

# LA QUALITÉ DE L'AIR À PROXIMITÉ DES PLATES-FORMES AÉROPORTUAIRES DE PARIS-CHARLES DE GAULLE ET PARIS-LE BOURGET

## Bilan année 2013

Juin 2016



L'Observatoire de l'air en Île-de-France





**SURVOL**  
**BILAN 2013 DE LA QUALITE DE L'AIR**  
**A PROXIMITE DES PLATEFORMES**  
**AEROPORTUAIRES**  
**DE PARIS-CHARLES DE GAULLE**  
**ET PARIS-LE BOURGET**

**Etude réalisée par :**

AIRPARIF - Observatoire de la qualité de l'air en Ile-de-France

7, rue Crillon 75004 PARIS – Tél. : 01.44.59.47.64 - Fax : 01.44.59.47.67 - [www.airparif.fr](http://www.airparif.fr)

« Le bon geste environnemental : N'imprimez ce document que si nécessaire et pensez au recto-verso ! »



# SOMMAIRE

GLOSSAIRE .....	3
SYNTHESE DE L'ANNEE 2013.....	4
1. INTRODUCTION .....	6
2. CONTEXTE .....	6
3. SYSTEME DE MODELISATION ET CARTOGRAPHIE MIS EN PLACE .....	8
3.1 LES POLLUANTS SUIVIS .....	8
3.2 DEFINITION DU DOMAINE D'ETUDE.....	8
3.3 CHAINE DE MODELISATION .....	9
3.4 EMISSIONS SUR LE DOMAINE D'ETUDE.....	10
4. L'OBSERVATOIRE EN CHIFFRES.....	11
5. LA QUALITE DE L'AIR EN 2013.....	12
5.1 SYNTHESE METEOROLOGIQUE DE L'ANNEE 2013 .....	12
5.2 LA SITUATION EN ILE-DE-FRANCE EN 2013 .....	12
5.3 LES NIVEAUX SUR LE SECTEUR D'ETUDE EN 2013.....	13
5.3.1 Dioxyde d'azote.....	13
5.3.1.1 Etat de la qualité de l'air en NO <sub>2</sub> à l'échelle annuelle .....	14
5.3.1.2 Respect des normes à l'échelle horaire .....	15
5.3.2 Particules.....	15
5.3.2.1 Etat de la qualité de l'air en PM <sub>10</sub> à l'échelle annuelle .....	15
5.3.2.2 Etat de la qualité de l'air en PM <sub>2,5</sub> à l'échelle annuelle.....	17
5.3.2.3 Respect des normes à l'échelle de la journée pour les PM <sub>10</sub> .....	18
5.3.3 Benzène .....	18
6. CONTRIBUTION DES SOURCES AUX NIVEAUX DE POLLUTION SUR LE SECTEUR D'ETUDE.....	20
6.1 OXYDES D'AZOTE.....	20
6.1.1 Contribution des sources aéroportuaires .....	20
6.1.2 Contribution du trafic routier .....	21
6.1.3 Contribution des sources : évolution en fonction de la localisation par rapport à l'aéroport .....	22
6.2 PARTICULES PM <sub>10</sub> .....	22
6.2.1 Contribution des sources aéroportuaires .....	22
6.2.2 Contribution du trafic routier .....	23
6.3 PARTICULES PM <sub>2,5</sub> .....	24
6.3.1 Contribution des sources aéroportuaires .....	24
6.3.2 Contribution du trafic routier .....	24
ANNEXE 1 SYSTEME DE MODELISATION ET CARTOGRAPHIE MIS EN PLACE.....	28
ANNEXE 2 BILAN DES CONDITIONS METEOROLOGIQUES DE L'ANNEE 2013 .....	35

ANNEXE 3 NORMES FRANÇAISES ET EUROPEENNES DE QUALITE DE L'AIR APPLICABLES EN 2013.....	41
LISTE DES FIGURES.....	44

# GLOSSAIRE

**ADP** : Aéroports De Paris

**ARS** : Agence Régionale de santé

**CIRE** : Cellule inter-régionale d'épidémiologie

**COV** : Composés Organiques Volatils. Ils désignent tout composé contenant au moins l'élément carbone et un ou plusieurs des éléments suivants : [hydrogène](#), [halogènes](#), [oxygène](#), [soufre](#), [phosphore](#), [silicium](#) ou [azote](#), à l'exception des oxydes de carbone et des carbonates et bicarbonates inorganiques.

**COVNM** : Composés Organiques Volatils non méthaniques.

**DGAC** : Direction Générale de l'Aviation Civile.

**NO<sub>x</sub>** : oxydes d'azote. Les oxydes d'azote comprennent le monoxyde et le dioxyde d'azote (NO + NO<sub>2</sub>).

**NO<sub>2</sub>** : dioxyde d'azote.

**Objectif de qualité** : niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement, à atteindre dans une période donnée.

**PM<sub>10</sub>** : particules en suspension dans l'air d'un diamètre aérodynamique inférieur à 10 µm.

**PM<sub>2.5</sub>** : particules en suspension dans l'air d'un diamètre aérodynamique inférieur à 2,5 µm.

**Spéciation chimique** : la distribution d'une famille chimique (par exemple les COV) selon différentes catégories d'espèces chimiques qui la compose.

**Valeur limite** : correspond à un niveau maximal de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement. En termes législatifs, la valeur limite est à valeur contraignante.

# SYNTHESE DE L'ANNEE 2013

Le bilan de la qualité de l'air pour l'année 2013 autour des plateformes aéroportuaires de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget est établi à partir du système de modélisation de la qualité de l'air développé par Airparif dans le cadre du projet SURVOL. Ces travaux inscrits dans le Plan régional Santé Environnement (fiche 9), sont financés par l'Agence Régionale de Santé d'Île-de-France (ARS IdF). L'observatoire Survol permet de faire un zoom sur les zones aéroportuaires, de surveiller et d'informer au quotidien via un site internet dédié ([survol.airparif.fr](http://survol.airparif.fr)).

L'exploitation de ces résultats journaliers permet d'évaluer la qualité de l'air moyenne annuelle dans la zone.

En 2013, les concentrations de fond de dioxyde d'azote en moyennes annuelles sont plus élevées au plus proche du cœur de l'agglomération parisienne ainsi qu'à proximité des zones aéroportuaires. Cependant, les concentrations maximales en dioxyde d'azote ( $\text{NO}_2$ ) sont observées à proximité des grands axes routiers où la valeur limite annuelle ( $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) est largement dépassée.

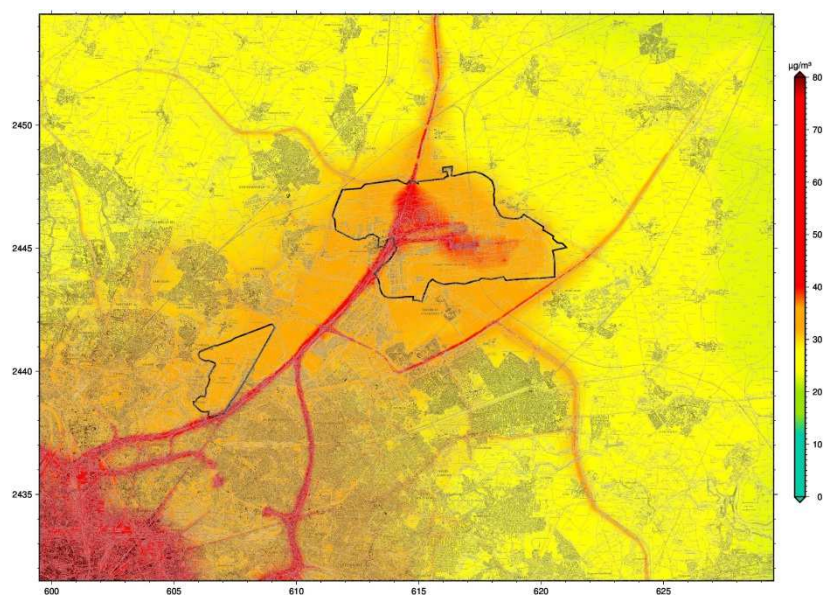


Figure 1 : Concentrations moyenne annuelles 2013 en dioxyde d'azote ( $\text{NO}_2$ ) autour des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris - Le Bourget

Concernant les particules  $\text{PM}_{10}$ , les concentrations de fond sont plus homogènes, la différence entre l'agglomération parisienne et les zones périurbaines étant davantage marquée pour le  $\text{NO}_2$ . Pour ce polluant également, c'est à proximité des grands axes routiers que les concentrations maximales sont observées avec un dépassement de l'objectif de qualité ( $30\mu\text{g}/\text{m}^3$ ).

Afin d'évaluer l'impact des aéroports franciliens, Airparif a réalisé des « cartes de contribution ». Ces cartes permettent de connaître la part attribuable aux aéroports (trafic aérien et l'ensemble des activités de la plateforme hors trafic routier induit par les aéroports) dans les concentrations à proximité des plateformes aéroportuaires. La distance impactée est également calculée.



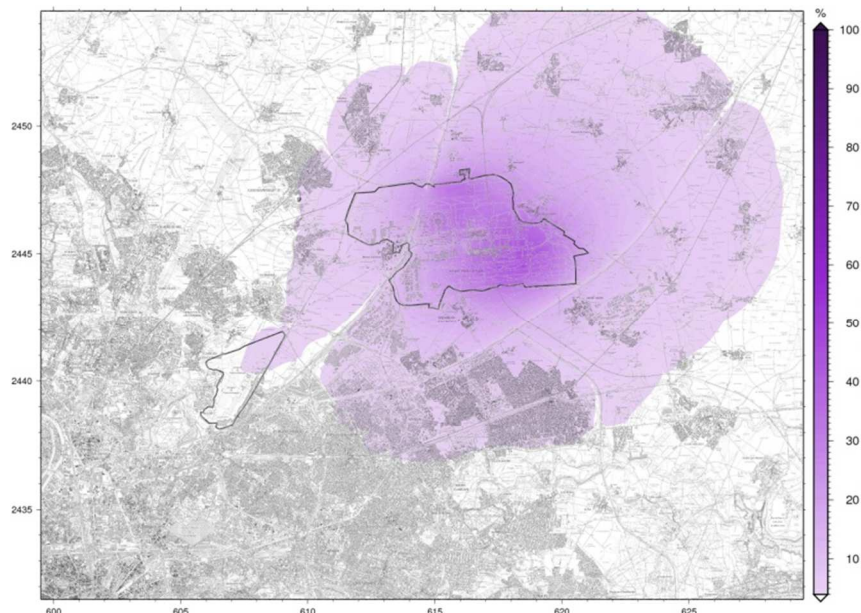


Figure 2 : Contribution des sources aéroportuaires en oxydes d'azote sur le domaine Paris-Charles de Gaulle Le Bourget (en pourcentage de contribution)

En oxyde d'azote, la distance d'impact des activités aéroportuaires autour de Paris-Charles de Gaulle est d'environ 5 km (jusqu'à 7 km au nord-est de Paris - CDG). Les contributions maximales d'oxydes d'azote sont de 30 % à une distance de moins d'1 km de la plateforme aéroportuaire, cette contribution aéroportuaire diminue avec la distance jusqu'à atteindre les 4 % (contribution minimale cartographiée).

La contribution maximale en oxydes d'azote autour de la plateforme du Bourget est de 5 %. Ceci s'explique à la fois par une activité aéroportuaire nettement moins importante en comparaison de celle de Paris-Charles de Gaulle mais également par sa localisation plus intégrée dans l'agglomération. La contribution des autres sources (agglomération et trafic) y est ainsi plus importante.

Concernant les particules primaires, les sources polluantes étant plus diffuses (trafic, chauffage, industrie, agriculture), la contribution des activités aéroportuaires est limitée à la plateforme.

**REMARQUE :** Airparif prend en compte les émissions des aéronefs qui participent à la qualité de l'air locale, c'est-à-dire celles comprises au sein de la couche limite effective. Cette hauteur de couche limite varie très fortement au cours de la journée et d'un jour à l'autre (de quelques centaines de mètres en période hivernale jusque plusieurs milliers de mètres en période estivale). En moyenne annuelle, cette hauteur est proche de 900 m.

# 1. INTRODUCTION

Le présent rapport présente le bilan de la qualité de l'air pour l'année 2013 autour des plateformes aéroportuaires de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget. Ce bilan est établi à partir du système de modélisation de la qualité de l'air développé par Airparif dans le cadre du projet SURVOL.

Après un rappel du contexte et des méthodologies mises en œuvre pour ces travaux, le bilan annuel est présenté pour les concentrations totales relevées sur le secteur d'étude avec une comparaison de ces niveaux aux normes de qualité de l'air pour le dioxyde d'azote, les particules PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> ainsi que pour le benzène. La contribution des activités aéroportuaires à ces concentrations est également précisée pour les oxydes d'azote, les particules PM<sub>10</sub> et les particules PM<sub>2,5</sub>.

## 2. CONTEXTE

La région Ile-de-France est dotée de deux aéroports internationaux, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et d'un aéroport pour voyages d'affaires, Paris-Le Bourget. Ces trois aéroports, parmi les plus importants au niveau européen dans leur catégorie, sont à l'origine d'un nombre important de survols de la région Ile-de-France. Il existe une forte inquiétude des riverains quant à l'impact sur leur santé de l'exposition au bruit et à la pollution atmosphérique générée par les avions et les plateformes aéroportuaires. Les élus locaux sont à l'initiative de différentes actions telles que des colloques organisés par l'association d'élus « ville et aéroport ».

C'est dans ce contexte que le Préfet de région décidait d'inscrire dans le premier Programme régional santé environnement (PRSE) l'action 6 bis relative aux nuisances générées par les aéroports de la région. Cette action visait, d'une part, à produire une synthèse des connaissances sur l'impact sanitaire des avions et, d'autre part, à mettre en œuvre un dispositif de surveillance sanitaire autour des aéroports franciliens. La gestion de cette action 6 bis a été confiée dans un premier temps au Préfet du Val d'Oise et son application limitée aux deux aéroports situés au nord de la région. Suite à la demande de Madame Kosciusko-Morizet, secrétaire d'Etat à l'environnement, le champ d'application du projet fut étendu aux trois aéroports (été 2008).

Fin 2008, le Préfet de région adressait au responsable de la Cellule interrégionale d'épidémiologie d'Ile-de-France (Cire Ile-de-France) une lettre de mission pour la mise en œuvre du dispositif de surveillance. Une équipe projet a été alors mise en place associant l'ARS (anciennement Drass), la délégation départementale du Val-de-Marne (anciennement Ddass du Val-de-Marne), la Cire Ile-de-France, Airparif et Bruitparif ainsi qu'un comité scientifique et un comité de pilotage.

La première version du protocole de l'étude fut soumise pour évaluation interne à l'InVS en juillet 2008. Ce protocole prévoyait trois volets à l'étude, un volet sanitaire, un volet environnemental et un troisième volet portant sur l'observation des politiques publiques contribuant à limiter l'exposition des populations. En décembre 2008, la directrice générale de l'InVS s'adressait au Préfet de région pour lui communiquer les résultats de l'évaluation du protocole de l'étude et recommander l'abandon du volet sanitaire du fait des risques de conclusions erronées pouvant aller à l'encontre des objectifs de l'étude et mettre les décideurs en difficulté. Par contre, il était recommandé de poursuivre le volet environnemental ainsi que l'étude portant sur la caractérisation des populations en fonction de leurs niveaux d'exposition qui n'offraient pas les mêmes difficultés méthodologiques. Ces travaux ont été repris dans la fiche 9 du PRSE 2.

Airparif a été mandatée par l'Agence Régionale de Santé (ARS) d'Île-de-France, maintenant pilote du projet SURVOL, pour mettre en place une surveillance de la qualité de l'air autour des principaux aéroports franciliens. L'ARS finance ces travaux. Cette surveillance a pour objectifs :

- d'informer les riverains,
- de construire une base de données sur les niveaux de polluants, qui pourrait être exploitée par les professionnels de la santé en vue de futures études sanitaires.
- d'évaluer l'impact des activités aéroportuaires sur la qualité de l'air en estimant la contribution du trafic aérien aux niveaux de pollution.

Pour répondre à ces objectifs, un observatoire de la qualité de l'air autour des principaux aéroports franciliens a été construit. Cette surveillance de la pollution s'appuie sur l'utilisation d'un modèle de dispersion de polluants qui correspond à l'état de l'art et a été sélectionné sur la base des caractéristiques des domaines d'étude.

Les résultats de l'observatoire sont disponibles sur le site internet d'Airparif : [www.airparif.asso.fr](http://www.airparif.asso.fr) ou directement sur le site Internet de l'observatoire SURVOL également développé par Airparif à l'adresse suivante : [www.survol.airparif.fr](http://www.survol.airparif.fr) depuis janvier 2013. Ce dernier présente les cartes journalières de qualité de l'air de la veille établies sur la base du système de modélisation développé. Ces cartes de moyenne journalière donnent l'indice de pollution et les niveaux de concentrations des polluants pour la veille autour des aéroports franciliens.

The screenshot displays the SURVOL website interface. At the top, there is a navigation menu with the following items: ACCUEIL, CHARLES DE GAULLE - LE BOURGET, ORLY, L'OBSERVATOIRE, and FONCTIONNEMENT. The SURVOL logo is prominently displayed in the center. Below the navigation, the main content area is titled "Qualité de l'air aux abords des plates-formes aéroportuaires". It features two side-by-side maps: "CDG/Le Bourget" and "Orly", both dated "23/07/2016". Below each map is a zoom button: "Zoom sur les aéroports Charles de Gaulle et Le Bourget" and "Zoom sur l'aéroport d'Orly". To the right of the maps, there are two informational sections: "Survol, l'observatoire" and "Le fonctionnement". The "Survol, l'observatoire" section explains that SURVOL is a platform for environmental nuisances from the three major Parisian airports and provides daily pollution level information. The "Le fonctionnement" section describes how air quality is monitored around the three airports for five pollutants. Both sections include a "Plus d'informations..." link. At the bottom of the page, there is a footer with the SURVOL logo and the text "La qualité de l'air aux abords des plates-formes aéroportuaires franciliennes" on the left, and "PLAN DU SITE MENTIONS LÉGALES CONTACTS" on the right.

