

HAUTE-LOIRE

SERVICE DEPARTEMENTAL D'INCENDIE  
ET DE SECOURS DE LA HAUTE-LOIRE

AR Prefecture

043-284300019-20260519-2026\_DELBU\_014-DE  
Reçu le 21/05/2026

REPUBLIQUE FRANÇAISE

## Extrait du Registre des délibérations du bureau du conseil d'administration

Séance du 19 mai 2026

Membres en exercice : 4  
Présents : 4  
Procurations : /  
Nombre de votants : 4  
Votes pour : 4  
Votes contre : 0  
Abstentions : 0  
Date de la convocation :  
17 avril 2026

**DELIBERATION N° BU 2026 - 014**

**Courrier relatif à la norme Euro 6**

L'an deux mille vingt-six, le 19 mai, à 12 h 00, le bureau du conseil d'administration du Service Départemental d'Incendie et de Secours de la Haute-Loire s'est réuni, en application de l'article L 1424-27 du code général des collectivités territoriales, sur convocation et sous la présidence de M<sup>me</sup> Marie-Agnès PETIT, Présidente du conseil d'administration.

Les membres du bureau du conseil d'administration avec voix délibérative étaient au nombre de 4 présents, à savoir :

- M<sup>me</sup> Marie-Agnès PETIT, présidente du bureau du conseil d'administration ;
- M. Michel CHAPUIS, 1er vice-président du bureau du conseil d'administration ;
- M<sup>me</sup> Christiane MOSNIER, 2<sup>ème</sup> vice-présidente du bureau du conseil d'administration ;
- M<sup>me</sup> Sophie COURTINE, 3<sup>ème</sup> vice-présidente du bureau du conseil d'administration.

Étaient également présents au jour de la séance :

- Colonel Frédéric ROBERT, directeur – chef de corps ;
- Colonel Guillaume OTTAVI, directeur adjoint – commandant en second ;
- Mme Sylvie JOURLAIT, chef du groupement contentieux finances ;
- Lieutenant-colonel Philippe GALTIER, chef du groupement ressources humaines ;
- Commandant Pascal PERRIN, chef du groupement technique.

Acte soumis à transmission à M. le PRÉFET, accusé de réception :

**DELIBERATION N° BU 2026-014 : Courrier relatif à la norme Euro 6**

L'application de la norme EURO 6 sur les engins de secours des SDIS est inadaptée. Elle a pour conséquence une augmentation des avaries techniques et un surcoût de fonctionnement. Contrairement à d'autres Etats de l'UE, les SDIS de France ne sont pas exemptés de cette norme. À l'initiative du SDIS 43, un courrier commun co-signé par l'ensemble des PCASDIS de la région AURA, à l'attention du directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises, est proposé.

**Les membres du bureau du conseil d'administration autorisent la présidente à signer le courrier relatif à la norme Euro 6.**

**CERTIFIE EXECUTOIRE AU RETOUR DE LA PREFECTURE**

**LA PRESIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION  
DU SERVICE DEPARTEMENTAL D'INCENDIE ET DE SECOURS**

**MARIE-AGNES PETIT**



Le 04 mai 2026

Les président(e)s des services d'incendie et de secours  
d'Auvergne-Rhône-Alpes,  
Zone de défense et de sécurité Sud-Est

Monsieur Julien MARION  
Directeur général  
Direction de la sécurité civile et de la gestion des crises  
Place Beauvau  
75800 Paris Cedex 08

Objet : norme EURO6  
PJ : tableau de données kilométriques

Monsieur le directeur général,

Les services d'incendie et de secours (SIS) sont de façon croissante assujetties à des normes de droit qui ignorent la spécificité de leur mission.

La norme est une force pour cadrer et maîtriser l'outil opérationnel, ainsi que son fonctionnement dans un environnement d'interopérabilité. Si elle apporte de nombreux atouts, il convient d'en identifier clairement les limites, notamment dans son application stricte qui peut aussi contrarier voire entraver le bon déroulement des opérations.

Dans le domaine des matériels roulants, la contrainte normative appliquée sans distinction au régime commun et à l'usage opérationnel des SIS fait émerger aujourd'hui deux conséquences préjudiciables à leur fonctionnement.

### **La première est d'ordre technique.**

La technologie des dispositifs de traitement des émissions de gaz d'échappement des moteurs diesel a été conçue pour un usage quotidien et des distances parcourues importantes (plusieurs centaines de kilomètres par jour, toute l'année). Elle est efficace pour un usage soutenu, voir intensif, au sein de secteurs d'activité très « roulants » comme celui du transport routier par exemple<sup>1</sup>.

Elle est par contre inadaptée pour les conditions d'emploi des sapeurs-pompiers dans le cadre de leur mission de secours et de lutte contre l'incendie.

C'est notamment le cas pour la gamme des engins d'intervention d'un poids total autorisé en charge supérieur à 3,5 tonnes (PL). Dans les SIS, l'usage des véhicules d'urgence PL se caractérise par une fréquence d'engagement réduite (pas quotidienne) et sur des courtes distances (seulement quelques dizaines de km en moyenne par sortie)<sup>2</sup>.

Dans ces conditions, le dispositif de filtration de particules se dégrade faute d'activation conforme à leur conception. L'engin devient indisponible sous forme de pannes « scélébrates », au sens imprévu et brutal, qui se traduisent par une mise hors service ou en mode dégradé de la motorisation. Il nécessite alors une maintenance couteuse et chronophage.

Pour y pallier, des temps de roulage périodiques sur des distances suffisantes doivent être organisées. Ils sont consommateurs de ressources, contreproductifs sur le plan économique comme environnemental.

