



Émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre

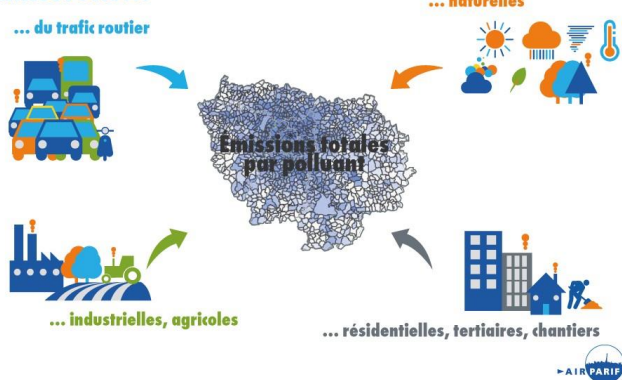
BILAN PARIS - ANNÉE 2018

Les émissions de polluants atmosphériques, mode d'emploi

La gestion de la qualité de l'air à l'échelle des territoires s'appuie en premier lieu sur la maîtrise des **émissions** des polluants et/ou de leurs précurseurs pour les polluants secondaires.

Il est nécessaire de connaître, pour chaque polluant ou précurseur, le **niveau d'émission par secteur d'activité**, afin d'identifier des leviers d'action sur chaque territoire, et de suivre l'efficacité au fil du temps des mesures mises en place.

LES ÉMISSIONS...



L'inventaire des émissions :
la somme des émissions de toutes les sources

Les concentrations de polluants dans l'air résultent de la conjonction de plusieurs facteurs : l'ampleur des émissions d'espèces chimiques gazeuses ou particulaires dans l'atmosphère, les conditions météorologiques, l'arrivée de masses d'air plus ou moins polluées sur le domaine, les réactions chimiques dans l'atmosphère et les dépôts.

Pour certains polluants (dits « réglementés »), la réglementation française et européenne définit des seuils à respecter pour les concentrations dans l'air ambiant en tout point du territoire.

Il existe également des plafonds à respecter pour les émissions, à l'échelle nationale.

Et les émissions de gaz à effet de serre (GES) ?

Du fait de leur pouvoir de réchauffement global et de leur impact sur le changement climatique, il est également primordial de **maîtriser les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)**. Les activités émettrices de polluants atmosphériques étant généralement émettrices de GES, les leviers d'action pour maîtriser ces émissions sont souvent les mêmes. Il convient cependant d'être vigilant, certaines actions ayant des effets antagonistes entre émissions de polluants atmosphériques et de polluants du « climat ». Airparif recense les **émissions directes** de GES en Ile-de-France, ainsi que celles, **indirectes**, liées à la consommation sur les territoires franciliens d'électricité et de chauffage urbain. À noter que, dans l'air ambiant, même à des niveaux élevés de concentrations, le CO₂ n'est pas associé à des impacts sanitaires.

Le bois énergie est par convention considéré comme une énergie non émettrice de gaz à effet de serre (GES) car la quantité de CO₂ émise par l'oxydation naturelle et la combustion de bois (le carbone « biogénique ») correspond à celle captée pendant la croissance de l'arbre.

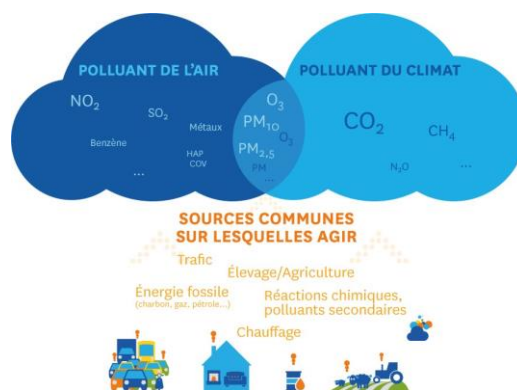
Bien différencier

la notion d'**émissions**, qui sont les rejets de polluants dans l'atmosphère, avec celle de **concentrations**, qui sont les niveaux respirés dans l'atmosphère

À cette fin, Airparif réalise à une fréquence annuelle et **à l'échelle communale** l'inventaire des émissions régionales de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Les émissions sont évaluées pour chaque secteur d'activité.

Réalisé selon **des méthodologies** reposant sur les prescriptions nationales du **Pôle de Coordination des Inventaires Territoriaux (PCIT)**, reconnues et partagées au **niveau national voire européen**, l'inventaire des consommations énergétiques, des émissions de polluants atmosphériques et des émissions de gaz à effet de serre s'appuie sur les données d'activité et les statistiques spatialement les plus fines et les plus récentes disponibles.



La pollution de l'air et du climat : des sources communes

Les composés pris en compte

Les polluants atmosphériques

Sont considérés ici les polluants dont la concentration dans l'air ambiant est réglementée, ou leurs précurseurs (composés participant à une réaction qui produit un ou plusieurs autres composés). Les émissions de monoxyde de carbone (CO), dont la concentration dans l'air ambiant francilien est très faible, ne sont pas détaillées dans cette synthèse, bien que ce polluant soit réglementé.

Les espèces chimiques primaires sont directement émises dans l'atmosphère, les **espèces secondaires** résultent de réactions chimiques ou de processus physico-chimiques.

Les polluants gazeux

- Les **oxydes d'azote** (NO_x) : somme des émissions de monoxyde d'azote (NO), précurseur de NO₂, et de dioxyde d'azote (NO₂) exprimés en équivalent NO₂. Le NO₂ est l'espèce qui présente un risque pour la santé humaine et dont les concentrations dans l'air sont réglementées. Le NO₂ est un précurseur de l'ozone et les NO_x participent à la chimie des particules.
- Les **composés organiques volatils non méthaniques** (COVNM) : famille de plusieurs centaines d'espèces recensées pour leur impact sur la santé et comme précurseurs de l'ozone ou de particules secondaires.
- L'**ammoniac** (NH₃) : c'est un précurseur de nitrate et sulfate d'ammonium, particules semi-volatiles. Les dépôts d'ammoniac entraînent également divers dérèglements physiologiques de la végétation.
- Le **dioxyde de soufre** (SO₂) : il est principalement issu de la combustion du fioul lourd et du charbon (production d'électricité, chauffage), de la combustion de kérosène ainsi que des unités de désulfuration du pétrole (raffineries).

Les particules primaires

Les particules sont constituées d'un **mélange de différents composés chimiques, et de différentes tailles**. Une distinction est faite entre les particules PM₁₀, de diamètre inférieur à 10 µm, et les PM_{2,5}, de diamètre inférieur à 2.5 µm. Les émissions de particules PM₁₀ intègrent celles de particules PM_{2,5}. La répartition des émissions de particules primaires suivant leur taille varie selon les secteurs d'activités :

- Le trafic routier et les secteurs résidentiel et tertiaire génèrent davantage de particules fines et très fines (PM_{2,5} et PM₁), liées respectivement à la combustion dans les moteurs et dans les installations de chauffage ;
- Les secteurs des chantiers et carrières génèrent plus de grosses particules (PM₁₀), de par la nature de leurs activités (construction, déconstruction, utilisation d'engins spéciaux...) ;
- Le secteur de l'industrie mêle souvent combustion et procédés divers, et produit des PM₁₀ et des PM_{2,5}.

Les particules présentes dans l'air ambiant sont des particules à la fois primaires et secondaires, produites par réactions chimiques ou agglomération de particules plus fines. Elles proviennent aussi du transport sur de longues distances, ou encore de la remise en suspension des poussières déposées au sol. Ainsi, la contribution des secteurs d'activités aux émissions primaires ne reflète pas celle qui sera présente dans l'air ambiant (30 à 40 % des particules peuvent être secondaires).

Les gaz à effet de serre (GES)

GES : gaz à effet de serre

CO₂ : dioxyde de carbone

CH₄ : méthane

N₂O : protoxyde d'azote

HFC : hydrofluorocarbures

PFC : perfluorocarbures (hydrocarbures perfluorés)

SF₆ : hexafluorure de soufre

NF₃ : trifluorure d'azote

PRG : Pouvoir de Réchauffement Global : forçage radiatif (c'est à dire la puissance radiative que le gaz à effet de serre renvoie vers le sol), cumulé sur 100 ans, et mesuré relativement au CO₂.

CCNUCC : Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques.

Les gaz à effet de serre (GES) pris en compte dans l'inventaire francilien sont le **dioxyde de carbone**, le **méthane**, le **protoxyde d'azote** et les **composés fluorés**. Les émissions de ces composés sont présentées en équivalent CO₂ : elles sont corrigées de leur Pouvoir de Réchauffement Global (PRG) par rapport à celui du CO₂ ; il est par exemple de 25 pour le CH₄, 298 pour le N₂O, de 22 800 pour le SF₆ et de 4 470 pour le HFC-143a. Cet indicateur a été défini afin de déterminer l'impact relatif de chacun des GES sur le changement climatique. Les coefficients ci-dessus sont ceux définis dans le quatrième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) de 2007.

Selon les définitions retenues par la CCNUCC et compte tenu du cycle court du carbone de la biomasse, les émissions de CO₂ issues de la combustion de la biomasse ne sont pas comptabilisées dans l'inventaire.

Les secteurs d'activités émetteurs

Les émissions sont regroupées en **onze grands secteurs d'activité**. Selon le territoire considéré, certains de ces secteurs peuvent être peu ou pas présents, par exemple l'agriculture à Paris.



Transport routier

Ce secteur comprend les émissions liées au trafic routier issues de la combustion de carburant (échappement) ainsi que les autres émissions liées à l'évaporation de carburant (émissions de COVNM dans les réservoirs), d'une part, et à l'usure des équipements (émissions de particules des freins, pneus et routes), d'autre part. Les « émissions » de particules liées à la remise en suspension des particules au sol lors du passage des véhicules, considérées comme des particules secondaires, ne sont pas prises en compte.

Trafic ferroviaire et fluvial

Ce secteur comprend les émissions du trafic ferroviaire (hors remise en suspension des poussières) et du trafic fluvial intégrant les installations portuaires (manutention des produits pulvérulents, ...).

Résidentiel

Les émissions de ce secteur comprennent les émissions liées au chauffage des habitations et à la production d'eau chaude sanitaire. Les émissions liées à l'utilisation des engins de jardinage (tondeuse, ...) et à l'utilisation domestique de solvants sont également considérées : application de peintures, utilisation de produits cosmétiques, de nettoyeurs, bombes aérosols, ...

Tertiaire

Les émissions de ce secteur comprennent les émissions liées au chauffage des locaux du secteur tertiaire et à la production d'eau chaude sanitaire ainsi que l'éclairage public et les équipements de réfrigération et d'air conditionné.

Branche énergie (dont chauffage urbain)

Les installations concernées sont les centrales thermiques de production d'électricité, les installations d'extraction du pétrole, les raffineries, les centrales de production de chauffage urbain et les stations-service.

Industrie

Le secteur industriel comprend les émissions liées à la combustion pour le chauffage des locaux des entreprises, aux procédés industriels mis en œuvre notamment dans les aciéries, l'industrie des métaux et l'industrie chimique, l'utilisation industrielle de solvants (application de peinture, dégraissage, nettoyage à sec, imprimeries, application de colles...), l'utilisation d'engins spéciaux et l'exploitation des carrières (particules).

Traitement des déchets

Les installations d'incinération de déchets ménagers et industriels, les centres de stockage de déchets ménagers et de déchets ultimes et stabilisés de classe 2, les crématoriums ainsi que les stations d'épuration sont pris en compte dans ce secteur d'activité.

Chantiers

Les émissions sont dues aux activités de construction de bâtiments et travaux publics (notamment recouvrement des routes avec de l'asphalte). Ce secteur intègre également l'utilisation d'engins et l'application de peinture.

Plateformes aéroportuaires

Les émissions prises en compte sont celles des avions sur les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, sur les aérodromes hors aviation militaire ainsi que les hélicoptères de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux, et des activités au sol pour les trois plus grandes plateformes. Les émissions des avions (combustion des moteurs) sont calculées suivant le cycle LTO (Landing Take Off). Les émissions de particules liées à l'abrasion des freins, des pneus et de la piste sont également intégrées. Les activités au sol prises en compte sont : les APU (Auxiliary Power Unit), les GPU (Ground Power Unit) ainsi que les engins de piste. Les émissions générées par les chaufferies des plateformes aéroportuaires sont considérées dans le secteur « Branche énergie ». Les émissions générées par l'activité sur les parkings destinés aux usagers, très faibles par rapport à celles des plateformes, ne sont pas intégrées.

Agriculture

Ce secteur comprend les émissions des terres cultivées liées à l'application d'engrais et aux activités de labours et de moissons, des engins agricoles ainsi que celles provenant des activités d'élevage et des installations de chauffage de certains bâtiments (serres, ...).

Émissions naturelles

Les émissions de COVNM de ce secteur sont celles des végétaux et des sols des zones naturelles (hors zones cultivées). Les émissions de monoxyde d'azote par les sols sont également prises en compte. L'absorption biogénique du CO₂ (puits de carbone) n'est pas intégrée dans le présent bilan.

Les consommations énergétiques, mode d'emploi

AIRPARIF est également en charge au sein du ROSE (Réseau d'Observation Statistique de l'Énergie) de la construction et de la maintenance de l'**inventaire des consommations énergétiques** pour la région. Ces travaux sont menés parallèlement à l'inventaire des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre et **garantissent une cohérence entre les problématiques air, climat et énergie**.

La **consommation énergétique finale** correspond à l'énergie consommée par les différents secteurs économiques (donc à l'exclusion de la branche énergie). Les consommations d'énergie primaire de la branche énergie ne sont pas comptabilisées ici car elles contribuent à la production d'énergie finale consommée par les différents secteurs économiques (résidentiel, tertiaire, industrie, agriculture et transport routier). Le secteur industrie intègre ici les secteurs chantiers et traitement des déchets.

Les **sources d'énergie finale** considérées sont la chaleur (issue des réseaux de chauffage urbain), les produits pétroliers (fioul domestique, fioul lourd, GPL, essence et gazole), le gaz naturel, l'électricité, les combustibles minéraux solides (charbon et assimilés) et la biomasse énergie (bois).

Les données présentées dans ce bilan sont **corrigées des variations climatiques** et sont donc estimées à climat normal (moyenne des trente dernières années) pour permettre des analyses d'évolution non biaisées par l'impact de la météorologie sur le chauffage notamment.

Mise à disposition des données et précautions d'utilisation

Dans le cadre des exercices de planification air, énergie et climat tels que les **PCAET** (Plan Climat Air Énergie Territorial), AIRPARIF met **à disposition des collectivités sur demande** :

- les données d'émissions de polluants atmosphériques (NO_x, particules PM₁₀ et PM_{2.5}, COV, SO₂, NH₃) par secteur d'activité à l'échelle intercommunale,
- les données d'émissions de gaz à effet de serre, par secteur d'activité à l'échelle intercommunale, émissions se produisant directement sur le territoire concerné (**Scope 1**) ainsi que les émissions intégrant les émissions indirectes liées à la consommation d'électricité et de chauffage urbain (**Scope 1+2**),
- les données de consommations d'énergie finale par secteur d'activité à l'échelle communale, également disponibles sur le site ENERGIF.

Il est important de noter que les données d'inventaire présentées (consommation, polluants atmosphériques et gaz à effet de serre) sont issues d'une **actualisation complète** de l'inventaire sur les années 2005, 2010, 2015 et 2018. Aucune interprétation ne doit être réalisée par comparaison avec les données précédemment mises à disposition directement par AIRPARIF ou via ENERGIF, l'introduction d'améliorations méthodologiques ou de données d'entrée différentes pouvant introduire des biais.

AIRPARIF met en garde contre les mauvaises interprétations qui pourraient être faites suite à une extraction partielle de chiffres issus de cette étude. Les équipes d'AIRPARIF sont disponibles pour expliciter les résultats présentés dans ce document.



AIRPARIF met à disposition les consommations énergétiques par secteurs d'activités, sources d'énergie et par typologie du bâti pour le secteur résidentiel sur le site ENERGIF :

<https://www.airparif.asso.fr/surveiller-la-pollution/les-emissions>

<https://www.institutparisregion.fr/cartographies-interactives/energif-rose.html>

Les consommations d'énergie sont disponibles à l'échelle communale pour les secteurs : **résidentiel - tertiaire - industrie - agriculture - transport routier**.



demande@airparif.asso.fr



Fiches thématiques

Les résultats de l'inventaire sont présentés via des fiches thématiques par polluants et par secteurs d'activités. Des fiches méthodologiques présentent de manière synthétique le mode opératoire et les données d'entrée mises en œuvre pour calculer les émissions de chaque secteur d'activité.



Fiche émissions – principaux résultats

Fiche émissions – évolutions au regard des objectifs du PREPA

Fiche émissions polluants atmosphériques n°1 : Les oxydes d'azote (NO_x)

Fiche émissions polluants atmosphériques n°2 : Les particules PM₁₀

Fiche émissions polluants atmosphériques n°3 : Les particules PM_{2,5}

Fiche émissions polluants atmosphériques n°4 : Les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM)

Fiche émissions polluants atmosphériques n°5 : Le dioxyde de soufre (SO₂)

Fiche émissions polluants atmosphériques n°6 : L'ammoniac (NH₃)

Fiche climat-énergie n°1 : Les émissions de gaz à effet de serre scope 1+2

Fiche climat-énergie n°2 : Les consommations énergétiques finales

Fiche émissions sectorielles n°1 : Transport routier

Fiche émissions sectorielles n°2 : Résidentiel

Fiches méthodologiques : se référer au rapport régional

Fiche émissions : principaux résultats

Répartition sectorielle des émissions par polluants à l'échelle de Paris en 2018

Secteurs d'activités	NOx - t/an	PM ₁₀ - t/an	PM _{2,5} - t/an	COVNM - t/an	SO ₂ - t/an	NH ₃ - t/an	GES directes - kteqCO ₂ /an (Scope 1)	GES directes hors production d'énergie + indirectes - kteqCO ₂ /an (Scope 1 + 2)
Industrie	60.9	6.8	5.4	1 771.9	13.9		27.6	56.7
Branche énergie	32.5	0.9	0.9	285.7	0.9		147.2	33.3
Déchets	3.1	2.8	2.5	0.1	0.6			
Résidentiel	1 082.5	358.0	337.5	3 352.3	136.4	39.5	1 330.8	2 176.9
Tertiaire	918.8	17.2	17.2	57.1	114.1	0.3	826.5	1 727.4
Chantiers	83.7	136.9	65.3	814.7	0.2		11.3	11.3
Transport routier	2 859.8	203.2	134.1	613.2	3.1	72.3	989.2	989.2
Transport ferroviaire et fluvial	52.5	62.5	27.9	11.0	0.5	<0.1	4.7	4.7
Plateformes aéroportuaires	0.3	<0.1		0.8				
Agriculture	0.3	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1		0.3	0.8
Emissions naturelles								
Total général	5 094	788	591	6 907	270	112	3 338	5 000

Cellules grisées : dans l'état actuel des connaissances, aucune émission n'a été recensée pour les secteurs concernés.

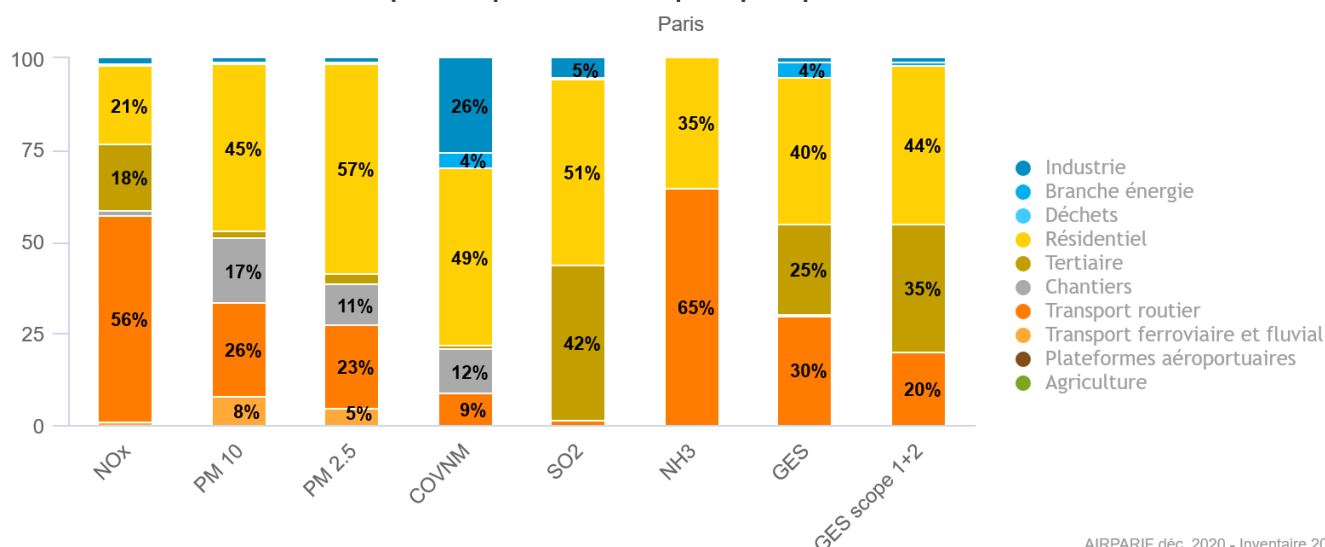
L'amélioration constante de l'inventaire des émissions a permis de prendre en compte pour l'année 2018 les émissions de NH₃ dues au chauffage au bois dans le secteur résidentiel.

Le tableau ci-dessus et le graphique ci-dessous montrent que, sur l'ensemble de la Ville de Paris, les secteurs d'activités les plus émetteurs de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre sont **le transport routier** et **le secteur résidentiel**. Ils contribuent respectivement pour 56 % et 21 % aux émissions de NO_x, pour 26 % et 45 % aux émissions de PM₁₀, 23 % et 57 % aux émissions de PM_{2,5}, 65 % et 35 % aux émissions de NH₃, et pour 20 % et 44 % aux émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre (GES Scope 1+2). Le secteur résidentiel contribue également pour 49 % aux émissions de COVNM et pour 51 % aux émissions de SO₂, alors que le transport routier ne contribue que très peu aux COVNM (9 %) et de manière très faible au SO₂ (1 %).

D'autres secteurs d'activité ont des contributions plus spécifiques aux émissions de certains polluants : **le secteur tertiaire** contribue pour 42 % aux émissions de SO₂, 35 % aux émissions directes et indirectes de GES (GES Scope 1+2), 18 % aux émissions de NO_x, **les chantiers** pour 17 % aux émissions de particules primaires PM₁₀, 11 % aux émissions de PM_{2,5}, 12 % aux émissions de COVNM, **l'industrie** pour 26 % aux émissions de COVNM et 5 % aux émissions de SO₂.

Les contributions des autres secteurs d'activités sont moindres sur le territoire parisien (**branche énergie, traitement des déchets, transport ferroviaire et fluvial, plateformes aéroportuaires, agriculture, émissions naturelles**).

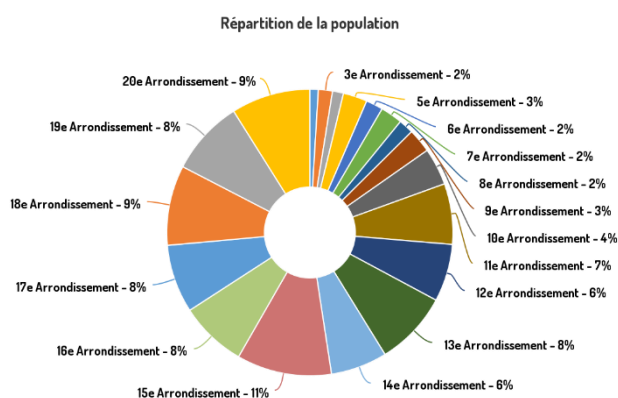
Répartition par secteur des principaux polluants en 2018



AIRPARIF déc. 2020 - Inventaire 2018

Répartition spatiale des émissions par polluants à l'échelle de Paris en 2018

Répartition spatiale de la population (Source INSEE – 2018) par arrondissement



AIRPARIF déc. 2020 - Inventaire 2018

Le graphique ci-contre présente la répartition de la population par arrondissement.

Les dix premiers arrondissements comptent chacun moins de 5 % de la population parisienne. Les arrondissements les plus peuplés sont le 15^{ème} (11 %), le 18^{ème} et le 20^{ème} (9 % chacun).

Un territoire densément peuplé est généralement soumis à de fortes émissions de pollution atmosphérique, en lien avec l'activité humaine : chauffage, déplacements, ...

Au-delà d'une certaine densité de population, l'intensité des émissions unitaires peut décroître : déplacements en transports en commun, présence de réseaux de chaleur urbains... Un territoire faiblement peuplé peut néanmoins connaître des émissions importantes liées par exemple à du trafic routier de transit ou des déplacements plus longs.