# 3. SYSTEME DE MODELISATION ET CARTOGRAPHIE MIS EN PLACE

Dans le cadre de l'étude Survol, deux systèmes de cartographie de la qualité de l'air ont été mis en place : le premier est centré sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Le Bourget, le deuxième est centré sur l'aéroport de Paris-Orly. Dans la suite du document, seuls les résultats du premier sont présentés. Le domaine recouvrant les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget est nommé PCDG.

Le système est basé sur l'exploitation conjointe d'une chaîne de modélisation de la qualité de l'air et de mesures temps-réel. Le modèle utilisé a été sélectionné en fonction des caractéristiques de la zone d'étude et des contraintes de diffusion de l'information jour par jour.

Les principales caractéristiques du système mis en place sont rappelées ci-après et plus en détails en annexe 1. Pour plus d'informations, le lecteur est invité à consulter le rapport « Mise en œuvre d'un observatoire de la qualité de l'air autour des aéroports franciliens dans le cadre du projet SURVOL – Système de cartographie de la qualité de l'air - Mai 2013 » en ligne sur le site SURVOL [http://www.airparif.asso.fr/\\_pdf/publications/rapport\\_modelisation\\_survol\\_130604.pdf](http://www.airparif.asso.fr/_pdf/publications/rapport_modelisation_survol_130604.pdf)

## 3.1 LES POLLUANTS SUIVIS

Cinq polluants atmosphériques sont pris en compte : le dioxyde d'azote ( $\text{NO}_2$ ), les particules ( $\text{PM}_{2.5}$  et  $\text{PM}_{10}$ )<sup>1</sup>, l'ozone ( $\text{O}_3$ ) et le benzène ( $\text{C}_6\text{H}_6$ ). Ils ont été choisis compte-tenu de leurs niveaux problématiques en Île-de-France et de leur impact sur la santé ainsi que de leurs liens avec les émissions des activités aéroportuaires et du trafic routier.

## 3.2 DEFINITION DU DOMAINE D'ETUDE

La zone d'étude correspond au domaine sur lequel les activités aéroportuaires sont susceptibles d'apporter des modifications concernant la qualité de l'air. Elle s'étend sur 744 km<sup>2</sup> au nord-est de l'agglomération parisienne (voir Figure 3).

---

<sup>1</sup> Les particules de diamètre inférieur à 2,5 µm et 10 µm.

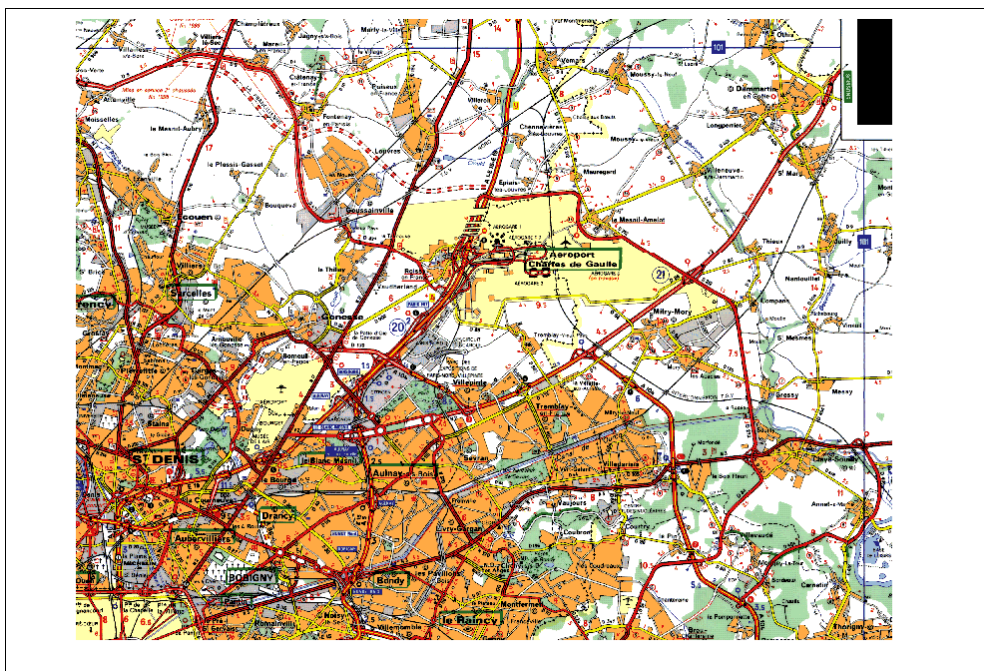


Figure 3 : Domaine de modélisation Paris –Charles-de-Gaulle (PCDG) – carte IGN

Le domaine d'étude s'étend entre les communes de Paris au sud-ouest, Rouvres au nord-est, Vilaines-sous-bois au nord-ouest et Thorigny-sur-Marne au sud-est. Il est réparti sur les départements de Paris, Seine Saint-Denis, Val d'Oise et Seine et Marne.

L'occupation des sols y est très hétérogène. De l'Ouest au Sud du domaine, le tissu urbain est dense. L'aéroport de Paris-Le Bourget est ainsi imbriqué dans ce tissu urbain. L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, situé au centre du domaine, est intégré dans un tissu urbain moins dense que le sud-ouest de la zone d'étude. Entre le nord-ouest et le sud-est de la zone d'étude, l'occupation des sols y est plus variée. Des zones urbanisées comme les communes de Goussainville, Louvres et Gonesse sont localisées à l'ouest de l'aéroport Paris – Charles de Gaulle. Des zones urbaines sont également présentes sur les communes de Mitry-Mory et Dammarin-en-Goële situées respectivement au sud-est et au nord-est de l'aéroport. Le sud-est du domaine se distingue avec des zones boisées. Entre le nord-ouest et sud-est du domaine, l'occupation des sols est largement dominée par la présence de zones agricoles.

### 3.3 CHAÎNE DE MODELISATION

Comme tout système de modélisation, la chaîne de calcul mise en place s'appuie sur des modèles numériques permettant de caractériser la météorologie du domaine d'étude, les émissions, le transport et les transformations chimiques des polluants dans l'air.

Le principe général de la chaîne de modélisation développée dans le cadre de l'observatoire est exposé en figure 4. Les champs météorologiques et les émissions sur le domaine d'étude alimentent le modèle de dispersion des polluants pour obtenir les concentrations liées aux sources locales. Les champs de concentrations finaux sont obtenus en ajoutant les concentrations issues du calcul aux concentrations de fond en provenance de l'extérieur du domaine.

Les différents modèles intervenant dans la chaîne ont été choisis pour la météorologie, les émissions et la dispersion des polluants en fonction des caractéristiques de la zone d'étude et des sources de pollution.

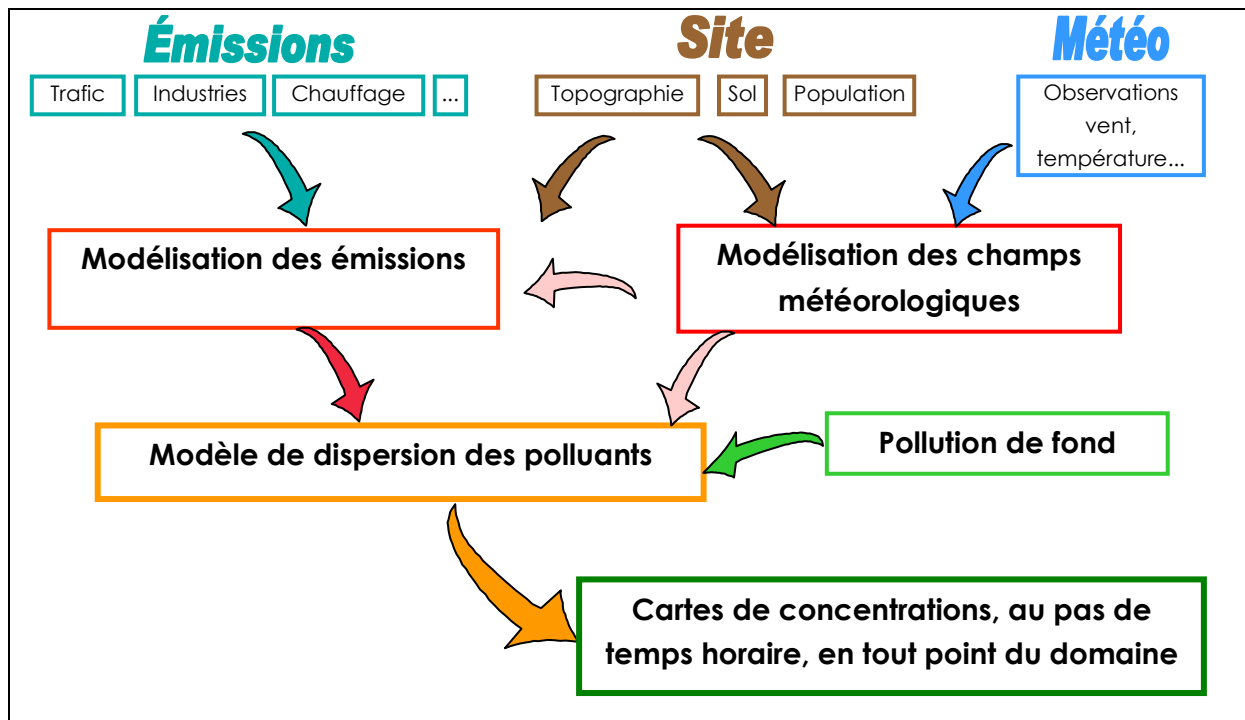


Figure 4 : Principe général de la chaîne de modélisation

### 3.4 EMISSIONS SUR LE DOMAINE D'ETUDE

Afin d'avoir la description la plus fine possible de la qualité de l'air sur le domaine d'étude, l'ensemble des sources du domaine est modélisé au sein du système de cartographie. Trois types d'émissions sont ainsi considérés et traités selon des chaînes de calcul distinctes :

- Les émissions liées au trafic routier estimées à partir des sorties du système HEAVEN, développé dans le cadre d'un projet européen HEAVEN (for a Healthier Environment through the Abatement of Vehicle Emissions and Noise<sup>2</sup>) puis régulièrement mis à jour. Cette chaîne complète de calcul permet d'estimer en temps quasi-réel (avec un délai de l'ordre de 2 heures) la situation du trafic sur l'ensemble de la région Ile-de-France et d'en déduire les émissions associées.
- Les émissions liées aux avions estimées sur les deux plateformes aéroportuaires Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à partir du descriptif des différents mouvements d'avions fourni par la DGAC. Airparif prend en compte les émissions des aéronefs qui participent à la qualité de l'air locale, c'est-à-dire celles comprises au sein de la couche limite effective. Cette hauteur de couche limite varie très fortement au cours de la journée et d'un jour à l'autre (de quelques centaines de mètres en période hivernale jusque plusieurs milliers de mètres en période estivale). En moyenne annuelle, cette hauteur est proche de 900 m.
- Les autres émissions anthropiques et d'origine naturelle (sources d'origine biotique) construites sur la base du cadastre annuel des émissions de la région Ile-de-France. Le cadastre des émissions francilien, la version spatialisée et temporalisée de l'inventaire des émissions, permet la prise en compte des sources canalisées considérées comme ponctuelles et les sources surfaciques ou volumiques correspondant aux émissions de type diffus (par exemple le chauffage résidentiel ou les sources biotiques). Une extraction du cadastre sur le domaine de calcul à 500 mètres de résolution a été réalisée.

<sup>2</sup> Vers un environnement plus sain grâce à la réduction du bruit et des émissions des véhicules.

## 4. L'OBSERVATOIRE EN CHIFFRES

L'observatoire a été mis en ligne le 21 janvier 2013. Sur cette première année, la mise à disposition des cartes via le site de l'observatoire a été possible 316 jours, soit 92 % de disponibilité, pour le domaine aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle et du Bourget.

L'affluence des visites de l'observatoire a été comptabilisée à partir du 11 Avril 2013 jusqu'au 31 Décembre 2013. Sur cette période, 2445 visites ont été comptabilisées. Des pics journaliers de plus de 100 visites par jour ont pu être observés en Décembre 2013, suite à une alerte de pollution aux PM<sub>10</sub> observée durant 5 jours consécutifs.

## 5. LA QUALITE DE L'AIR EN 2013

A partir des informations sur les émissions de polluants dans les zones concernées par l'observatoire, des niveaux de pollution importés dans le domaine d'étude et des conditions météorologiques, des outils de modélisation permettent à Airparif de reconstituer les niveaux de pollution autour de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget et de les représenter avec des cartes journalières et en moyenne annuelle.

### 5.1 SYNTHÈSE MÉTÉOROLOGIQUE DE L'ANNÉE 2013

Du point de vue de la météorologie, l'année 2013 est une année sans excès : les conditions météorologiques ont été globalement assez favorables à des niveaux modérés de pollution, avec peu de périodes durables propices aux épisodes de pollution intenses. L'été a été chaud et très ensoleillé, sans pour autant atteindre des températures caniculaires.

Le bilan de la situation météorologique de l'année 2013 est présenté en annexe 2.

### 5.2 LA SITUATION EN ILE-DE-FRANCE EN 2013

En 2013, les concentrations de particules et de dioxyde d'azote en Ile-de-France restent problématiques, avec des dépassements importants des valeurs limites. L'année 2013 montre toutefois une légère baisse des niveaux de pollution chronique pour ces polluants.

D'une année sur l'autre, les variations des conditions météorologiques observées expliquent pour beaucoup celles des niveaux des principaux polluants problématiques en Ile-de-France. Les tendances sur plusieurs années reflètent en revanche l'évolution des émissions et la mise en place d'actions.

Les niveaux de pollution moyens de 2013 sont légèrement inférieurs à ceux de 2012.

2013 confirme une légère baisse des niveaux de **dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>)** dans l'agglomération parisienne à proximité du trafic routier. En situation éloignée du trafic, les niveaux sont globalement proches de ceux enregistrés en 2012.

A proximité du trafic, sur les axes les plus chargés, les niveaux sont toujours en moyenne deux fois supérieurs à la valeur limite annuelle. La valeur limite est ainsi très largement dépassée sur près de 1800 km de voirie, soit près de 20 % du réseau francilien modélisé. Sur la plupart des sites de mesure, les niveaux sont en légère baisse en 2013. La valeur limite est aussi dépassée dans le cœur de l'agglomération, en situation éloignée du trafic.

Au total, environ 3,4 millions de Franciliens sont potentiellement exposés en 2013 au dépassement de la valeur limite annuelle en NO<sub>2</sub>, dont plus de 9 parisiens sur 10.

En proximité au trafic routier, les valeurs limites journalières et annuelles pour les **particules PM<sub>10</sub>** sont toujours largement dépassées. Au total en 2013, ce sont environ 1,4 millions d'habitants situés dans l'agglomération et habitant au voisinage de grands axes de circulation qui sont potentiellement concernés par un dépassement de la valeur limite journalière pour les **particules PM<sub>10</sub>**. C'est sensiblement moins qu'en 2012. Ceci est lié à un nombre de dépassements du seuil journalier de 50 µg/m<sup>3</sup> sensiblement plus faible qu'en 2012 au cours des quatre premiers mois de l'année, les conditions météorologiques propices à de forts niveaux de particules ayant été globalement moins durables en 2013.



Pour les **particules fines PM<sub>2.5</sub>**, l'ensemble des 11,7 millions de Franciliens est potentiellement concerné en 2013 par le dépassement de l'objectif de qualité. Les teneurs sont en moyenne 1.5 à 2 fois supérieures à l'objectif en situation de fond, éloignée des axes de circulation, et jusqu'à près de 3 fois en proximité au trafic routier. Toujours en proximité au trafic routier, la valeur limite applicable en 2013 est dépassée sur les axes majeurs, comme en témoignent les observations sur le Boulevard Périphérique et l'autoroute A1.

Après une longue période de forte baisse amorcée à la fin des années 1990, les niveaux de **benzène** continuent de diminuer légèrement sur l'ensemble de la région, en particulier le long du trafic. Si en situation de fond l'objectif de qualité est partout respecté, ce n'est pas le cas en proximité au trafic routier où cet objectif est dépassé sur environ 250 km de voirie régionale. D'une manière générale, ce sont environ 300 000 Franciliens, situés dans l'agglomération et habitant au voisinage du trafic routier qui sont potentiellement concernés par le dépassement de l'objectif annuel de qualité pour le benzène.

S'agissant de **l'ozone**, l'ensemble de l'Ile-de-France connaît, comme tous les ans, des dépassements de l'objectif de qualité de l'air pour ce polluant, plus particulièrement dans les zones périurbaines et rurales. Sur le plan météorologique, l'été 2013 a été chaud et très ensoleillé, sans pour autant atteindre des températures caniculaires. Il en résulte une augmentation des dépassements de l'objectif de qualité pour la protection de la santé, 2013 étant la plus forte année depuis 2007.

Le Tableau 1 ci-dessous regroupe les tendances et la situation de l'année 2013 vis-à-vis des normes.

	Normes à respecter		Normes non contraignantes				Tendances 2000-2013	
	Valeur limite		Valeur cible		Objectif de qualité		Loin du trafic	Le long de trafic
	Loin du trafic	Le long de trafic	Loin du trafic	Le long de trafic	Loin du trafic	Le long de trafic	Loin du trafic	Le long de trafic
<b>PM<sub>10</sub></b>	Respectée	Dépassée			Respecté	Dépassé	↘	↘
<b>PM<sub>2.5</sub></b>	Respectée	Dépassée	Respectée	Dépassée	Dépassé	Dépassé	↘	↘
<b>NO<sub>2</sub></b>	Dépassée	Dépassée			Dépassé	Dépassé	↘	↘
<b>O<sub>3</sub></b>			Respectée		Dépassé		→	
<b>Benzène</b>	Respectée	Respectée			Respecté	Dépassé	↘	↘

Tableau 1 : Tendances et la situation de l'année 2013 vis-à-vis des normes

## 5.3 LES NIVEAUX SUR LE SECTEUR D'ETUDE EN 2013

A partir des données journalières, calculées tous les jours pour la veille, des données annuelles ont été reconstituées pour établir le bilan de l'année 2013.

