



N° 3141

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 15 septembre 2026.

PROPOSITION DE LOI

visant à adapter la réception des véhicules des services d'incendie et de secours à leurs missions opérationnelles,

(Renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

M. Marc CHAVENT, M. Alexandre ALLEGRET-PILOT, M. Charles ALLONCLE, M. Matthieu BLOCH, Mme Christelle D'INTORNI, M. Bernard CHAIX, M. Éric MICHOUX, M. Vincent TRÉBUCHET, M. Antoine VALENTIN, Mme Bénédicte AUZANOT, M. Jérôme BUISSON, M. Julien GABARRON, M. Jordan GUITTON, M. Sébastien HUMBERT, Mme Julie LECHANTEUX, Mme Nadine LECHON, M. Philippe LOTTIAUX, Mme Michèle MARTINEZ, M. Kévin PFEFFER, Mme Sophie-Laurence ROY, Mme Véronique BESSE, Mme Sandra DELANNOY, M. Sébastien HUYGHE, M. Philippe LATOMBE, M. Stéphane LENORMAND, M. Didier PADEY,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La France a connu en 2026 la pire saison de feux depuis le début des relevés. Au 25 juillet, près de 98 000 hectares avaient brûlé, un record que le ministre de l'Intérieur a lui-même qualifié d'historique.

Au milieu de cette saison, le 13 juillet, la Fédération nationale des sapeurs-pompiers de France a rendu public un constat que les services d'incendie et de secours formulaient depuis longtemps en interne : leurs véhicules sont devenus trop compliqués pour la mission qu'on leur demande. Quatre jours plus tard, les sapeurs-pompiers de la Gironde le disaient plus crûment encore, engins à l'appui. Le grief tient en une phrase de la fédération : un camion de sapeurs-pompiers n'est pas un camion comme les autres.

Deux séries d'obligations sont en cause. Les premières viennent du règlement (UE) 2019/2144, dit « GSR », qui impose depuis juillet 2024 un ensemble d'aides à la conduite sur tous les véhicules neufs. L'adaptation intelligente de la vitesse et l'avertisseur de somnolence s'appliquent aux poids lourds sans exception. Les véhicules légers, ceux qui ouvrent la route et portent les chefs d'agrès, reçoivent en plus le freinage d'urgence automatique et le maintien de trajectoire. Ces systèmes peuvent être coupés, mais ils se réarment à chaque coupure du contact. Un conducteur qui manœuvre en tout-terrain, franchit une ligne sous avertisseurs spéciaux ou approche d'un front de flammes n'a pas à recommencer cette manipulation à chaque redémarrage.

Les secondes viennent de la réglementation antipollution des poids lourds. Le système d'incitation du conducteur, celui qui bride le moteur puis interdit le redémarrage quand l'AdBlue manque ou que la ligne de dépollution défaille, immobilise des engins en pleine intervention. S'y ajoute la consommation d'AdBlue elle-même, qui oblige les sapeurs-pompiers girondins à sortir des camions du front de feu pour les ravitailler.

Sur ce second point, le droit européen a déjà tranché. L'annexe XIII du règlement (UE) n° 582/2011 prévoit que l'exigence d'un système d'incitation du conducteur ne s'applique pas aux moteurs ni aux véhicules destinés aux services de secours, et réserve au constructeur le soin de le désactiver de façon permanente. Cette faculté existe depuis plus de dix ans. La France ne s'en sert pas.

Ces contraintes renchérissent des véhicules payés par les départements et les communes, donc par le contribuable, sans bénéfice opérationnel. Elles ignorent un principe que notre droit n’a jamais écrit pour les secours : un véhicule d’intervention n’est pas un véhicule comme les autres.