Arrondissement	NOx - t/an	PM ₁₀ - t/an	PM _{2,5} - t/an	COVNM - t/an	SO ₂ - t/an	NH ₃ - t/an	GES directes - kteqCO ₂ /an (Scope 1)	GES directes hors production d'énergie + indirectes - kteqCO ₂ /an (Scope 1 + 2)
Paris 01	74.6	8.5	6.4	102.8	6.7	1.1	44.6	94.7
Paris 02	48.7	7.1	5.6	106.6	5.0	0.7	33.9	75.2
Paris 03	59.0	10.3	8.2	111.2	4.0	1.1	40.8	71.5
Paris 04	85.5	12.0	9.4	119.7	4.3	1.3	47.8	81.0
Paris 05	89.1	17.8	13.7	198.5	6.2	1.9	64.5	121.1
Paris 06	106.3	14.4	11.6	195.2	8.6	1.7	82.1	130.9
Paris 07	151.2	20.5	16.2	195.2	9.8	3.3	103.6	170.5
Paris 08	232.6	21.9	16.2	266.6	18.7	3.2	152.7	264.2
Paris 09	130.0	17.9	14.3	217.3	11.3	1.9	95.8	178.2
Paris 10	142.6	31.3	22.3	275.3	8.8	2.8	98.9	166.3
Paris 11	184.8	39.2	31.3	411.4	12.2	4.3	146.2	231.3
Paris 12	482.9	68.9	47.9	439.8	15.9	10.2	295.2	382.2
Paris 13	303.4	60.6	44.8	497.3	16.1	8.0	176.5	325.4
Paris 14	291.9	46.7	35.6	397.7	12.5	7.3	175.5	267.1
Paris 15	512.0	75.1	57.8	741.1	28.2	10.3	419.7	531.7
Paris 16	687.6	76.8	58.9	589.5	39.4	15.3	430.1	566.6
Paris 17	454.1	66.0	48.2	544.8	20.2	10.8	282.5	392.4
Paris 18	357.2	70.5	50.0	535.3	13.4	8.7	215.8	311.4
Paris 19	346.0	62.2	45.5	470.7	14.6	9.6	203.2	316.1
Paris 20	354.7	60.9	47.0	490.8	13.9	8.7	228.0	322.5
Total	5 094	789	591	6 907	270	112	3 337	5 000

Le tableau ci-dessus présente les émissions totales par arrondissement pour chaque polluant. Les émissions sont globalement plus importantes dans les arrondissements de la périphérie (du 12^{ème} au 20^{ème}), de plus grande surface et le plus souvent plus peuplés. Il en résulte davantage d'émissions dues au chauffage résidentiel, mais également au transport routier (Boulevard Périphérique, échangeurs autoroutiers...).

Fiche évolution des émissions : évolutions au regard des objectifs du PREPA

Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA)

Le Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) prévu par la Loi sur la Transition Énergétique (LTE), fixe la stratégie de l'État pour réduire les émissions de polluants atmosphériques au niveau national et respecter les exigences européennes. Il doit être réévalué tous les cinq ans et, si besoin, révisé.

Les textes réglementaires établissant le PREPA prévu par la loi sur la transition ont été publiés au JO du 11 mai 2017 :

- [décret n°2017-949 du 10 mai 2017](#) fixant les objectifs de réduction à horizon 2020, 2025 et 2030 pour les cinq polluants visés (SO₂, NO_x, NH₃, COVNM, PM_{2.5}),
- [arrêté du 10 mai 2017](#) établissant le PREPA. Ce texte fixe les actions de réduction dans tous les secteurs pour la période 2017-2021.

Objectifs de réduction des émissions par polluant prévus par le décret n°2017-949 (par rapport à 2005)

	2020-2024	2025-2029	A partir de 2030
SO ₂	-55%	-66%	-77%
NO _x	-50%	-60%	-69%
COVNM	-43%	-47%	-52%
NH ₃	-4%	-8%	-13%
PM _{2.5}	-27%	-42%	-57%

Dans les principaux **secteurs d'activités** pris en compte, des mesures réglementaires, fiscales et de sensibilisation sont définies, parmi lesquelles :

Residentiel-tertiaire

Rénovation thermique des logements, renouvellement des appareils individuels de chauffage par des modèles plus performants, renforcement du contrôle des appareils mis sur le marché pour garantir leurs performances, réduction de la valeur limite de la teneur en soufre du fioul domestique, sensibilisation des citoyens aux bonnes pratiques d'utilisation des appareils de chauffage au bois et aux dispositifs d'aides disponibles, accompagnement des collectivités pour la mise en place des filières alternatives au brûlage des déchets verts, interdiction de la vente des incinérateurs de jardin...

Transport routier

Mise en œuvre de zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), certificats qualité de l'air (Crit'Air) dans les ZFE-m et les zones visées par la circulation différenciée, incitation à la conversion des véhicules les plus polluants et à l'achat de véhicules plus propres, développement d'infrastructures pour les carburants propres, renouvellement des flottes publiques par des véhicules faiblement émetteurs, contrôle des émissions réelles des véhicules routiers, renforcement du contrôle technique des véhicules, mise en place de plans de mobilité par les entreprises et les administrations, utilisation du vélo...

Transports aérien et maritime/fluvial

Mise en œuvre de plans d'actions visant l'aviation civile et les aéroports pour réduire l'intensité des émissions de polluants, mise en œuvre des plans d'actions visant à réduire les émissions polluantes liées aux navires...

Industrie

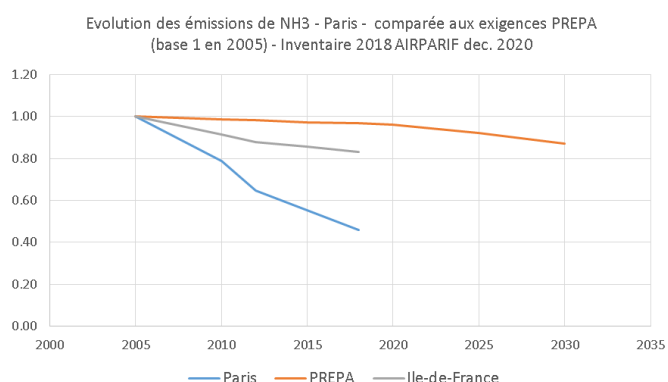
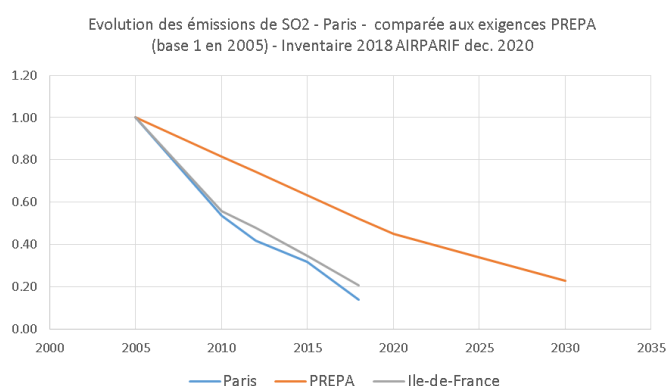
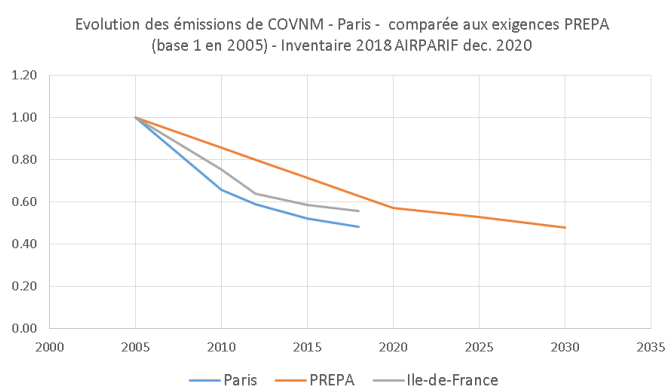
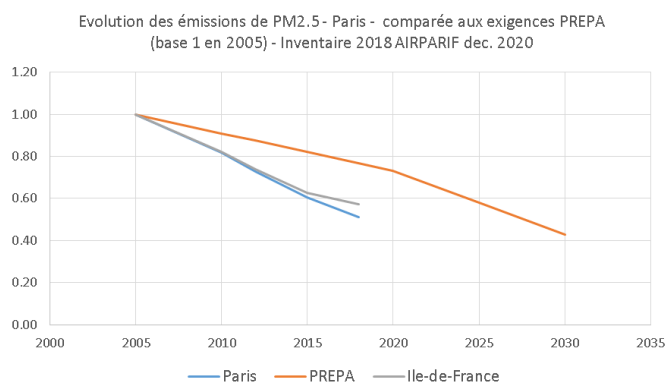
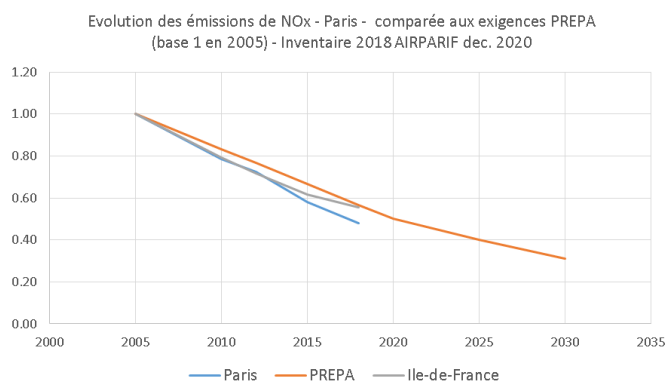
Augmentation des contrôles sur le volet « air » pour les installations classées situées dans les zones couvertes par un plan de protection de l'atmosphère (PPA), notamment renforcement des exigences réglementaires pour réduire les émissions polluantes issues du secteur industriel (application des meilleures techniques disponibles issues des documents BREF), renforcement des mesures d'urgence dans le secteur industriel pendant les épisodes de pollution, réduction des émissions de COVNM dans les secteurs les plus émetteurs...

Agriculture

Réduction de la volatilisation du NH₃ provenant des fertilisants minéraux et des effluents d'élevage épandus sur les sols agricoles, limitation du brûlage des résidus agricoles à l'air libre, surveillance des pesticides dans l'air ambiant, mise en œuvre de plans de contrôle de l'interdiction des épandages aériens, code des bonnes pratiques pour la réduction des émissions de NH₃...

Sont également mises en œuvre des actions de mobilisation des acteurs locaux et d'amélioration des connaissances/innovation.

Évolutions des émissions de polluants atmosphériques à Paris, base 100 en 2005



A l'échelle parisienne comme à l'échelle francilienne, les évolutions de 2005 à 2018 des émissions de polluants considérés respectent toutes les objectifs 2005-2030 du PREPA.

Les objectifs intermédiaires de réduction des émissions fixés par le PREPA sont, pour 2018 : -43 % pour les NO_x, -48 % pour le SO₂, -37 % pour les COVNM, -23 % pour les PM_{2.5}, -3 % pour le NH₃.

L'écart des niveaux d'émissions à Paris en 2018, variable selon les polluants, est très large pour les PM_{2.5}, le SO₂ et le NH₃ (respectivement 26 points, 38 points et 51 points d'écart), il est plus modéré pour les COVNM et les NO_x (respectivement 15 points et 9 points d'écart).

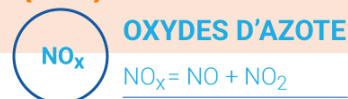
Par rapport à la trajectoire de réduction des émissions à l'échelle régionale, les baisses d'émissions à Paris sont légèrement plus importantes (de 6 à 8 points pour les NO_x, PM_{2.5}, COVNM et SO₂). Cet écart est de 37 points pour le NH₃, vraisemblablement en lien avec l'absence d'émissions de NH₃ dues à l'agriculture à Paris.

Article 85 de la Loi d'Orientation des Mobilités : Plan Air

Selon l'article 85 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre regroupant plus de 100 000 habitants et ceux dont le territoire est couvert en tout ou partie par un plan de protection de l'atmosphère (soit la totalité de la région Ile-de-France) doivent adopter un Plan Air, renforçant le volet air de leur Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET). Le plan d'actions du Plan Air doit, à compter de 2022, permettre d'atteindre des objectifs territoriaux biennaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques au moins aussi exigeants que ceux prévus au niveau national en application de l'article L. 222-9 (PREPA). Le suivi des émissions au regard des exigences du PREPA est donc un enjeu de l'échelle nationale jusqu'à l'échelle des intercommunalités (données EPCI disponibles auprès d'AIRPARIF).

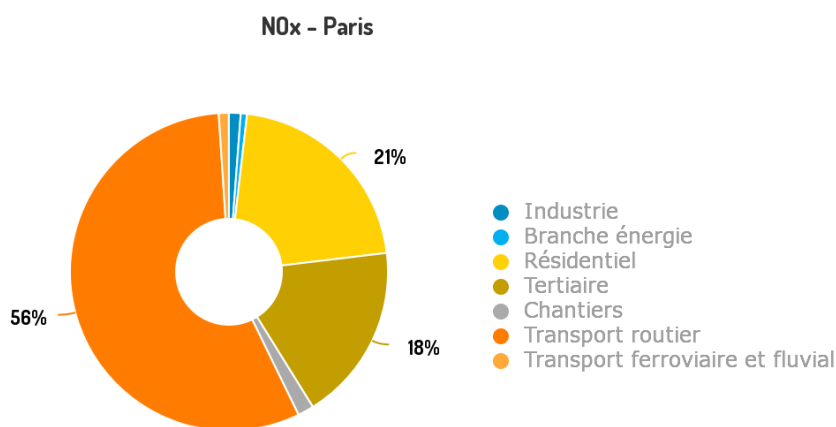
L'évolution des émissions par polluant est décrite dans les fiches correspondantes.

Fiche émissions polluants atmosphériques n° 1 : les oxydes d'azote (NO_x)



Répartition sectorielle des émissions de NO_x en 2018

Les émissions de NO_x à Paris en 2018 représentent 5.1 kt.



AIRPARIF déc. 2020 - Inventaire 2018

Secteurs d'activités	NO _x - t/an
Industrie	60.9
Branche énergie	32.5
Déchets	3.1
Résidentiel	1 082.5
Tertiaire	918.8
Chantiers	83.7
Transport routier	2 859.8
Transport ferroviaire et fluvial	52.5
Plateformes aéroportuaires	0.3
Agriculture	0.3
Emissions naturelles	
Total général	5 094

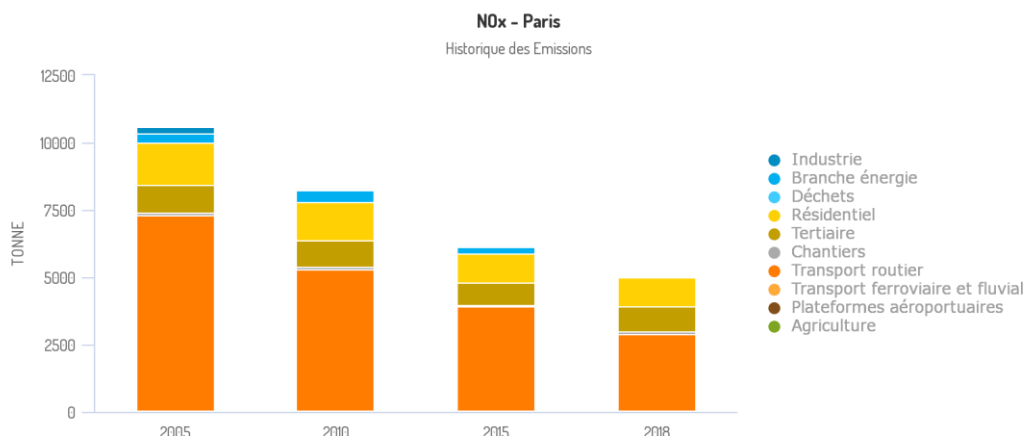
Cellules grisées : dans l'état actuel des connaissances, aucune émission n'a été recensée pour les secteurs concernés.

56 % des émissions de NO_x en 2018 dues au transport routier, 21 % au secteur résidentiel, 18 % au secteur tertiaire

Le transport routier est le principal contributeur aux émissions de NO_x avec 56 %, liées en majorité aux véhicules diesel (93 %, incluant toutes les catégories de véhicules diesel, Cf. fiche sur les émissions du transport routier). Pour le secteur résidentiel, les émissions de NO_x sont en grande partie issues de la consommation de gaz naturel (76 %, pour le chauffage, la cuisson, l'eau chaude, Cf. fiche sur les émissions du secteur résidentiel). Dans le secteur tertiaire, elles proviennent majoritairement aussi de la combustion de gaz naturel (75 %), pour le chauffage des locaux notamment.

D'autres secteurs d'activités contribuent de façon moindre aux émissions de NO_x, comme les chantiers (2 %, provenant uniquement de l'échappement moteur des engins de chantier). La contribution de chacun des autres secteurs est inférieure à 2 %.

Évolution des émissions de NO_x depuis 2005



AIRPARIF déc. 2020 - Inventaire 2018

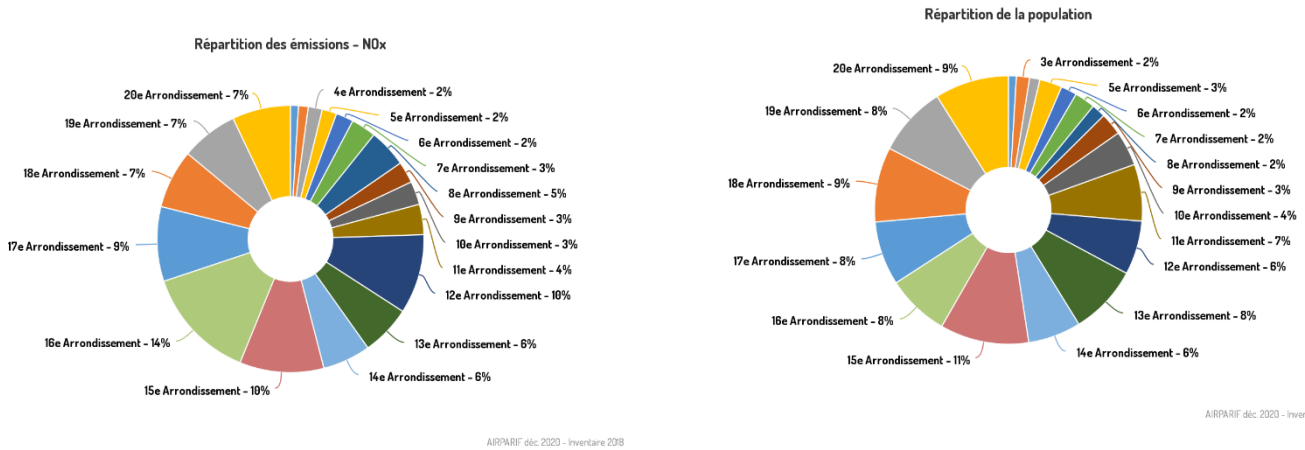
Baisse de 52 % des émissions de NO_x en 13 ans

La baisse des émissions de NO_x a été de 21 % entre 2005 et 2010 et de 39 % entre 2010 et 2018.

Dans les secteurs d'activités les plus contributeurs, les baisses d'émissions de NO_x en 13 ans sont de 61 % pour le transport routier, de 32 % pour le secteur résidentiel et de 10 % pour le secteur tertiaire. Les baisses s'expliquent, pour le transport routier, par l'amélioration technologique des véhicules, par une baisse de 23 % des kilomètres parcourus à Paris en 13 ans, et par la mise en place d'une Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) dans Paris Intra-muros.

Les baisses des émissions des secteurs résidentiel et tertiaire sont principalement dues à une baisse des consommations d'énergie, plus marquée pour les produits pétroliers (essentiellement le fioul), et à l'amélioration de l'efficacité énergétique (rénovation des logements). Dans les secteurs d'activités moins contributeurs, les diminutions d'émissions de NO_x sont de 5 % pour les chantiers. La branche énergie, dont la contribution à l'échelle parisienne est de 1 %, a enregistré une diminution de 91 % de ses émissions de NO_x depuis 2005, baisse accrue après 2015 en raison de l'arrêt total d'utilisation de fioul lourd dans les trois grandes chaufferies urbaines (report vers le gaz naturel, et ajout du biocarburant gazole).

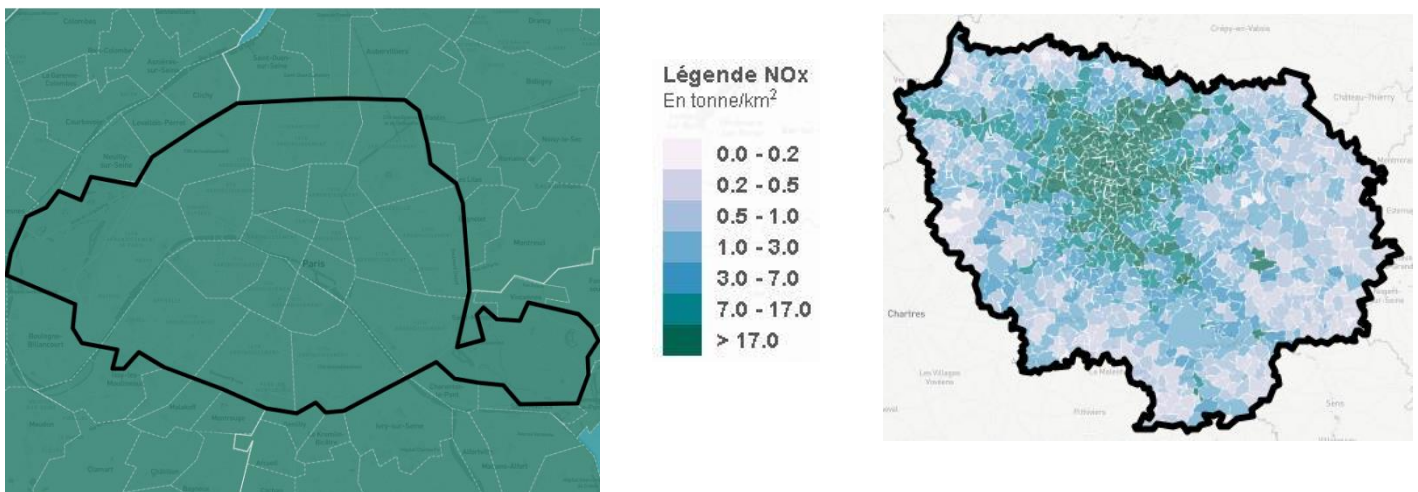
Répartition spatiale des émissions de NO_x en 2018



Les émissions par arrondissement sont présentées sous forme de tableau dans la fiche générale « Principaux résultats » dans le paragraphe « Répartitions spatiales par polluants à l'échelle de Paris en 2018 ».

Les graphiques ci-dessus illustrent, par arrondissement, la répartition spatiale des émissions de NO_x et la répartition spatiale de la population. La contribution de chaque arrondissement est globalement en lien avec la répartition des populations, avec des disparités liées à la présence de grandes installations de combustion ou d'axes routiers à fort trafic (Boulevard Périphérique notamment). C'est le cas par exemple du 12^{ème} arrondissement qui présente une contribution de 10 % aux émissions de NO_x avec une population de 6 %, ou inversement du 11^{ème} arrondissement avec une contribution de 4 % et une population de 7 %.

Les contributions aux émissions de NO_x parisiennes sont les plus élevées dans les arrondissements périphériques (6 à 14 %) et les plus faibles dans les 4 arrondissements du centre (1 à 2 %). La proportionnalité est liée à la fois à la taille et à la population des arrondissements (moins de 5 % de la population parisienne dans les 4 arrondissements du centre, près de 75 % dans les 8 arrondissements périphériques), mais aussi à la présence du Boulevard Périphérique en bordure de ces derniers.



Les cartographies ci-dessus représentent les densités d'émissions de NO_x en t/km², par arrondissement à l'échelle de Paris à gauche, et par commune à l'échelle de la région à droite. Elles montrent des densités d'émissions uniformément élevées sur l'ensemble du territoire parisien, qui diminuent globalement avec l'éloignement au centre de l'agglomération.

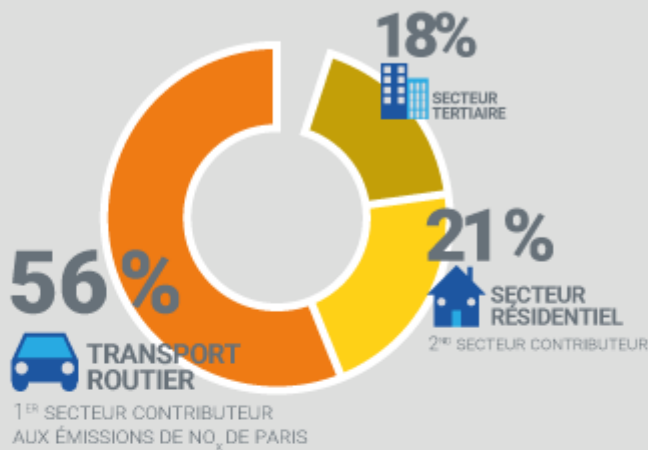
Les émissions de NO_x de Paris représentent 7 % des émissions franciliennes alors que Paris occupe 1 % du territoire régional, mais héberge 18 % de la population.

Sources des émissions de NO_x

Les oxydes d'azote (NO_x, qui regroupent NO et NO₂) proviennent des activités de combustion, notamment du trafic routier. Ils sont en effet directement émis par les sources motorisées de transport (et dans une moindre mesure par le chauffage résidentiel et tertiaire). Le dioxyde d'azote (NO₂), émis en partie à l'échappement des véhicules (NO₂ primaire), est également un polluant secondaire issu du monoxyde d'azote (NO), qui s'oxyde dans l'air.

À RETENIR...

OXYDES D'AZOTE



NO_x

5,1 kt
ÉMISES
EN 2018



DES ÉMISSIONS DE NO_x
PLUS DENSES
À PARIS QUE SUR L'ENSEMBLE DE LA RÉGION

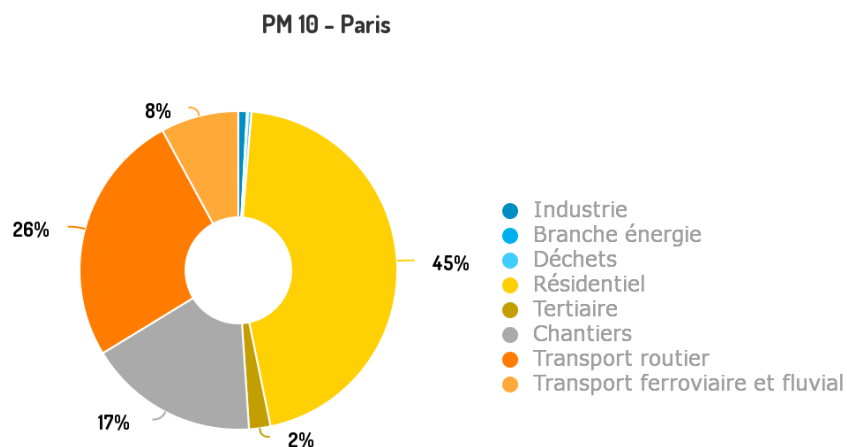
18%	DE LA POPULATION RÉGIONALE
1%	DE LA SUPERFICIE RÉGIONALE
7%	DES ÉMISSIONS RÉGIONALES DE NO _x

Fiche émissions polluants atmosphériques n° 2 : les particules PM₁₀ primaires



Répartition sectorielle des émissions de PM₁₀ primaires en 2018

Les émissions de PM₁₀ primaires à Paris en 2018 représentent 0.79 kt.



