ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Assouplissement des normes AdBlue/SCR pour les véhicules d'urgence

Question écrite n° 17026

Texte de la question

M. Yannick Neuder attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur le caractère paradoxal et opérationnellement dangereux de la réglementation relative à l'utilisation de l'AdBlue pour les véhicules d'intervention d'urgence et plus particulièrement les camions de lutte contre les feux de forêt. Depuis le 31 décembre 2013, l'ensemble des poids lourds neufs immatriculés en France doit se conformer à la norme environnementale européenne Euro VI, qui vise à réduire drastiquement les émissions de polluants atmosphériques. Pour satisfaire à ces exigences, les constructeurs intègrent un système de réduction catalytique sélective (SCR) fonctionnant grâce à l'AdBlue, une solution aqueuse composée à 32,5 % d'urée de haute pureté et à 67,5 % d'eau déminéralisée, qui transforme les oxydes d'azote toxiques en azote inoffensif et en vapeur d'eau. En règle générale, la pénurie de ce liquide ou une défaillance du système SCR déclenche automatiquement un dispositif électronique d'incitation du conducteur (*Driver Inducement System*). Ce mode dégradé bride sévèrement la puissance du moteur, limitant la vitesse du véhicule à 20 km/h, voire interdisant tout redémarrage. Consciente du péril d'un tel blocage pour la sécurité publique, l'Union européenne a introduit une dérogation majeure *via* l'annexe XIII du règlement d'application (UE) n° 582/2011. Ce texte autorise les constructeurs à désactiver de manière permanente ce bridage logiciel sur les véhicules de secours, permettant à ces derniers de conserver 100 % de leur puissance motrice en mission, au prix du simple affichage d'un témoin d'alerte. Pourtant, cette dérogation logicielle se heurte à une réalité physique et mécanique dramatique sur le terrain. Si le moteur ne se bride pas électroniquement, une utilisation prolongée avec un réservoir d'AdBlue vide ou surchauffé entraîne une détérioration matérielle irréversible du catalyseur par cristallisation de l'urée. À terme, cette défaillance provoque des pannes physiques lourdes : casses moteurs ou refus catégorique de redémarrage « à froid » une fois l'engin coupé. Lors des interventions de longue durée et isolées, les équipages sont ainsi contraints de rompre la continuité des secours et de se démobiliser de la ligne de feu pour effectuer de longs trajets vers des centres de ravitaillement afin de préserver l'intégrité de leur outil de travail. Cette impasse logistique a été récemment soulignée par des responsables de services départementaux d'incendie et de secours, notamment lors des opérations de juillet 2026. Les incendies majeurs survenus au début du mois de juillet 2026, comme dans la Drôme ou dans les Pyrénées-Orientales, illustrent parfaitement cette vulnérabilité logistique lors d'opérations s'étalant sur plusieurs jours. Sur de tels théâtres, chaque camion retiré du front pour des contingences d'AdBlue représente une perte de chance face aux flammes. De surcroît, une distorsion de réglementation semble pénaliser les services de secours français. D'autres États membres de l'Union européenne appliquent ces directives avec une souplesse pragmatique qui fait défaut à l'administration française. L'Allemagne et la Suède autorisent l'installation de réservoirs d'AdBlue à très haute autonomie ou la neutralisation totale du codage informatique d'usine sur les châssis d'urgence. Parallèlement, l'Espagne et l'Italie préservent et engagent en première ligne d'importantes flottes de véhicules plus anciens (normes Euro III et Euro IV), nativement exempts de cette technologie. Face à la multiplication et à l'intensification prévisible de ces macro-incendies estivaux liés au changement climatique et au paradoxe consistant à appliquer des normes de transport routier longue distance à des engins qui luttent directement contre les effets du réchauffement climatique, il lui demande quelles mesures urgentes il entend prendre pour assouplir les procédures d'homologation nationales gérées par le Centre national de réception des véhicules (CNRV) et s'il compte autoriser l'acquisition de châssis totalement exemptés de dispositifs SCR pour les missions spécifiques de sécurité civile.

Version web : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/17/questions/QANR5L17QE17026

Données clés

Auteur : M. Yannick Neuder
Circonscription : Isère (7e circonscription) - Droite Républicaine
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 17026
Rubrique : Sécurité des biens et des personnes
Ministère interrogé : Intérieur
Ministère attributaire : Intérieur

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 14 juillet 2026, page 6525