### 5.3.1 Dioxyde d'azote

Pour le dioxyde d'azote, les directives européennes et les critères nationaux définissent des niveaux réglementaires pour des échelles temporelles distinctes : concentration horaire et concentration annuelle. Cette distinction permet de prendre en considération deux types de situations critiques vis-à-vis des effets sur la santé pour ce polluant : d'une part la pollution atmosphérique chronique à l'échelle annuelle, et d'autre part, les épisodes de courte durée, à l'échelle d'une ou plusieurs heures. Les valeurs réglementaires sont détaillées en annexe 3.

### 5.3.1.1 Etat de la qualité de l'air en NO<sub>2</sub> à l'échelle annuelle

La Figure 5 présente la carte des niveaux moyens de dioxyde d'azote rencontrés sur le domaine d'étude sur l'année 2013.

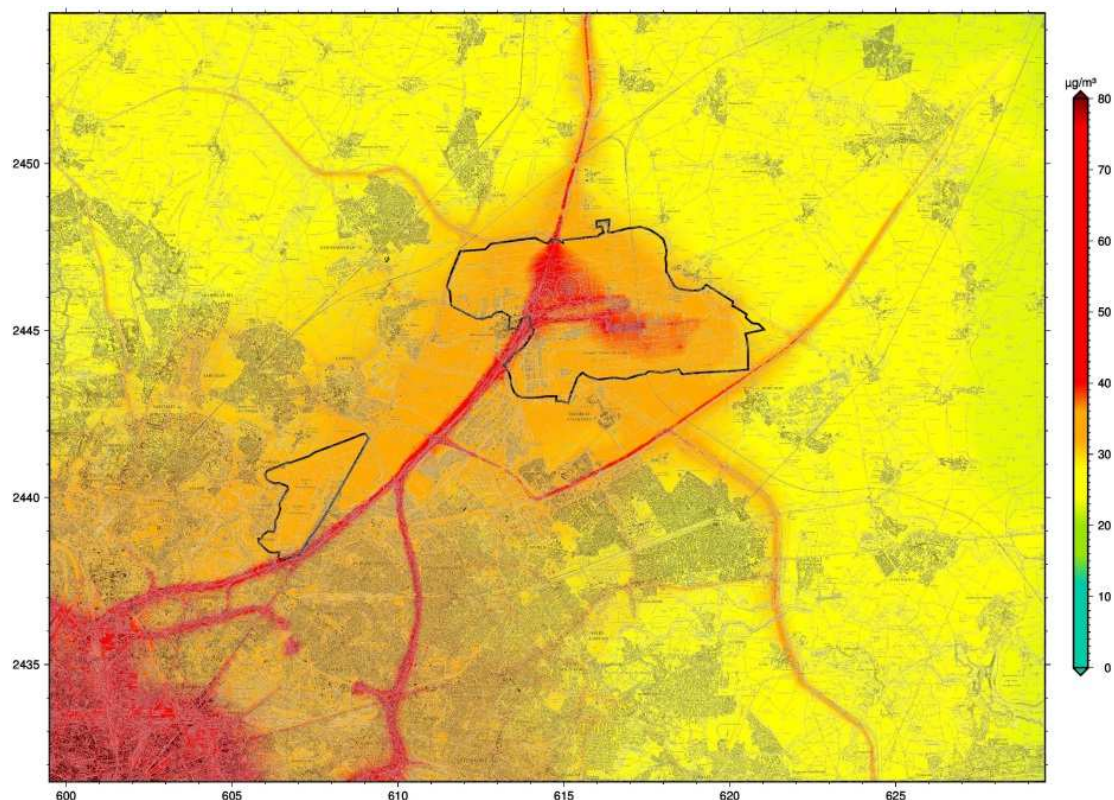


Figure 5 : Cartographie du niveau moyen de dioxyde d'azote (en  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) évalué sur l'année 2013 autour des plateformes aéroportuaires de Paris-CDG et Paris-Le Bourget

Les niveaux de pollution de fond au dioxyde d'azote modélisés sur la zone d'étude suivent le gradient d'urbanisation. Des niveaux de pollution de fond importants sont observés au cœur de l'agglomération (Paris intra-muros au sud-ouest de la carte), et diminuent en fonction de l'éloignement en couronne périurbaine.

A ce motif, viennent se superposer les niveaux de dioxyde d'azote dus au trafic routier et aux activités aéroportuaires.

C'est en effet au droit des principaux axes routiers que les niveaux maxima sont rencontrés. Une décroissance forte de ces niveaux sur les deux cents premiers mètres autour des axes est observée. Les entrées-sorties de tunnels sont aussi marquées par de forts niveaux en dioxyde d'azote.

Les niveaux de dioxyde d'azote issus de la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle élèvent les niveaux de fond en dioxyde d'azote à proximité de cette plateforme. L'impact de la plateforme de Paris-Le Bourget n'est pas visible, du fait de son activité moindre et de sa localisation plus au cœur de l'agglomération parisienne.

La valeur limite en dioxyde d'azote ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne annuelle) est dépassée à proximité des grands axes routiers comme les autoroutes A1, A3 et A86 ou encore le Boulevard Périphérique. Sur ces axes routiers, les niveaux moyens sur l'année 2013 peuvent dépasser les  $70 \mu\text{g}/\text{m}^3$  d'après la modélisation.

Dans les zones les plus urbanisées, particulièrement Paris intra-muros, la valeur limite est dépassée pour ces zones avec une moyenne annuelle autour de 42 µg/m<sup>3</sup>. En petite couronne, les zones hors influence directe des sources de pollution ne dépassent pas la valeur limite réglementaire. Des concentrations annuelles autour de 35 µg/m<sup>3</sup> sont relevées. Les niveaux les plus bas en dioxyde d'azote sont retrouvés dans les zones les plus éloignées du cœur de l'agglomération (grande couronne). Ces zones sont très peu urbanisées et éloignées des axes routiers importants. Les concentrations en dioxyde d'azote y sont autour de 25 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle.

Autour de l'emprise des plateformes aéroportuaire de Paris – Charles de Gaulle et de Paris-Le Bourget, la valeur limite en dioxyde d'azote n'est pas atteinte.

Pour l'aéroport de Paris-Le Bourget, son positionnement proche de la zone fortement urbanisée donne des niveaux dans son immédiate proximité de l'ordre de 35 µg/m<sup>3</sup> comme sur l'ensemble de la plateforme.

La proximité de la plateforme de Paris – Charles de Gaulle, au-delà de l'emprise de la plateforme, est principalement sous l'influence de la pollution au dioxyde d'azote générée par la plateforme elle-même mais également de l'Autoroute A1. Dans cette zone, les niveaux de pollution sont plus élevés de 5 à 10 µg/m<sup>3</sup> par rapport aux zones peu urbanisées en périphérie. Les niveaux sur la plateforme elle-même sont plus soutenus.

#### **5.3.1.2 Respect des normes à l'échelle horaire**

La réglementation française fixe une valeur limite horaire de référence, qui ne doit pas être dépassée plus de 18 heures par an. La valeur limite applicable en 2013 est fixée à 200 µg/m<sup>3</sup> en moyenne horaire.

Pour l'année 2013, les résultats de la modélisation de la pollution au dioxyde d'azote sur le domaine d'étude ne mettent pas en évidence de dépassement de cette valeur. Ces dépassements sont observés ponctuellement sur les axes majeurs d'Ile-de-France sans jamais atteindre le seuil des 18 heures de dépassement par an.

### **5.3.2 Particules**

L'objectif de qualité annuel est fixé pour les PM<sub>10</sub> à 30 µg/m<sup>3</sup> et la valeur limite à 40 µg/m<sup>3</sup>. La valeur limite journalière est fixée à 50 µg/m<sup>3</sup>, elle ne doit pas être dépassée plus de 35 jours par an.

#### **5.3.2.1 Etat de la qualité de l'air en PM<sub>10</sub> à l'échelle annuelle**

La Figure 6 illustre la cartographie des niveaux moyens de PM<sub>10</sub> évalués sur le domaine d'étude pour l'année 2013.

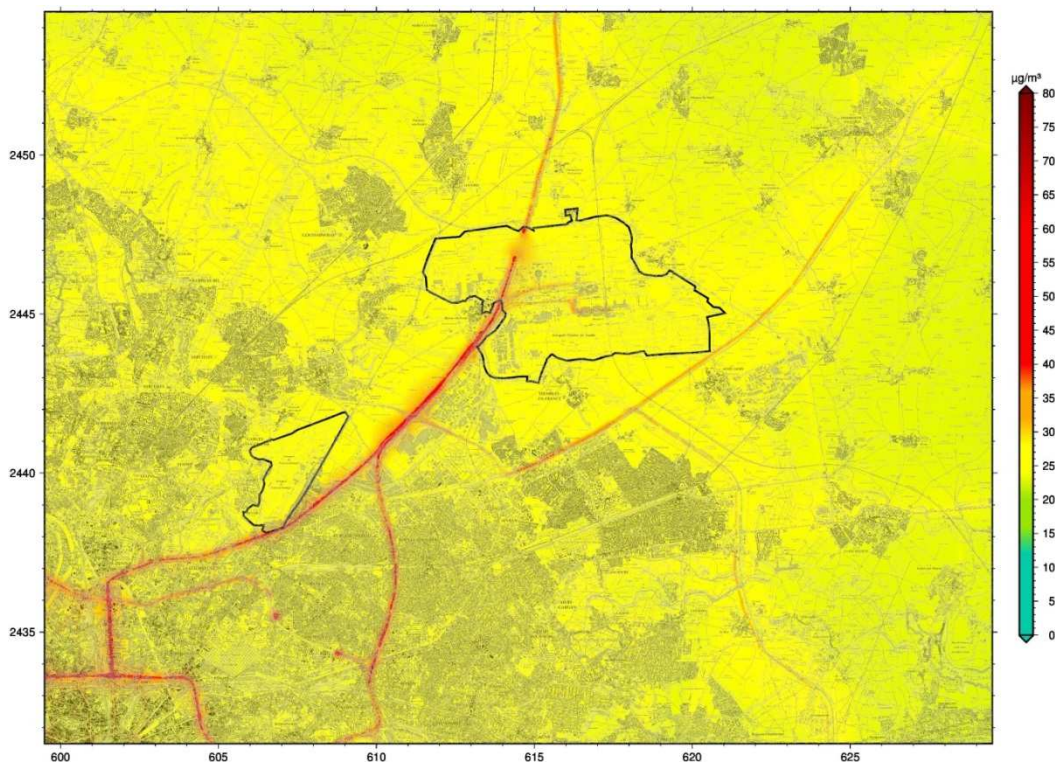


Figure 6 : Cartographie du niveau moyen de particules PM<sub>10</sub> (en µg/m<sup>3</sup>) évalué pour l'année 2013 autour des plateformes aéroportuaires de Paris-CDG et Paris-Le Bourget

La modélisation des niveaux de particules PM<sub>10</sub> met en évidence un faible gradient de 5 µg/m<sup>3</sup> entre le cœur de l'agglomération et la périphérie éloignée. Ce gradient s'explique par un trafic routier et une densité du secteur résidentiel et tertiaire plus importants dans le centre de l'agglomération qu'en périphérie. Les niveaux en particules PM<sub>10</sub> en situation de fond sont assez homogènes sur le domaine. Cette homogénéité est due aux phénomènes de transformations chimiques et de transport à grande échelle des particules PM<sub>10</sub> (import de particules issues d'autres régions françaises, formation de particules secondaires).

L'impact des grands axes routiers est responsable des plus forts niveaux modélisés sur le domaine. Le voisinage des plateformes aéroportuaires voit des niveaux en particules PM<sub>10</sub> proches des niveaux de fond.

Le cœur de l'agglomération, en situation de fond ne dépasse pas la valeur limite de 40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle. Les niveaux observés de 26 à 28 µg/m<sup>3</sup> dans cette zone sont juste en dessous de l'objectif annuel de qualité (30 µg/m<sup>3</sup>). La proche périphérie a des niveaux de fond aux alentours de 25 µg/m<sup>3</sup> alors que pour la périphérie éloignée les concentrations sont environ de 23 µg/m<sup>3</sup>.

Les zones dépassant la valeur limite annuelle en particules PM<sub>10</sub> sont les axes routiers majeurs et leur proximité immédiate. Le Boulevard Périphérique et les 3 principales autoroutes (A1, A3, A86) du domaine d'étude dépassent les 40 µg/m<sup>3</sup>, atteignant même 50 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle sur certaines portions. Dans l'agglomération et sur certaines portions des axes routiers les niveaux de PM<sub>10</sub> peuvent atteindre des concentrations de l'ordre de 35 µg/m<sup>3</sup> et ne respectent pas l'objectif de qualité.

**Les plateformes aéroportuaires** (les calculs en prennent pas en compte le trafic induit, comptabilisé dans le trafic routier) n'ayant pas des niveaux d'émission de particules PM<sub>10</sub> aussi élevés que le trafic routier ou le secteur résidentiel et tertiaire, les surconcentrations liées aux activités aéroportuaires sont faibles autour des plateformes même si des niveaux plus importants sont visibles dans l'emprise aéroportuaire. Les niveaux de 25 µg/m<sup>3</sup> environ rencontrés autour des plateformes sont similaires à ceux de la proche périphérie du cœur de l'agglomération parisienne.

### 5.3.2.2 Etat de la qualité de l'air en PM<sub>2.5</sub> à l'échelle annuelle

La valeur limite européenne applicable en 2013 est de 26 µg/m<sup>3</sup>, cette valeur diminuera progressivement jusqu'à 25 µg/m<sup>3</sup> en 2015. Le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif aux normes de qualité de l'air fixe un objectif de qualité de 10 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle. La valeur cible française est fixée à 20 µg/m<sup>3</sup>.

La Figure 7 illustre la cartographie des niveaux en PM<sub>2.5</sub> évalués sur le domaine d'étude pour l'année 2013.

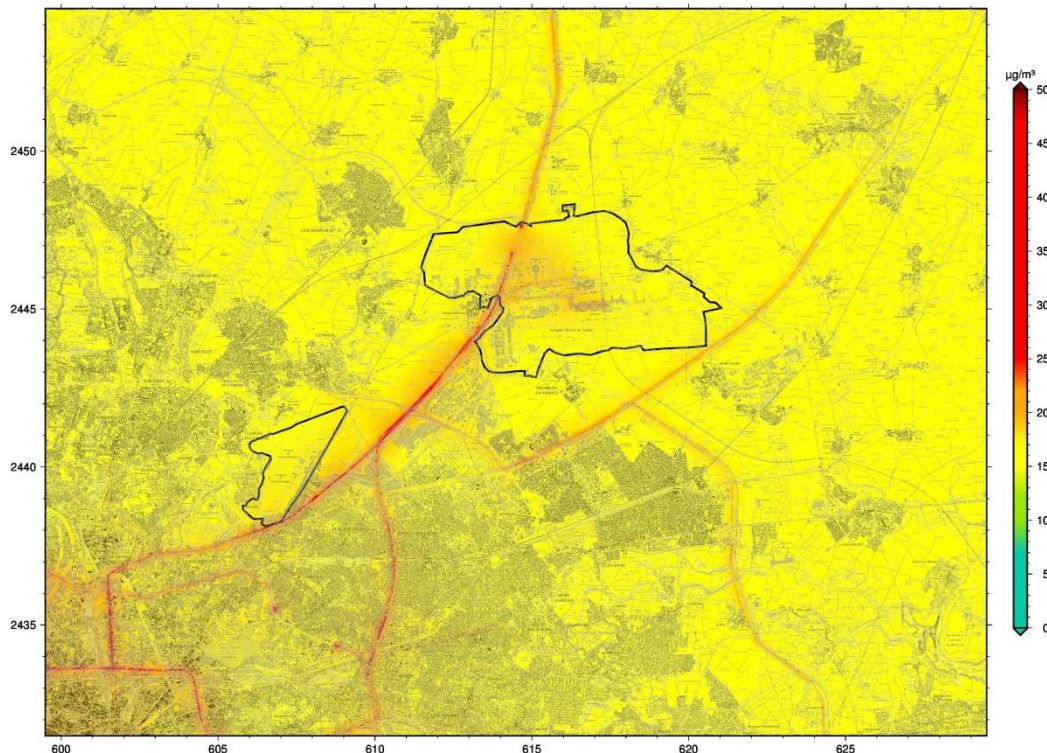


Figure 7 : Cartographie du niveau moyen de particules PM<sub>2.5</sub> (en µg/m<sup>3</sup>) évalué pour l'année 2013 autour des plateformes aéroportuaires de Paris-CDG et Paris-Le Bourget

Les niveaux en particules PM<sub>2.5</sub> varient de l'agglomération vers la périphérie de 3 µg/m<sup>3</sup>. Les niveaux de fond les plus importants sont situés dans l'agglomération et les niveaux les plus faibles en périphérie éloignée.

Le long des axes routiers, la pollution aux particules PM<sub>2.5</sub> atteint sur certaines portions les niveaux les plus élevés observés sur le domaine d'étude. Bien que le trafic ne soit que la deuxième source d'émission des particules primaires de PM<sub>2.5</sub>, il est responsable des plus hauts niveaux de concentration, ses émissions de polluants étant plus localisées que le secteur résidentiel et tertiaire. L'impact des activités aéroportuaires sur les niveaux de particules PM<sub>2.5</sub> n'est pas visible sur la cartographie, en dehors de l'emprise de la plateforme elle-même.

Pour la plateforme de Paris-Le Bourget, sa pollution aux particules PM<sub>2.5</sub> se fond dans celle de l'agglomération et de l'autoroute A1. Pour la proximité de l'aéroport de Paris-CDG, l'influence de la nationale RN2 et de l'autoroute A1 est visible.

Sur l'ensemble du domaine, la valeur limite annuelle de 25 µg/m<sup>3</sup> est dépassée uniquement en proximité des axes routiers. Ces niveaux peuvent atteindre les 30 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle. Mis à part au plus près des autoroutes et du Boulevard Périphérique, les niveaux à proximité des axes routiers sont proches de la valeur cible française de 20 µg/m<sup>3</sup> où les niveaux sont plus élevés. L'objectif de qualité de 10 µg/m<sup>3</sup> défini par la réglementation française, n'est pas respecté sur l'ensemble du domaine d'étude.

### 5.3.2.3 Respect des normes à l'échelle de la journée pour les PM<sub>10</sub>

Pour les épisodes de courte durée en PM<sub>10</sub>, la valeur limite réglementaire est de 50 µg/m<sup>3</sup> en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 jours sur une année civile.