AIRPARIF déc. 2020 - Inventaire 2018

Secteurs d'activités	PM ₁₀ - t/an
Industrie	6.8
Branche énergie	0.9
Déchets	2.8
Résidentiel	358.0
Tertiaire	17.2
Chantiers	136.9
Transport routier	203.2
Transport ferroviaire et fluvial	62.5
Plateformes aéroportuaires	<0.1
Agriculture	<0.1
Emissions naturelles	
Total général	788

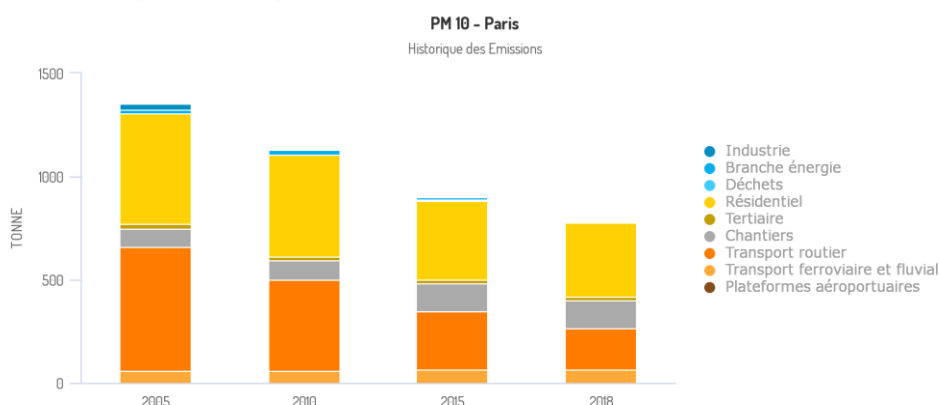
Cellules grisées : dans l'état actuel des connaissances, aucune émission n'a été recensée pour le secteur concerné.

45 % des émissions de PM₁₀ primaires en 2018 dues au secteur résidentiel, 26 % au transport routier, 17 % aux chantiers

Le secteur résidentiel, avec 45 %, est le principal contributeur aux émissions de particules PM₁₀ primaires à Paris en 2018. Le chauffage au bois est un émetteur très important de particules (77 %, bien que cette source d'énergie ne concerne que 2 % des consommations parisiennes, Cf. fiche sur les émissions du secteur résidentiel).

Le transport routier est le deuxième contributeur avec 26 % des émissions de PM₁₀ à Paris, dont 73 % proviennent de l'abrasion des routes, des pneus et des freins, le solde de l'échappement (voir fiche sur les émissions du transport routier). Dans le secteur des chantiers (17 % des émissions de PM₁₀), les activités de construction et déconstruction des BTP sont les principaux émetteurs (72 %). Le transport ferroviaire et fluvial représente 8 % des émissions parisiennes : 91 % proviennent de l'usure des freins, roues, rails et caténaires des trains, le reste étant lié au transport fluvial (9 %, dus à la combustion de carburants). La contribution de chacun des autres secteurs est inférieure à 3 %.

Évolution des émissions de PM₁₀ primaires depuis 2005



AIRPARIF déc. 2020 - Inventaire 2018

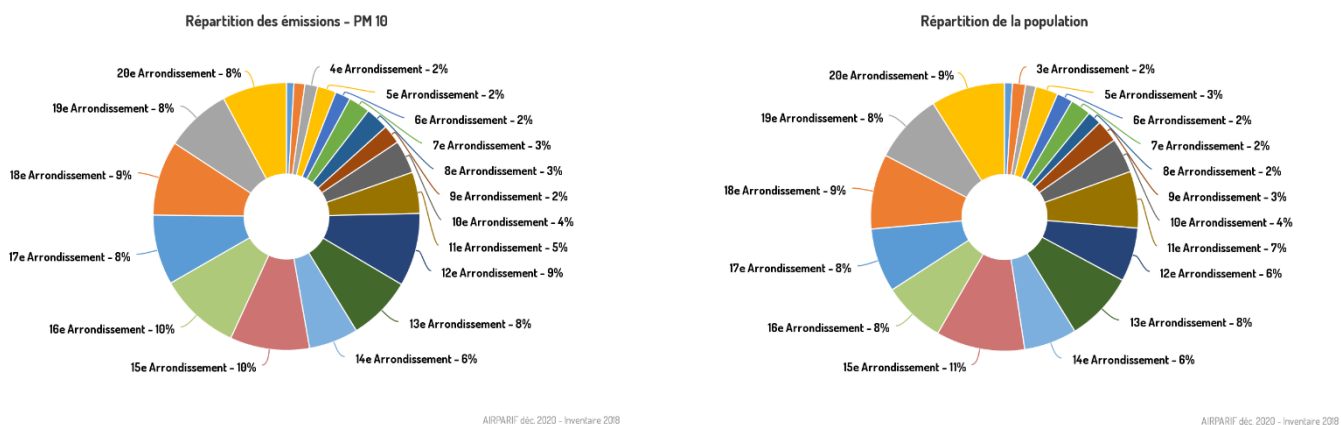
Baisse de 42 % des émissions de PM₁₀ primaires en 13 ans

La baisse des émissions de PM₁₀ primaires a été de 16 % entre 2005 et 2010 et de 31 % entre 2010 et 2018.

Dans les secteurs d'activités les plus contributeurs, les baisses d'émissions de PM₁₀ en 13 ans sont de 33 % pour le secteur résidentiel et de 66 % pour le transport routier. Elles s'expliquent, pour le secteur résidentiel, par la baisse des consommations d'énergie (liée à la rénovation des logements), par l'amélioration des équipements de chauffage au bois (dont la consommation reste stable), ainsi que par le report des consommations d'énergies fossiles vers l'électricité. La baisse des émissions du transport routier s'explique par l'amélioration technologique des véhicules, et par la baisse du trafic routier à Paris (-23 % en 13 ans).

Les émissions des chantiers, 3^{ème} contributeur aux émissions de PM₁₀ à Paris, sont passées de plus de 87 t en 2005 à 137 t en 2018, étant liées à l'augmentation des surfaces de chantiers sur le territoire (près de 20 %). Celles du transport ferroviaire et fluvial ont légèrement augmenté de 6 %, le volume de trafic ferroviaire ayant augmenté de près de 5 %. Sur de plus faibles émissions, le tertiaire, très faible contributeur aux émissions de PM₁₀ (2 %), a vu ses émissions baisser de 25 %, lié notamment à des changements d'énergies sur les modes de chauffage.

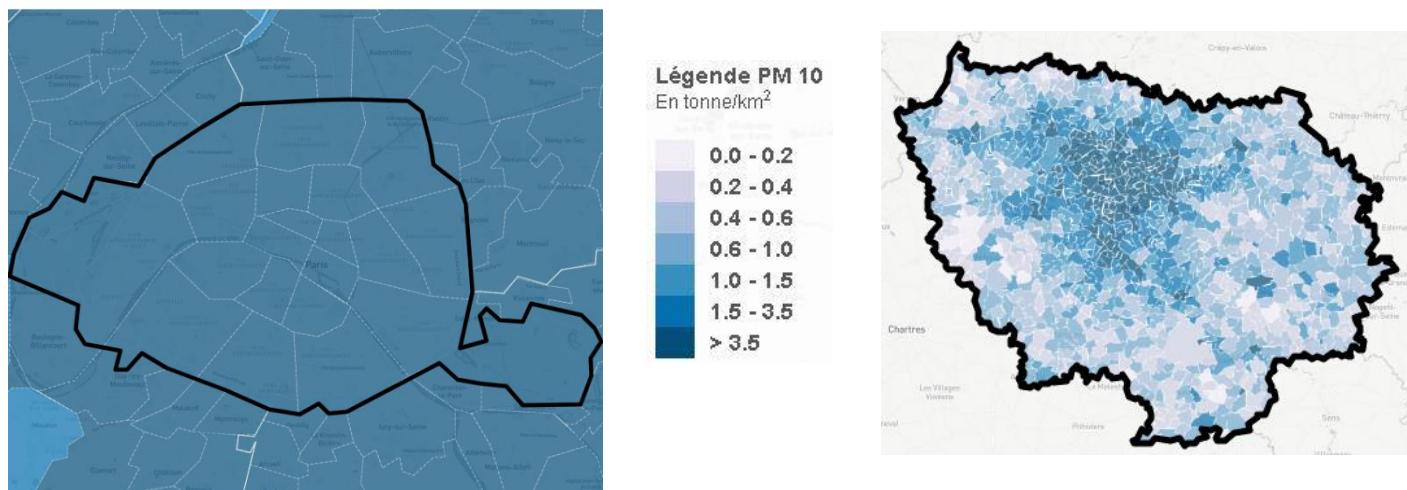
Répartition spatiale des émissions de PM₁₀ en 2018



Les émissions par arrondissement sont présentées sous forme de tableau dans la fiche générale « Principaux résultats » dans le paragraphe « Répartitions spatiales par polluants à l'échelle du territoire ».

Les graphiques ci-dessus illustrent la répartition spatiale des émissions de PM₁₀ et la répartition spatiale de la population. La contribution de chaque arrondissement est globalement en lien avec la répartition des populations, compte tenu de la forte contribution du secteur résidentiel.

Les contributions aux émissions parisiennes de PM₁₀ sont les plus élevées dans les arrondissements périphériques (6 à 10 %) et les plus faibles dans les 4 arrondissements du centre (1 à 2 %). La proportionnalité est liée à la fois à la taille et à la population des arrondissements (moins de 5 % de la population parisienne dans les 4 arrondissements du centre, près de 75 % dans les 8 arrondissements périphériques), mais aussi à la présence du Boulevard Périphérique en bordure de ces derniers.



Les cartographies ci-dessus représentent les densités d'émissions de PM₁₀ en t/km², par arrondissement à l'échelle de Paris à gauche, et par commune à l'échelle de la région à droite. Elles montrent des densités d'émissions uniformément élevées sur l'ensemble du territoire parisien, qui diminuent globalement avec l'éloignement au centre de l'agglomération malgré des densités assez élevées dans certaines zones ou communes (présence d'axes routiers majeurs ou de grandes installations de combustion).

Les émissions de PM₁₀ de Paris représentent 5 % des émissions franciliennes alors que Paris occupe 1 % du territoire régional, mais héberge 18 % de la population.

Sources des émissions de particules PM₁₀

Les particules sont constituées d'un mélange de différents composés chimiques et de différentes tailles. Les particules PM₁₀ ont un diamètre inférieur à 10 µm.

Les sources de particules sont multiples. Il existe, d'une part, des rejets directs dans l'atmosphère. À l'échelle régionale, les sources majoritaires de particules fines primaires sont le secteur résidentiel (notamment le chauffage au bois), le trafic routier, l'agriculture et les chantiers. Les particules primaires peuvent également être d'origine naturelle. Les sources de particules sont, d'autre part, indirectes : transformations chimiques de polluants gazeux qui réagissent entre eux pour former des particules secondaires, transport sur de longues distances, ou encore remise en suspension des poussières déposées au sol.

Les bilans d'émissions concernent les particules primaires.

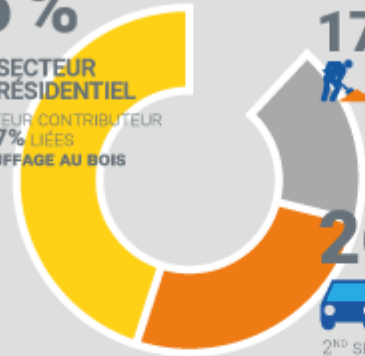
À RETENIR...

PARTICULES

45 %

**SECTEUR
RÉSIDENTIEL**

1^{ER} SECTEUR CONTRIBUTEUR
DONT **77%** LIÉES
AU **CHAUFFAGE AU BOIS**



17 %

CHANTIERS

26 %

**TRANSPORT
ROUTIER**

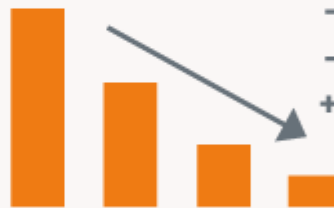
2ND SECTEUR CONTRIBUTEUR
DONT **73%** LIÉES
À L'**ABRASION**

PM₁₀

0,79 kt
ÉMISES
EN 2018

- 42%

BAISSE DES ÉMISSIONS DE PM₁₀
ENTRE **2005** ET **2018**



-66% **TRANSPORT
ROUTIER**

-33% **SECTEUR
RÉSIDENTIEL**

+57% **CHANTIERS**

DES ÉMISSIONS DE PM₁₀
PLUS DENSES

À PARIS QUE SUR L'ENSEMBLE DE LA RÉGION

18 % DE LA
POPULATION
RÉGIONALE

1 %

DE LA
SUPERFICIE
RÉGIONALE

5 %

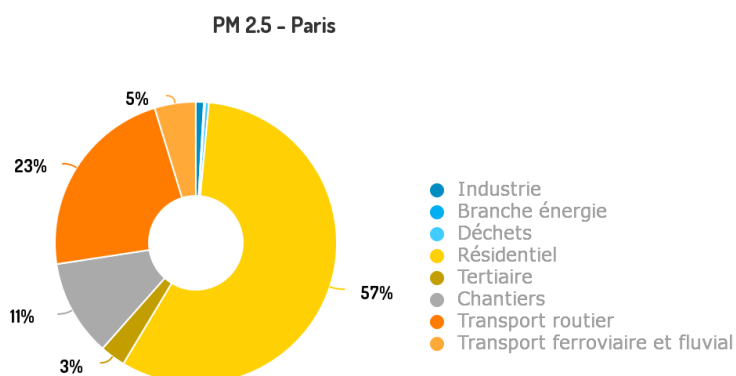
DES
ÉMISSIONS
RÉGIONALES DE PM₁₀

Fiche émissions polluants atmosphériques n° 3 : les particules PM_{2.5} primaires



Répartition sectorielle des émissions de PM_{2.5} primaires en 2018

Les émissions de PM_{2.5} primaires à Paris en 2018 représentent 0.59 kt.



AIRPARIF déc. 2020 - Inventaire 2018

Secteurs d'activités	PM _{2.5} t/an
Industrie	5.4
Branche énergie	0.9
Déchets	2.5
Résidentiel	337.5
Tertiaire	17.2
Chantiers	65.3
Transport routier	134.1
Transport ferroviaire et fluvial	27.9
Plateformes aéroportuaires	
Agriculture	<0.1
Emissions naturelles	
Total général	591

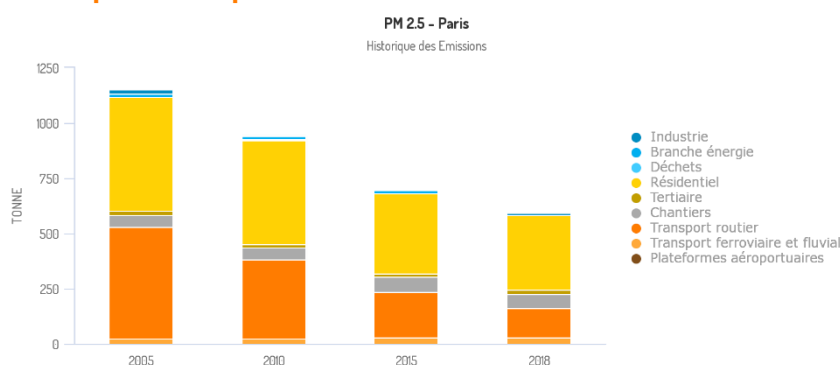
Cellules grisées : dans l'état actuel des connaissances, aucune émission n'a été recensée pour le secteur concerné.

57 % des émissions de PM_{2.5} primaires en 2018 dues au secteur résidentiel, 23 % au transport routier, 11 % aux chantiers

Le secteur résidentiel est, avec 57 %, le principal contributeur aux émissions de PM_{2.5} primaires en Paris en 2018. Elles sont liées en majorité au chauffage au bois (80 %, bien que cette source d'énergie ne concerne que 2 % des consommations parisiennes, Cf. fiche sur les émissions du secteur résidentiel). Pour le transport routier, elles sont dues majoritairement aux véhicules diesel (36 %) mais aussi à l'abrasion (59 %, Cf. fiche sur les émissions du transport routier). Pour les chantiers, elles sont essentiellement issues des travaux publics du bâtiment (BTP, 51 %, dus à la déconstruction et à la construction, mais également 6 % issus de l'échappement moteur des engins de chantier, le solde au recouvrement des routes par l'asphalte).

D'autres secteurs d'activités contribuent de façon moindre aux émissions de PM_{2.5}, notamment le transport ferroviaire et fluvial (5 %, dont 81 % issus des freins, roues, rails et caténaires du transport ferroviaire) et le secteur tertiaire (3 %, dus au chauffage des locaux). La contribution de chacun des autres secteurs est inférieure à 2 %.

Évolution des émissions de PM_{2.5} primaires depuis 2005



AIRPARIF déc. 2020 - Inventaire 2018

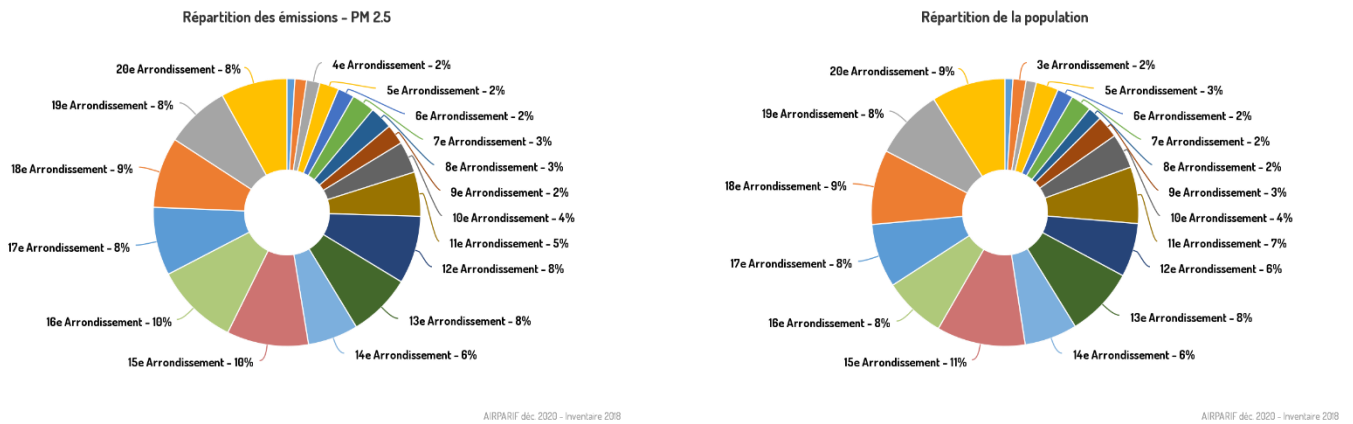
Baisse de 49 % des émissions de PM_{2.5} primaires en 13 ans

La baisse des émissions de PM_{2.5} primaires a été de 18 % entre 2005 et 2010 et de 37 % entre 2010 et 2018.

Dans les secteurs d'activités les plus contributeurs, les baisses d'émissions de PM_{2.5} en 13 ans sont de 34 % pour le secteur résidentiel et de 73 % pour le transport routier. Elles s'expliquent, pour le secteur résidentiel, par la baisse des consommations d'énergie (liée à la rénovation des logements), par l'amélioration des équipements de chauffage au bois (dont la consommation reste stable), ainsi que par le report des consommations d'énergies fossiles vers l'électricité. La baisse des émissions du transport routier s'explique par l'amélioration technologique des véhicules, et par la baisse du trafic routier à Paris (-23 % en 13 ans).

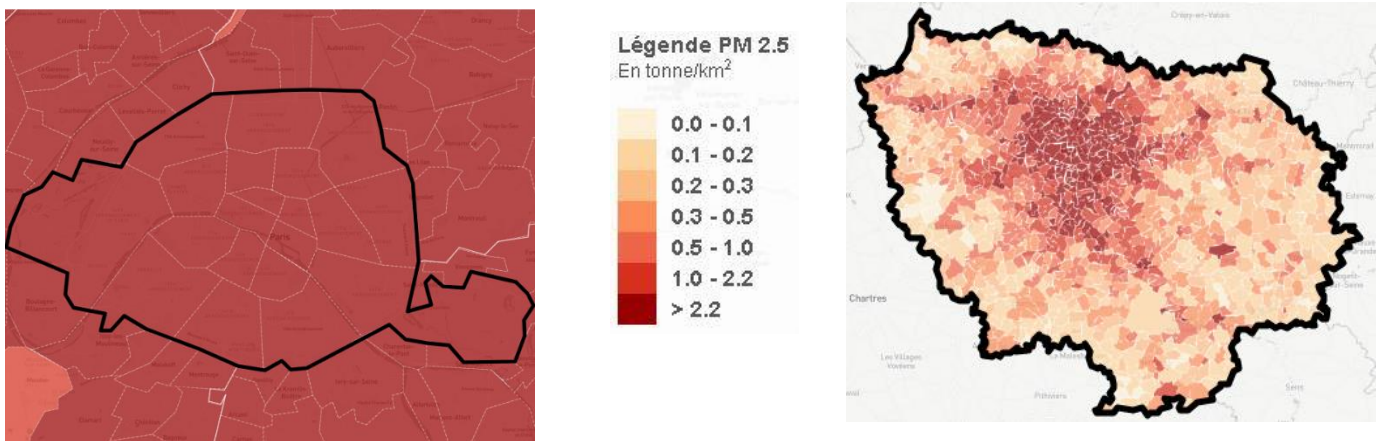
Les émissions des chantiers, 3^{ème} contributeur aux émissions de PM_{2.5} à Paris, ont progressé de +27 %, étant liées à l'augmentation des surfaces de chantiers sur le territoire (près de 20 %). Celles du transport ferroviaire et fluvial ont légèrement augmenté de 7 %, le volume de trafic ferroviaire ayant augmenté de près de 5 %. Sur de plus faibles émissions, le tertiaire, très faible contributeur aux émissions de PM₁₀ (3 %), a vu ses émissions baisser de 25 %, lié notamment à des changements d'énergies sur les modes de chauffage.

Répartition spatiale des émissions de PM_{2.5} primaires en 2018



Les émissions par arrondissement sont présentées sous forme de tableau dans la fiche générale « Principaux résultats » dans le paragraphe « Répartitions spatiales par polluants à l'échelle du territoire ».

Les graphiques ci-dessus illustrent la répartition spatiale des émissions de PM_{2.5} et la répartition spatiale de la population. La répartition des émissions de PM_{2.5} est quasiment identique à celle des PM₁₀ : la contribution de chaque arrondissement est globalement en lien avec la répartition des populations, compte tenu de la forte contribution du secteur résidentiel. Les contributions aux émissions parisiennes de PM_{2.5} sont les plus élevées dans les arrondissements périphériques (6 à 10 %) et les plus faibles dans les 4 arrondissements du centre (1 à 2 %). La proportionnalité est liée à la fois à la taille et à la population des arrondissements (moins de 5 % de la population parisienne dans les 4 arrondissements du centre, près de 75 % dans les 8 arrondissements périphériques), mais aussi à la présence du Boulevard Périphérique en bordure de ces derniers.



Les cartographies ci-dessus représentent les densités d'émissions de PM_{2.5} en t/km², par arrondissement à l'échelle de Paris à gauche, et par commune à l'échelle de la région à droite. Elles montrent des densités d'émissions uniformément élevées sur l'ensemble du territoire parisien, qui diminuent globalement avec l'éloignement au centre de l'agglomération malgré des densités assez élevées dans certaines zones ou communes (présence d'axes routiers majeurs ou de grandes installations de combustion).

Les émissions de PM_{2.5} de Paris représentent 6 % des émissions franciliennes alors que Paris occupe 1 % du territoire régional, mais héberge 18 % de la population.

