

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N ° 1086

présenté par
Mme de Lavergne

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 52, insérer l'article suivant:**

Dans un délai de six mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif à la mesure de l'usure et l'abrasion des systèmes de freinage des véhicules routiers et leur impact sur la pollution particulaire de l'air.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le transport routier contribue à la pollution atmosphérique par l'émission d'oxydes d'azote (NOx) ainsi que de particules nocives pour la santé. Le CITEPA, en 2014, chiffrait à 54 % la part des émissions françaises d'oxydes 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 et la croissance des maladies chroniques et la surmortalité dues la pollution atmosphérique.

Les autorités publiques, politiques et sanitaires, prennent depuis plusieurs années, en considération cet enjeu de santé publique très au sérieux. Cependant, la plupart des données, études et doctrines existantes sur la part du transport routier dans la pollution de l'air se concentrent de façon quasi exclusive sur la pollution issue des gaz d'échappement des véhicules thermiques, et notamment diesel. Au-delà des chiffres, les mesures telles que le TICPE ou la fin de la vente des véhicules thermiques d'ici 2040, proposées par le présent projet de loi, sont des actions concrètes pour lutter contre les émissions de particules dues à l'échappement des véhicules.

Il apparaît toutefois que les émissions polluantes d'origine routière autres que l'échappement sont actuellement assez mal quantifiées ou éludées. 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[1].

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 consistance 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'intégration de l'impact de ces phénomènes d'abrasion commence à être prise en compte, comme en témoignent d'ailleurs les pistes de réflexions sur la révision de la future norme européenne Euro qui fixe les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules neufs roulants. La future norme Euro 7 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.

Par anticipation et dans le but d'accroître notre connaissance sur cette source de pollution, le présent amendement propose au Gouvernement un rapport 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. Cet amendement se distingue de la demande de rapport relatif aux émissions de particules par l'abrasion des pneumatiques, dans le but d'obtenir les données et éléments de réponse les plus adaptés à chacun des sources de pollution.

Ce rapport pourrait intégrer des pistes de réflexion et d'action dans le but de réduire ces sources d'émission, en suggérant par exemple aux organismes publics et indépendants d'intégrer dans leurs études le chiffrage des émissions des systèmes de freinage, ou encore d'ouvrir la voie aux professionnels du secteur – déjà conscients de ces effets nocifs – à des innovations moins polluantes.

[1] <http://www.assemblee-nationale.fr/14/pdf/rap-info/i4109-tI.pdf>