La Figure 8 illustre le nombre de jours de dépassement de cette valeur limite sur le domaine d'étude pour l'année 2013.

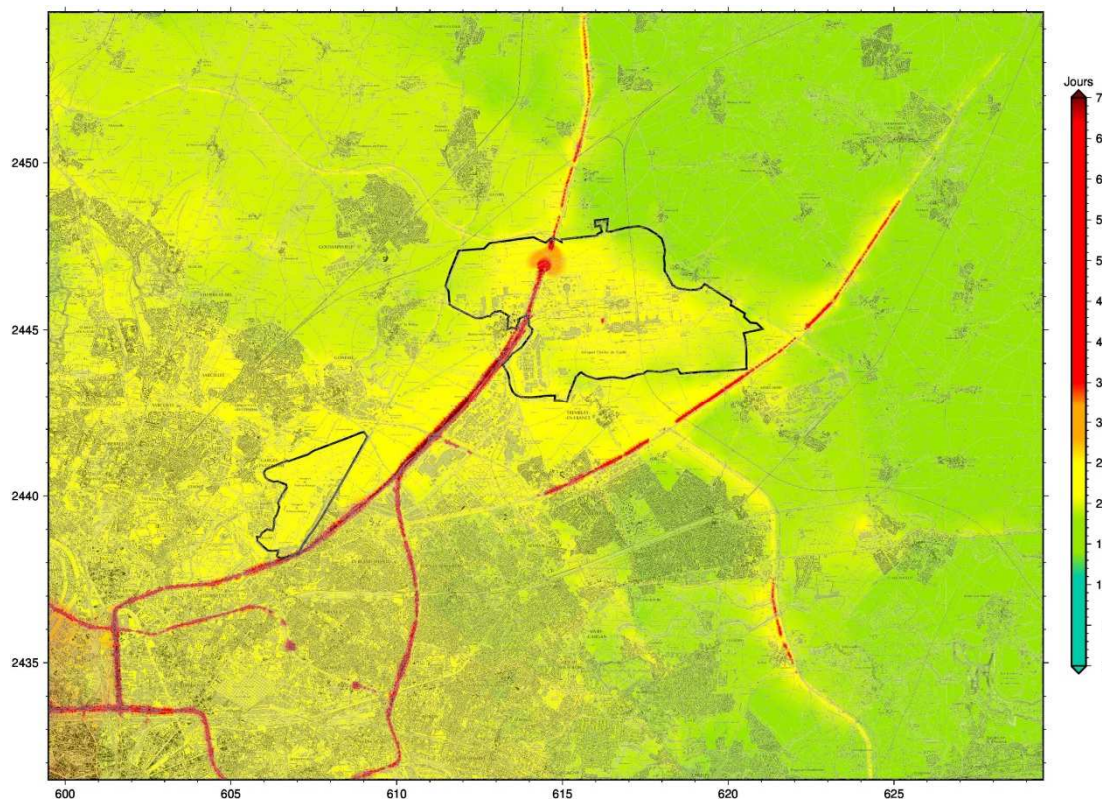


Figure 8 : Cartographie du nombre de jours de dépassement du seuil de 50 µg/m<sup>3</sup> en concentration de particules PM<sub>10</sub> évalué pour l'année 2013 autour des plateformes aéroportuaires de Paris-CDG et Paris-Le Bourget

De même que pour les moyennes annuelles en particules PM<sub>10</sub>, c'est sur les axes routiers que le nombre de jours de dépassement des 50 µg/m<sup>3</sup> est le plus important. En situation de fond, le centre de l'agglomération a dépassé 50 µg/m<sup>3</sup> en moyenne 25 jours durant l'année 2013. C'est un peu plus qu'en périphérie où ce seuil a été dépassé en moyenne 20 jours en petite couronne et 16 jours en grande couronne.

Les 35 jours de dépassement durant l'année 2013 ont été atteints au droit des axes routiers. Sur certains de ces axes, jusqu'à 130 jours de dépassement sont recensés. Les zones influencées par la pollution issue du trafic routier ont entre 25 et 30 jours de dépassement du seuil de 50 µg/m<sup>3</sup>.

### 5.3.3 Benzène

Les critères de qualité de l'air nationaux et européens concernant le benzène sont définis en termes de concentration moyenne annuelle, traduisant la pollution atmosphérique chronique. Au niveau national, l'objectif de qualité de l'air pour le benzène est fixé à 2 µg/m<sup>3</sup>. La valeur limite réglementaire de l'union européenne est de 5 µg/m<sup>3</sup> en 2013.

La Figure 9 illustre la cartographie des niveaux en benzène sur le domaine d'étude pour l'année 2013.

Les niveaux de fond sont homogènes sur l'ensemble du domaine d'étude, généralement inférieurs à 1 µg/m<sup>3</sup>. Contrairement aux autres polluants, les niveaux les plus importants ne sont pas forcément relevés sur les grandes voies de circulation telles que les autoroutes mais sur des axes

qui présentent des conditions de circulation généralement congestionnées, favorisant les émissions de benzène. Les teneurs y sont proches de  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . La différence avec le niveau de fond n'est pas aussi marquée que pour les autres polluants. Cette cartographie ne permet pas de représenter de manière fine les concentrations plus élevées qui peuvent être présentes à proximité de certaines sources ponctuelles, comme les stations-services. Cette homogénéité des teneurs sur l'ensemble du domaine d'étude se retrouve au voisinage des plateformes aéroportuaires.

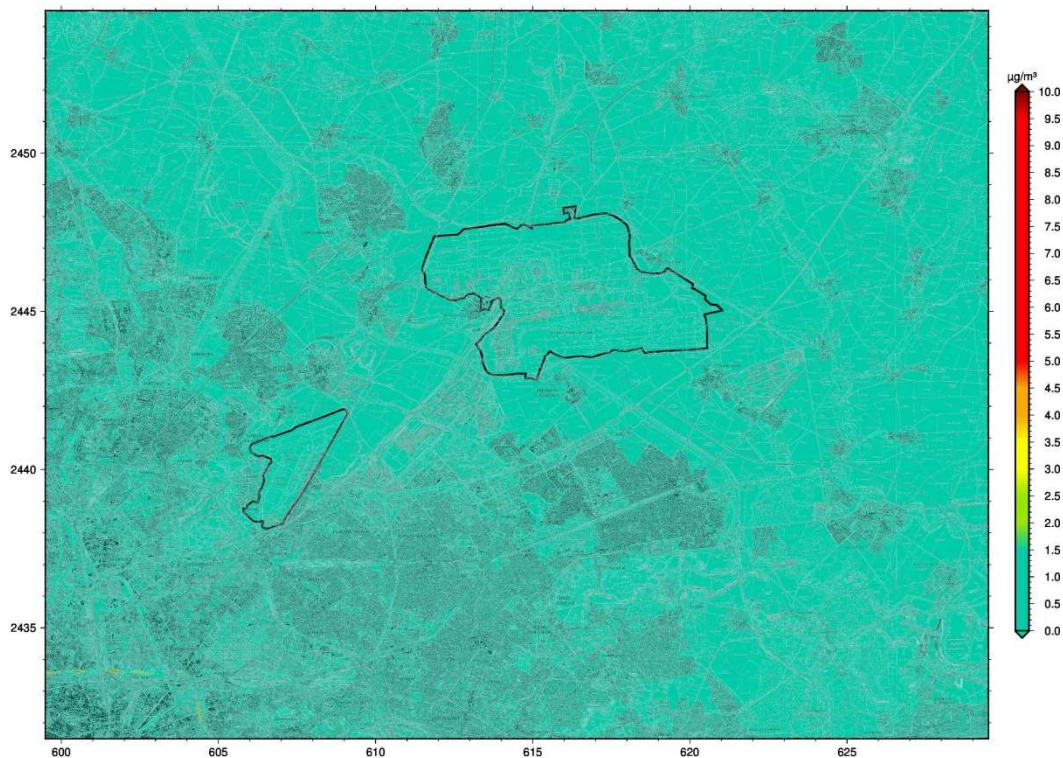


Figure 9 : Cartographie du niveau moyen (en  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) de benzène évalué pour l'année 2013 autour des plateformes aéroportuaires de Paris-CDG et Paris-Le Bourget

## 6. CONTRIBUTION DES SOURCES AUX NIVEAUX DE POLLUTION SUR LE SECTEUR D'ETUDE

Afin d'identifier les sources à l'origine des concentrations de polluants sur le domaine d'étude, une analyse des contributions a été réalisée. Pour ce faire des modélisations successives permettent d'évaluer la part attribuable aux activités aéroportuaires et celles liées au trafic routier dans la pollution de l'air respirée à proximité des plateformes aéroportuaires. La distance impactée par ces activités est également identifiée.

Les émissions prises en compte pour les activités aéroportuaires sont le trafic aérien et l'ensemble des activités au sol de la plateforme hors trafic routier en zone publique, intégré dans le trafic routier tout comme les axes de dessertes aux plateformes aéroportuaires.

### 6.1 OXYDES D'AZOTE

Compte tenu de la réactivité chimique du dioxyde d'azote, les contributions des différentes sources sont calculées pour les oxydes d'azote ( $\text{NO}_x$  soit  $\text{NO} + \text{NO}_2$ ) et non en dioxyde d'azote ( $\text{NO}_2$ ).

#### 6.1.1 Contribution des sources aéroportuaires

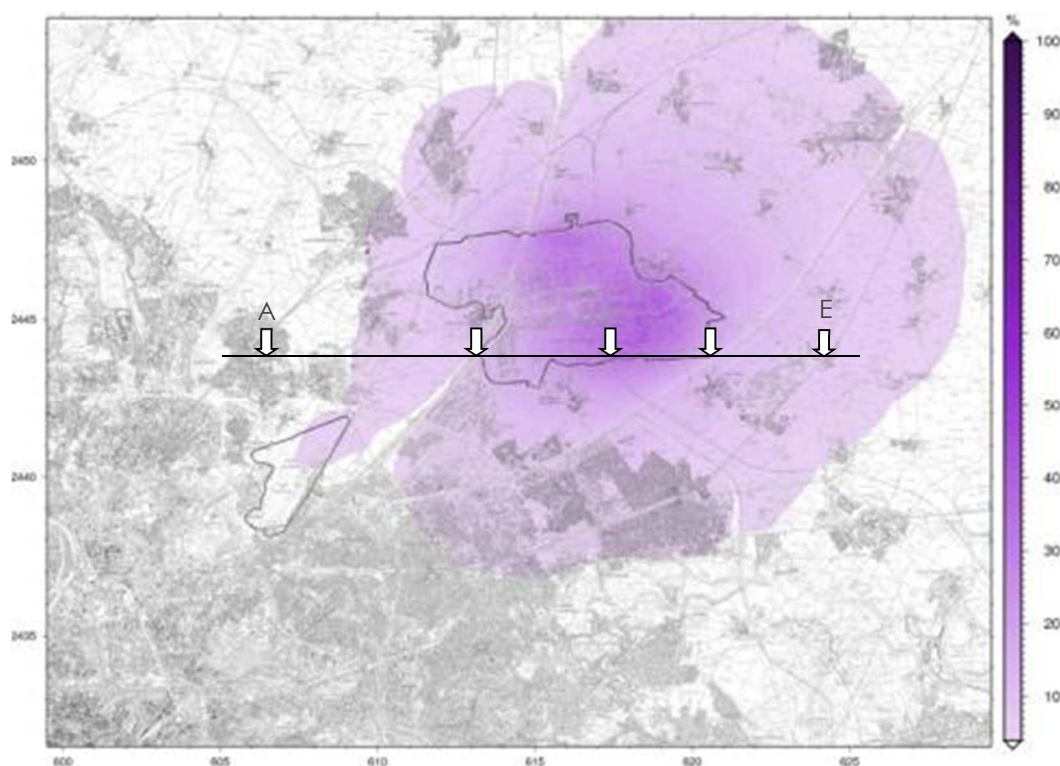


Figure 10 : Contribution annuelle des sources aéroportuaires en oxydes d'azote sur le domaine Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget (en pourcentage de contribution)

La distance d'impact autour de Paris-Charles de Gaulle est d'environ 5 km (6-7 km au nord-est de CDG). La contribution minimale visualisée sur la carte est de 4 %. Les contributions maximales d'oxydes d'azote sont de 30 % à une distance de moins d'1 km de la plateforme aéroportuaire,



cette contribution aéroportuaire diminue avec la distance jusqu'à atteindre les 4 % (contribution minimale cartographiée).

La contribution maximale en oxydes d'azote autour de la plateforme du Bourget est de 5 %. Ceci s'explique par une activité aéroportuaire moins importante qu'à Paris-Charles de Gaulle ainsi que par sa localisation plus intégrée dans l'agglomération et donc, une contribution relative plus importante des autres sources (trafic, résidentiel et tertiaire,...).

### 6.1.2 Contribution du trafic routier

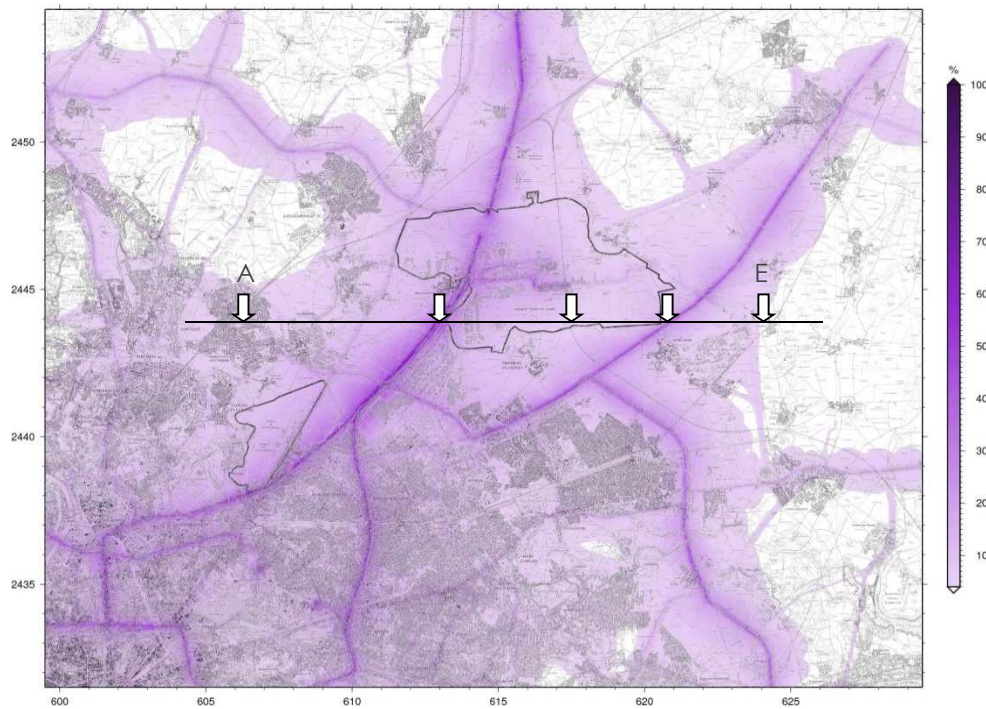


Figure 11 : Contribution annuelle du trafic routier en oxydes d'azote sur le domaine Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget (en pourcentage de contribution)

La carte de contribution du trafic routier montre que la distance d'influence des axes est importante. Une distance d'influence significative d'environ 200-300 m autour des axes est observée. La contribution maximale du trafic dans cette zone est de l'ordre de 30 %. Au-delà, la contribution du trafic diminue fortement et s'approche de 4 %, soit le minimum de contribution cartographié.

### 6.1.3 Contribution des sources : évolution en fonction de la localisation par rapport à l'aéroport

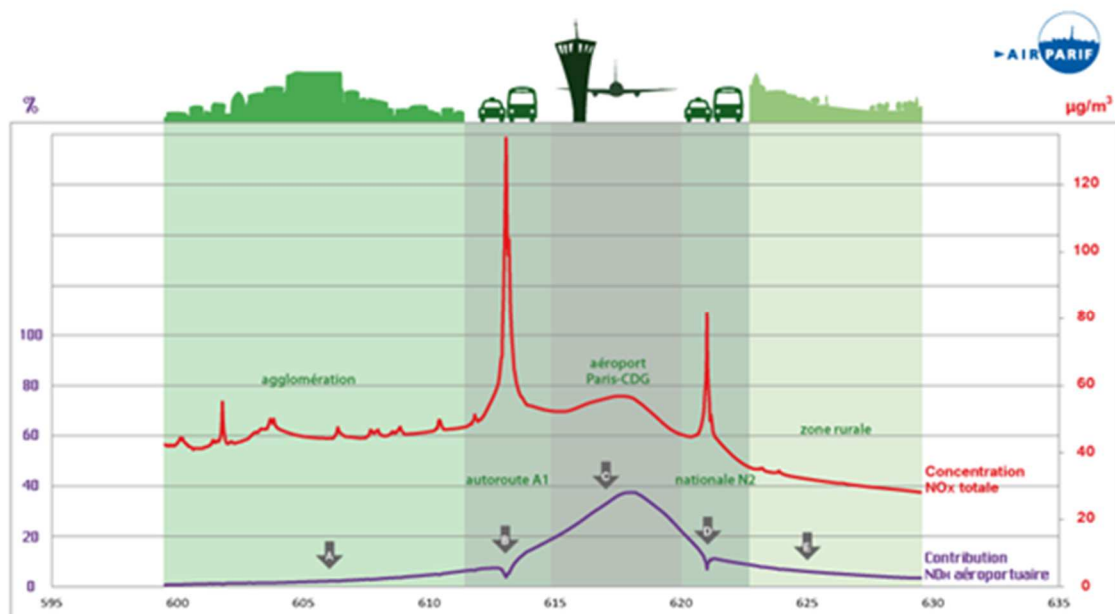


Figure 12 : Coupe des concentrations d'oxydes d'azote entre la ville de Sarcelles (point A) et la commune de Compans (point E), concentrations totales et contribution des activités aéroportuaires

La figure 12 représente une coupe effectuée entre la ville de Sarcelles (point A) et la commune de Compans (point E) (voir la coupe sur la carte de contribution de la zone Paris-Charles de Gaulle figure 10). Les courbes représentent la concentration totale d'oxydes d'azote (NOx), ainsi que la contribution des activités aéroportuaires.