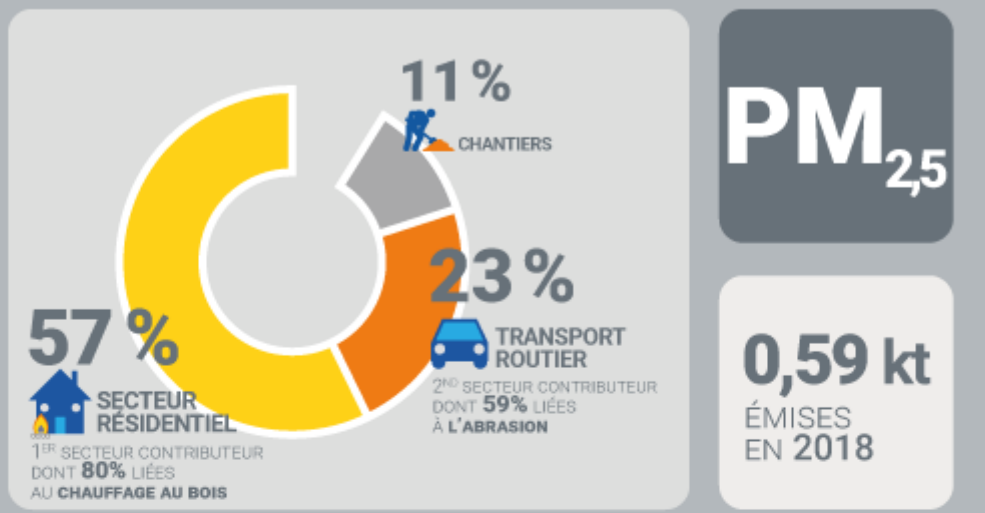
Sources des émissions de particules PM_{2.5}

Les particules sont constituées d'un mélange de différents composés chimiques et de différentes tailles. Les PM_{2.5} ont un diamètre inférieur à 2.5 µm. Les particules PM_{2.5} forment la majorité des particules PM₁₀ : en moyenne annuelle, les PM_{2.5} représentent environ 60 à 70 % des PM₁₀. Tout comme les PM₁₀, les sources des PM_{2.5} sont multiples. Il existe, d'une part, des rejets directs dans l'atmosphère. À l'échelle régionale, les sources majoritaires de particules fines primaires sont le secteur résidentiel (notamment le chauffage au bois) et le trafic routier. Les sources des PM_{2.5} sont, d'autre part, indirectes : transformations chimiques de polluants gazeux qui réagissent entre eux pour former des particules secondaires, pouvant être transportées sur de longues distances.

Les bilans d'émissions concernent les particules primaires.

À RETENIR...

PARTICULES



DES ÉMISSIONS DE PM_{2,5} PLUS DENSES
À PARIS QUE SUR L'ENSEMBLE DE LA RÉGION

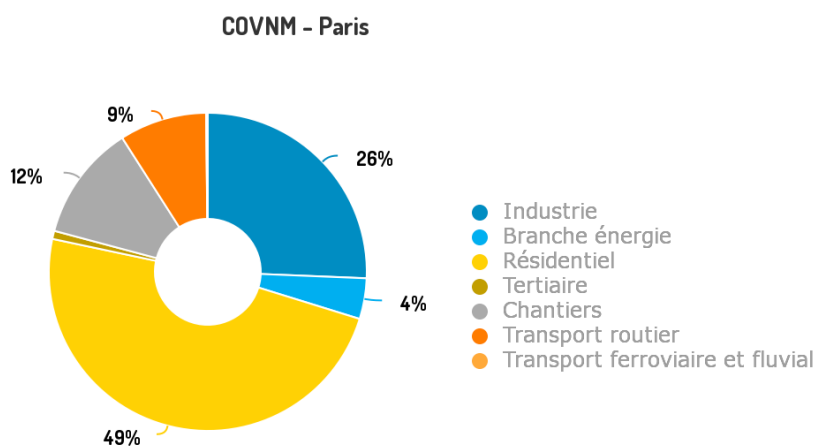
18%	DE LA POPULATION RÉGIONALE
1%	DE LA SUPERFICIE RÉGIONALE
6%	DES ÉMISSIONS RÉGIONALES DE PM _{2,5}

Fiche émissions polluants atmosphériques n°4 : les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM)



Répartition sectorielle des émissions de COVNM en 2018

Les émissions de COVNM à Paris en 2018 représentent 6.9 kt.



AIRPARIF déc. 2020 - Inventaire 2018

Secteurs d'activités	COVNM - t/an
Industrie	1 771.9
Branche énergie	285.7
Déchets	0.1
Résidentiel	3 352.3
Tertiaire	57.1
Chantiers	814.7
Transport routier	613.2
Transport ferroviaire et fluvial	11.0
Plateformes aéroportuaires	0.8
Agriculture	<0.1
Emissions naturelles	
Total général	6 907

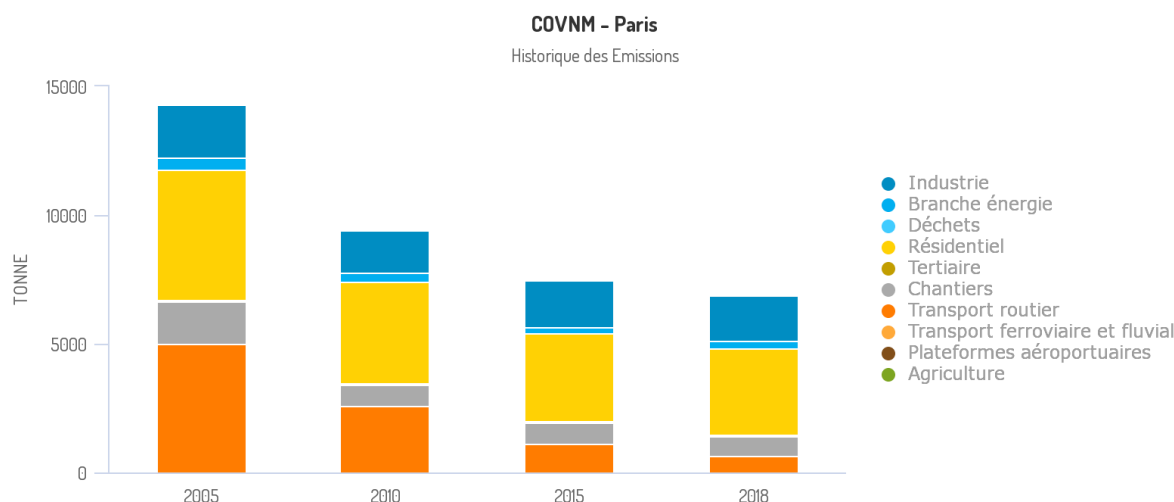
Cellules grisées : dans l'état actuel des connaissances, aucune émission n'a été recensée pour le secteur concerné.

49 % des émissions de COVNM en 2018 dues au secteur résidentiel, 26 % à l'industrie, 12 % aux chantiers

Le secteur résidentiel, avec 49 %, est le principal contributeur aux émissions de COVNM en 2018 à Paris. Les émissions sont liées en majorité (81 %) à l'utilisation domestique de produits solvantés (peintures, colles...), produits pharmaceutiques, mais également au chauffage au bois (18 %, Cf. fiche sur les émissions du secteur résidentiel). Pour l'industrie, qui représente 26 % des émissions parisiennes, les émissions sont issues des émissions de certains procédés industriels et de l'utilisation de solvants (fabrication de pain, colles et adhésifs, nettoyage à sec...). Les chantiers, qui contribuent pour 12 % aux émissions parisiennes de COVNM, proviennent majoritairement des applications de peinture en bâtiment (72 %).

D'autres secteurs d'activités contribuent de façon moindre aux émissions de COVNM : le trafic routier pour 9 % (principalement émissions des véhicules à essence dont plus de la moitié provenant des deux-roues motorisés, et liées à l'évaporation), et la branche énergie pour 4 % (notamment réseaux de distribution de gaz et stations-services). La contribution de chacun des autres secteurs est inférieure à 4 %.

Évolution des émissions de COVNM depuis 2005



AIRPARIF déc. 2020 - Inventaire 2018

Baisse de 52 % des émissions de COVNM en 13 ans

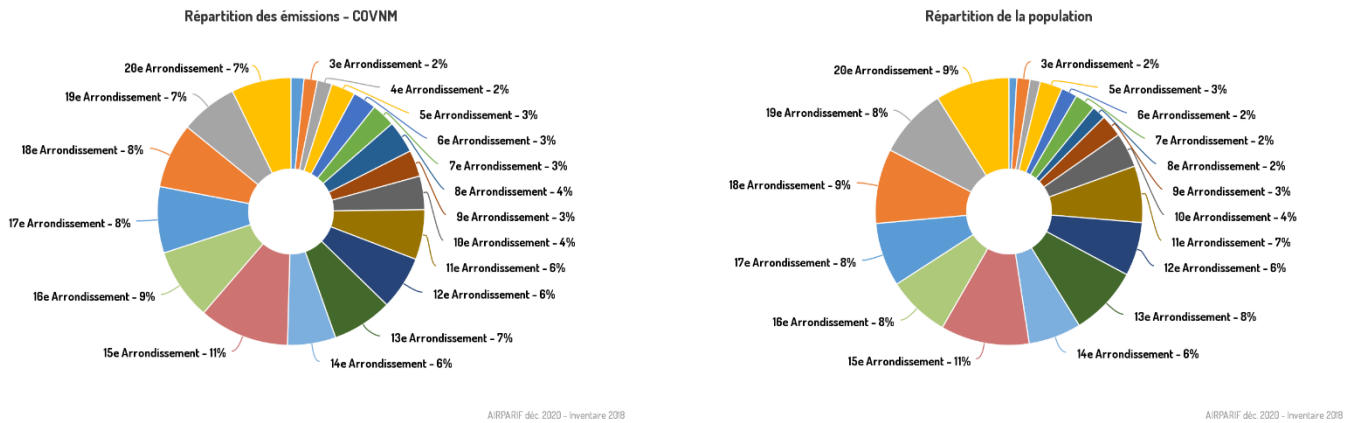
La baisse des émissions de COVNM a été de 34 % entre 2005 et 2010 et de 26 % entre 2010 et 2018.

Dans les secteurs d'activités les plus contributeurs, les baisses d'émissions de COVNM en 13 ans sont de 34 % pour le secteur résidentiel, 13 % pour l'industrie, et 52 % pour les chantiers.

Les baisses s'expliquent par une baisse des taux de COVNM dans de nombreux produits solvantés, une amélioration des performances des appareils de chauffage au bois, et une amélioration dans la gestion d'émissions industrielles.

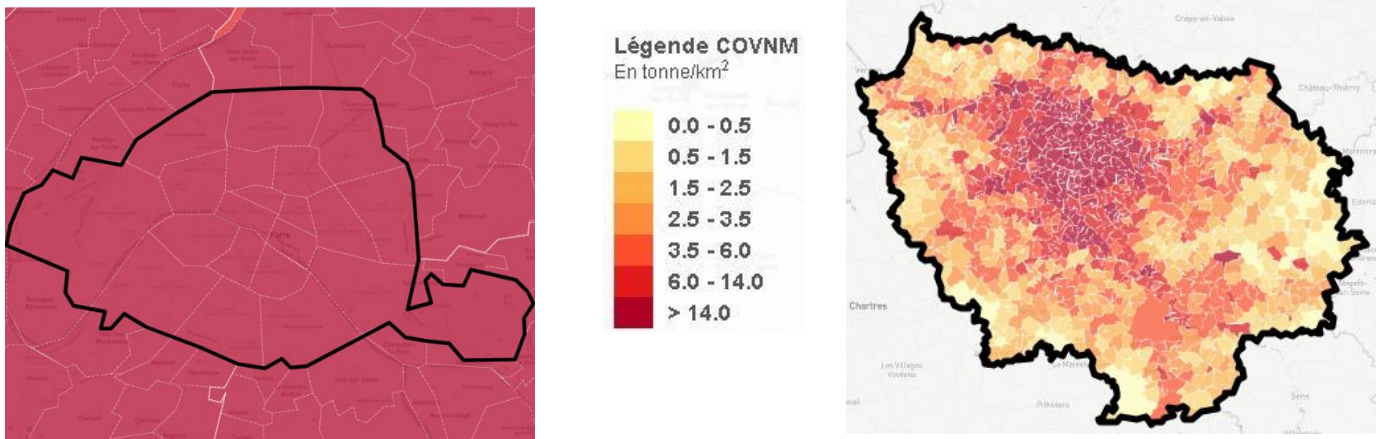
Dans les secteurs d'activités moins contributeurs, les diminutions d'émissions sont de 88 % pour le transport routier, et de 36 % dans la branche énergie.

Répartition spatiale des émissions de COVNM en 2018



Les émissions par arrondissements sont présentées sous forme de tableau dans la fiche générale « Principaux résultats » dans le paragraphe « Répartitions spatiales par polluants à l'échelle du territoire ».

Les graphiques ci-dessus illustrent la contribution par arrondissement aux émissions de COVNM et la répartition de la population. La contribution de chaque arrondissement aux émissions de COVNM de Paris est globalement en lien avec la répartition de la population, compte tenu de la forte contribution du secteur résidentiel.



Les cartographies ci-dessus représentent les densités d'émissions de COVNM par arrondissement et par commune en t/km², à l'échelle de Paris à gauche et à l'échelle de la région à droite. Elles montrent des densités d'émissions uniformément élevées sur l'ensemble du territoire parisien. À l'échelle régionale, les densités d'émissions sont globalement plus importantes dans les communes du centre de l'agglomération, mais également dans une majorité de communes rurales, compte tenu de la contribution non négligeable des émissions naturelles aux émissions de ce polluant. De ce fait, la diminution avec l'éloignement au centre de l'agglomération est moins marquée que pour la plupart des autres polluants.

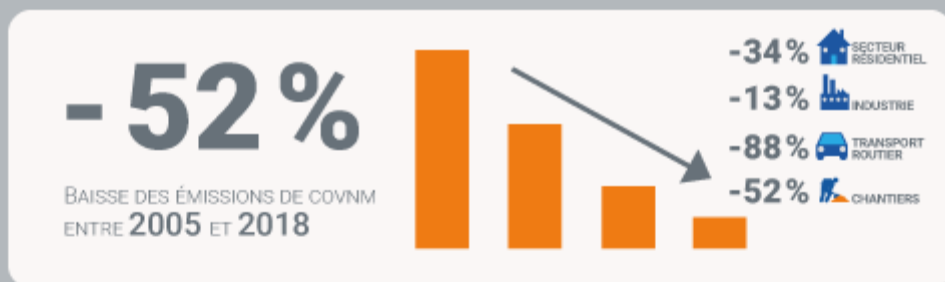
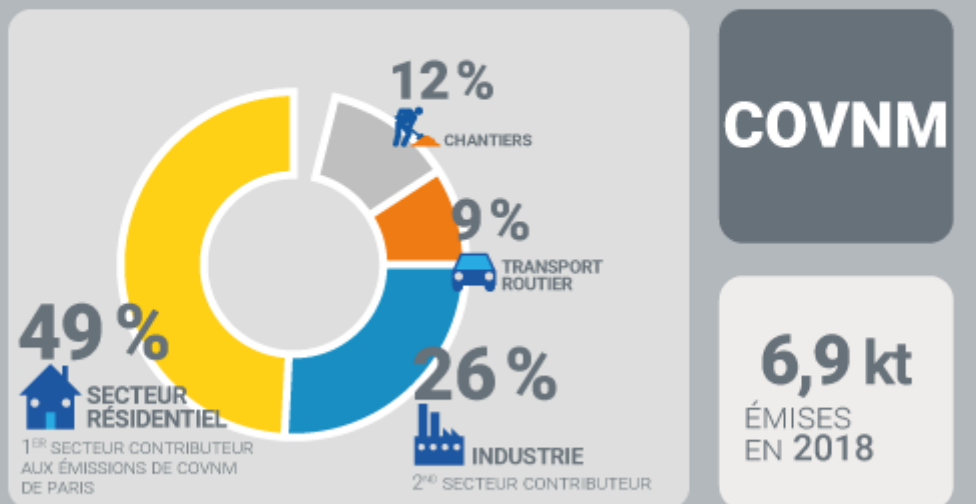
Les émissions de COVNM de Paris représentent 10 % des émissions franciliennes alors que Paris occupe 1 % du territoire régional, mais héberge 18 % de la population.

Sources des émissions de COVNM

Les émissions de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) sont suivies comme précurseurs de particules secondaires et d'ozone. Cette famille de polluants atmosphériques contient également le benzène dont les teneurs sont réglementées dans l'air ambiant, compte-tenu de ses effets sur la santé. Les sources d'émissions sont multiples : utilisation de solvants dans les secteurs résidentiels et industriels, ou encore l'évaporation d'essence.

À RETENIR...

COMPOSÉS ORGANIQUES VOLATILS NON MÉTHANIQUE



DES ÉMISSIONS DE COVNM DENSES

À PARIS MAIS AUSSI DANS LES ZONES RURALES

18% DE LA POPULATION RÉGIONALE

1% DE LA SUPERFICIE RÉGIONALE

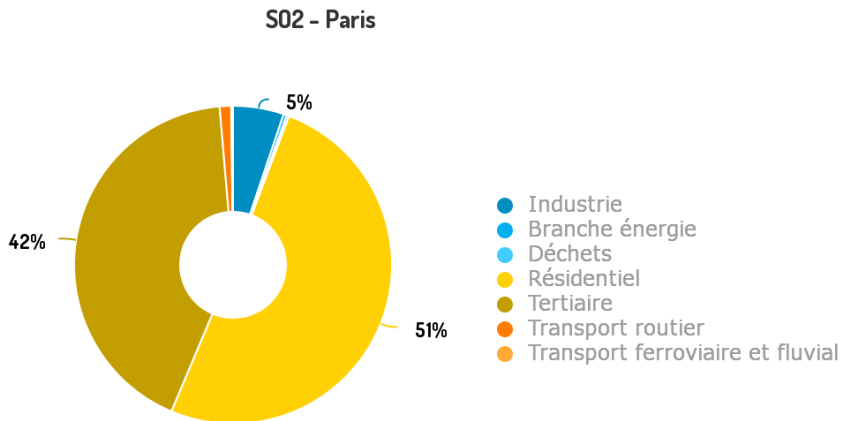
10% DES ÉMISSIONS RÉGIONALES DE COVNM

Fiche émissions polluants atmosphériques n° 5 : le dioxyde de soufre (SO₂)



Répartition sectorielle des émissions de SO₂ en 2018

Les émissions de SO₂ à Paris en 2018 représentent 0.27 kt.



AIRPARIF déc. 2020 - Inventaire 2018

Secteurs d'activités	SO ₂ - t/an
Industrie	13.9
Branche énergie	0.9
Déchets	0.6
Résidentiel	136.4
Tertiaire	114.1
Chantiers	0.2
Transport routier	3.1
Transport ferroviaire et fluvial	0.5
Plateformes aéroportuaires	
Agriculture	<0.1
Emissions naturelles	
Total général	270

Cellules grisées : dans l'état actuel des connaissances, aucune émission n'a été recensée pour le secteur concerné.

51 % des émissions de SO₂ en 2018 dues au secteur résidentiel, 42 % au secteur tertiaire, 5 % à l'industrie

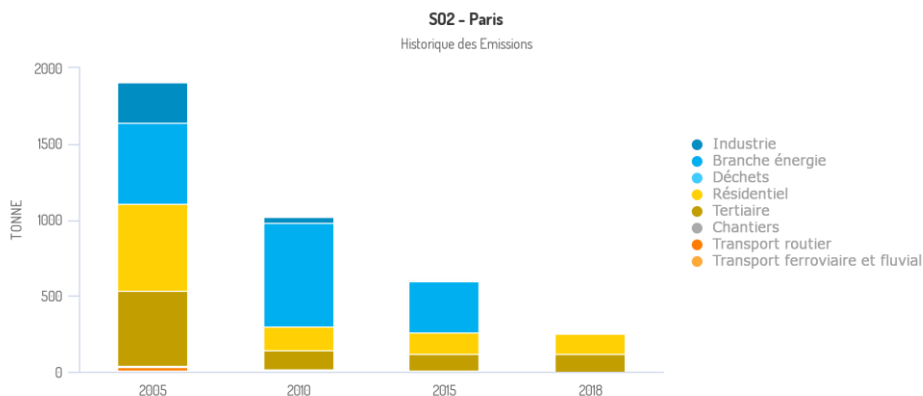
Les émissions de ce polluant, qui n'est plus problématique en air ambiant sur l'ensemble de la région, sont globalement très faibles (270 t à Paris).

Le secteur résidentiel, avec 51 %, est le principal contributeur aux émissions de SO₂ en 2018 à Paris. Les émissions sont liées en majorité à la combustion de fioul domestique (86 %), et dans une moindre mesure de gaz naturel (7 %) et de bois (6 %). Dans le secteur tertiaire, elles proviennent de la combustion de fioul domestique (95 %) et de gaz naturel (5 %). Dans l'industrie, elles sont issues de la combustion de diverses énergies, la plupart fossiles.

À noter que la branche énergie qui, en 2015, contribuait pour 56 % aux émissions parisiennes de SO₂, n'y contribue plus en 2018 que pour moins de 0.5 % depuis l'arrêt de l'utilisation, après 2015, de fioul lourd dans les trois principales chaufferies urbaines. Ces dernières utilisent désormais du gaz naturel et du biocarburant gazole.

Les contributions des autres secteurs, y compris celles du transport routier, sont inférieures à 2 % pour chacun d'eux.

Evolution des émissions de SO₂ depuis 2005



AIRPARIF déc. 2020 - Inventaire 2018

Baisse de 86 % des émissions de SO₂ en 13 ans

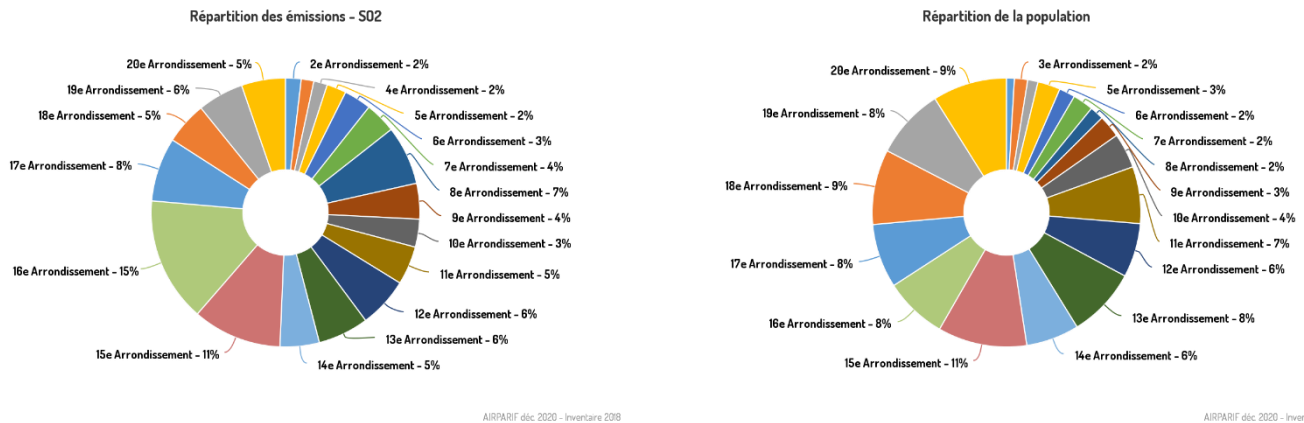
La baisse des émissions de SO₂ a été de 46 % entre 2005 et 2010 et de 74 % entre 2010 et 2018

Dans les secteurs d'activités les plus contributeurs, les baisses d'émissions de SO₂ en 13 ans sont importantes avec une diminution de 76 % dans le secteur résidentiel, de 77 % dans le secteur tertiaire, et 95 % dans l'industrie. Quant à la branche énergie, les émissions de SO₂ sont passées de 528 t en 2005 à 338 t en 2015, puis à moins d'1 t en 2018.

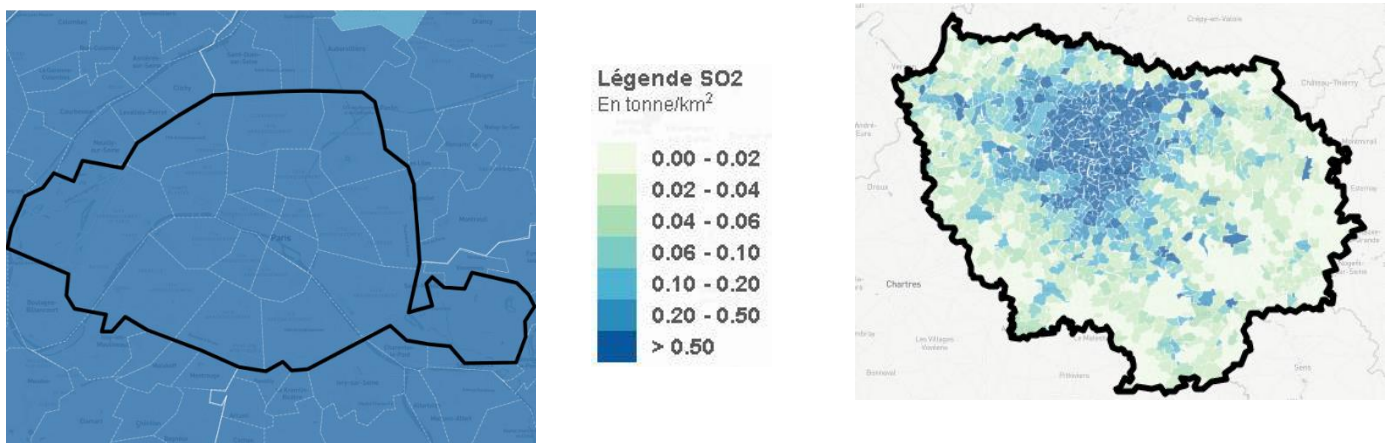
Ces baisses sont principalement dues à une réduction des consommations d'énergie, des produits pétroliers notamment, et au report des consommations de fioul vers l'électricité ou le gaz naturel.

Dans la branche énergie, la diminution, de plus de 99 %, résulte de l'arrêt total d'utilisation de fioul lourd dans les trois grandes chaufferies urbaines.

Répartition spatiale des émissions de SO₂ en 2018



Les émissions par arrondissement sont présentées sous forme de tableau dans la fiche générale « Principaux résultats » dans le paragraphe « Répartition spatiale des émissions par polluants à l'échelle du territoire ». Les graphiques ci-dessus illustrent la répartition spatiale des émissions de SO₂ et la répartition spatiale de la population. La répartition des émissions de SO₂ est globalement en lien avec la répartition de la population, avec quelques disparités comme par exemple dans le 16^{ème} arrondissement, où la consommation de fioul est plus importante que dans les autres arrondissements entraînant des émissions plus importante de dioxyde de soufre.



