



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> 22347	De <b>Mme Célia de Lavergne</b> ( La République en Marche - Drôme )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et solidaire		<b>Ministère attributaire</b> > Transition écologique et cohésion des territoires
<b>Rubrique</b> > pollution	<b>Tête d'analyse</b> > Abrasion des systèmes de freinage	<b>Analyse</b> > Abrasion des systèmes de freinage.
Question publiée au JO le : <b>06/08/2019</b> Date de changement d'attribution : <b>21/05/2022</b> Question retirée le : <b>21/06/2022</b> (fin de mandat)		

### Texte de la question

Mme Célia de Lavergne attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur la mesure des émissions de particules fines issues de l'abrasion des systèmes de freinage des transports routiers et leur impact sur la pollution de l'air. Le transport routier contribue à la pollution atmosphérique par l'émission d'oxyde d'azote (NOx) ainsi que de particules nocives pour la santé. Le CITEPA, en 2014, chiffrait à 54 % la part des émissions françaises d'oxyde d'azote émises par le secteur du transport routier. Le caractère cancérigène des particules fines présentes dans l'air n'est plus à démontrer : à l'échelle internationale, l'OMS reconnaît de façon constante leur dangerosité sur la santé humaine ainsi que la croissance des maladies chroniques et la surmortalité dues à la pollution atmosphérique. Il apparaît toutefois que les émissions polluantes d'origine routière autres que l'échappement sont actuellement assez mal identifiées. C'était d'ailleurs le constat formulé par la mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale d'octobre 2016 qui relevait que « les émissions polluantes d'origine routière autres qu'à l'échappement ont des effets assez mal quantifiés et fréquemment éludés ». Ces émissions restent ainsi mal connues, de par une grande disparité de zones d'émissions et des compositions complexes, qui peuvent différer en fonction de la nature des chaussées. L'institut AirParif intègre par exemple dans ses inventaires - limités à la région Île-de-France - les phénomènes d'abrasion (pneumatiques, plaquettes et disques de freins, également consistances des chaussées). Il relève que le frottement des systèmes de freins, et plus particulièrement des plaquettes de frein, génère des particules caractérisées par une forte concentration de métaux lourds et de soufre. L'impact de ces phénomènes d'abrasion commence à être pris en compte dans le cadre de la révision de la future norme européenne Euro 7 qui fixe les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules neufs roulants. Cette norme pourrait ainsi prendre en considération les particules émises par d'autres sources que les gaz d'échappement. En outre, si le déploiement de véhicules électriques et à hydrogène permet de réduire les émissions de particules causées par les gaz d'échappement, il n'a pas incidence sur la pollution particulaire causée par l'abrasion des systèmes de freinage. Réduire le volume d'émissions de particules requiert de poser et donc d'étudier la problématique dans sa globalité. Face à ces constats, elle souhaiterait connaître les pistes de travail qu'elle envisage pour inciter les organismes publics et indépendants à traiter dans leurs études sur la pollution de l'air, les émissions de particules liées à l'abrasion des systèmes de freinage et les émissions de gaz d'échappement de manière distincte, et les démarches engagées avec les fabricants de systèmes de freins pour réduire les pollutions concernées.