Ce graphique montre que la concentration générale d'oxyde d'azote de l'agglomération est plus élevée que celle de la zone rurale (courbe rouge). Ceci s'explique par des sources de pollution (trafic routier et chauffage) moins importantes hors agglomération. De ce fait, la contribution aéroportuaire apparaît légèrement plus importante en zone rurale (courbe violette).

Au niveau des axes routiers, la contribution aéroportuaire est la plus faible malgré une concentration élevée puisqu'attribuable aux axes routiers eux-mêmes.

Aux abords de la plateforme, la contribution relative maximum des activités aéroportuaires est de 30 à 35 %.

## 6.2 PARTICULES PM<sub>10</sub>

### 6.2.1 Contribution des sources aéroportuaires

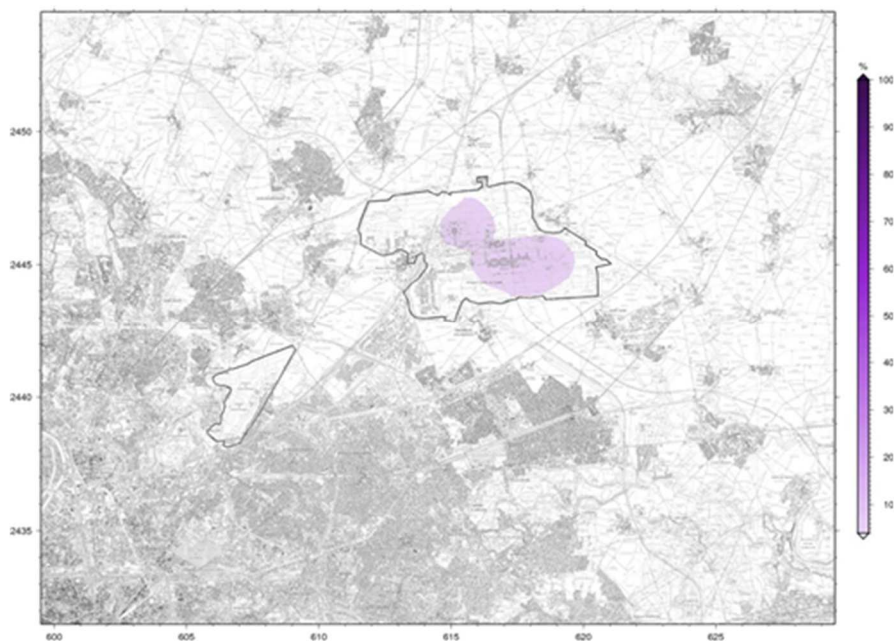


Figure 13 : Contribution annuelle des activités aéroportuaires aux niveaux de particules  $PM_{10}$  sur le domaine Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget (en pourcentage de contribution)

Concernant les particules  $PM_{10}$ , les sources polluantes sont plus diffuses (trafic, chauffage, industrie, agriculture). De ce fait, les concentrations de fond sont plus homogènes et les cartes de contributions sont donc également plus diffuses, l'impact minimum visualisé est de 4 %. L'impact des émissions primaires de particules des activités aéroportuaires est plus limité que pour les oxydes d'azote et n'est pas perceptible en dehors de l'emprise de la plateforme Paris-Charles de Gaulle.

Les particules proviennent également de transformations chimiques (particules secondaires), notamment le dioxyde d'azote et les composés organiques volatils. Les outils actuels ne permettent pas d'évaluer la contribution des activités aéroportuaires à ces particules secondaires.

## 6.2.2 Contribution du trafic routier

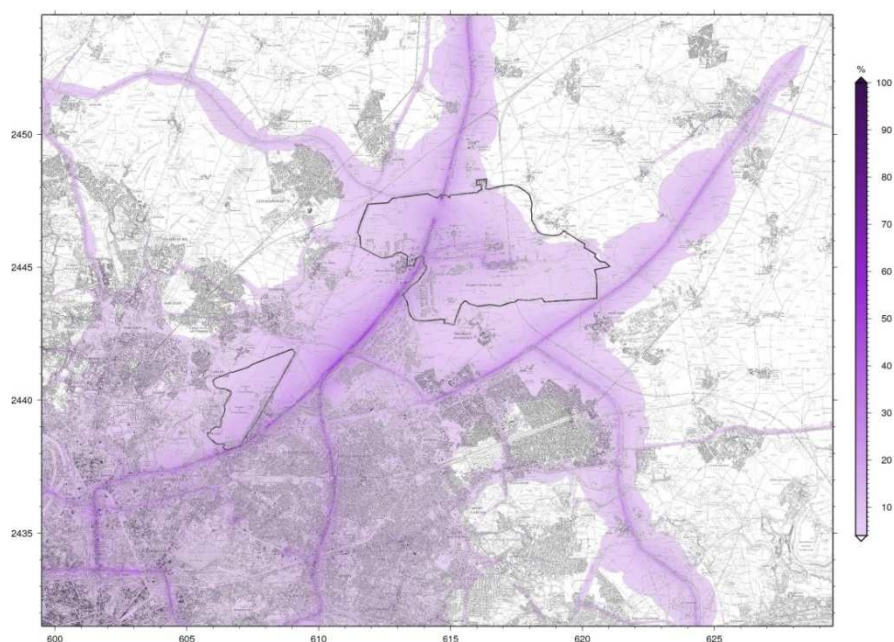


Figure 14 : Contribution annuelle du trafic routier aux niveaux de particules  $PM_{10}$  sur le domaine Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget (en pourcentage de contribution)

De même, la distance d'influence du trafic routier est plus faible pour les particules  $PM_{10}$  que pour les oxydes d'azote. La distance d'influence significative pour les particules  $PM_{10}$  va jusqu'à 200 m pour les axes les plus importants comme les autoroutes et 100 m sur les axes secondaires. Au niveau des axes routiers, la contribution des émissions primaires de particules du trafic routier aux concentrations totales est de 55 % et d'environ 25 % dans la zone d'influence.

Comme pour les activités aéroportuaires, la contribution du trafic routier aux émissions secondaires n'est pas prise en compte.

## 6.3 PARTICULES $PM_{2.5}$

### 6.3.1 Contribution des sources aéroportuaires

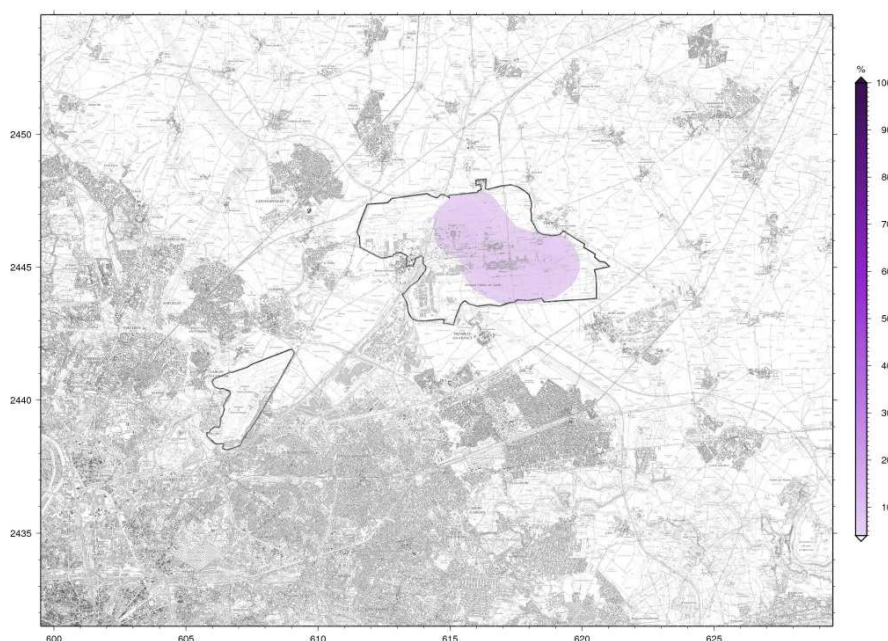


Figure 15 : Contribution annuelle des activités aéroportuaires aux niveaux de particules  $PM_{2.5}$  sur le domaine Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget (en pourcentage de contribution)

Pour les particules  $PM_{2.5}$ , les observations sont les mêmes que pour les particules  $PM_{10}$  avec toujours un impact minimum visualisé de 4 %.

L'impact des émissions primaires de  $PM_{2.5}$  des activités aéroportuaires n'est pas visible en dehors de l'emprise de la plateforme de Paris-Charles de Gaulle.

### 6.3.2 Contribution du trafic routier

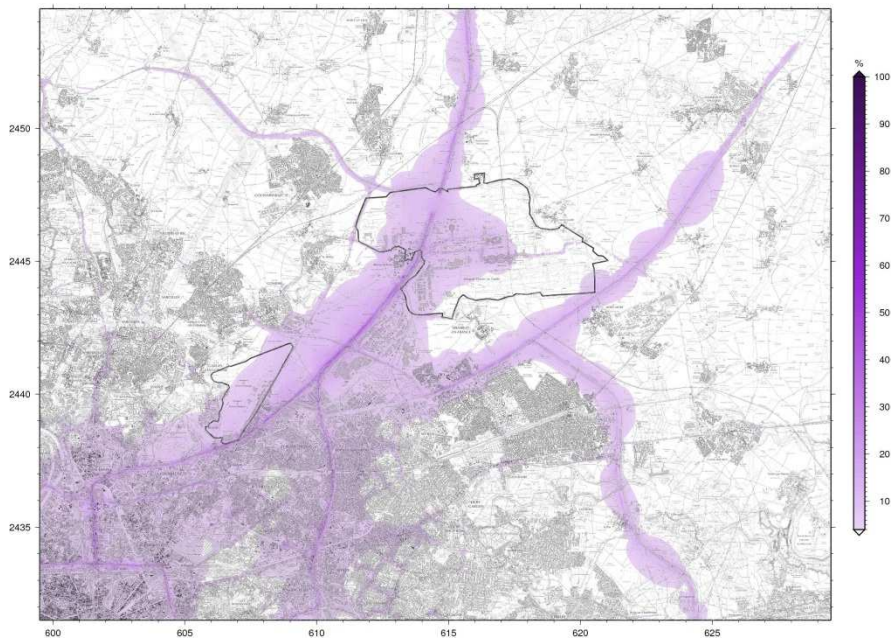


Figure 16 : Contribution annuelle du trafic routier aux niveaux de particules  $PM_{2.5}$  sur le domaine Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget (en pourcentage de contribution)

La contribution du trafic en particules  $PM_{2.5}$  est moins importante que pour les particules  $PM_{10}$ . Les contributions des émissions primaires de particules du trafic routier sont de l'ordre de 30 % au niveau des axes routiers et de 15 % dans les 100 premiers mètres autour de ces axes. Comme pour les  $PM_{10}$ , seule la contribution des émissions primaires de  $PM_{2.5}$  est prise en compte.

# ANNEXES



## ANNEXE 1

### Système de modélisation et cartographie mis en place

Dans le cadre de l'étude Survol, deux systèmes de cartographie de la qualité de l'air ont été mis en place : le premier est centré sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Le Bourget, le deuxième est centré sur l'aéroport de Paris-Orly.

Le système est basé sur l'exploitation conjointe d'une chaîne de modélisation de la qualité de l'air et de mesures temps-réel. Le modèle utilisé a été sélectionné en fonction des caractéristiques de la zone d'étude et des contraintes de diffusion de l'information jour par jour.

Les principales caractéristiques du système mis en place sont rappelées ci-dessous. Pour plus d'informations, le lecteur est invité à consulter le rapport « Mise en œuvre d'un observatoire de la qualité de l'air autour des aéroports franciliens dans le cadre du projet SURVOL – Système de cartographie de la qualité de l'air - Mai 2013 » en ligne sur le site SURVOL [http://www.airparif.asso.fr/pdf/publications/rapport\\_modelisation\\_survol\\_130604.pdf](http://www.airparif.asso.fr/pdf/publications/rapport_modelisation_survol_130604.pdf)

#### 1 - LES POLLUANTS SUIVIS

Cinq polluants atmosphériques sont pris en compte : le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), les particules (PM<sub>2.5</sub> et PM<sub>10</sub>)<sup>3</sup>, l'ozone (O<sub>3</sub>) et le benzène (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>). Ils ont été choisis compte tenu de leurs niveaux problématiques en Île-de-France et de leur impact sur la santé ainsi que de leurs liens avec les émissions des activités aéroportuaires et du trafic routier.

Les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) regroupent deux espèces chimiques, à savoir le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>). Le monoxyde d'azote est dit « primaire » car il est émis directement par les différentes sources d'émissions de NO<sub>x</sub>. Le NO<sub>2</sub> est un composé majoritairement formé par l'oxydation du monoxyde d'azote par d'autres oxydants de l'air. C'est pourquoi il s'agit d'un polluant majoritairement « secondaire ». Le dioxyde d'azote est réglementé aux niveaux national et européen pour ses effets sur la santé humaine. Il présente enfin des niveaux préoccupants en Ile-de-France notamment dans l'agglomération parisienne où les valeurs limites sont dépassées en situation de fond et en situation de proximité au trafic. Un impact des plateformes aéroportuaires en dioxyde d'azote a été mis en évidence lors des précédentes études aéroportuaires réalisées par Airparif et notamment les mesures de 2007-2008 réalisées autour de l'aéroport Paris Charles de Gaulle<sup>4</sup>.

Les sources de particules primaires ne sont pas principalement associées aux activités aéroportuaires. Ces dernières sont diverses : les particules sont émises localement par le secteur de transport, les combustions industrielles ainsi que les sources naturelles. Cependant, leur suivi dans le cadre d'une telle étude permet, le cas échéant, une meilleure interprétation et description des phénomènes de pollution atmosphérique observés à l'échelle du périmètre d'étude. Au-delà des sources primaires locales, les niveaux de particules observés en Ile-de-France sont également liés à d'autres phénomènes transformations chimiques des polluants gazeux (aérosols secondaires), transport longue distance et remise en suspension. Les particules PM<sub>10</sub>, dont le diamètre est inférieur à 10 µm, et les particules fines PM<sub>2.5</sub>, dont le diamètre est inférieur à 2.5 µm, présentent des niveaux préoccupants en Ile-de-France, notamment dans l'agglomération parisienne. Des dépassements de valeurs limites sont constatés pour ces deux polluants à proximité du trafic routier.

---

<sup>3</sup> Les particules de diamètre inférieur à 2,5 µm et 10 µm.

<sup>4</sup> « Campagne de mesure autour de l'aéroport Charles de Gaulle – campagne 2007/2008 » - Airparif – mars 2009



La famille désignée « composés organiques volatils » (COV) représente des milliers de composés individuels, appelés aussi « hydrocarbures ». Les sources d'émissions anthropiques de COV peuvent être associées aux différentes coupes pétrolières (l'essence, le gazole, le kérosène, le carburéacteur...) ainsi qu'aux solvants industriels (peinture, imprimerie, dégraissage des métaux...) et domestiques. Chacun de ces produits est formé d'un mélange de COV en fonction des propriétés recherchées. Dans certains cas, il est possible d'identifier un composé particulier comme traceur spécifique associé à un produit ou un secteur d'activité. Le benzène, par exemple, est l'un des traceurs reconnus de la pollution atmosphérique liée au trafic routier. De par ses effets sur la santé (il s'agit d'un composé cancérigène), ce polluant est réglementé au niveau européen et national. C'est pour ces raisons que le benzène est suivi dans cette étude.

L'ozone n'est pas spécifiquement suivi, compte-tenu de son caractère régional et interrégional : en effet, ce polluant n'est pas émis directement dans l'atmosphère et est issu de transformations chimiques entre les oxydes d'azote et les composés organiques volatils, émis par l'ensemble des activités y compris aéroportuaires, favorisées par le rayonnement solaire et la température. A proximité du trafic routier, ses niveaux sont très faibles en raison de réactions chimiques, en particulier avec le monoxyde d'azote. Ses niveaux sont généralement plus élevés en zone rurale. En conséquence, au sein de l'observatoire, les informations sur ce polluant proviennent de la plateforme interrégionale de modélisation ESMERALDA5, exploitée par AIRPARIF. Les résultats pour ce polluant ne sont pas présentés dans le bilan. Le lecteur est invité à consulter le bilan annuel régional (La qualité de l'air en Ile-de-France en 2013 - Mai 2014 <http://www.airparif.asso.fr/pdf/publications/bilan-2013.pdf>).

## 2 - DEFINITION DU DOMAINE D'ETUDE

La zone d'étude correspond au domaine sur lequel les activités aéroportuaires sont susceptibles d'apporter des modifications concernant la qualité de l'air. Elle s'étend sur 744 km<sup>2</sup> au nord-est de l'agglomération parisienne (voir Figure 1).

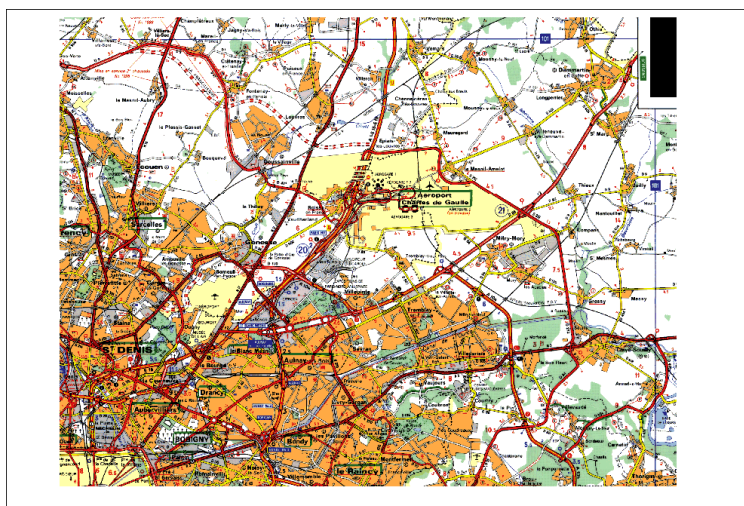


Figure 17 : Zone PCDG – carte IGN

Le domaine d'étude s'étend entre les communes de Paris au sud-ouest, Rouvres au nord-est, Vilaines-sous-bois au nord-ouest et Thorigny-sur-Marne au sud-est. Il est réparti sur les départements de Paris, Seine Saint-Denis, Val d'Oise et Seine et Marne.