Les cartographies ci-dessus représentent les densités d'émissions de SO₂ en t/km², par arrondissement à l'échelle de Paris à gauche, et par commune à l'échelle de la région à droite. Elles montrent des densités d'émissions uniformément élevées sur l'ensemble du territoire parisien, qui diminuent globalement avec l'éloignement au centre de l'agglomération.

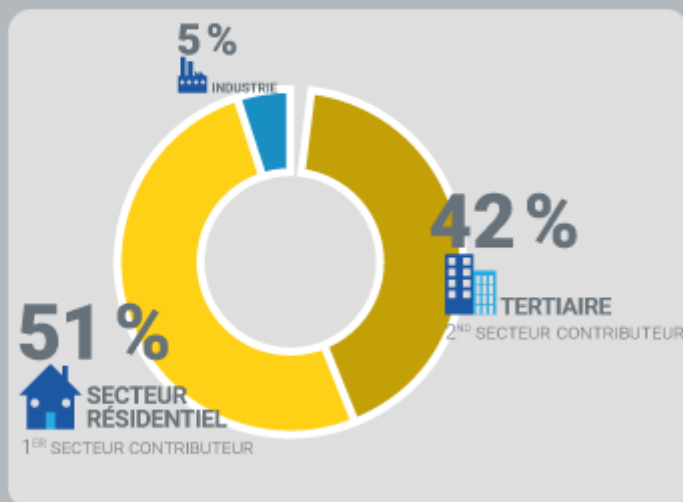
Les émissions de SO₂ de Paris représentent 6 % des émissions franciliennes alors que Paris occupe 1 % du territoire régional, mais héberge 18 % de la population.

Sources des émissions de SO₂

Le dioxyde de soufre (SO₂) est un polluant principalement émis par la combustion d'énergies fossiles contenant des composés soufrés. Ce polluant, dont les teneurs sont réglementées dans l'air ambiant, n'est plus un problème en Ile-de-France depuis de nombreuses années, grâce notamment aux baisses successives des teneurs en soufre dans les produits pétroliers et à la diminution des consommations de fioul.

À RETENIR...

DIOXYDE DE SOUFRE



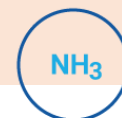
SO₂

0,27 kt
ÉMISES
EN 2018



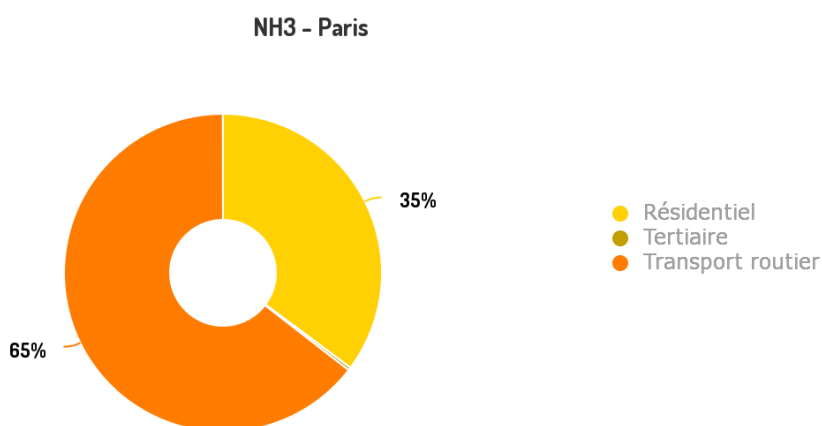
DES ÉMISSIONS DE SO₂
PLUS DENSES
À PARIS QUE SUR L'ENSEMBLE DE LA RÉGION

18 %	DE LA POPULATION RÉGIONALE
1 %	DE LA SUPERFICIE RÉGIONALE
6 %	DES ÉMISSIONS RÉGIONALES DE SO ₂



Répartition sectorielle des émissions de NH₃ en 2018

Les émissions de NH₃ à Paris en 2018 représentent 0.11 kt.



AIRPARIF déc 2020 - Inventaire 2018

Secteurs d'activités	NH ₃ - t/an
Industrie	
Branche énergie	
Déchets	
Résidentiel	39.5
Tertiaire	0.3
Chantiers	
Transport routier	72.3
Transport ferroviaire et fluvial	<0.1
Plateformes aéroportuaires	
Agriculture	
Emissions naturelles	
Total général	112

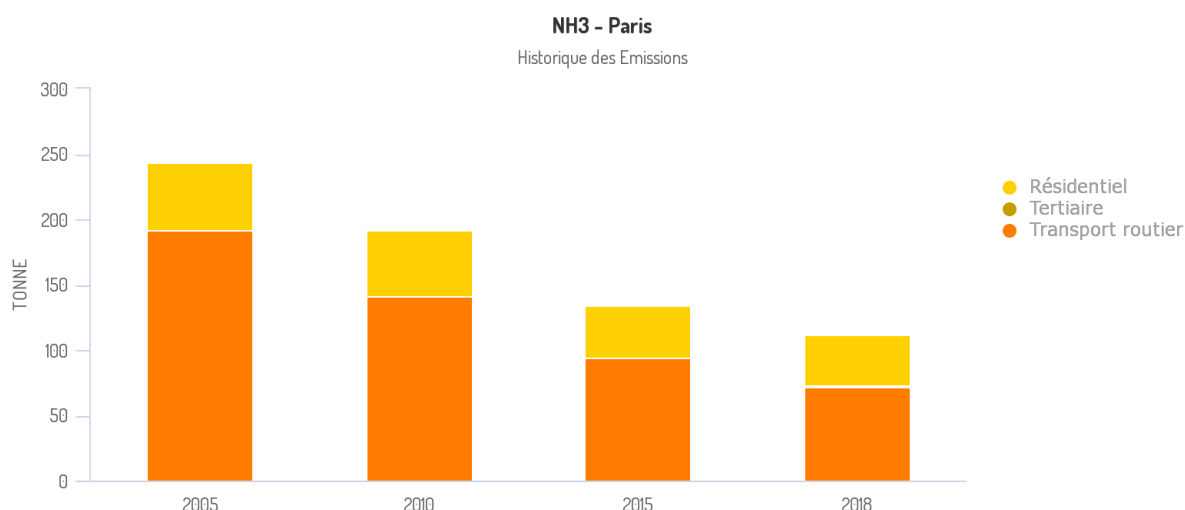
Cellules grisées : dans l'état actuel des connaissances, aucune émission n'a été recensée pour le secteur concerné.

65 % des émissions de NH₃ en 2018 dues au transport routier, 35 % au secteur résidentiel

Note : l'inventaire intègre désormais les émissions de NH₃ du secteur résidentiel, liées à la combustion de bois.

Les émissions de NH₃ à Paris sont faibles (112 t). À l'échelle régionale et dans les zones rurales franciliennes, le secteur de l'agriculture est le principal contributeur. A Paris intramuros, en son absence, les contributeurs aux émissions de NH₃ sont le transport routier et le secteur résidentiel. Le transport routier, avec 65 %, est le principal contributeur aux émissions de NH₃ en 2018 à Paris. Les émissions sont dues aux véhicules équipés d'un catalyseur : celui-ci déclenche ou accentue les réactions chimiques qui tendent à transformer les constituants les plus toxiques des gaz d'échappement (monoxyde de carbone, hydrocarbures imbrûlés, oxydes d'azote), en éléments moins toxiques (eau et CO₂). Les véhicules essence sont davantage émetteurs (catalyseur 3 voies). Toutefois, les émissions sont également dues aux systèmes de réduction catalytique sélective (SCR) qui équipent certains véhicules diesels pour réduire les émissions de NO_x par injection d'urée. Dans le secteur résidentiel, qui contribue pour 35 %, elles proviennent de la combustion de bois de chauffage. Les autres secteurs d'activités contribuent pour moins de 0.5 % chacun.

Évolution des émissions de NH₃ depuis 2005



AIRPARIF déc 2020 - Inventaire 2018

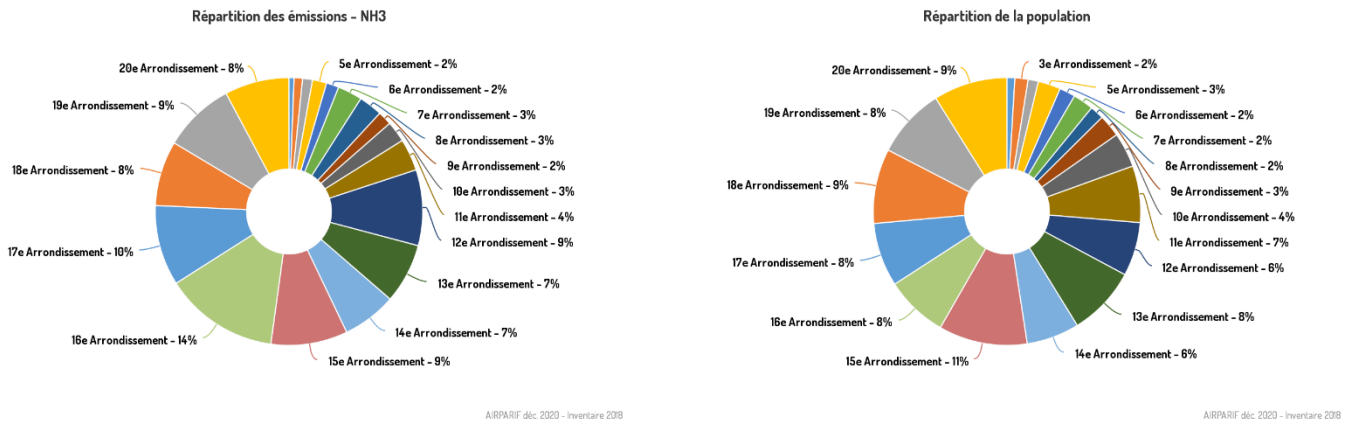
Baisse de 54 % des émissions de NH₃ en 13 ans

La baisse des émissions de NH₃ a été de 21 % entre 2005 et 2010 et de 41 % entre 2010 et 2018.

Dans les deux secteurs d'activités principaux, les émissions de NH₃ en 13 ans ont diminué de 62 % dans le transport routier et de 24 % dans le secteur résidentiel.

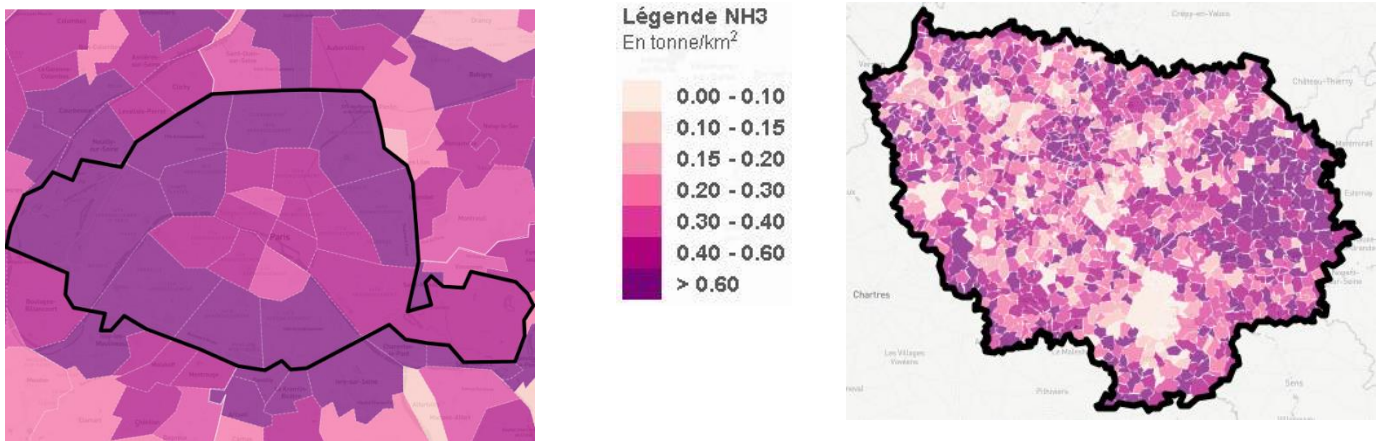
Pour le transport routier, la baisse d'émissions s'explique par la diminution des kilomètres parcourus par les véhicules (plus particulièrement les véhicules à essence, principaux contributeurs aux émissions de NH₃). Dans le secteur résidentiel, elle est due à l'amélioration des appareils de chauffage au bois, la consommation ayant peu évolué.

Répartition spatiale des émissions de NH₃ en 2018



Les émissions par arrondissement sont présentées sous forme de tableau dans la fiche générale « Principaux résultats » dans le paragraphe « Répartitions spatiales par polluants à l'échelle du territoire ».

Les graphiques ci-dessus illustrent la contribution par arrondissement aux émissions parisiennes de NH₃ et la répartition de la population. La contribution de chaque arrondissement aux émissions parisiennes de NH₃ est globalement en lien avec la répartition de la population : moindre dans les arrondissements centraux (1 à 4), et plus élevée dans les arrondissements périphériques, qui comportent, outre une plus importante population, une portion de Boulevard Périphérique.



Les cartographies ci-dessus représentent les densités d'émissions de NH₃ en t/km², par arrondissement à l'échelle de Paris à gauche, et par commune à l'échelle de la région à droite.

Elles montrent des densités d'émissions plus élevées dans les arrondissements périphériques de Paris. À l'échelle de la région, la densité est plus marquée au centre de l'agglomération (Paris) en raison de l'importance du trafic routier, mais également dans certaines zones rurales, et plus particulièrement en Seine-et-Marne, en raison de l'activité agricole, principal contributeur aux émissions de NH₃ à l'échelle régionale.

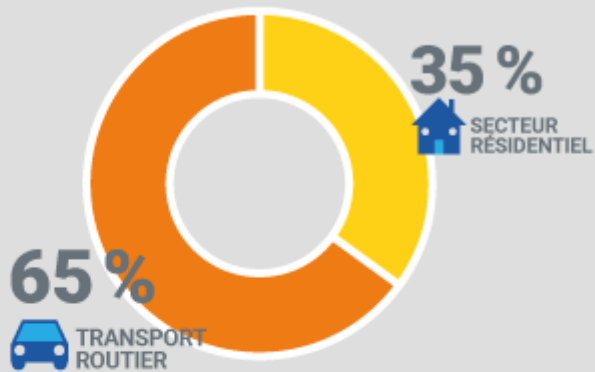
Les émissions de NH₃ de Paris représentent 2 % des émissions franciliennes alors que Paris occupe 1 % du territoire régional, mais héberge 18 % de la population.

Sources des émissions de NH₃

Les émissions d'ammoniac (NH₃) sont suivies comme précurseurs de particules secondaires, notamment en combinaison avec les oxydes d'azote. À l'échelle régionale, les sources d'ammoniac sont principalement les épandages d'engrais du secteur agricole ainsi que le trafic routier.

À RETENIR...

AMMONIAC



NH₃

0,11 kt
ÉMISES
EN 2018

-54%

BAISSE DES ÉMISSIONS DE NH₃
ENTRE 2005 ET 2018



DES ÉMISSIONS DE NH₃ À PARIS
MOINS DENSES

18% DE LA
POPULATION
RÉGIONALE

1%

DE LA
SUPERFICIE
RÉGIONALE

2%

DES
ÉMISSIONS
RÉGIONALES DE NH₃

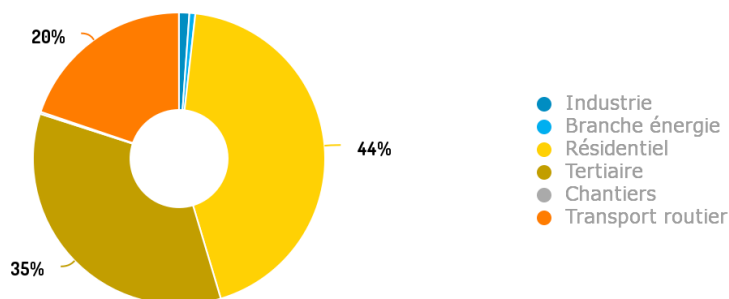
Fiche climat-énergie n°1 : Les émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre (GES Scope 1+2)



Répartition sectorielle des émissions directes et indirectes de GES (Scope 1+2) en 2018

Les émissions directes et indirectes de GES à Paris en 2018 représentent 5 000 kt eq. CO₂.

GES scope 1+2 - Paris



AIRPARIF déc. 2020 - Inventaire 2018

Secteurs d'activités	GES directes hors production d'énergie + indirectes - kteqCO ₂ /an (Scope 1 + 2)
Industrie	56.7
Branche énergie	33.3
Déchets	
Résidentiel	2 176.9
Tertiaire	1 727.4
Chantiers	11.3
Transport routier	989.2
Transport ferroviaire et fluvial	4.7
Plateformes aéroportuaires	
Agriculture	0.8
Emissions naturelles	
Total général	5 000

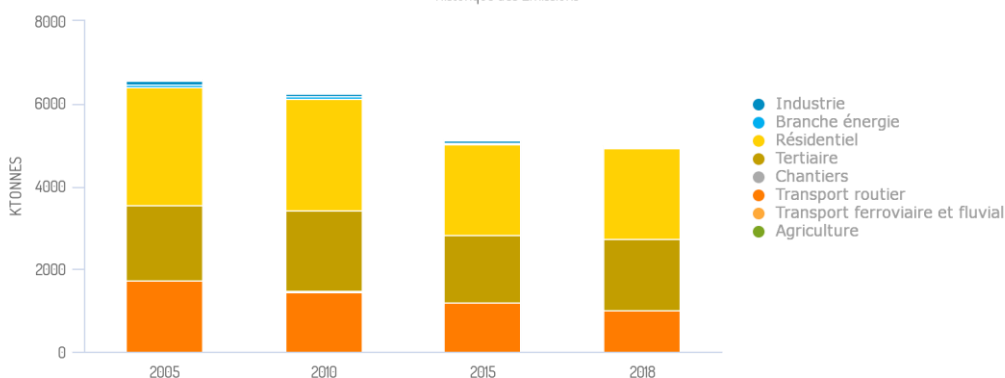
Cellules grisées : dans l'état actuel des connaissances, aucune émission n'a été recensée pour le secteur concerné.

44 % des émissions directes et indirectes de GES en 2018 dues au secteur résidentiel, 35 % au secteur tertiaire, 20 % au transport routier

A Paris, la première source d'émissions de gaz à effet de serre est le secteur des bâtiments résidentiel et tertiaire. Le secteur résidentiel, avec 44 %, est le principal contributeur aux émissions de GES (Scope 1+2). Elles sont liées en majorité à la combustion de gaz naturel (51 %, pour le chauffage, la cuisson, l'eau chaude...) et à l'utilisation d'électricité (23 %). Dans le secteur tertiaire, elles sont dues au chauffage des locaux (dont 38 % au gaz naturel) et à l'utilisation d'électricité (29 %). Pour le transport routier, qui contribue pour 20 %, elles proviennent essentiellement des véhicules diesel (qui représentent, toutes catégories confondues, 64 % des kilomètres parcourus et contribuent pour 69 % aux émissions de GES de ce secteur). La contribution de chacun des autres secteurs est inférieure à 2 %.

Évolution des émissions directes et indirectes de GES depuis 2005

GES scope 1+2 - Paris
Historique des Emissions



AIRPARIF déc. 2020 - Inventaire 2018

Baisse de 24 % des émissions directes et indirectes de GES en 13 ans

La baisse des émissions directes et indirectes de GES a été de 5 % entre 2005 et 2010 et de 20 % entre 2010 et 2018.

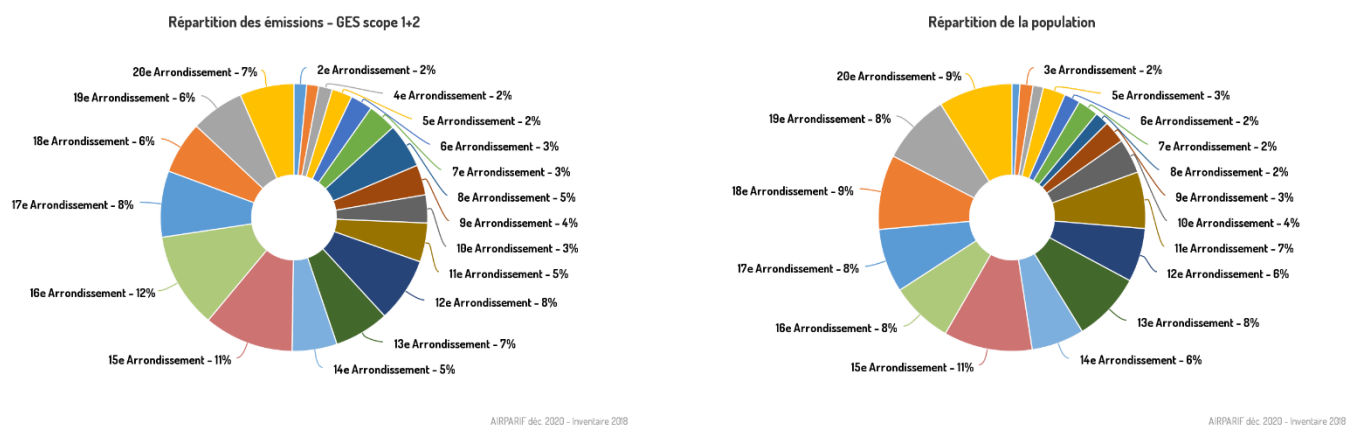
Dans les secteurs d'activités les plus contributeurs, les baisses d'émissions de GES (Scope 1+2) en 13 ans sont de 24 % pour le secteur résidentiel, 5 % pour le secteur tertiaire et 42 % pour le transport routier.

Les diminutions s'expliquent, pour les secteurs résidentiel et tertiaire, par une baisse des consommations d'énergie, plus marquée pour les produits pétroliers (essentiellement le fioul). Dans le secteur tertiaire, malgré la baisse globale de 5 % due à un fort recul de l'utilisation de produits pétroliers, une hausse des émissions indirectes dues à l'électricité est observée (+5 %), en raison d'une consommation accrue (+9 %) liée à l'usage d'électricité spécifique (usage numérique, climatisation,...).

Pour le transport routier, elles sont principalement dues à une baisse de 23 % des kilomètres parcourus à Paris.

L'évolution des émissions de GES, directement liées aux consommations d'énergie, est plus faible que celle des polluants atmosphériques (NO_x, particules...), dont la baisse est accrue par les améliorations technologiques de dépollution à l'échappement. Ces dernières n'induisent pas de baisse des émissions de GES qui sont directement liées à la consommation énergétique.

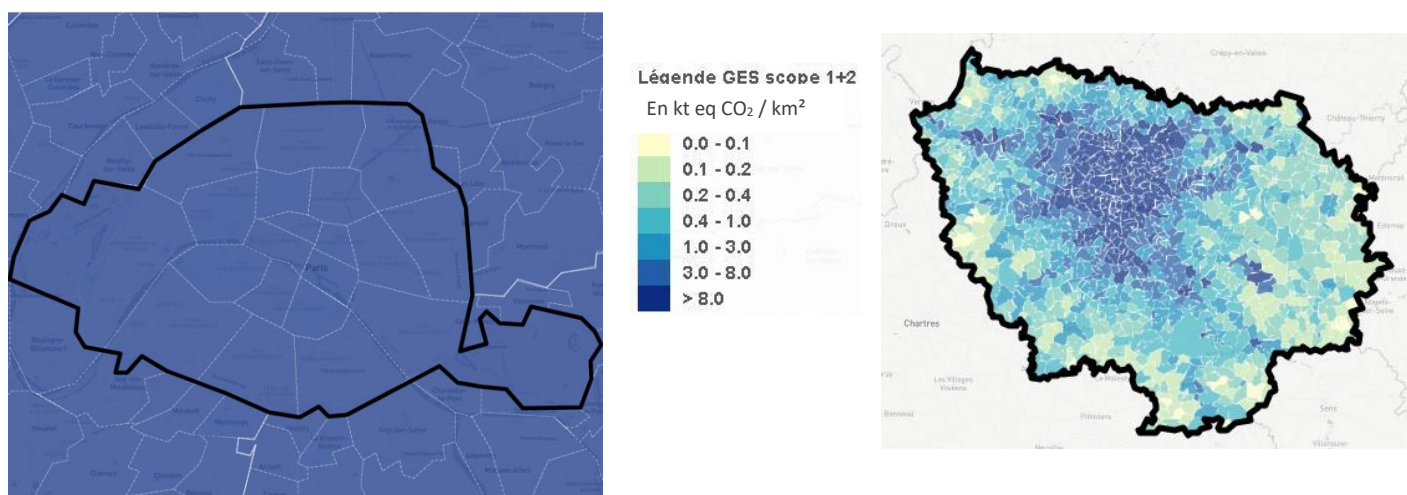
Répartition spatiale des émissions directes et indirectes de GES en 2018



Les émissions par arrondissement sont présentées sous forme de tableau dans la fiche générale « Principaux résultats » dans le paragraphe « Répartitions spatiales par polluants à l'échelle du territoire ».

Les graphiques ci-dessus illustrent la répartition spatiale des émissions de GES Scope 1+2 et la répartition spatiale de la population. La contribution de chaque arrondissement est globalement en lien avec la répartition de la population.

Les contributions aux émissions de GES (Scope 1+2) parisiennes sont les plus élevées dans les arrondissements périphériques (5 à 12 %) et les plus faibles dans les 4 arrondissements du centre (1 à 2 %). La proportionnalité est liée à la fois à la taille et à la population des arrondissements (moins de 5 % de la population parisienne dans les 4 arrondissements du centre, près de 75 % dans les 8 arrondissements périphériques), mais aussi à la présence du Boulevard Périphérique en bordure de ces derniers.