---

<sup>1</sup> 120 000 km par an en moyenne pour un camion.

<sup>2</sup> Pour les SDIS de la zone AURA, le relevé kilométrique moyen d'un engin d'intervention est de 2620 km ; voir annexe

Par ailleurs, l'efficacité de l'équipement est conditionnée à la température nominale de fonctionnement du moteur, obtenue après une montée en régime progressive de plusieurs minutes.

Le contexte d'urgence de départ en intervention impose un démarrage à froid des moteurs et une montée en régime immédiate en vue de se présenter au plus vite sur les lieux d'un sinistre. Cette utilisation non conforme génère une altération rapide du dispositif, entraînant les mêmes conséquences d'indisponibilité évoquées ci-avant, mais aussi un rejet de polluants non traités par le dispositif insuffisamment monté en température.

Enfin, comparées aux normes Euro 3, beaucoup plus simples et tolérantes, les exigences actuelles (Euro 6 combinées au GSR 2) reposent sur une forte complexité électronique et antipollution qui supportait mieux les fonctionnements prolongés au ralenti et générait nettement moins de pannes immobilisantes. Là où l'Euro 3 garantissait robustesse, réparabilité et disponibilité opérationnelle des véhicules de secours, le GSR 2 accentue aujourd'hui les défaillances, les contraintes de maintenance et l'indisponibilité des engins, en inadéquation avec l'usage opérationnel réel

### La seconde est d'ordre fonctionnel.

L'application successive des normes environnementales se traduit au fil du temps par la diminution des charges utiles. A titre d'exemple, pour l'emport d'une quantité d'eau de 6000 litres, le châssis support est passé de 9 tonnes à 19 tonnes en 25 ans.

Elle contrarie aussi le déploiement de normes spécifiques essentielles, notamment dans le domaine des équipements de protection et de sécurité propre à l'environnement opérationnel des missions de sécurité civile.

Pour répondre à leurs besoins, les SIS n'ont alors pas d'autre choix que de diminuer l'emport de charges (personnel et équipements), multiplier les châssis ou opter pour des gammes plus lourdes moins manoeuvrantes et plus impactantes pour l'environnement.

Paradoxalement, l'application universelle des normes européennes d'émissions, dites normes EURO, sans prise en compte des cas non conformes comme celui des SIS, produit tout à la fois un effet contraire à celui recherché en terme d'émission de polluants, une altération de la réponse capacitaire et une augmentation des besoins budgétaires déjà très en tension.

Pour certaines entités, comme les Armées, ce paradoxe a bien été intégré au travers d'un régime d'exception de l'application de la norme EURO sur les véhicules opérationnels, en les exonérant du niveau 6.

Au sein de l'Union européenne, des pays comme la POLOGNE ou l'ALLEMAGNE ont su étendre ce régime d'exception aux engins poids-lourds de leurs services d'incendie et de secours en le maintenant à EURO 3 à 5.

Une telle disposition semble donc relever d'une décision politique que nous sollicitons pour que le droit positif appliqué aux services d'incendie et de secours soit adapté de façon nécessaire et proportionnée, afin de leur permettre un fonctionnement optimal en toutes circonstances.

Dans cette attente, nous vous prions de croire, monsieur le directeur général, à l'assurance de notre haute considération.

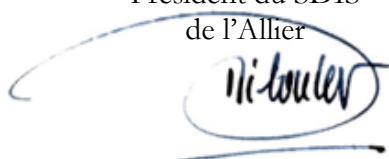
Jean DEGUERRY

Président du SDIS  
de l'Ain



Claude RIBOULET

Président du SDIS  
de l'Allier



Pierre MAISONNAT

Président du SDIS  
de l'Ardèche



Bruno FAURE

Président du SDIS  
du Cantal



Georges ZIEGLER

Président du SDIS  
de la Loire



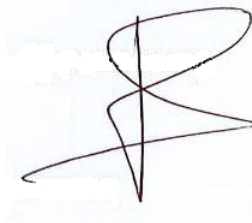
Zémorda KHELIFI

Présidente du  
SDMIS




Franck SOULIGNAC

Président du SDIS  
de la Drôme



Marie-Agnès PETIT

Présidente du SDIS  
de la Haute-Loire



Corine WOLFF

Présidente du SDIS  
de la Savoie



Anne GÉRIN

Présidente du SDIS  
de l'Isère



Jean-Paul CUZIN

Président du SDIS  
du Puy-de-Dôme



Martial SADDIER

Président du SDIS  
de la Haute-Savoie



ANNEXE

kilométrage moyen annuel parcouru par les engins d'incendie et de secours de la zone sud-est													
	SDIS 01	SDIS 03	SDIS 07	SDIS 15	SDIS 26	SDIS 38	SDIS 42	SDIS 43	SDIS 63	SDMIS	SDIS 73	SDIS 74	MOYENNE
Engins incendie FPT-CCRM	1657	2174	2114	1073	2017	2100	5024	1454	1619	2700	1507	2585	<b>2169</b>
Engins de Sauvetage MEA	3123	2966	3012	2355	2864	3500	6376	1712	2467	4409	1698	2978	<b>3122</b>
Engins secours routiers	1684	6339	6048	3362	2498	3100	1544	2648	1544	1191	2562	1558	<b>2840</b>
Engins Feux de Forêts	1724	3088	4240	1328	2310	1900	2045	1777	2045	2456	2251	3013	<b>2348</b>
Synthèse tous types d'engins	2047	3642	3854	2030	2422	2650	3747	1898	1919	2689	2005	2534	<b>2620</b>