<sup>5</sup> <http://www.esmeralda-web.fr>

L'occupation des sols y est très hétérogène. De l'Ouest au Sud du domaine, le tissu urbain est dense. L'aéroport de Paris-Le Bourget est ainsi imbriqué dans ce tissu urbain. L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, situé au centre du domaine, est intégré dans un tissu urbain moins dense que le sud-ouest de la zone d'étude. Entre le nord-ouest et le sud-est de la zone d'étude, l'occupation des sols y est plus variée. Des zones urbanisées comme les communes de Goussainville, Louvres et Gonesse sont localisées à l'ouest de l'aéroport Paris – Charles de Gaulle. Des zones urbaines sont également présentes sur les communes de Mitry-Mory et Dammarville-en-Goële situées respectivement au sud-est et au nord-est de l'aéroport. Le sud-est du domaine se distingue avec des zones boisées. Entre le nord-ouest et sud-est du domaine, l'occupation des sols est largement dominée par la présence de zones agricoles.

La zone d'étude est également caractérisée par une forte densité d'infrastructures routières qui diminue au fur et à mesure que l'éloignement du centre de Paris. A l'extrémité sud-ouest du domaine, de grands axes routiers sont implantés : le Boulevard Périphérique les autoroutes A1 et A3, et les routes nationales N301, N2 et N3. L'aéroport du Bourget est entouré par les routes départementales D125, D84, l'ex-route nationale N17 et l'autoroute A1. L'aéroport Paris – Charles de Gaulle est traversé par l'autoroute A1 et entouré par l'ex-route nationale N17, la route nationale N2, l'autoroute A104 et la route départementale D212.

L'occupation des sols hétérogène a une influence sur la dispersion des polluants dans l'air (par exemple par l'intermédiaire de la rugosité des sols) mais également sur leur dépôt.

La topographie du domaine est également hétérogène. La moitié sud du domaine est caractérisée par des altitudes inférieures à 60 m, mis à part quelques secteurs où l'altitude peut atteindre 120 m. La moitié nord de ce domaine se distingue avec des altitudes supérieures à 90 m. Dans cette partie du domaine, l'altitude la plus élevée est supérieure à 160 m.

L'hétérogénéité de la topographie a une influence sur la dynamique des écoulements de l'air et donc sur la dispersion des polluants. La présence de l'agglomération parisienne modifie sensiblement les conditions de dispersion des polluants en raison du phénomène d'îlot de chaleur urbain. La présence des plateformes aéroportuaires influence également la dispersion des polluants. La rugosité particulière des pistes contraste avec la rugosité des sols urbains, des zones forestières et des zones agricoles. Ces singularités topographiques sont prises en compte dans le système de modélisation.

### **3 - CHAÎNE DE MODELISATION**

Comme tout système de modélisation, la chaîne de calcul mise en place s'appuie sur des modèles numériques permettant de caractériser la météorologie du domaine d'étude, les émissions, le transport et les transformations chimiques des polluants dans l'air.

Le principe général de la chaîne de modélisation développée dans le cadre de l'observatoire est exposé en figure 4. Les différents modèles intervenant dans la chaîne ont été choisis pour la météorologie, les émissions et la dispersion des polluants en fonction des caractéristiques de la zone d'étude, en termes de situation géographique (topographie, occupation des sols, démographie, position par rapport aux métropoles...) et des sources de pollution. Les champs météorologiques et les émissions sur le domaine d'étude alimentent le modèle de dispersion des polluants pour obtenir les concentrations liées aux sources locales. Les champs de concentrations finaux sont obtenus en ajoutant les concentrations issues du calcul aux concentrations de fond en provenance de l'extérieur du domaine.

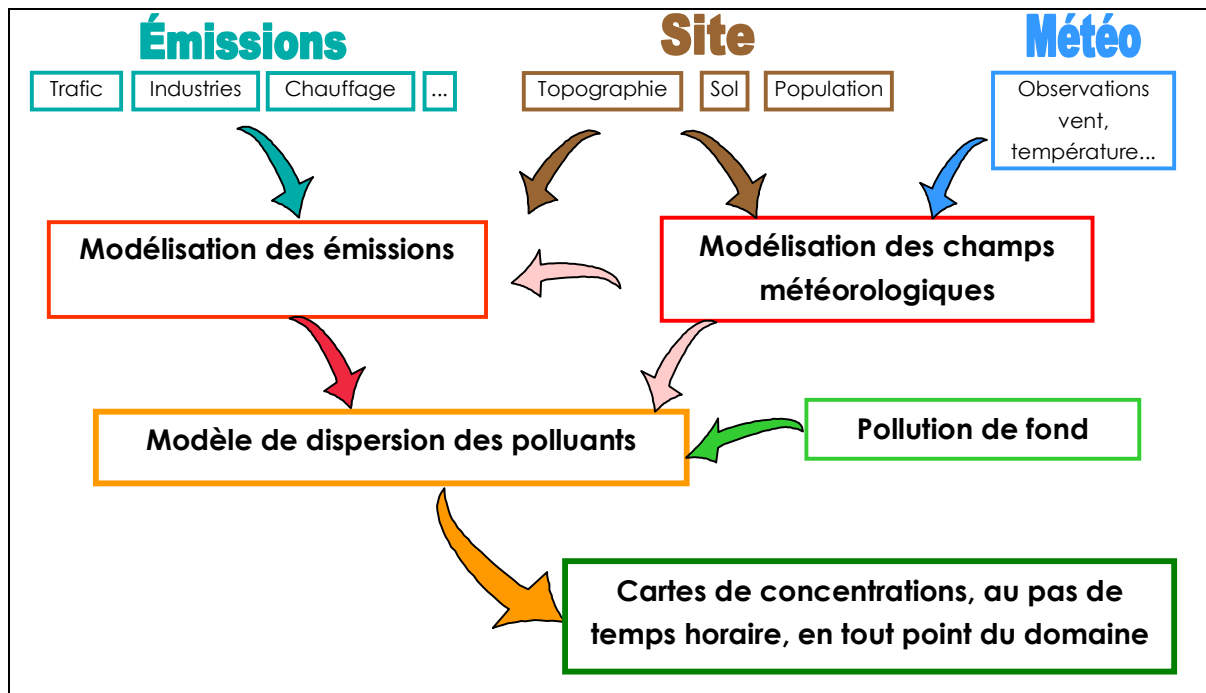


Figure 18 : Principe général de la chaîne de modélisation

Les principales caractéristiques des modèles retenus sont précisées ci-après. Pour plus de détails, se reporter au rapport « Mise en œuvre d'un observatoire de la qualité de l'air autour des aéroports franciliens dans le cadre du projet SURVOL – Système de cartographie de la qualité de l'air - Mai 2013 ».

## Météorologie de la zone d'étude

En ce qui concerne la météorologie de la zone d'étude, AIRPARIF a choisi de mettre en œuvre les logiciels MM5 développé par le NCAR (National Center for Atmospheric Research) et CALMET développé par le groupe d'études atmosphériques (Atmospheric Studies Group) de TRC companies, Inc.

MM5 permet de prendre en compte pour les deux domaines la topographie, l'occupation des sols hétérogène et surtout l'influence de l'agglomération parisienne qui modifie sensiblement les conditions de dispersion des polluants en raison du phénomène d'îlot de chaleur urbain.

Le modèle MM5 est un modèle dit « pronostic » dans le sens où il permet de modéliser explicitement les écoulements par résolution des équations physiques des phénomènes.

A l'opposé, CALMET est un modèle diagnostique, c'est-à-dire qu'il permet de reconstruire un champ météorologique 3D à partir de quelques points (correspondant dans le système aux sorties du modèle MM5 et des valeurs de mesures) par interpolation. Ainsi, le modèle CALMET est mis en œuvre afin d'interpoler les champs météorologiques sur le domaine de calcul de la dispersion des émissions locales.

## Emissions sur le domaine d'étude

Afin d'avoir la description la plus fine possible de la qualité de l'air sur le domaine d'étude, l'ensemble des sources du domaine est modélisé au sein du système de cartographie. Trois types d'émissions sont ainsi considérés et traités selon des chaînes de calcul distinctes :

- Les émissions liées au trafic routier estimées à partir des sorties du système HEAVEN, développé dans le cadre d'un projet européen HEAVEN (for a Healthier Environment through the Abatement of Vehicle Emissions and Noise<sup>6</sup>) puis régulièrement mis à jour. Cette chaîne complète de calcul permet d'estimer en temps quasi-réel (avec un délai de l'ordre de 2 heures) la situation du trafic sur l'ensemble de la région Ile-de-France et d'en déduire les émissions associées.
- Les émissions liées aux avions estimées sur la plateforme aéroportuaire Paris-Charles de Gaulle à partir du descriptif des différents mouvements d'avions fourni par la DGAC. Airparif prend en compte les émissions des aéronefs qui participent à la qualité de l'air locale, c'est-à-dire celles comprises au sein de la couche limite effective. Cette hauteur de couche limite varie très fortement au cours de la journée et d'un jour à l'autre (de quelques centaines de mètres en période hivernale jusque plusieurs milliers de mètres en période estivale). En moyenne annuelle, cette hauteur est proche de 900 m.
- Les autres émissions anthropiques et d'origine naturelle (sources d'origine biotique) construites sur la base du cadastre annuel des émissions de la région Ile-de-France. Le cadastre des émissions francilien, la version spatialisée et temporalisée de l'inventaire des émissions, permet la prise en compte des sources canalisées considérées comme ponctuelles et les sources surfaciques ou volumiques correspondant aux émissions de type diffus (par exemple le chauffage résidentiel ou les sources biotiques). Une extraction du cadastre sur le domaine de calcul à 500 mètres de résolution a été réalisée.

## Modélisation des émissions liées au trafic routier

Le calcul des émissions est réalisé en croisant les sorties du modèle de trafic, les facteurs d'émissions issus de la base de données européennes COPERT4. Ces facteurs d'émissions dépendent du parc roulant (les grandes catégories de véhicule : véhicules particuliers, véhicules utilitaires légers, poids lourds, bus et cars et deux-roues) et technologique (au sein de chacune des grandes catégories de véhicules, sur les normes technologiques, normes EURO), de la vitesse des véhicules, de la part des véhicules circulant avec un moteur froid (c'est à dire venant de démarrer) et de la température ambiante.

La Figure 19 illustre le schéma d'évaluation des émissions routières.

---

<sup>6</sup> Vers un environnement plus sain grâce à la réduction du bruit et des émissions des véhicules.

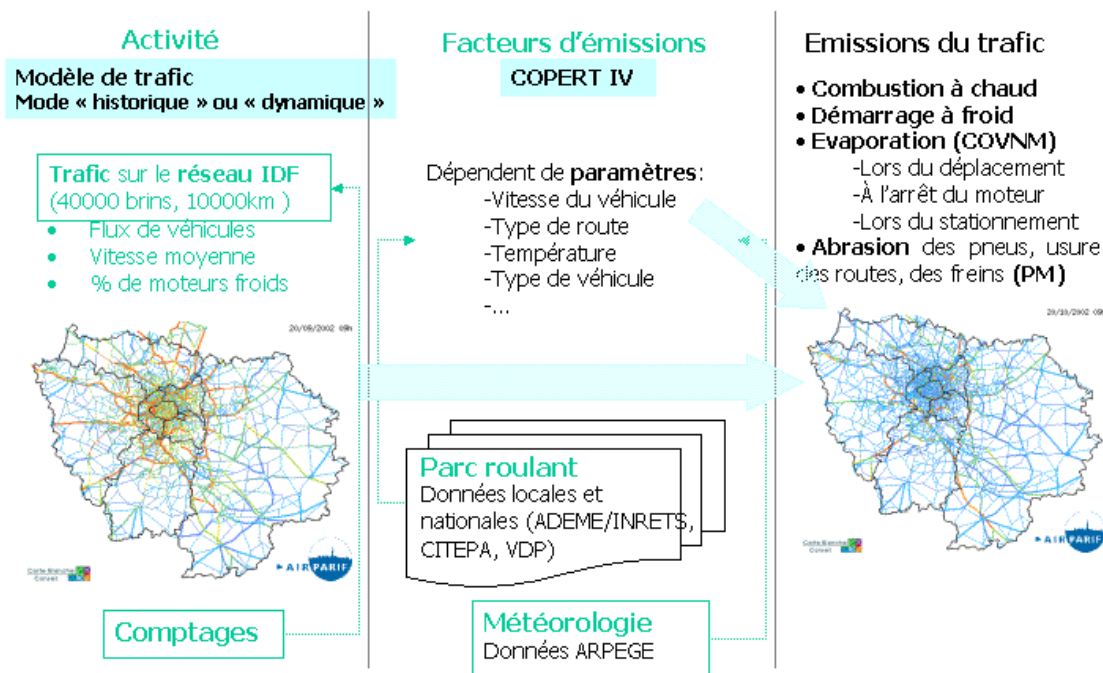


Figure 19 : Schéma de fonctionnement de la chaîne de calcul émissions

En sortie du module de calcul des émissions, les émissions sont évaluées sur l'ensemble du réseau routier francilien et en particulier sur les brins correspondant au domaine d'étude.

Les éléments de trafic sont issus d'un modèle de trafic. Ce modèle de trafic estime, sur la base de matrices origine-destination en Ile-de-France (issues de l'Enquête Globale des Transports) et d'un certain nombre de postes de comptages, les conditions de trafic sur un réseau comprenant environ 40 000 brins et environ 10 000 km d'axes routiers.

Pour les besoins du système de modélisation SURVOL, plusieurs évolutions ont été apportées. Notamment le réseau a été mis à jour de manière à intégrer plus finement le réseau routier au voisinage des aéroports franciliens et des données de comptage du réseau public sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et fournies par ADP ont été intégrées.

## Modélisation des émissions liées aux avions

Dans le cadre du projet Survol, une chaîne de calcul spécifique destinée à l'évaluation des émissions du trafic aérien a été développée. Les émissions liées au trafic des avions sont estimées suivant le cycle LTO (Landing Take Off) défini par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Ce cycle se décompose en quatre phases (décollage, montée, approche et roulage).

Le calcul des émissions liées aux avions dépend de la phase dans laquelle les avions se trouvent mais également de leur motorisation. Les mouvements d'avions de la veille sont fournis tous les jours par la DGAC.

## Modélisation de la dispersion sur le domaine d'étude

Le calcul de dispersion des émissions est opéré sur la base des résultats des chaînes de calcul météorologique et de traitement des émissions présentées dans les paragraphes précédents. Pour

la mise en place de l'observatoire, il a été décidé de mettre en œuvre le modèle lagrangien CALPUFF, développé par l'Atmospheric Study Group du TRC companies<sup>7</sup>.

Le modèle CALPUFF est instationnaire, c'est-à-dire qu'il permet de modéliser des phénomènes variant dans le temps et l'espace, comme les effets d'accumulation par vents faibles ou des effets liés à la présence de singularités topographiques. Il permet de prendre en compte l'ensemble des sources présentes dans le domaine d'étude à savoir les sources ponctuelles (ex : cheminées industrielles), diffuses (ex : émissions résidentielles) et surfaciques (ex : trafic routier).

## **Evaluation de la pollution de fond sur le domaine d'étude**

Compte-tenu de la position géographique du domaine d'étude en périphérie de l'agglomération parisienne, il est potentiellement soumis à une pollution importante en provenance du cœur dense de celle-ci. Une attention particulière a été portée afin d'évaluer de la manière la plus précise possible la pollution de fond en provenance d'émissions extérieures au domaine d'étude susceptible de stagner ou de pénétrer au sein du domaine d'étude.

---

<sup>7</sup> [www.src.com](http://www.src.com)

## ANNEXE 2

### Bilan des conditions météorologiques de l'année 2013

Le bilan météorologique ci-après a été entièrement réalisé à partir des données fournies par le centre régional de Météo France et des données disponibles sur le site internet [www.meteofrance.com](http://www.meteofrance.com). Pour des informations plus précises, il est possible de se référer aux bilans climatologiques mensuels disponibles sur le site de Météo France (rubrique "Climat en France"), qui retracent les événements marquants de chaque mois.

La météorologie est par nature changeante et contrastée. Une année « dans la moyenne » peut en effet avoir ponctuellement connu des phénomènes sortant de l'ordinaire.

Sur l'ensemble de l'année, 2013 est globalement peu ensoleillée, à l'exception d'un bel été, contrairement à 2012. Les mois de juillet et août enregistrent une durée d'insolation 30 % supérieure à la normale. Sur l'ensemble de l'année, la température moyenne et la quantité de précipitations sont proches de la normale.

L'année 2013 débute avec des températures très froides en janvier et février, accompagnées de chutes de neige assez fréquentes. Hormis quelques courtes périodes plus douces, ce froid se prolonge jusqu'au début du mois d'avril. Sur ce même mois, on enregistre des températures de - 5 °C en début de mois, puis des températures très estivales atteignant 28 °C du 14 au 25 avril. Hormis ces dix jours, le printemps est frais et peu ensoleillé, avec des records de fraîcheur en mai. En revanche, un été chaud et ensoleillé s'installe de juillet à début septembre, sans pour autant atteindre des températures caniculaires comme en 2012.

La fin de l'année est globalement douce, hormis une période de froid fin novembre. Le mois de décembre est sec et très ensoleillé durant la première quinzaine, puis perturbé et pluvieux.

La Figure 20 donne une synthèse mensuelle des principaux paramètres météorologiques pouvant influencer les niveaux de pollution, en Ile-de-France en 2013.