Le pouvoir réglementaire l’a pourtant admis pour les armées. L’article R. 321-2 du code de la route écarte les véhicules et matériels spéciaux des armées du régime général de réception et les confie aux services techniques de la défense, selon les modalités fixées par l’arrêté du 1^{er} avril 2004. Le droit de l’Union exclut lui-même ces véhicules de son champ d’application. Ce que la Nation admet pour ses soldats, elle peut l’admettre pour ceux qui protègent nos forêts et nos villages.

Rien, dans le droit européen, ne s’y oppose. Le *b* du 3 de l’article 2 du règlement (UE) 2018/858 range les véhicules conçus et construits ou adaptés pour la protection civile et la lutte contre l’incendie parmi ceux dont la réception UE n’est pas obligatoire : le constructeur peut la demander, il n’y est pas tenu. Cinq États ont déjà emprunté cette voie, l’Allemagne, l’Autriche, la Finlande, les Pays-Bas et la Suède. La France dispose de procédures de réception nationale, par type ou à titre isolé, mais elle n’en a jamais adapté aucune aux véhicules de secours.

Tel est l’objet de la présente proposition de loi. Son article unique crée un article L. 321-7 du code de la route. Les véhicules des services d’incendie et de secours cessent d’être soumis à l’obligation de réception UE, sans que soit fermée la faculté que le règlement ouvre au constructeur. Ils relèvent d’une réception nationale, par type ou à titre isolé. Un décret en Conseil d’État fixe les prescriptions techniques applicables, avec pour seule boussole la disponibilité opérationnelle permanente : désactivation du système d’incitation du conducteur par le constructeur, neutralisation automatique des aides à la conduite lorsque le véhicule fait usage de ses avertisseurs spéciaux ou circule hors des voies ouvertes à la circulation publique. Les véhicules déjà en service pourront basculer sous ce régime, car c’est le parc actuel qui fait défaut aux SDIS ⁽¹⁾ cet été. Les prescriptions tiendront compte des conditions d’emploi hors de France, pour ne pas gêner les colonnes de renfort envoyées au titre du mécanisme européen de protection civile.

1 SDIS : Service départemental d’incendie et de secours

PROPOSITION DE LOI

Article unique

- ① Le chapitre 1^{er} du titre 2 du livre 3 du code de la route est complété par un article L. 321-7 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 321-7. – I. –* Les véhicules conçus et construits ou adaptés pour être utilisés par les services d’incendie et de secours ne sont pas soumis à l’obligation de réception communautaire par type ni à celle de réception individuelle communautaire, sans préjudice de la faculté ouverte au constructeur par le *b* du 3 de l’article 2 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules.
- ③ « *II. –* Ces véhicules font l’objet d’une réception nationale par type ou à titre isolé délivrée par l’autorité administrative.
- ④ « *III. –* Un décret en Conseil d’État fixe les prescriptions techniques qui leur sont applicables. Ces prescriptions garantissent leur disponibilité opérationnelle permanente. À ce titre, elles prévoient :
- ⑤ « 1° La désactivation permanente, par le constructeur du moteur ou du véhicule, du système d’incitation du conducteur mentionné à l’annexe XIII du règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission du 25 mai 2011 portant modalités d’application et modification du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et modifiant les annexes I et III de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ;
- ⑥ « 2° La neutralisation automatique des systèmes d’aide à la conduite susceptibles de restreindre la conduite du véhicule lorsque celui-ci fait usage de ses avertisseurs spéciaux ou circule hors des voies ouvertes à la circulation publique.
- ⑦ « *IV. –* Les véhicules réceptionnés antérieurement à la promulgation de la loi n° du visant à adapter la réception des véhicules des services d’incendie et de secours à leurs missions opérationnelles peuvent, à la demande du service dont ils relèvent, faire l’objet de la réception nationale mentionnée au II et être adaptés aux prescriptions mentionnées au III.

- ⑧ « V. – Les prescriptions mentionnées au III tiennent compte des conditions d’emploi de ces véhicules hors du territoire national, notamment dans le cadre du mécanisme de protection civile de l’Union européenne. »