Les cartographies ci-dessus représentent les densités d'émissions de GES (Scope 1+2) en kt eq.CO₂/km², par arrondissement à l'échelle de Paris à gauche, et par commune à l'échelle de la région à droite. Elles montrent des densités d'émissions uniformément élevées sur l'ensemble du territoire parisien, qui diminuent globalement avec l'éloignement au centre de l'agglomération.

Les émissions de GES (Scope 1+2) de Paris représentent 12 % des émissions franciliennes alors que Paris occupe 1 % du territoire régional, mais héberge 18 % de la population.

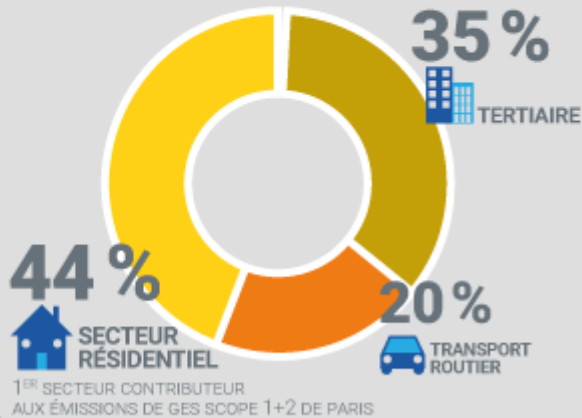
Les principaux gaz à effet de serre

Les émissions de gaz à effet de serre considérées ici sont les émissions directes, dites Scope 1, de dioxyde de carbone (CO₂), méthane (CH₄), protoxyde d'azote (N₂O) et gaz fluorés des différents secteurs d'activités représentés sur le territoire francilien, ainsi que les émissions indirectes liées à la consommation d'énergie (électricité et chaleur) en Paris, dites Scope 2. Pour éviter les doubles-comptes, les émissions directes de CO₂ prises en compte sont celles des secteurs résidentiel, tertiaire, transport routier, autres transports, agriculture, déchets, industrie (hors branche énergie), branche énergie (hors production d'électricité et de chaleur pour les émissions de gaz à effet de serre, dont les émissions correspondantes sont comptabilisées au stade de la consommation).

Les émissions de ces polluants sont présentées en équivalent PRG CO₂ (les émissions des différents gaz sont corrigées de leur Pouvoir de Réchauffement Global par rapport à celui du CO₂). Selon les définitions retenues par la CCNUCC et compte-tenu du cycle court du carbone de la biomasse, les émissions de CO₂ issues de la combustion de la biomasse ne sont pas comptabilisées ici. En effet, la quantité de CO₂ émise lors de la combustion de la biomasse équivaut à la quantité photo-synthétisée par la végétation lors de sa croissance.

À RETENIR...

GAZ À EFFET DE SERRE scope 1+2



GES

5 000 kt
ÉMISSIONS EN 2018
EQ. CO₂

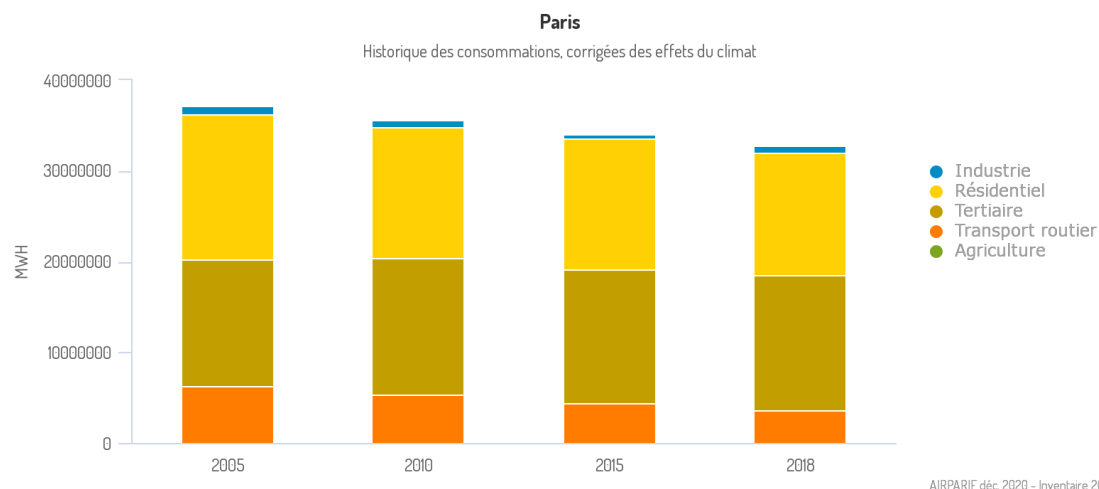


DES ÉMISSIONS DE GES **PLUS DENSES**
À PARIS QUE SUR L'ENSEMBLE DE LA RÉGION

18 %	DE LA POPULATION RÉGIONALE
1 %	DE LA SUPERFICIE RÉGIONALE
12 %	DES ÉMISSIONS RÉGIONALES DE GES

Fiche climat-énergie n°2 : Les consommations énergétiques finales

Évolution des consommations énergétiques finales par secteur d'activité depuis 2005



Baisse de 12 % des consommations énergétiques finales en 13 ans

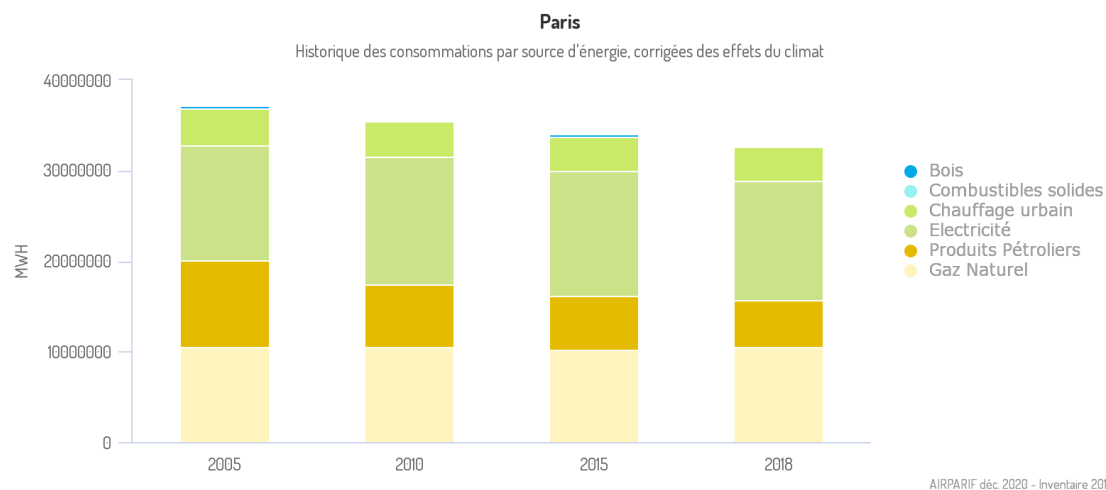
La baisse des consommations énergétiques a été de 4 % entre 2005 et 2010 et de 8 % entre 2010 et 2018.

En 2018, le principal consommateur est le secteur tertiaire avec 46 %, suivi par le secteur résidentiel (41 %), le transport routier (11 % en consommation de carburant). La consommation d'énergie liée à l'industrie est de 2 %, celle de l'agriculture est inférieure à 0.1 %.

La diminution entre 2005 et 2018 (à climat normal) est de 16 % pour le résidentiel et de 43 % pour le transport routier. En revanche la consommation d'énergie a progressé de 8 % dans le secteur tertiaire (en lien avec une augmentation de la consommation d'électricité spécifique, entre autres en raison des équipements numériques).

Pour les secteurs résidentiel, tertiaire et de l'industrie, un fort recul de l'utilisation de produits pétroliers est observé (de -50 à -75 %), la consommation de cette source d'énergie est devenue inférieure à 10 % dans chacun de ces secteurs.

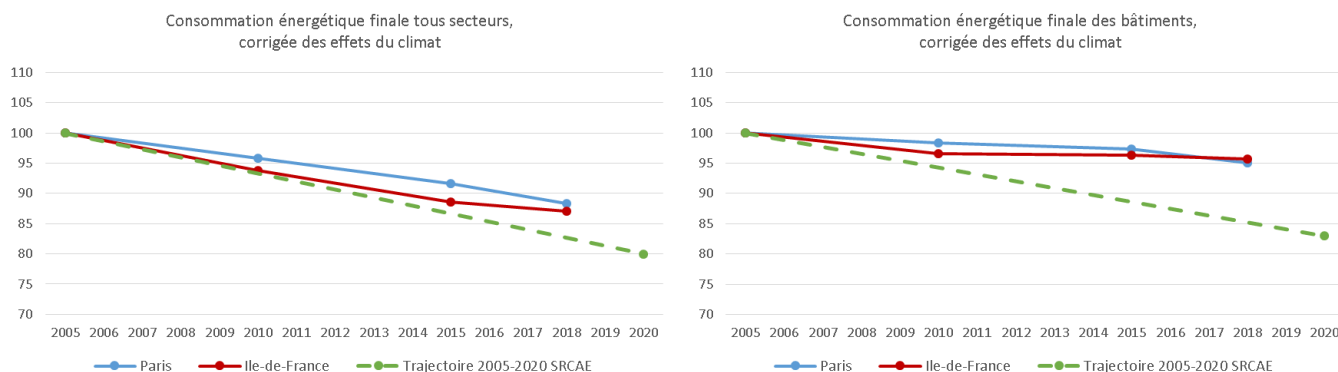
Évolution des consommations énergétiques finales par source d'énergie depuis 2005



En 2018, la principale source de consommations d'énergie est l'électricité avec 41 %, suivie par le gaz naturel (31 %), les produits pétroliers (16 % dont 71 % dans le transport routier, 16 % dans le secteur résidentiel), le chauffage urbain (11 %) et le bois (1 %). La consommation de combustibles minéraux solides est inférieure à 0.5 % et ne concerne que l'industrie.

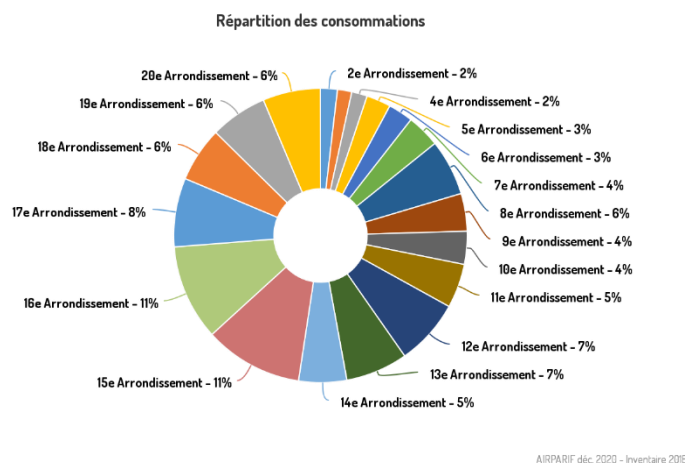
Entre 2005 et 2018, les consommations de gaz naturel, d'électricité et de bois évoluent peu, les baisses les plus importantes concernent les produits pétroliers (-46 %) et les combustibles minéraux solides (-93 %). La consommation d'énergie par chauffage urbain diminue de 11 %.

Évolution au regard des objectifs régionaux du SRCAE



Les graphiques ci-dessus présentent les évolutions des consommations énergétiques entre 2005 et 2018 (base 100 en 2005), pour Paris (en bleu), au regard des objectifs du Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) pour 2020 (en vert) : objectif de -20 % tous secteurs confondus (à gauche), et de -17 % pour le secteur résidentiel et tertiaire (à droite). À titre de comparaison les évolutions de consommations énergétiques à l'échelle régionale sont également présentées (en rouge). **Tous secteurs confondus**, la baisse des consommations se poursuit avec un léger ralentissement à l'échelle parisienne comme à l'échelle régionale, s'écartant un peu de la trajectoire du SRCAE. (graphique de gauche). Cet écart est davantage marqué au niveau de la **consommation énergétique des bâtiments** (secteurs résidentiel et tertiaire, graphique de droite), tant au niveau parisien que régional. En effet, l'évolution des consommations énergétiques de ces deux secteurs, notamment de gaz naturel et d'électricité, tend à se stabiliser, voire à augmenter dans le secteur tertiaire. Pour information, ces tendances sont constatées également à l'échelle nationale.

Consommations énergétiques finales par arrondissement à Paris



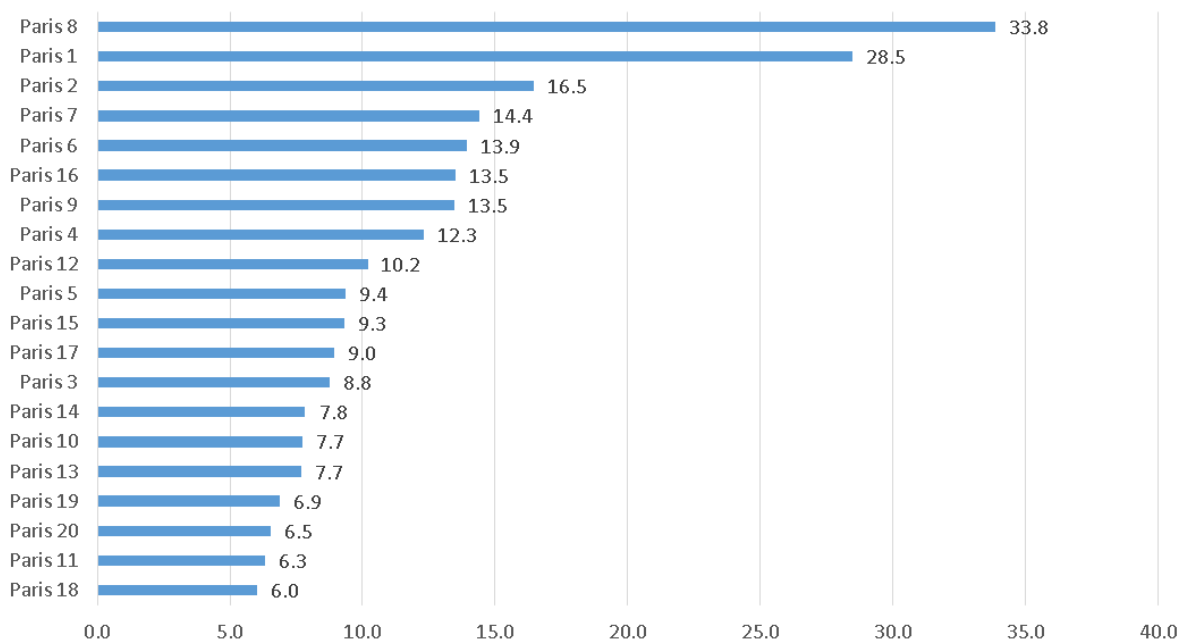
Le graphique ci-dessus illustre la part de consommation par arrondissement en 2018, à climat réel. Elle varie de 7 à 11 % dans les arrondissements périphériques (du 12^{ème} au 20^{ème}), de plus grande superficie et les plus peuplés, et de 2 à 6 % dans les autres arrondissements, de moindre superficie et donc moins peuplés.

Consommations corrigées du climat, en GWh	2005	2010	2015	2018
Paris	37 162	35 611	34 030	32 826
Ile-de-France	242 045	226 861	214 399	210 808
Contribution de Paris aux consommations d'Ile-de-France	15%	16%	16%	16%

La consommation énergétique finale du territoire parisien représente 16 % de la consommation énergétique finale régionale. Elle diminue progressivement à l'échelle de l'ensemble des territoires.

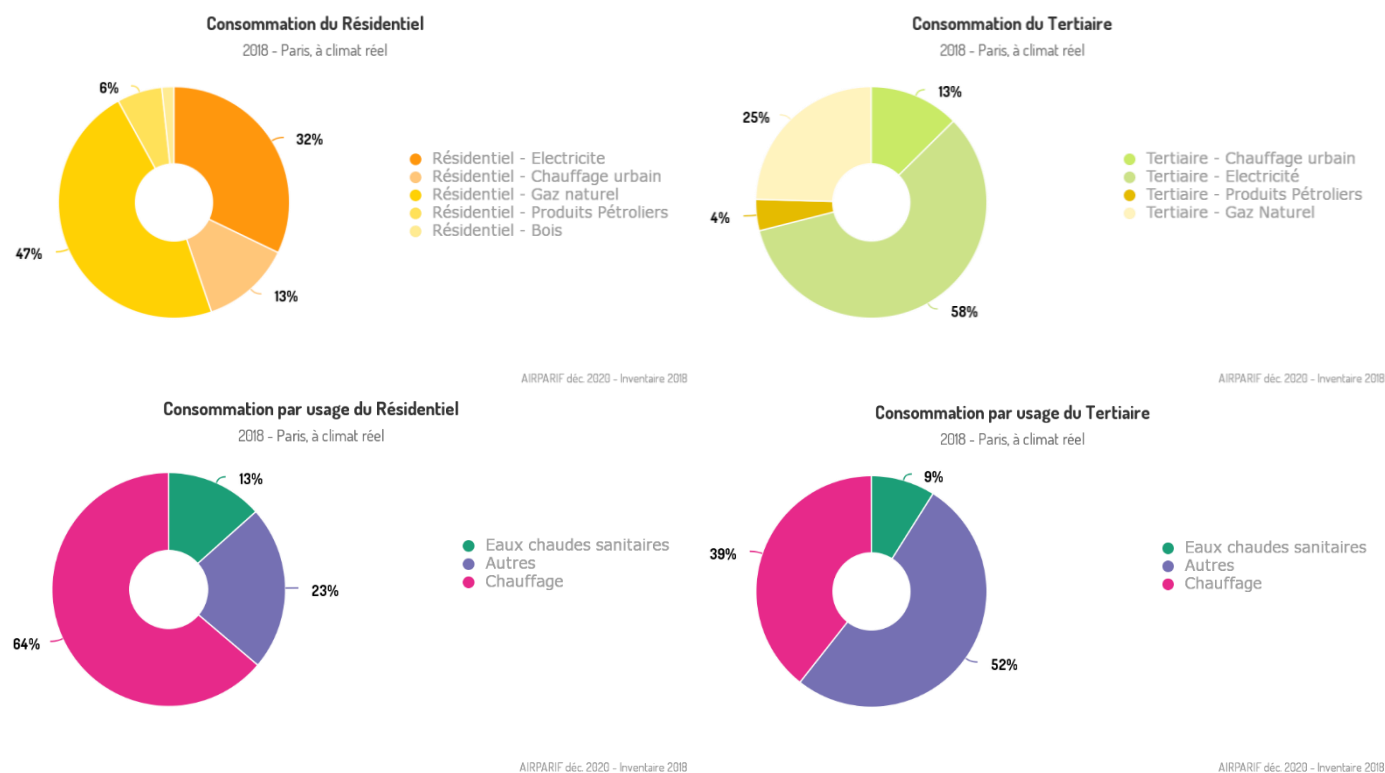
Bilan 2018 des émissions atmosphériques – Paris

Consommations énergétiques 2018 en MWh / (habitants+emplois)



Les consommations énergétiques rapportées au nombre d'habitants et d'emplois, tous secteurs d'activité, présentent de fortes disparités entre les arrondissements. Les ratios les plus élevés correspondent aux arrondissements dans lesquels la population et le nombre d'emplois sont faibles (1^{er}, 2^{ème}, 8^{ème}...) et / ou la consommation énergétique élevée, comme dans le 8^{ème} arrondissement par exemple. A l'inverse, ce ratio est plus faible dans les arrondissements dans lesquels la population et le nombre d'emplois sont élevés, et / ou la consommation moins élevée (arrondissements 11, 18, 19, 20... par exemple).

Mix énergétique des secteurs résidentiel et tertiaire



Les graphiques ci-dessus présentent la répartition des consommations par source d'énergie (en haut) et par usage (en bas), pour le secteur résidentiel (à gauche) et le secteur tertiaire (à droite).

Bilan 2018 des émissions atmosphériques – Paris

Le mix énergétique des secteurs résidentiel et tertiaire est très orienté vers le gaz naturel et l'électricité qui couvrent 79 % des besoins du secteur résidentiel et 83 % des besoins du tertiaire. Toutefois, le gaz naturel est la première source d'énergie du secteur résidentiel (47 %) alors que l'électricité est la première source d'énergie du tertiaire (58 %).

En effet, dans le secteur résidentiel, l'usage du chauffage, dont le gaz naturel est la principale source d'énergie, est à l'origine de 64 % des consommations. En revanche, dans le secteur tertiaire, la consommation d'électricité spécifique (éclairage, numérique, climatisation,...) est prépondérante (« Autres » : 52 %), en raison de l'usage qui en est fait à destination des équipements numériques essentiellement.

Consommations énergétiques finales par secteur d'activité et par source d'énergie en 2018

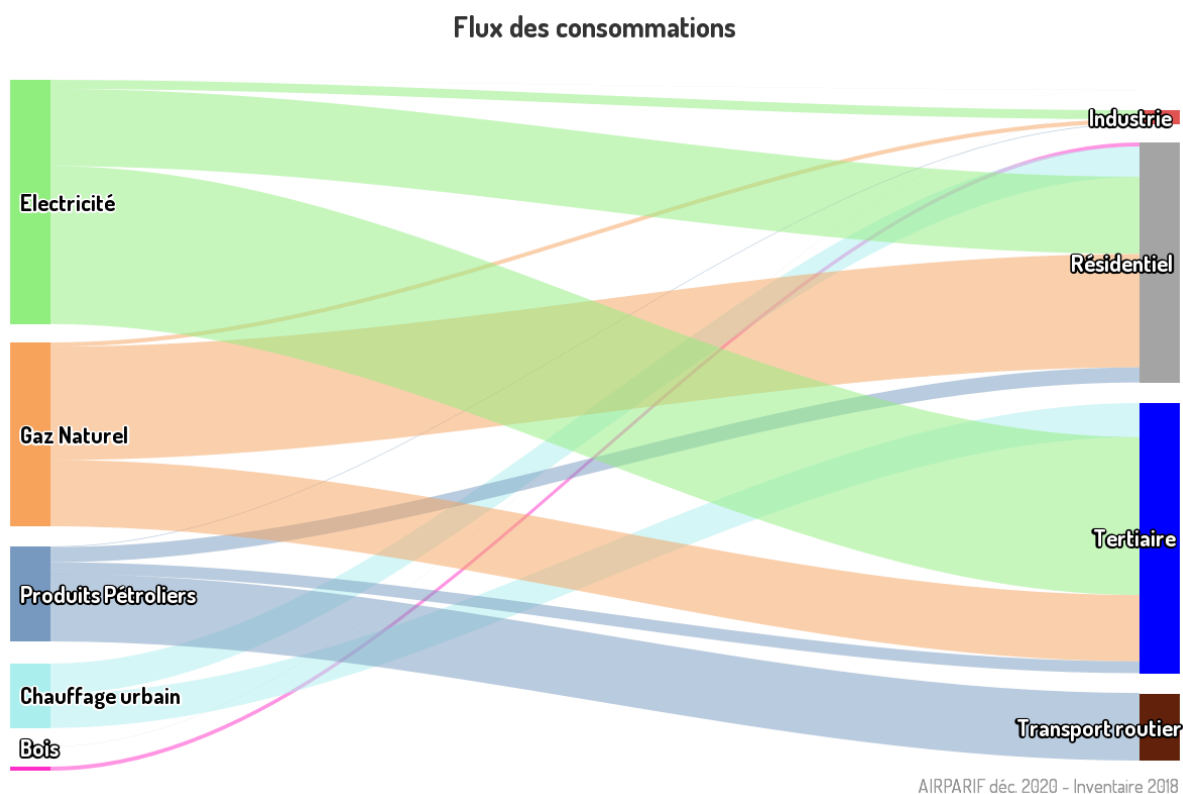
GWh - 2018 Climat réel	Bois	Chauffage urbain	Combustibles minéraux solides	Electricité	Gaz naturel	Produits pétroliers	Total
Industrie			4	485	227	35	752
Résidentiel	218	1 623		4 138	6 083	811	12 873
Tertiaire		1 827		8 470	3 560	633	14 490
Transport routier				1		3 625	3 626
Agriculture				3	2		5
Total	218	3 449	4	13 097	9 871	5 105	31 745

GWh - 2018 Corrigées du climat	Bois	Chauffage urbain	Combustibles minéraux solides	Electricité	Gaz naturel	Produits pétroliers	Total
Industrie			4	485	227	35	752
Résidentiel	235	1 720		4 256	6 444	856	13 511
Tertiaire		1 938		8 560	3 765	669	14 933
Transport routier				1		3 625	3 626
Agriculture				3	2		5
Total	235	3 658	4	13 305	10 438	5 186	32 826

Cellules grisées : dans l'état actuel des connaissances, aucune consommation d'énergie n'a été recensée pour le secteur concerné

Les tableaux précédents présentent les consommations énergétiques de Paris en 2018, détaillées par secteur d'activité et par source d'énergie, à climat « réel » et « corrigées du climat ». Les résultats à climat réel sont inférieurs aux résultats corrigés du climat compte tenu de la faible rigueur climatique de l'hiver 2018. Les secteurs les plus consommateurs sont le tertiaire, le résidentiel et le transport routier. Les sources d'énergie les plus utilisées sont l'électricité (surtout dans le secteur tertiaire), le gaz naturel (surtout dans le secteur résidentiel), puis les produits pétroliers qui concernent essentiellement le transport routier (carburants), le chauffage urbain pour le résidentiel et le tertiaire, et enfin le bois, uniquement dans le secteur résidentiel. Les combustibles minéraux solides (CMS), ne sont quasiment plus utilisés, et seulement dans le secteur de l'industrie.