	Précipitations	Température	Insolation	Secteur de vent
janvier 2013	-	--/++	--	Ouest à Sud-Ouest dominant
février 2013	-	--	-	Nord à Nord-Est dominant
mars 2013	-	++	-	Nord-Est dominant
avril 2013	--	--/++	=	Vent soutenu, Sud-Ouest puis Nord-Est dominant
mai 2013	++	--	--	Globalement peu venteux
juin 2013	++	=	=	Nord-Est à Nord-Ouest puis Sud-Ouest
juillet 2013	-	+	++	Nord-Nord-Est dominant
août 2013	--	=	+	Globalement peu venteux
septembre 2013	=	+	=	Sud-Ouest à Ouest dominant
octobre 2013	--	+	-	Sud-Ouest dominant
novembre 2013	++	=	--	Sud-Ouest puis Nord dominant
décembre 2013	-	=	++	Sud-Ouest dominant
Année	=	=	=	

Symbole	par rapport à la normale
++	très excédentaire (> +25 %)
+	légèrement excédentaire (entre + 11 et + 25 %)
=	proche de la normale (entre - 10 et + 10 %)
-	légèrement déficitaire (entre - 11 et - 25 %)
--	très déficitaire (< - 25 %)

Figure 20 : Synthèse mensuelle des principaux paramètres météorologiques à Paris en 2013, d'après bilans mensuels Ile-de-France disponibles sur [www.meteofrance.com](http://www.meteofrance.com)

## Journées de fortes températures

L'année 2013 compte 18 jours de forte chaleur (température maximale supérieure à 30 °C), ce qui est sensiblement supérieur à la normale (Figure 21 et Figure 22). L'été a été chaud et très ensoleillé de juillet à début septembre, sans pour atteindre des conditions caniculaires comme en 2012. La plus forte température de l'été relevée à Paris Montsouris est de 35,5 °C.

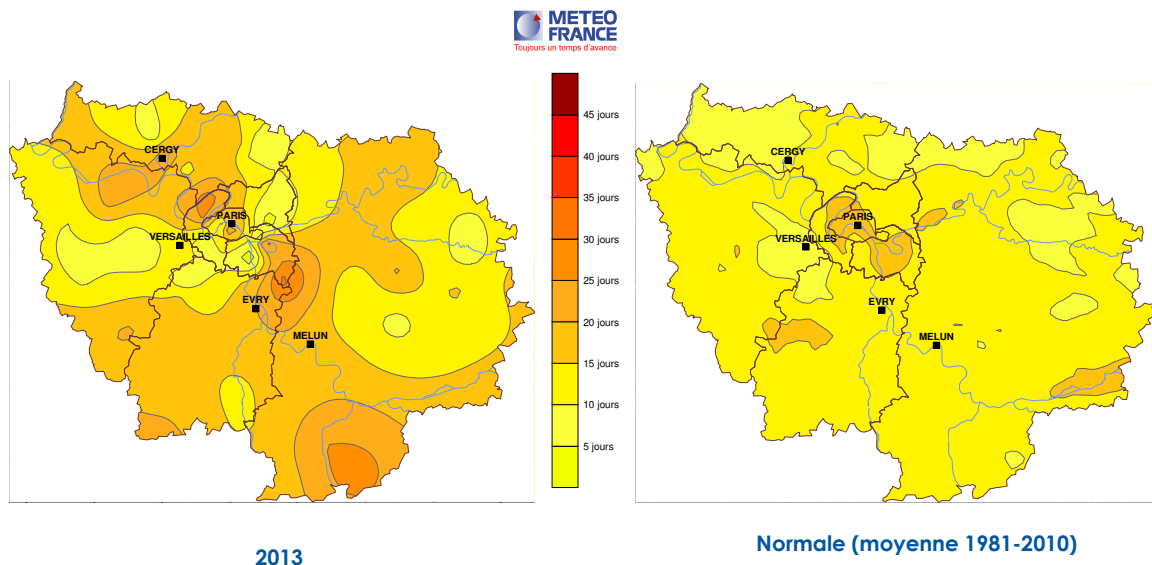


Figure 21 : Nombre de jours où la température a atteint ou dépassé 30°C en Ile-de-France (source Météo France - DIRIC)

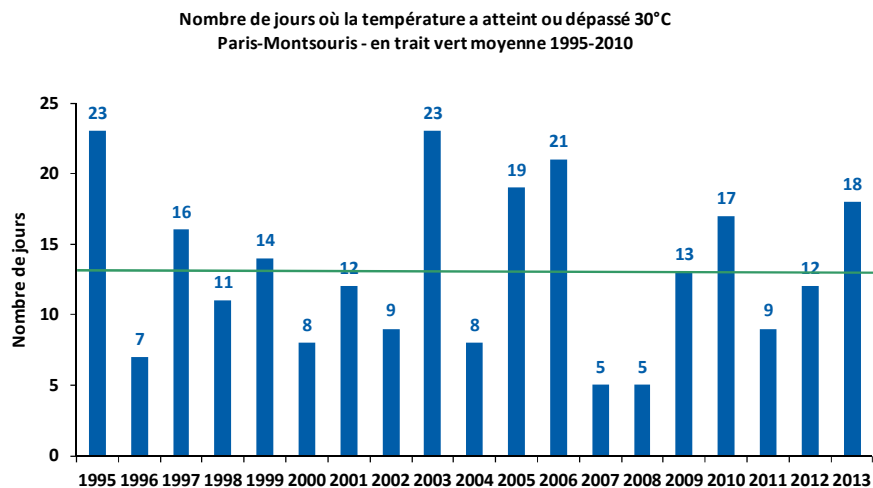


Figure 22 : Nombre de jours où la température a atteint ou dépassé 30°C à Paris Montsouris - trait vert = normale (d'après données Météo France DIRIC)



## Durée d'insolation

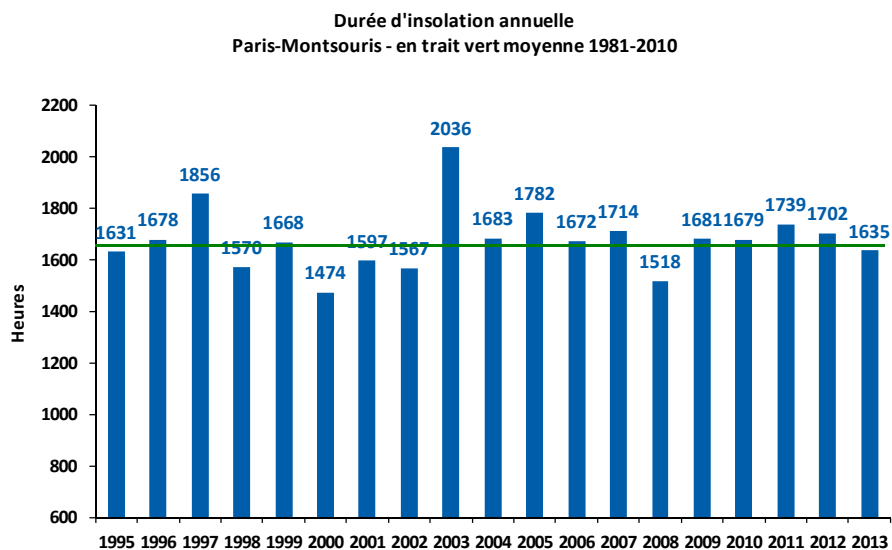


Figure 23 : Durée annuelle d'insolation de 1995 à 2013 à Paris Montsouris - trait vert = moyenne 1981-2010 - (d'après données Météo France DIRIC)

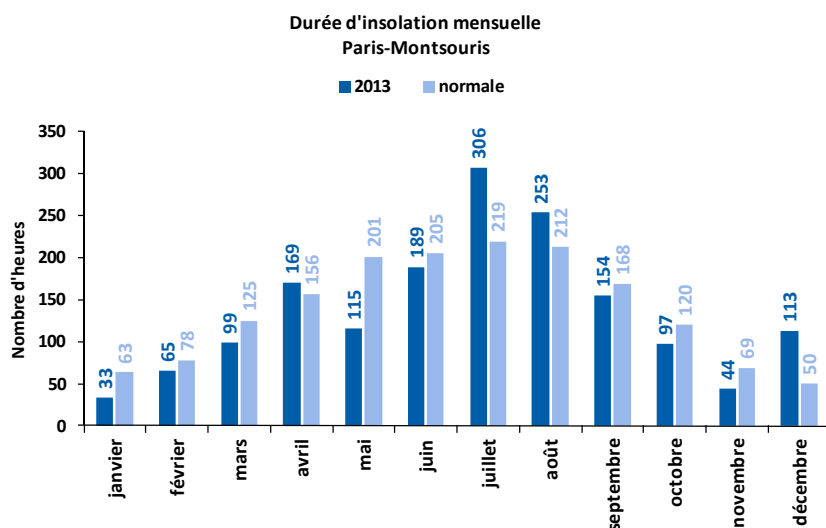


Figure 24 : Durée mensuelle d'insolation à Paris Montsouris en 2013 (d'après données Météo France DIRIC)

L'Ile-de-France a connu en 2013 une durée d'insolation légèrement inférieure à la normale sur la plupart des postes de mesure de Météo France (Figure 23).

A Paris Montsouris, la plupart des mois présentent un déficit d'ensoleillement, en particulier en mai (Figure 24). Les mois d'avril, et surtout juillet et août ont néanmoins été plus ensoleillés que la normale, avec un excédent de l'ordre de 40 % en juillet, ainsi que décembre, deux fois plus ensoleillé que la normale.

## Température moyenne

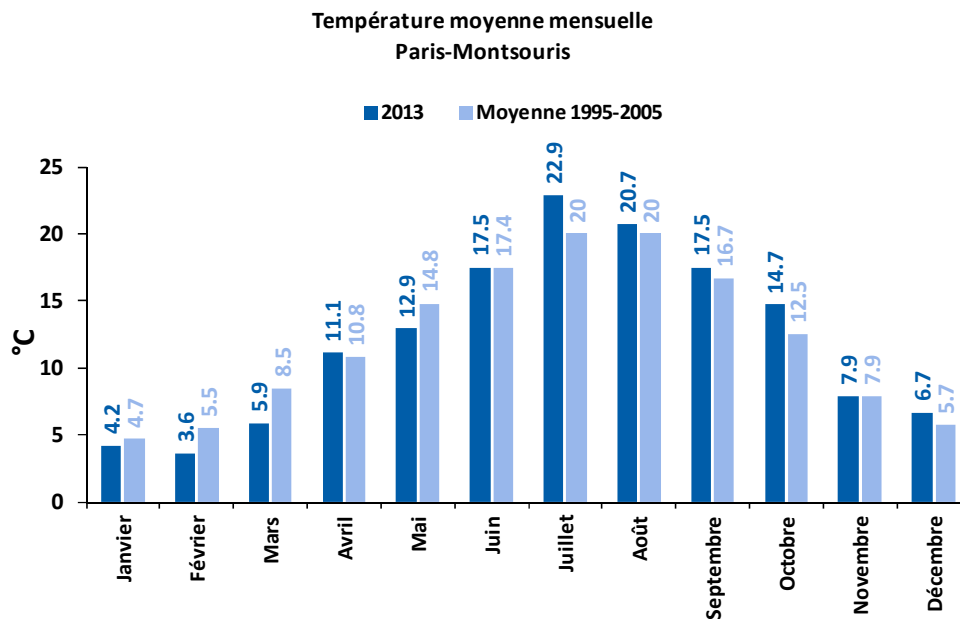


Figure 25 : Température moyenne mensuelle à Paris Montsouris (d'après données Météo France DIRIC)

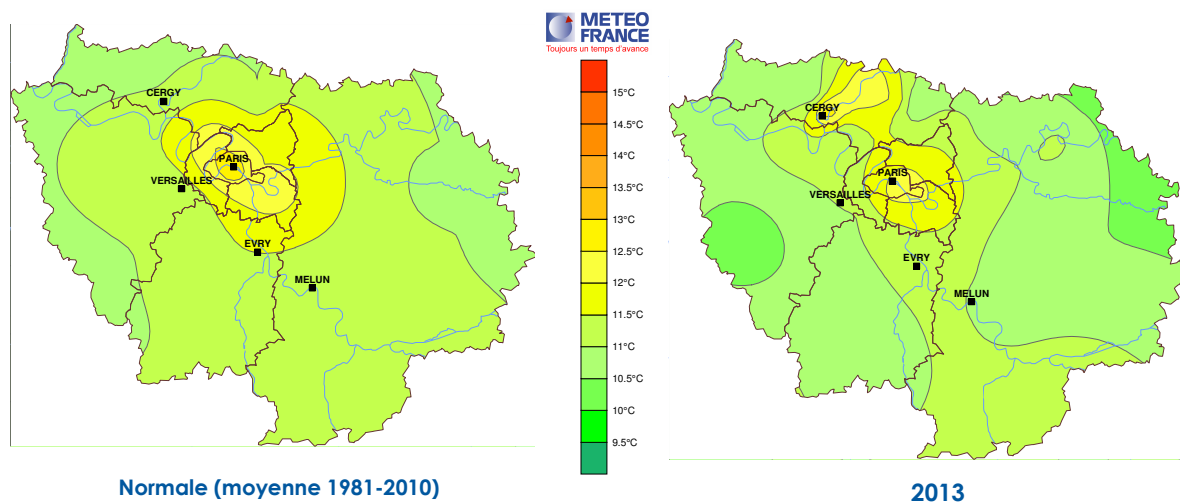


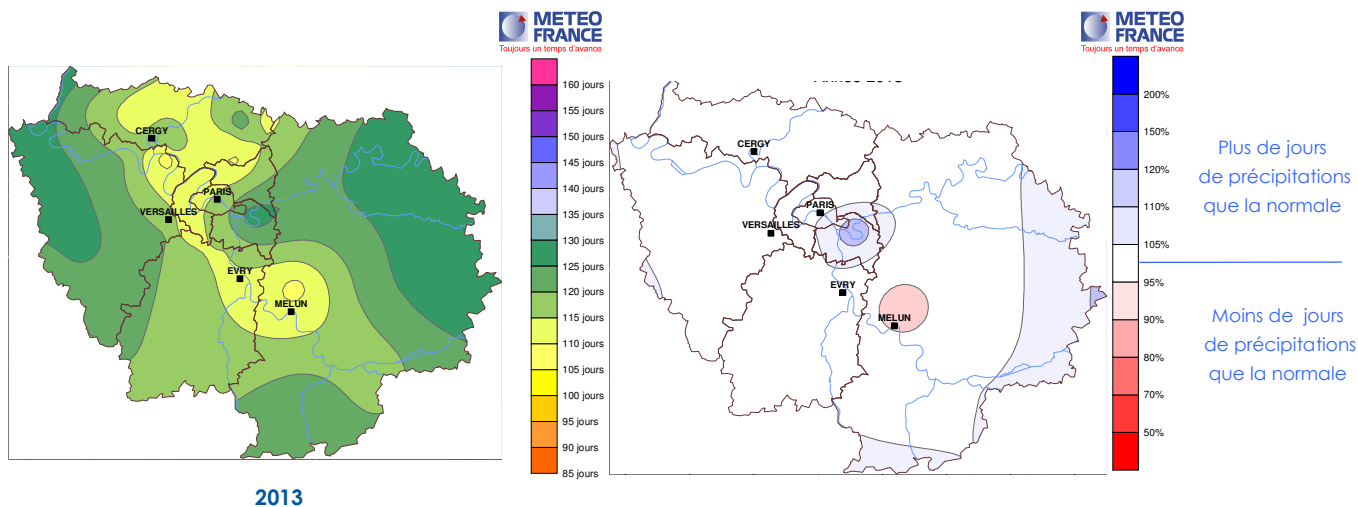
Figure 26 : Température moyenne annuelle en Ile-de-France (source Météo France - DIRIC)

La densité urbaine de l'agglomération parisienne crée un îlot de chaleur urbain. En moyenne, en son centre la température moyenne annuelle est entre 2 et 3 °C supérieure à la périphérie de l'Ile-de-France.

Comme en 2012, la température moyenne annuelle en 2013 est proche de la normale. Le début d'année a été froid, tout comme le printemps, à l'exception d'une courte vague de chaleur en avril atteignant 28 °C. Le mois d'avril enregistre ainsi une amplitude thermique très importante, allant de -5 °C en début de mois à 28 °C en milieu de mois. Avec une température moyenne de 16 °C, le mois de mai est le mois de mai le plus froid pour les températures maximales depuis 1984. Le 24 mai est la journée la plus froide, avec localement des petites gelées sous abri et des maximales entre 8 et 11 °C, soit 10 à 12 °C en-dessous des normales saisonnières. En revanche, l'été a globalement été bien estival, avec des températures légèrement supérieures à la normale.

## Précipitations

Comme en 2012, le nombre de jours de précipitations est proche de la normale (Figure 27). Comme chaque année, les précipitations en 2013 sont plus importantes sur l'Est de la région.



27 : Nombre de jours de précipitations (>= 1 mm) et rapport à la normale 1981-2010 en Ile-de-France en 2013 (source Météo France - DIRIC)

Le cumul des précipitations est également proche de la normale (Figure 28). Le début de l'année 2013 est plutôt déficitaire en précipitation, malgré plusieurs épisodes neigeux (Figure 29). Ce déficit est compensé par un mois de mai très pluvieux, avec un excédent de près de 70 % par rapport à la normale. L'été et l'automne sont globalement déficitaires, à l'exception du mois de novembre.

