



Libération (site web)

lundi 14 octobre 2024 - 17:15:13 745 mots

Qualité de l'air : les pneus responsables d'une «pollution massive», alerte l'ONG Agir pour l'environnement

Anaïs Moran

Dans une étude publiée ce lundi 14 octobre, l'association attire l'attention sur les dégâts sanitaires et environnementaux des émissions aux particules fines générées par l'abrasion sur la chaussée de la gomme des pneumatiques de voiture, véhicules électriques en tête.

C'est une bonne occasion de remettre le sujet en lumière, en cette journée nationale de la qualité de l'air et [du premier jour du Mondial de l'auto](#), étant donné que la pollution atmosphérique constitue [le deuxième facteur de risque de décès dans le monde](#) et que le trafic routier continue de jouer un rôle plus que notable dans l'émission de ces polluants : en voiture, il n'y a pas que les pots d'échappement qui s'avèrent être [mauvais pour la santé](#) et les milieux naturels.

Dans [une étude](#) publiée ce lundi 14 octobre, l'association Agir pour l'environnement rappelle que l'abrasion des pneumatiques est également une plaie. L'ONG parle même de «*pollution massive*» aux particules fines en raison du contact des pneus d'un véhicule avec la chaussée. *«Jusqu'à mille milliards de particules dont la taille est comprise entre 7 nanomètres et 10 micromètres [sont] libérées dans l'environnement pour chaque kilomètre effectué, écrit l'association dans son rapport. 99,97 % [d'entre elles] ne sont pas mesurées par les organismes de qualité de l'air.»*

Information déjà connue

Pour parvenir à cette estimation, Agir pour l'environnement a mandaté un laboratoire indépendant afin qu'il évalue la production de particules durant les trajets de plus de 1 100 km de deux véhicules électriques (une Tesla Y et une Fiat 600e), de taille et de poids différents, équipés des pneus d'origine des constructeurs. Selon les résultats, la Tesla – plus lourde, au moteur plus puissant avec des pneus plus gros – a perdu 174 g de gomme de pneu (soit 151 mg /km), tandis que la Fiat a perdu, elle, 72 g (soit 65 mg /km). *«Des dizaines de milligrammes de gomme de pneumatiques sous forme de milliers de milliards de micro- et nanoparticules sont engendrés par kilomètre parcouru pour un seul véhicule. Cette quantité est alarmante»*, réagit l'ONG. Par ailleurs, l'association explique avoir mis en évidence la *«présence d'au moins 25 composés organiques volatils différents»*. Nombreux relèvent de la famille des «HAP», les hydrocarbures aromatiques polycycliques, et se trouvent [être classés](#) par l'Organisation mondiale de la santé dans la catégorie des «*cancérogènes probables*» ou celle des «*cancérogènes possibles*» pour l'homme.

L'information n'est pas nouvelle. Il y a deux ans déjà, l'Agence de la transition écologique (Ademe) [relevait](#) que les «*études récentes*» ne montraient pas «*d'écart significatif d'émissions totales de particules*» entre les véhicules électriques et les véhicules thermiques neufs actuels (ces derniers n'émettant «*quasiment plus de particules à l'échappement*»). Sur son site,

l'institution est très claire : *«Si les véhicules électriques, grâce au freinage régénératif, émettent moins de particules de frein que les véhicules thermiques, elles émettent plus de particules provenant du contact pneu chaussée et de la remise en suspension, du fait de la plus grande taille de leur pneumatique due à leur masse plus importante.»* Lors d' [une étude](#) menée au Royaume-Uni et aux Etats-Unis en 2022, Emissions Analytics, la société indépendante de mesure des polluants atmosphériques liés aux voitures, avait conclu que l'usure des pneus sur les routes était *«désormais 1 850 fois supérieure»* que les émissions de gaz d'échappement.

Politiques de réduction des risques insuffisantes

Si Agir pour l'environnement en remet une couche sur cette réalité déjà connue, c'est donc surtout pour mettre sur la table *«l'insuffisance»* des politiques de réduction des risques face à ladite situation. A fortiori avec [un horizon 2035 actant la fin de la vente de voitures thermiques et hybrides neuves dans l'Union européenne](#) . *«L'arrivée sur le marché de véhicules électriques avec de lourdes batteries augmente le poids des véhicules mis en circulation»*, prévient l'association, qui évoque un *«problème écologique et sanitaire majeur»*. *«Faute d'indications tarifaires, le marché est aveugle aux conséquences écologiques et ne guide pas le choix des consommateurs. Parallèlement, faute d'indications claires, les industriels ne sont pas stimulés à mieux prendre en compte les effets collatéraux des produits commercialisés»*, regrette-t-elle.

[Cet article est paru dans Libération \(site web\)](#)