Flux des consommations – Diagramme de Sankey



Le diagramme de Sankey ci-dessus permet d'appréhender le mix énergétique à Paris en 2018 par secteur d'activité. Il illustre graphiquement le contenu des tableaux précédents : l'énergie la plus consommée est l'électricité (gauche du graphique), essentiellement dans le secteur tertiaire, mais aussi, de façon moindre, dans le secteur résidentiel et l'industrie (droite du graphique), puis le gaz naturel, majoritairement dans le secteur résidentiel, puis en quantité un peu moindre dans le secteur tertiaire. La partie droite du graphique montre que le secteur tertiaire est le plus gros consommateur toutes sources d'énergies confondues.

La consommation de produits pétroliers revient essentiellement aux carburants des transports routiers, tandis que son utilisation est minoritaire dans les autres secteurs d'activités.

Définitions et périmètre

La **consommation énergétique finale** correspond à l'énergie consommée par les différents secteurs économiques (donc à l'exclusion de la branche énergie). Les consommations énergétiques des transports hors transport routier ne sont pas prises en compte. Le secteur industrie intègre ici les secteurs chantiers et déchets.

Les sources d'énergie finale considérées sont la **chaleur** (issue des réseaux de chauffage urbain), les **produits pétroliers** (fioul domestique, fioul lourd, GPL et carburants routiers), le **gaz naturel**, l'**électricité**, les **combustibles minéraux solides** (charbon et assimilés) et le **bois**.

Certaines données présentées dans ce bilan sont **corrigées des variations climatiques** et sont donc estimées à climat normal (moyenne des trente dernières années) pour permettre des analyses d'évolution non biaisées par l'impact de la météorologie sur le chauffage notamment.

Pour aller plus loin

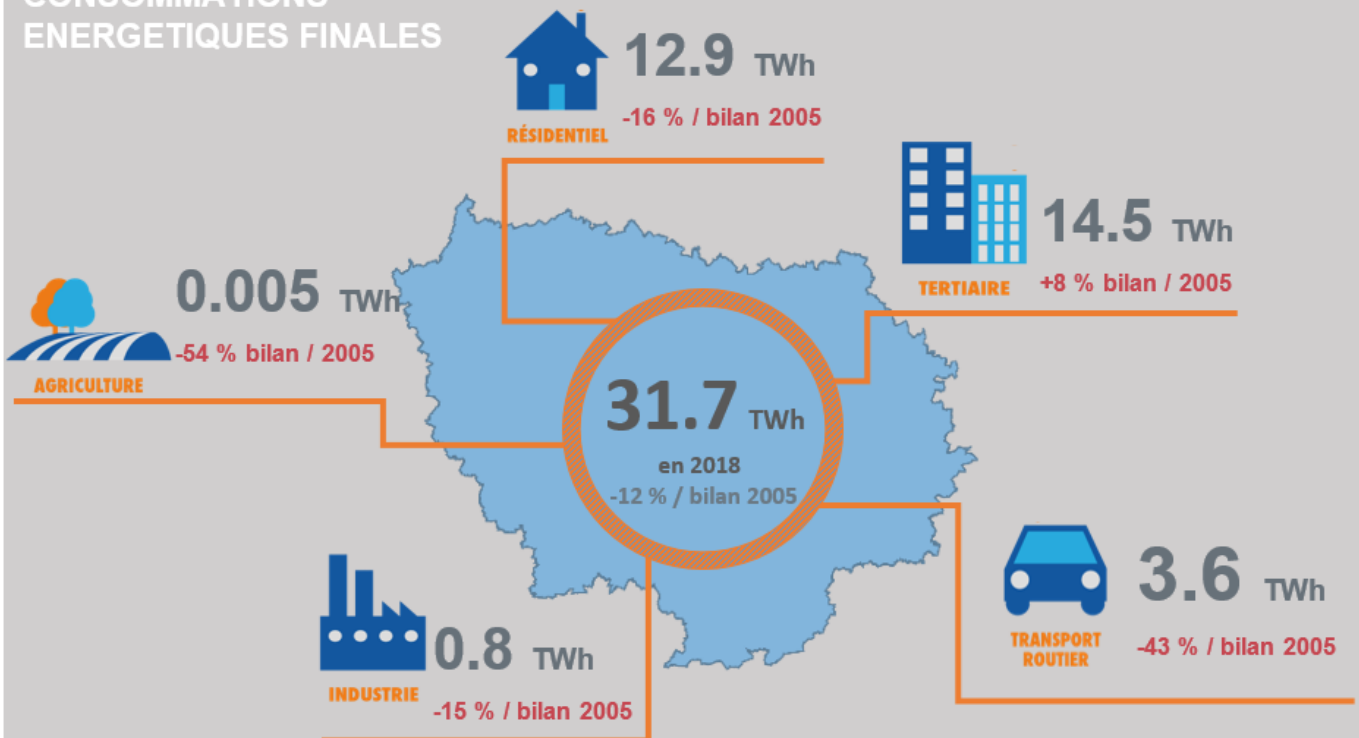
AIRPARIF est en charge au sein du ROSE (Réseau d'Observation Statistique de l'Énergie) de la construction de l'inventaire des consommations énergétiques pour la région Ile-de-France à l'échelle communale. Ces données sont accessibles sur les sites AIRPARIF et ENERGIF aux adresses suivantes :

<https://www.airparif.asso.fr/surveiller-la-pollution/les-emissions>

<https://www.institutparisregion.fr/cartographies-interactives/energif-rose.html>

À RETENIR...

CONSOMMATIONS ENERGETIQUES FINALES



Consommation totale Paris : 31.7 TWh (climat réel)

Évolution par rapport à 2005 : corrigée des effets du climat

Fiche émissions sectorielles n°1 : Secteur transport routier



La méthodologie de calcul des émissions du transport routier est précisée dans la fiche méthodologique afférente.

Contributions par polluant aux émissions de Paris en 2018 et évolutions de 2005 à 2018

TRANSPORT ROUTIER

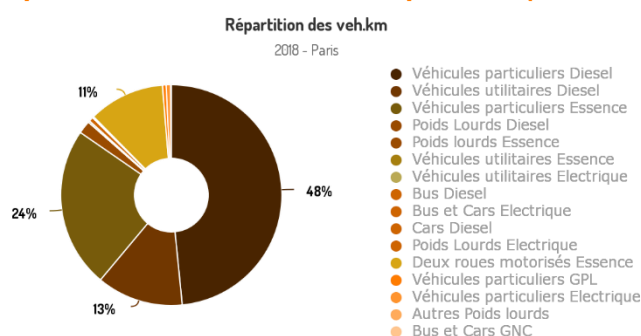
Polluants	Transport routier	
	Contribution 2018	Évolution 2018/2005
NO _x	56%	-61%
PM ₁₀	26%	-66%
PM _{2,5}	23%	-73%
COVNM	9%	-88%
SO ₂	1%	-90%
NH ₃	65%	-62%
GES	30%	-42%
GES Scope 1 + 2	20%	-42%

Le transport routier est le premier contributeur aux émissions de NO_x (56 %), polluant principalement émis par le trafic diesel. Entre 2005 et 2018, les émissions de NO_x de ce secteur ont diminué de 61 %.

Il contribue aussi à hauteur de 26 % aux émissions de PM₁₀ et de 23 % aux émissions de PM_{2,5}, les principaux émetteurs de particules étant l'abrasion des routes, pneus et freins, ainsi que la combustion dans les moteurs diesel. Entre 2005 et 2018, les émissions de PM₁₀ et PM_{2,5} de ce secteur ont diminué respectivement de 66 % et 73 %.

Les émissions de GES du transport routier (30 %) ont diminué de 42 % entre 2005 et 2018. En effet, les émissions directes de GES du transport routier sont directement liées à la consommation de carburant, globalement en baisse.

Répartition du nombre de kilomètres parcourus (volume de trafic routier en véhicules.km) par type de véhicule en 2018

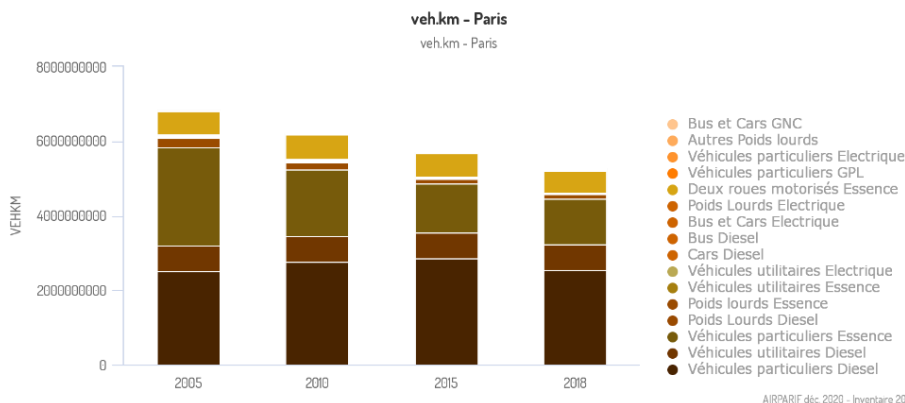


48 % de kilomètres parcourus par les véhicules particuliers (VP) diesel, 24 % par les véhicules particuliers essence, 13 % par les véhicules utilitaires (VU) diesel

En termes de volume de trafic routier, les VP diesel représentent la part la plus importante avec 48 %, puis les VP essence avec 24 %, les VU diesel avec 13 %. Les deux-roues motorisés (2RM) et les poids lourds (PL) diesel représentent respectivement 11 % et 2 % des kilomètres parcourus. Les autres catégories (bus, cars, véhicules électriques ou roulant au GPL, GNC...) représentent moins de 1 % chacune.

NB : les véhicules électriques (VP, PL, bus et cars), auparavant intégrés dans une catégorie globale, sont désormais spécifiquement identifiés dans les graphiques de l'inventaire 2018.

Evolution du nombre de kilomètres parcourus par type de véhicule depuis 2005



Baisse de 23 % du nombre de véhicules.km en 13 ans pour le transport routier

A l'échelle parisienne, le nombre de véhicules.km a diminué de 9 % entre 2005 et 2010 et de 15 % entre 2010 et 2018

L'évolution est très variable selon les énergies utilisées, plus spécifiquement pour les véhicules particuliers, qui représentent près de 70 % des kilomètres parcourus toutes énergies confondues.

Ainsi, les kilomètres parcourus par les véhicules particuliers diesel, qui avaient augmenté de 14 % entre 2005 et 2015, ont diminué de 11 % les 3 dernières années, entre 2015 et 2018. Inversement, les kilomètres parcourus par les véhicules particuliers essence affichaient une forte baisse de 49 % entre 2005 et 2015, celle-ci n'est plus que de 7 % entre 2015 et 2018.

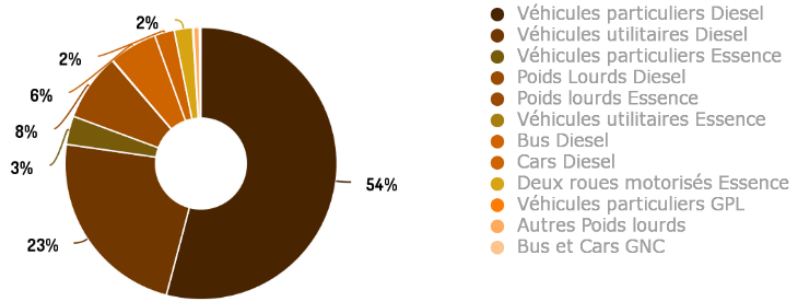
Ces évolutions sont à rapprocher de celles des ventes de carburant (gazole et essence), dans un contexte où les consommations moyennes par véhicule diminuent. Il se dessine sur cet historique de 13 années une inversion des tendances sur les véhicules particuliers diesel et essence, de même qu'une forte hausse des véhicules utilisant des énergies nouvelles (électricité, GPL, GNC), dont le nombre de kilomètres parcourus a plus que doublé. Ces derniers restent cependant peu nombreux au regard des véhicules à moteur thermique (moins de 1.5 % des kilomètres parcourus à l'échelle parisienne). A noter la mise en place d'une Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m), depuis 2016 à Paris¹. La mise en place de la ZFE-m se poursuit, avec des restrictions plus importantes à chaque étape (nouvelle étape au 1^{er} juin 2021 : restriction de circulation pour les véhicules « non classés », « Crit'Air 5 » et « Crit'Air 4 » sur le périmètre intra-A86).

¹ et depuis 2019 dans la Métropole du Grand Paris (MGP)

Répartitions des émissions de polluants atmosphériques et de GES du transport routier en 2018

Répartition des émissions – NO_x

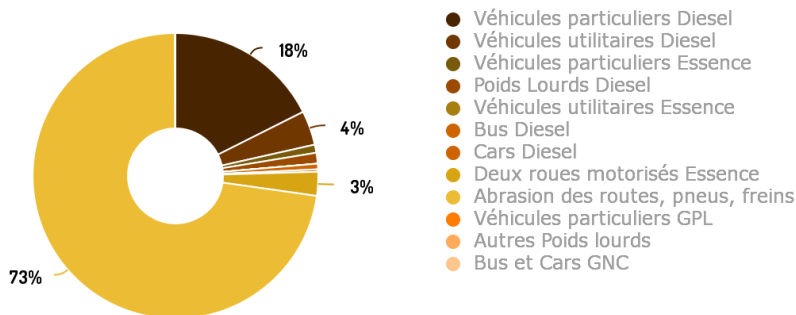
2018 - Paris



AIRPARIF déc. 2020 - Inventaire 2018

Répartition des émissions – PM₁₀

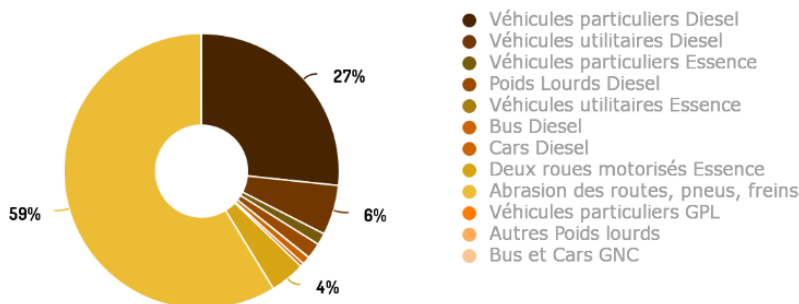
2018 - Paris



AIRPARIF déc. 2020 - Inventaire 2018

Répartition des émissions – PM_{2.5}

2018 - Paris



AIRPARIF déc. 2020 - Inventaire 2018

Véhicules diesel et essence : des impacts différents

Les véhicules diesel (véhicules particuliers, utilitaires, poids lourds, bus et cars) sont à l'origine de 93 % des émissions de NO_x du trafic routier à Paris, alors qu'ils représentent 64 % des kilomètres parcourus. Cette part très importante d'émissions de NO_x est liée à une température de combustion plus élevée dans les moteurs diesel que dans les moteurs à essence. Ces derniers contribuent toutefois davantage aux émissions de COVNM.

Les véhicules diesel sont également responsables de 24 % des émissions de PM₁₀ primaires du transport routier (combustion, à l'échappement des véhicules), sans tenir compte de l'abrasion à laquelle ces véhicules contribuent.

La contribution de la combustion des véhicules diesel aux émissions de PM_{2.5} primaires, de 36 %, est plus importante que pour les PM₁₀, notamment liée à une part d'abrasion moindre dans les PM_{2.5}.

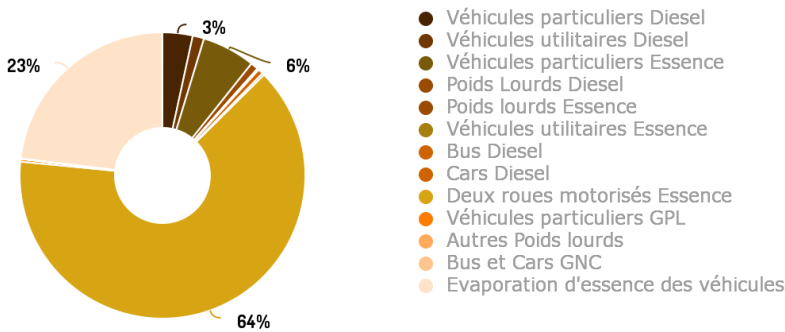
L'abrasion : une source de particules importante

A mesure de l'amélioration technologique des véhicules et de la diminution des émissions de particules à l'échappement, la part des émissions liées à l'abrasion des routes, pneus et freins (pour l'ensemble des véhicules) devient prépondérante. Ainsi, la part d'émissions de PM₁₀ à l'échappement des véhicules diesel, les plus contributeurs, passée de 60 % en 2005 à 24 % en 2018, a induit une part d'émissions de PM₁₀ dues à l'abrasion (pour tous les véhicules) passant de 34 % en 2005 à 73 % en 2018. Selon le même principe, la part d'émissions de PM_{2.5} dues à l'abrasion est de 59 % en 2018.

Répartitions des émissions de polluants atmosphériques et de GES du transport routier en 2018

Répartition des émissions - COVNM

2018 - Paris



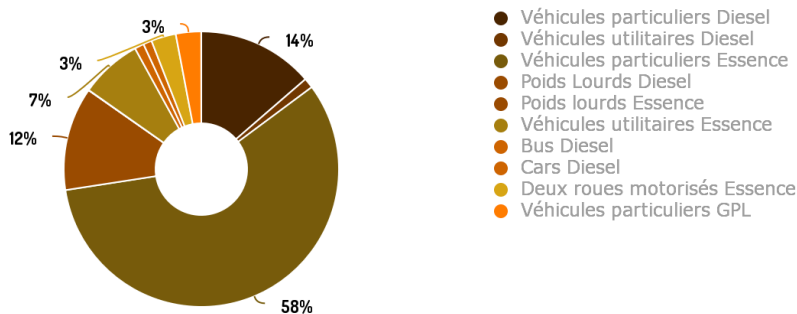
AIRPARIF déc. 2020 - Inventaire 2018

Les véhicules à essence : source majeure des émissions de COVNM et de NH₃

Les deux-roues motorisés contribuent pour 64 % aux émissions parisiennes de COVNM, alors qu'ils représentent 11 % des kilomètres parcourus. Les deux-roues motorisés avec un moteur essence 2-temps sont les plus émetteurs de COVNM. Deux autres contributeurs notables sont les véhicules particuliers essence (6 %) et l'évaporation de carburant (23 %). Il est à noter que les COVNM peuvent être précurseurs de particules secondaires. Les véhicules à essence sont également les principaux émetteurs de NH₃, principalement les véhicules particuliers essence qui contribuent pour 58 %. Les véhicules diesel contribuent également de façon non négligeable aux émissions de NH₃, avec 14 % pour les véhicules particuliers diesel et 12 % pour les poids lourds. Les 2RM en revanche ne contribuent que pour 3 % aux émissions de NH₃.

Répartition des émissions - NH₃

2018 - Paris



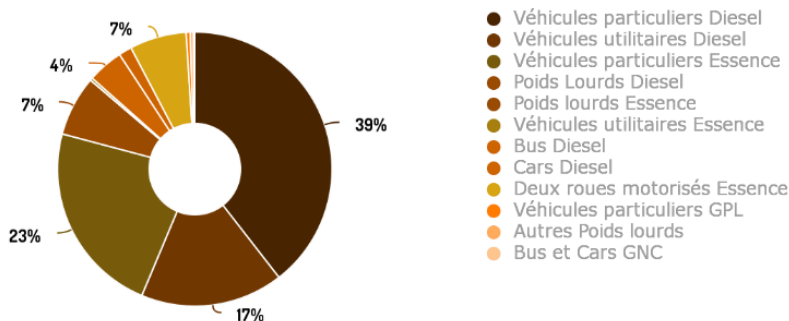
AIRPARIF déc. 2020 - Inventaire 2018

Autres carburants

Les véhicules autres que ceux utilisant de l'essence ou du diesel (gaz de pétrole liquéfié (GPL), gaz naturel comprimé (GNC), électrique...) représentent moins de 2 % du volume de trafic. Ils contribuent pour 1 à 3 % aux émissions de NO_x, NH₃, SO₂ et GES, et pour moins de 0.5 % aux émissions de COVNM, PM₁₀ et de PM_{2.5}.

Répartition des émissions - GES

2018 - Paris

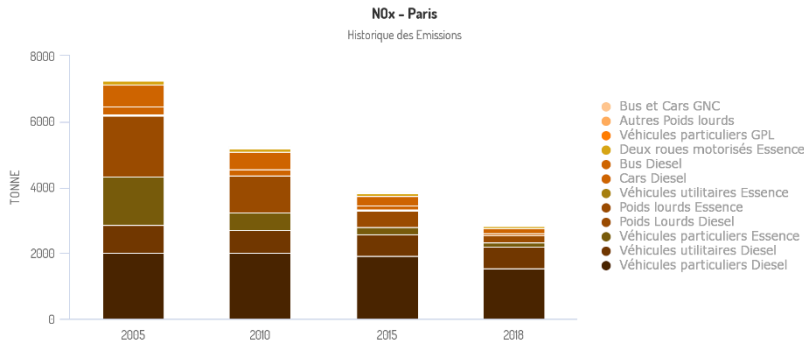


AIRPARIF déc. 2020 - Inventaire 2018

Les gaz à effet de serre (GES)

Pour les GES, de manière générale, la contribution par type de véhicule est en rapport avec la contribution au trafic routier et les consommations unitaires de carburant. Les véhicules particuliers diesel contribuent pour 39 % aux émissions de GES (48 % de véhicules.km), les véhicules particuliers essence pour 23 % (24 % de véhicules.km). Les poids lourds, bus et cars diesel, plus consommateurs de carburant, contribuent pour 13 % aux émissions de GES du transport routier alors qu'ils ne représentent que 3 % des véhicules.km.

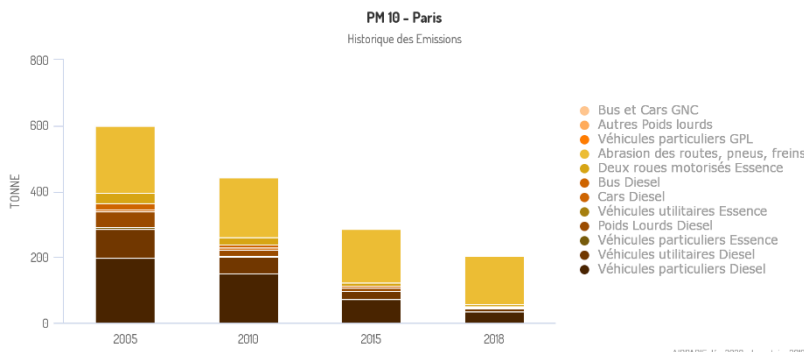
Evolutions des émissions de polluants atmosphériques et de GES du transport routier depuis 2005



Baisse de 61 % des émissions de NO_x en 13 ans pour ce secteur

Les émissions de NO_x liées aux VP diesel, principaux contributeurs, sont en baisse de 23 % entre 2005 et 2018. L'évolution des émissions suit celle de la part de ces véhicules dans le parc. Les émissions liées aux véhicules particuliers essence, unitairement moins émetteurs de NO_x, sont en baisse constante, pour atteindre -93 % en 13 ans, liée aux améliorations technologiques (pots catalytiques).

Les émissions de NO_x des véhicules utilitaires diesel ont diminué de 23 %, tandis que celles des poids lourds et des transports en commun ont diminué respectivement de près de 88 % et 75 %, en lien avec la limitation des émissions unitaires et les améliorations technologiques.

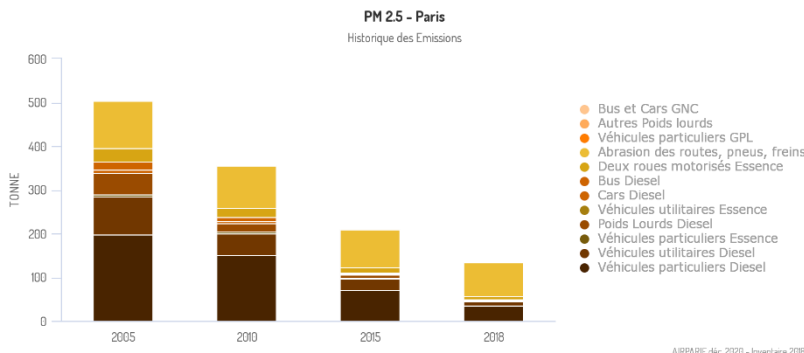


Baisse de 66 % des émissions de PM₁₀ primaires en 13 ans pour ce secteur

La baisse des émissions de PM₁₀ primaires est notable pour l'ensemble des véhicules diesel : elle est de 82 % pour les VP diesel, 91 % pour les VU, 95 % pour les PL. Ceci s'explique par les améliorations technologiques successives apportées sur les émissions de particules à l'échappement des véhicules diesel, avec notamment la généralisation des filtres à particules.

Elle est importante également pour d'autres types de véhicules, mais dont la contribution aux émissions de PM₁₀ primaires est inférieure à 3 % : -93 % et -92 % pour les bus et cars, -67 % pour les VP essence.

Les émissions de PM₁₀ dues à l'abrasion, première source de particules du transport routier, est en baisse de 26 à 29 %. L'évolution de ce paramètre est plus impactée par le nombre de kilomètres parcourus que par le renouvellement des véhicules.



Baisse de 73 % des émissions de PM_{2.5} primaires en 13 ans pour ce secteur

L'évolution des émissions de PM_{2.5} primaires dans le secteur du transport routier est comparable à celle des PM₁₀ à l'échappement des véhicules, avec des quantités moindres d'émissions dues à l'abrasion, ce dernier type étant plus émetteur de grosses particules.

Evolutions des émissions de polluants atmosphériques et GES du transport routier depuis 2005

Baisse de 88 % des émissions de COVNM en 13 ans pour ce secteur

La diminution des émissions de COVNM concerne plus particulièrement les véhicules essence, de par la nature de leur carburant : -81 % pour les deux-roues motorisés, premiers contributeurs aux émissions de COVNM de ce secteur (64 %), -98 % pour les véhicules particuliers essence. Les émissions dues à l'évaporation, deuxième contributeur de ce secteur aux émissions de COVNM (23 %), ont diminué de 75 %. Ces tendances sont liées à la généralisation des pots catalytiques, à la diminution du nombre de véhicules particuliers essence, et à la transition des deux-roues motorisés 2 temps à carburateur vers des moteurs 4 temps à injection directe, moins émetteurs de COVNM à l'échappement comme en termes d'évaporation.

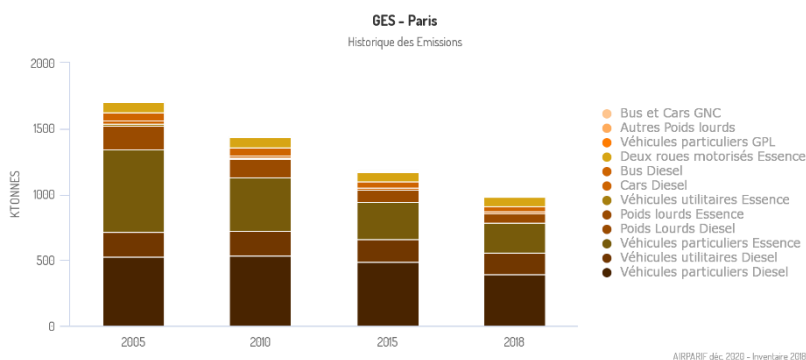
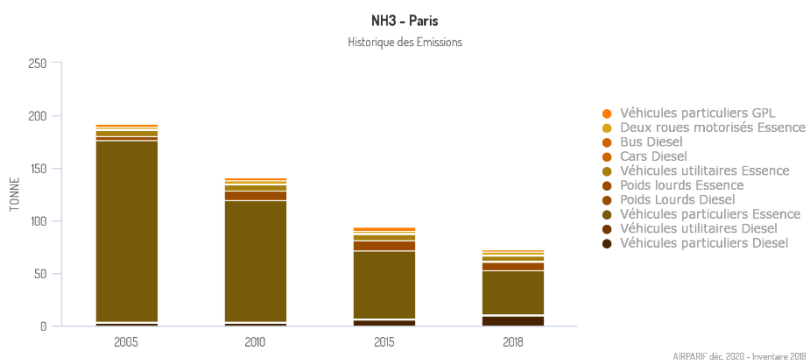
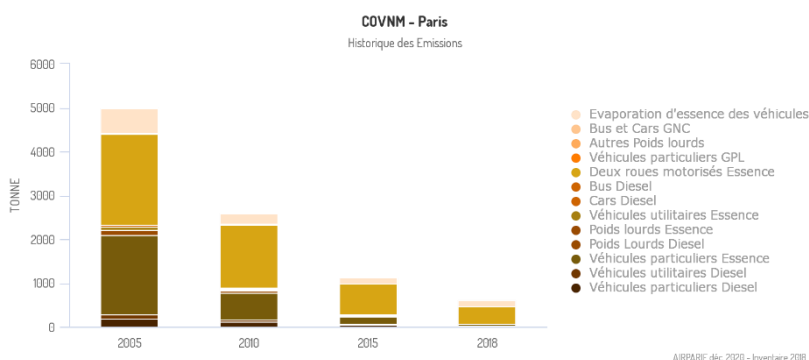
Baisse de 62 % des émissions de NH₃ en 13 ans pour ce secteur

Les émissions de NH₃ des véhicules particuliers essence, principaux contributeurs aux émissions de NH₃ du transport routier, sont en baisse de 62 % entre 2005 et 2018, en lien avec l'amélioration technologique des véhicules.

Baisse de 42 % des émissions de GES en 13 ans pour ce secteur

Les émissions de GES liées aux VP diesel, principaux contributeurs, sont en baisse de 26 % entre 2005 et 2018 (-20 % depuis 2015), la part de ces véhicules ayant tendance à reculer dans le parc les dernières années.

Parmi les autres contributeurs notables, les émissions de GES liées aux VP essence diminuent de 64 %, celles des VU diesel de 11 %, celles des poids lourds de 62 %, et celles des 2RM de 21 %. L'évolution des émissions de GES des différents types de véhicules est liée d'une part à leur contribution aux kilomètres parcourus, mais également aux consommations unitaires des véhicules qui ont tendance à diminuer.



Fiche émissions sectorielles n°2 : Secteur résidentiel



RÉSIDENTIEL

La méthodologie de calcul des émissions du secteur résidentiel est précisée dans la fiche méthodologique afférente.

Contributions par polluant aux émissions de Paris en 2018, et évolutions de 2005 à 2018

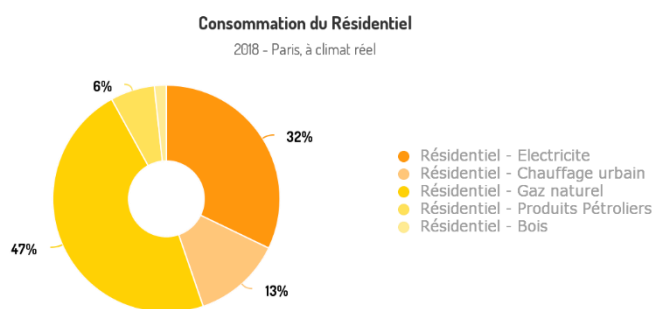
Polluants	Résidentiel	
	Contribution 2018	Évolution 2018/2005
NOx	21%	-32%
PM ₁₀	45%	-33%
PM _{2,5}	57%	-34%
COVNM	49%	-34%
SO ₂	51%	-76%
NH ₃	35%	-24%
GES	40%	-32%
GES Scope 1 + 2	44%	-24%

Note : l'inventaire intègre désormais les émissions de NH₃ du secteur résidentiel, liées à la combustion de bois.

Le secteur résidentiel est le premier contributeur aux émissions de particules primaires PM₁₀ (45 %) et PM_{2,5} (57 %), en raison notamment du chauffage au bois. Il est également le premier contributeur aux émissions de COVNM (49 %, par utilisation domestique de peintures, colles, produits pharmaceutiques, mais également combustion de bois de chauffage), aux émissions directes et indirectes de GES (44 % par consommation de gaz naturel, électricité et chauffage urbain principalement) et aux émissions de SO₂ (51 % par combustion de fioul domestique, bien que ces émissions soient faibles). Il est le deuxième contributeur aux émissions de NO_x (21 %) et de NH₃ (35 %), après le transport routier. Les émissions de NO_x du secteur résidentiel proviennent majoritairement de la combustion de gaz naturel, celles de NH₃ proviennent en totalité de la combustion de bois.

Entre 2005 et 2018, les émissions de SO₂ de ce secteur ont chuté de 76 % en raison entre autres du report de consommation de produits pétroliers vers le gaz naturel et l'électricité. Les émissions des autres polluants et des gaz à effet de serre scope 1+2 ont diminué de 24 à 34 % en raison d'une baisse des consommations, de l'amélioration de l'efficacité énergétique, de l'amélioration des équipements de chauffage, et du report d'une partie des consommations vers l'électricité.

Répartition des consommations du secteur résidentiel par source d'énergie en 2018



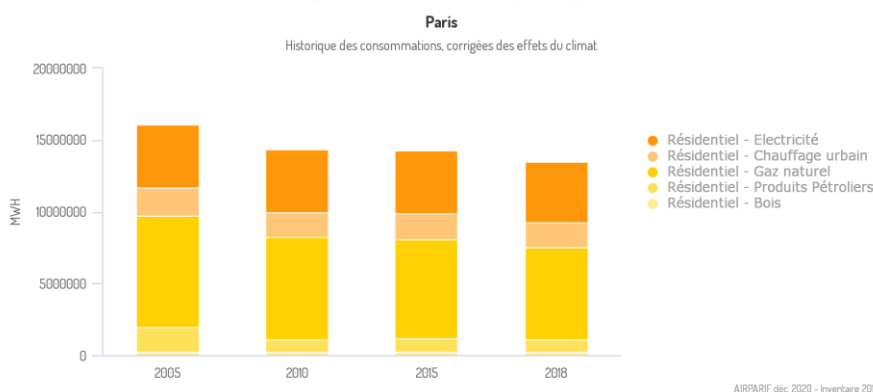
47 % des consommations énergétiques en gaz naturel, 32 % en électricité, 13 % issues des réseaux de chauffage urbain

Le gaz naturel, avec 47 % des consommations énergétiques, reste la principale source d'énergie du secteur résidentiel.

L'électricité et le chauffage urbain représentent respectivement 32 % et 13 % des consommations. Leurs émissions directes, comptabilisées sur le lieu de production d'énergie (centrales électriques, chaufferies urbaines), contribuent, dans le secteur résidentiel, uniquement aux émissions indirectes de GES.

Les produits pétroliers, de moins en moins utilisés, représentent 6 % des consommations en 2018. La consommation de bois de chauffage reste stable, avec 2 % en 2018. Le bilan carbone de la biomasse est considéré ici comme neutre, mais sa contribution aux émissions de particules est élevée.

Évolution des consommations du secteur résidentiel par source d'énergie depuis 2005



Baisse de 16 % des consommations énergétiques en 13 ans pour le secteur résidentiel

Les consommations énergétiques ont diminué de 11 % entre 2005 et 2010, et de 6 % entre 2010 et 2018

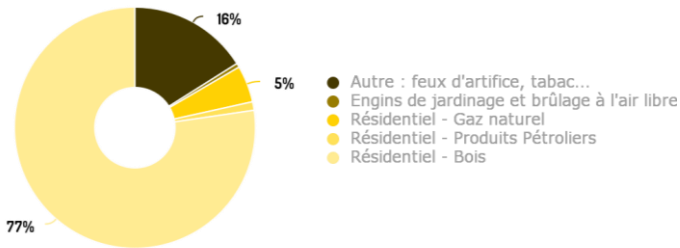
En 13 ans, la consommation a baissé de 17 % pour le gaz naturel, de 4 % pour l'électricité, et de 10 % pour le chauffage urbain. La consommation des énergies moins utilisées est en baisse de 51 % pour les produits pétroliers. Celle du bois est stable, selon le bilan énergétique francilien réalisé par Airparif pour le compte du ROSE. Il est à noter que la précision sur les consommations de ce combustible est moindre ; elles sont issues d'enquêtes, une partie du bois utilisé n'étant pas issu du secteur marchand.

Ces évolutions à la baisse sont dues à une meilleure isolation des logements, au renouvellement du parc de chaudières, plus performantes, mais également à un net recul de la consommation de produits pétroliers.

Répartitions des émissions de polluants atmosphériques et de GES Scope 1+2 du secteur résidentiel en 2018

Répartition des émissions - PM 10

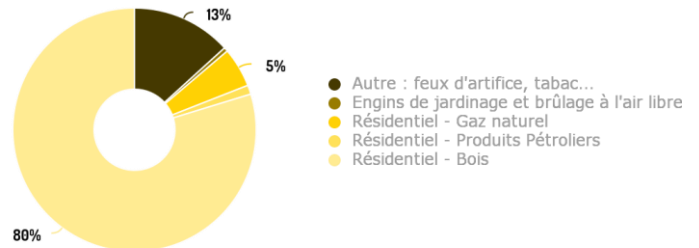
2018 - Paris



AIRPARIF déc 2020 - Inventaire 2018

Répartition des émissions - PM 2.5

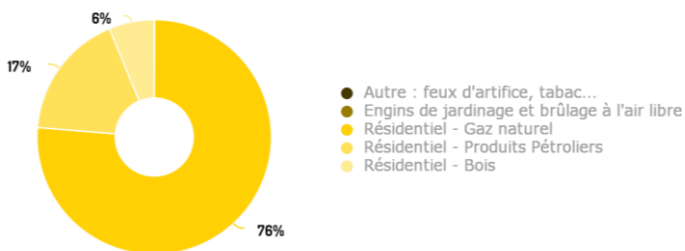
2018 - Paris



AIRPARIF déc 2020 - Inventaire 2018

Répartition des émissions - NOx

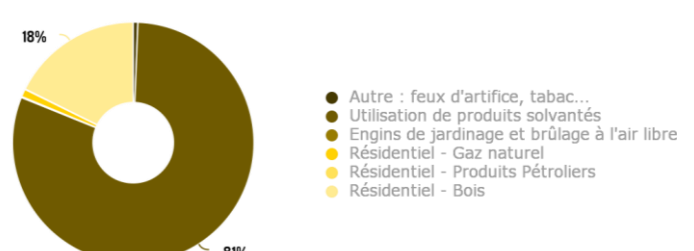
2018 - Paris



AIRPARIF déc 2020 - Inventaire 2018

Répartition des émissions - COVNM

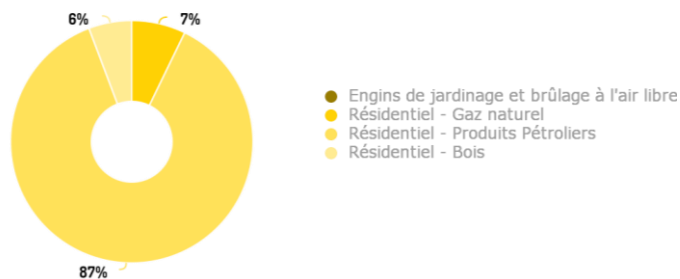
2018 - Paris



AIRPARIF déc 2020 - Inventaire 2018

Répartition des émissions - SO2

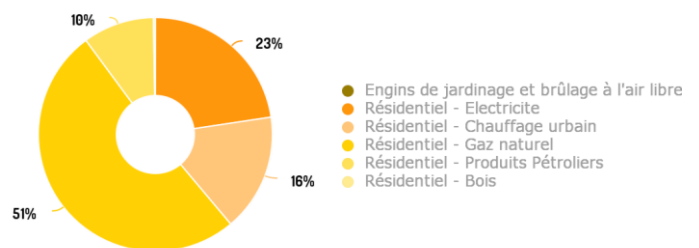
2018 - Paris



AIRPARIF déc 2020 - Inventaire 2018

Répartition des émissions - GES scope 1+2

2018 - Paris



AIRPARIF déc 2020 - Inventaire 2018

Le gaz naturel

La consommation de gaz naturel pour le chauffage, la production d'eau chaude et la cuisson est la première source d'énergie du secteur résidentiel sur le territoire (47 %). Elle génère 76 % des émissions de NO_x et 51 % des émissions de GES (Scope 1+2). La contribution aux émissions des autres polluants est inférieure à 8 %.

L'électricité et le chauffage urbain

Ces deux sources d'énergie comptent respectivement pour 32 % et 13 % des consommations d'énergie du secteur résidentiel. Les émissions de polluants atmosphériques de ce secteur (NO_x, particules primaires...) sont comptabilisées sur le lieu de production de l'énergie (centrale de production d'électricité, chaufferie urbaine), c'est à dire dans la branche énergie. Seules les émissions indirectes de gaz à effet de serre liées à la consommation de ces énergies sont comptabilisées dans le secteur résidentiel : 23 % pour l'électricité, 16 % pour le chauffage urbain.

Les produits pétroliers

Leur consommation, en baisse de 51 % sur les 13 dernières années, impacte surtout les émissions de SO₂ (87 %), polluant qui n'est plus problématique dans l'air ambiant à Paris. Elle génère 17 % des émissions de NO_x du secteur résidentiel, 10 % des émissions de GES (Scope 1+2), et moins de 5 % de celle des autres polluants.

Les produits solvantés

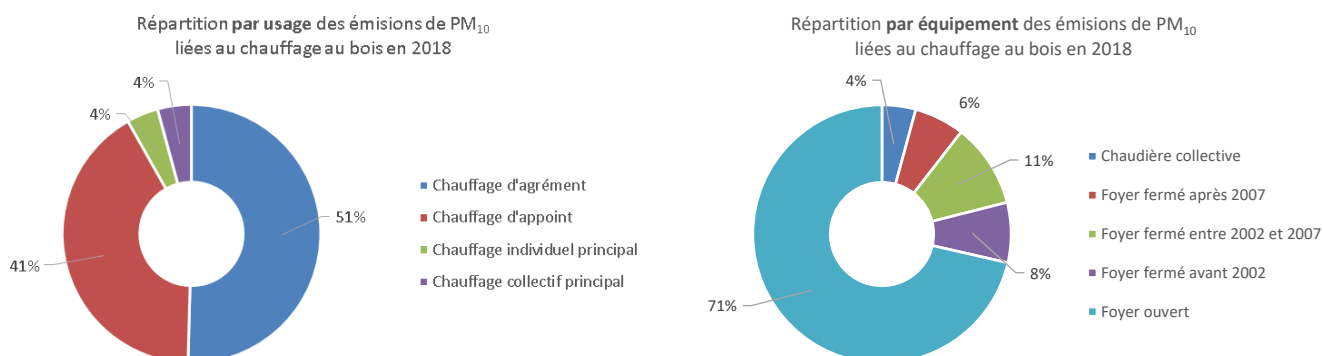
Ils contribuent uniquement aux émissions de COVNM dans ce secteur (81 %), par l'utilisation domestique de peintures, solvants, produits pharmaceutiques...

Le bois

Le chauffage au bois, que ce soit en chauffage principal ou en appoint et agrément, est un contributeur majoritaire aux émissions de particules à Paris : il est responsable de 77 % des émissions de PM₁₀ primaires et 80 % des PM_{2.5} primaires du secteur résidentiel, alors que ce combustible ne couvre que 2 % des besoins d'énergie de ce secteur.

En 2014, une enquête ADEME et BVA sur le chauffage au bois a été réalisée en Ile-de-France. L'exploitation des résultats permet de caractériser les usages et équipements du chauffage au bois en région parisienne.

Les graphiques suivants représentent la répartition par usage et par équipement des émissions de particules PM₁₀ liées au chauffage au bois à Paris.



Les émissions de particules liées au chauffage au bois à Paris sont majoritairement issues du chauffage d'agrément (51 %) et du chauffage d'appoint (41 %). Le chauffage individuel principal au bois et le chauffage collectif contribuent pour une part minoritaire de 4 % chacun. La majorité des émissions sont issues d'appareils anciens : 71 % de cheminées à foyer ouvert, 8 % de foyers fermés antérieurs à 2002. La contribution des appareils à foyer fermé plus récents que 2007 est de 6 %, celle des chaudières collectives est de 4 %.

Le chauffage au bois contribue aussi pour une part non négligeable de 18 % aux émissions de COVNM du secteur résidentiel, 6 % aux émissions de NO_x, 6 % aux émissions de SO₂, ainsi qu'aux émissions de NH₃ de ce secteur. Une diminution des émissions liées à son utilisation est observée, en raison de l'amélioration des équipements.

Concernant les émissions de gaz à effet de serre, le bois énergie est considéré comme une énergie non émettrice de GES, la quantité de CO₂ émise par l'oxydation naturelle et la combustion du bois correspondant à celle captée pendant la croissance de l'arbre.

Autres sources

Des activités « autres » telles que par exemple l'utilisation de feux d'artifice ou la consommation de tabac, contribuent aux émissions de PM₁₀ et de PM_{2.5}, respectivement pour 16 % et 13 %.

Évolutions des émissions de polluants atmosphériques et de GES Scope 1+2 du secteur résidentiel depuis 2005

Baisse de 33 % des émissions de PM₁₀ primaires en 13 ans pour ce secteur

La diminution des émissions de PM₁₀ du secteur résidentiel a été sensiblement plus importante entre 2010 et 2018 (-28 %) qu'entre 2005 et 2010 (-8 %).

Sur les 13 années, cette baisse est due principalement à celle des émissions du chauffage au bois (-37 %), liée au renouvellement des équipements de chauffage. Les émissions dues aux produits pétroliers baissent également significativement (-54 %), principalement liées à des changements de source d'énergie. La diminution des consommations d'énergie intervient également dans ces baisses.

L'évolution des émissions de PM_{2.5} est comparable à celle des émissions de PM₁₀.

Baisse de 32 % des émissions de NO_x en 13 ans pour ce secteur

La baisse des émissions de NO_x du secteur résidentiel a été de 12 % entre 2005 et 2010 et de 22 % entre 2010 et 2018.

Sur les 13 années, la baisse globale intervient à la fois sur les émissions dues au gaz naturel (-24 %) et aux produits pétroliers (-56 %). Elle est liée à l'isolation des locaux et au renouvellement des équipements de chauffage, ainsi qu'à une moindre utilisation de produits pétroliers.

Baisse de 34 % des émissions de COVNM en 13 ans pour ce secteur

La baisse des émissions de COVNM du secteur résidentiel a été assez régulière sur la période : -22 % entre 2005 et 2010 et -15 % entre 2010 et 2018.

Sur les 13 années, elle est de 33 % sur l'utilisation domestique de produits solvantés, et de 40 % sur le chauffage au bois, principaux contributeurs. Les émissions des autres sources sont en baisse de 18 à 45 %.

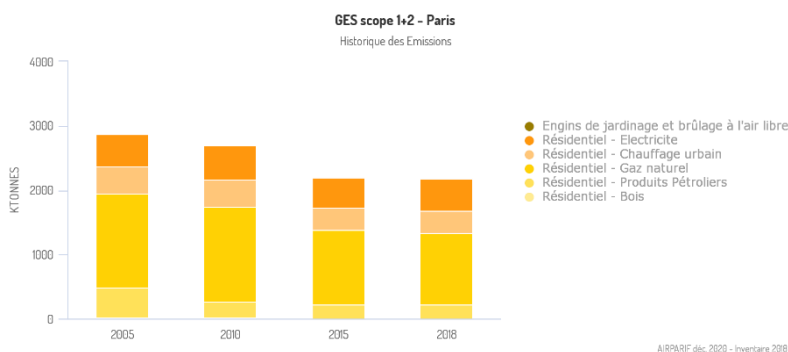
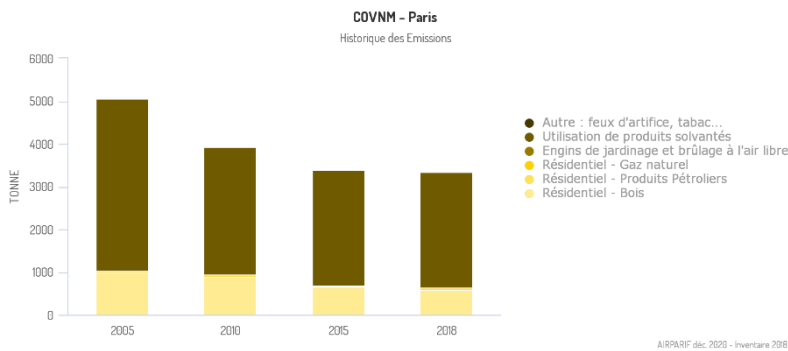
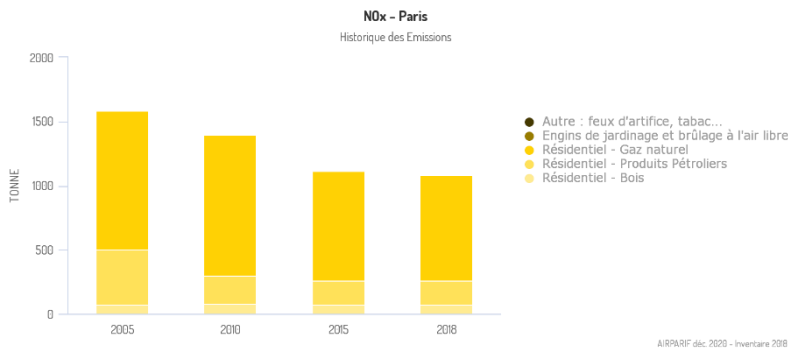
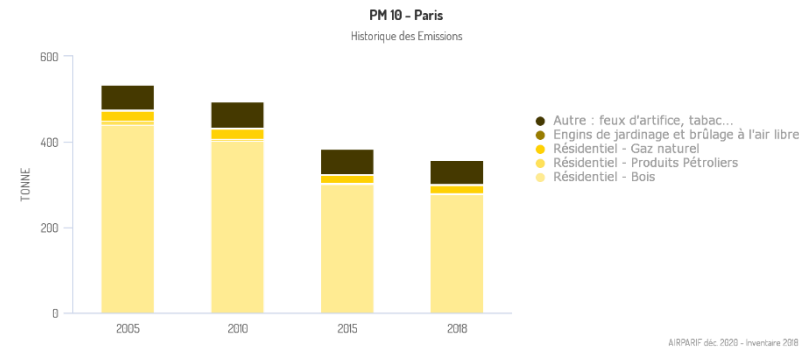
Baisse de 24 % des émissions directes et indirectes de GES (Scope 1+2) en 13 ans pour ce secteur

La diminution a été de 6 % entre 2005 et 2010, et plus marquée entre 2010 et 2018 avec -20 %.

Le gaz naturel et l'électricité, énergies les plus consommées sur le territoire, sont les principaux émetteurs de GES Scope 1+2.

Sur les 13 années, la baisse a été de 24 % sur les émissions dues au gaz naturel, de 2 % sur les émissions liées à la consommation d'électricité, 17 % pour les réseaux de chaleur et 55 % pour les produits pétroliers.

Cette baisse est liée à l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments et des équipements de chauffage, associée à des changements de combustible. La baisse relative à la consommation d'électricité est moindre, compte-tenu de l'augmentation des usages spécifiques (équipements informatiques, numériques...)



Les émissions de NH₃ du secteur résidentiel, liées au chauffage au bois de ce secteur, sont passées de 52 tonnes en 2005 à 39 tonnes en 2018, soit une baisse de 24 %, liée à l'amélioration des équipements de chauffage. Celles de SO₂ ont baissé de 76 %, en raison d'une moindre utilisation des produits pétroliers.