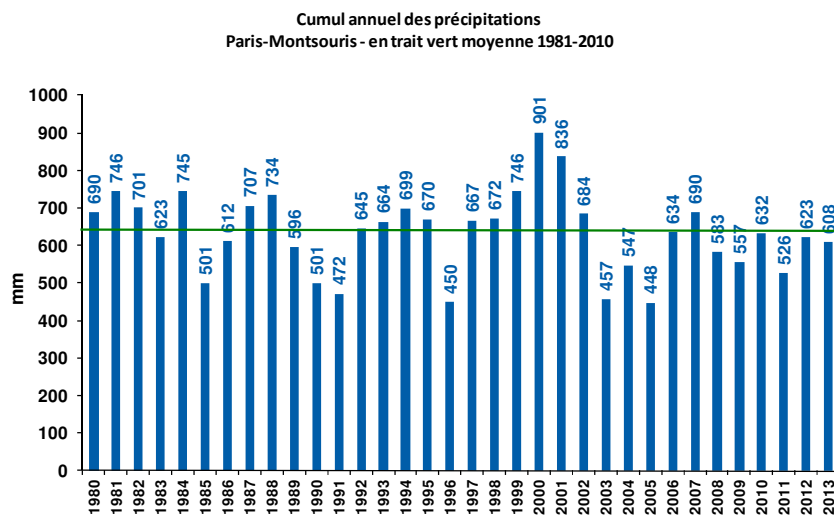


Figure 28 : Cumul annuel de précipitations à Paris Montsouris de 1980 à 2013 - trait vert = moyenne 1980-2010 (d'après données Météo France - DIRIC)

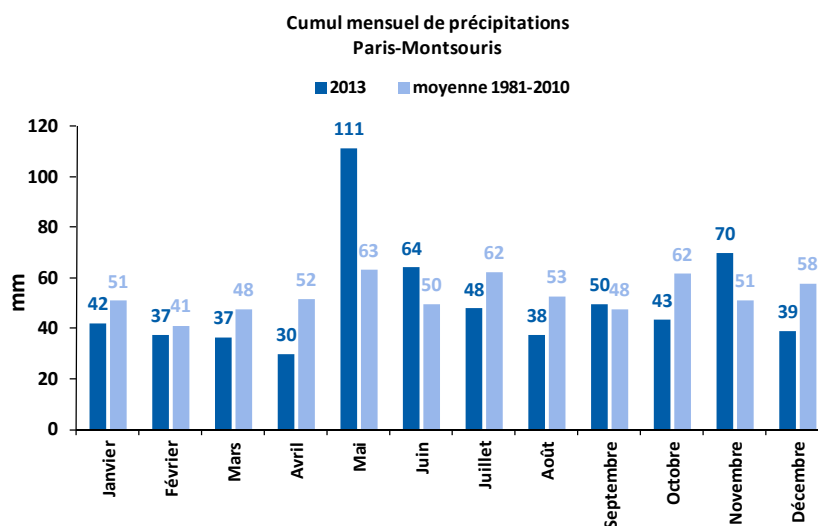


Figure 29 : Cumuls mensuels de précipitations à Paris Montsouris (d'après données Météo France - DIRIC)

## Vent

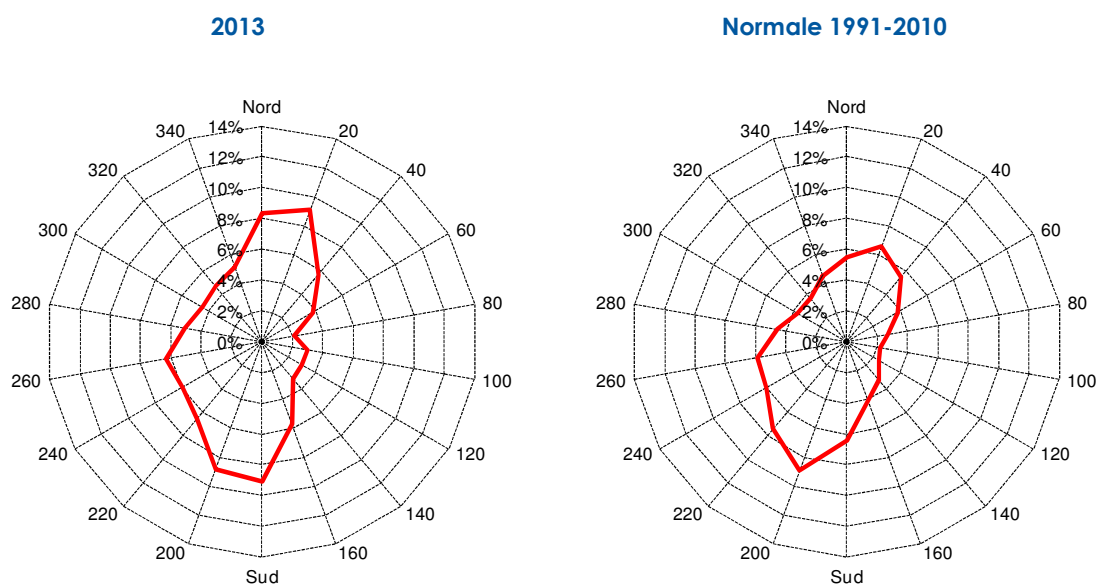


Figure 30 : Roses de vent à Paris Montsouris (d'après données Météo France - DIRIC)

La rose de vent 2013 à Paris Montsouris (Figure 30) montre les deux secteurs de vent dominants que connaît la région :

- sud-ouest en régime océanique
- nord-est à est lors des périodes anticycloniques où les hautes pressions sont situées sur la France, le proche Atlantique ou les îles britanniques.

2013 a connu une large prédominance de vents de sud à sud-sud-ouest. Les situations anticycloniques étaient quant à elle le plus souvent associées à un vent de nord-nord-est.

## ANNEXE 3

### Normes françaises et européennes de qualité de l'air applicables en 2013

Afin de juger de la qualité de l'air d'une année, la réglementation fait appel à plusieurs définitions.

Les **valeurs limites** sont définies par la réglementation européenne et reprises dans la réglementation française. Elles correspondent à un niveau fixé dans le but d'éviter, de prévenir, ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine et/ou l'environnement dans son ensemble, à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser une fois atteint. Ce sont donc des valeurs réglementaires contraignantes. Elles doivent être respectées chaque année. Un dépassement de valeur limite doit être déclaré au niveau européen. Dans ce cas, des plans d'actions motivés doivent être mis en œuvre afin de conduire à une diminution rapide des teneurs en dessous du seuil de la valeur limite. La persistance d'un dépassement peut conduire à un contentieux avec l'Union Européenne.

Pour les particules PM<sub>10</sub> et le dioxyde de soufre, les valeurs limites ont atteint leur niveau définitif en 2005. En 2010, les valeurs limites pour les concentrations de benzène et de NO<sub>2</sub> ont fini de décroître pour atteindre les valeurs respectives de 5 µg/m<sup>3</sup> et 40 µg/m<sup>3</sup>.

Pour les particules PM<sub>2.5</sub>, le seuil des valeurs limites poursuit sa décroissance jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2015. En 2013, la valeur limite est fixée à 26 µg/m<sup>3</sup>.

Les **objectifs de qualité** sont définis par la réglementation française. Ils correspondent à une qualité de l'air jugée acceptable ou satisfaisante.

Les **valeurs cibles** définies par les directives européennes correspondent à un niveau fixé dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine et l'environnement dans son ensemble, à atteindre dans la mesure du possible sur une période donnée. Elles se rapprochent, dans l'esprit, des objectifs de qualité français puisqu'il n'y a pas de contraintes contentieuses associées à ces valeurs. Elles ont été introduites depuis fin 2008 dans la réglementation française.

Les **objectifs à long terme** concernent spécifiquement l'ozone. Ils ne seront pas traités dans ce bilan.

Le détail de l'ensemble des normes de qualité de l'air européennes et françaises applicables en 2013 est fourni dans l'annexe 2.

## Normes françaises : Code de l'Environnement

### Partie réglementaire

Livres II milieux physiques - Titre II : Air et atmosphère - Section 1 : Surveillance de la qualité de l'air ambiant (Articles R221-1 à R221-3)

### Normes européennes :

**SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, particules, plomb, ozone, CO : directive européenne du 21 mai 2008**

Parue au Journal Officiel de l'Union européenne du 11 juin 2008

**HAP et métaux : directive européenne du 15 décembre 2004**

Parue au Journal Officiel de l'Union européenne du 26 janvier 2005

Normes françaises (F)      Normes européennes (E)

### Valeurs limites, valeurs cibles, objectifs de qualité, objectifs à long terme niveaux critiques, seuils d'information et d'alerte

Dioxyde d'azote (NO <sub>2</sub> )			
X		<b>Objectif de qualité</b>	Niveau annuel <b>40 µg/m<sup>3</sup></b>
X	X	<b>Valeurs limites</b>	Niveau annuel <b>40 µg/m<sup>3</sup></b>
X	X		Niveau horaire, à ne pas dépasser plus de 18 fois sur l'année <b>200 µg/m<sup>3</sup></b>
X		<b>Seuil de recommandation et d'information</b>	Niveau horaire <b>200 µg/m<sup>3</sup></b>
X		<b>Seuil d'alerte</b>	Niveau horaire <b>400 µg/m<sup>3</sup></b> 200 µg/m <sup>3</sup> le jour J si le seuil d'information a été déclenché à J-1 et risque de l'être à J+1
X	X	<b>Seuil d'alerte</b>	Niveau horaire <b>400 µg/m<sup>3</sup> 3 heures consécutives</b>
Oxydes d'azote (NO <sub>x</sub> )			
X	X	<b>Niveau critique (végétation)</b>	Niveau annuel <b>30 µg/m<sup>3</sup></b> NO <sub>x</sub> équivalent NO <sub>2</sub>
Particules PM10			
X		<b>Objectif de qualité</b>	Niveau annuel <b>30 µg/m<sup>3</sup></b>
X	X	<b>Valeurs limites</b>	Niveau annuel <b>40 µg/m<sup>3</sup></b>
X	X		Niveau journalier, à ne pas dépasser plus de 35 fois sur l'année <b>50 µg/m<sup>3</sup></b>
X		<b>Seuil de recommandation et d'information</b>	Niveau journalier <b>50 µg/m<sup>3</sup></b>
X		<b>Seuil d'alerte</b>	Niveau journalier <b>80 µg/m<sup>3</sup></b>
Particules PM2,5			
X		<b>Objectif de qualité</b>	Niveau annuel <b>10 µg/m<sup>3</sup></b>
X		<b>Valeur cible</b>	Niveau annuel <b>20 µg/m<sup>3</sup></b>
	X	<b>Valeur cible</b>	Niveau annuel <b>25 µg/m<sup>3</sup></b>
X	X	<b>Valeur limite</b>	Niveau annuel <b>2008 : 30 µg/m<sup>3</sup></b> <b>2009 : 29 µg/m<sup>3</sup></b> <b>2010 : 29 µg/m<sup>3</sup></b> <b>2011 : 28 µg/m<sup>3</sup></b> <b>2012 : 27 µg/m<sup>3</sup></b> <b>2013 : 26 µg/m<sup>3</sup></b> <b>2014 : 26 µg/m<sup>3</sup></b> <b>2015 : 25 µg/m<sup>3</sup></b>
	X	<b>Valeur limite</b>	Niveau annuel <b>2020 : 20 µg/m<sup>3</sup></b>
X	X	<b>Obligation en matière de concentration relative à l'exposition</b>	Niveau sur 3 ans à l'échelle nationale, sites de fond dans les agglomérations <b>2013-2014-2015 : 20 µg/m<sup>3</sup></b>
X	X	<b>Objectif national de réduction de l'exposition</b>	Diminution de 15 ou 20 % <sup>(1)</sup> entre 2011 et 2020 du niveau national de fond dans les agglomérations <small>(1) selon le niveau de 2011</small>

Ozone (O <sub>3</sub> )				
X	X	<b>Valeurs cibles</b>	<b>Protection de la santé humaine</b> Niveau sur 8 heures, <i>à ne pas dépasser plus de 25 jours par an en moyenne sur 3 ans</i>	120 µg/m <sup>3</sup>
X	X		<b>Protection de la végétation</b> AOT40 végétation (mai-juillet période 8h-20h)	18000 µg/m <sup>3</sup> .h
X	X	<b>Objectifs de qualité (F)</b> <b>Objectifs à long terme (E)</b>	<b>Protection de la santé humaine</b> Niveau sur 8 heures, <i>aucun dépassement sur l'année</i>	120 µg/m <sup>3</sup>
X	X		<b>Protection de la végétation</b> AOT40 végétation (mai-juillet période 8h-20h)	6000 µg/m <sup>3</sup> .h
X	X	<b>Seuil de recommandation et d'information</b>	Niveau horaire	180 µg/m <sup>3</sup>
X	X	<b>Seuil d'alerte</b>	Niveau horaire	240 µg/m <sup>3</sup> 3 heures consécutives
X		<b>Seuils d'alerte</b>	Niveau horaire	240 µg/m <sup>3</sup> 300 µg/m <sup>3</sup> 3 heures consécutives 360 µg/m <sup>3</sup>
Monoxyde de carbone (CO)				
X	X	<b>Valeur limite</b>	Niveau sur 8 heures, <i>aucun dépassement sur l'année</i>	10 mg/m <sup>3</sup>
Dioxyde de soufre (SO <sub>2</sub> )				
X		<b>Objectif de qualité</b>	Niveau annuel	50 µg/m <sup>3</sup>
X	X	<b>Valeurs limites</b>	Niveau horaire, <i>à ne pas dépasser plus de 24 fois sur l'année</i>	350 µg/m <sup>3</sup>
X	X		Niveau journalier, <i>à ne pas dépasser plus de 3 fois sur l'année</i>	125 µg/m <sup>3</sup>
X	X	<b>Niveaux critiques (végétation)</b>	Niveau annuel	20 µg/m <sup>3</sup>
X	X		Niveau hivernal (du 1/10 au 31/3)	20 µg/m <sup>3</sup>
X		<b>Seuil de recommandation et d'information</b>	Niveau horaire	300 µg/m <sup>3</sup>
X	X	<b>Seuil d'alerte</b>	Niveau horaire	500 µg/m <sup>3</sup> trois heures consécutives
Plomb				
X		<b>Objectif de qualité</b>	Niveau annuel	0,25 µg/m <sup>3</sup>
X	X	<b>Valeur limite</b>	Niveau annuel	0,5 µg/m <sup>3</sup>
Benzène				
X		<b>Objectif de qualité</b>	Niveau annuel	2 µg/m <sup>3</sup>
X	X	<b>Valeur limite</b>	Niveau annuel	5 µg/m <sup>3</sup>
Benzo(a)pyrène				
X	X	<b>Valeur cible</b>	Niveau annuel	1 ng/m <sup>3</sup>
Arsenic				
X	X	<b>Valeur cible</b>	Niveau annuel	6 ng/m <sup>3</sup>
Cadmium				
X	X	<b>Valeur cible</b>	Niveau annuel	5 ng/m <sup>3</sup>
Nickel				
X	X	<b>Valeur cible</b>	Niveau annuel	20 ng/m <sup>3</sup>

Figure 31 : Normes françaises et européennes de qualité de l'air applicables en 2012

# LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Concentrations moyenne annuelles 2013 en dioxyde d'azote (NO <sub>2</sub> ) autour des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris - Le Bourget	4
Figure 2 : Contribution des sources aéroportuaires en oxydes d'azote sur le domaine Paris-Charles de Gaulle Le Bourget (en pourcentage de contribution)	5
Figure 3 : Domaine de modélisation Paris –Charles-de-Gaulle (PCDG) – carte IGN	9
Figure 4 : Principe général de la chaîne de modélisation	10
Figure 5 : Cartographie du niveau moyen de dioxyde d'azote (en µg/m <sup>3</sup> ) évalué sur l'année 2013 autour des plateformes aéroportuaires de Paris-CDG et Paris-Le Bourget	14
Figure 6 : Cartographie du niveau moyen de particules PM <sub>10</sub> (en µg/m <sup>3</sup> ) évalué pour l'année 2013 autour des plateformes aéroportuaires de Paris-CDG et Paris-Le Bourget	16
Figure 7 : Cartographie du niveau moyen de particules PM <sub>2,5</sub> (en µg/m <sup>3</sup> ) évalué pour l'année 2013 autour des plateformes aéroportuaires de Paris-CDG et Paris-Le Bourget	17
Figure 8 : Cartographie du nombre de jours de dépassement du seuil de 50 µg/m <sup>3</sup> en concentration de particules PM <sub>10</sub> évalué pour l'année 2013 autour des plateformes aéroportuaires de Paris-CDG et Paris-Le Bourget	18
Figure 9 : Cartographie du niveau moyen (en µg/m <sup>3</sup> ) de benzène évalué pour l'année 2013 autour des plateformes aéroportuaires de Paris-CDG et Paris-Le Bourget	19
Figure 10 : Contribution annuelle des sources aéroportuaires en oxydes d'azote sur le domaine Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget (en pourcentage de contribution)	20
Figure 11 : Contribution annuelle du trafic routier en oxydes d'azote sur le domaine Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget (en pourcentage de contribution)	21
Figure 12 : Coupe des concentrations d'oxydes d'azote entre la ville de Sarcelles (point A) et la commune de Compans (point E), concentrations totales et contribution des activités aéroportuaires	22
Figure 13 : Contribution annuelle des activités aéroportuaires aux niveaux de particules PM <sub>10</sub> sur le domaine Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget (en pourcentage de contribution)	23
Figure 14 : Contribution annuelle du trafic routier aux niveaux de particules PM <sub>10</sub> sur le domaine Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget (en pourcentage de contribution)	23
Figure 15 : Contribution annuelle des activités aéroportuaires aux niveaux de particules PM <sub>2,5</sub> sur le domaine Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget (en pourcentage de contribution)	24
Figure 16 : Contribution annuelle du trafic routier aux niveaux de particules PM <sub>2,5</sub> sur le domaine Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget (en pourcentage de contribution)	25
Figure 17 : Zone PCDG – carte IGN	29
Figure 18 : Principe général de la chaîne de modélisation	31
Figure 19 : Schéma de fonctionnement de la chaîne de calcul émissions	33
Figure 20 : Synthèse mensuelle des principaux paramètres météorologiques à Paris en 2013, d'après bilans mensuels Ile-de-France disponibles sur <a href="http://www.meteofrance.com">www.meteofrance.com</a>	35
Figure 21 : Nombre de jours où la température a atteint ou dépassé 30°C en Ile-de-France (source Météo France - DIRIC)	36
Figure 22 : Nombre de jours où la température a atteint ou dépassé 30°C à Paris Montsouris - trait vert = normale (d'après données Météo France DIRIC)	36
Figure 23 : Durée annuelle d'insolation de 1995 à 2013 à Paris Montsouris - trait vert = moyenne 1981-2010 - (d'après données Météo France DIRIC)	37
Figure 24 : Durée mensuelle d'insolation à Paris Montsouris en 2013 (d'après données Météo France DIRIC)	37
Figure 25 : Température moyenne mensuelle à Paris Montsouris (d'après données Météo France DIRIC)	38
Figure 26 : Température moyenne annuelle en Ile-de-France (source Météo France - DIRIC)	38



Figure 27 : Nombre de jours de précipitations ( $\geq 1$ mm) et rapport à la normale 1981-2010 en Ile-de-France en 2013 (source Météo France - DIRIC)	39
Figure 28 : Cumul annuel de précipitations à Paris Montsouris de 1980 à 2013 - trait vert = moyenne 1980-2010 (d'après données Météo France - DIRIC)	39
Figure 29 : Cumuls mensuels de précipitations à Paris Montsouris (d'après données Météo France - DIRIC)	40
Figure 30 : Roses de vent à Paris Montsouris (d'après données Météo France - DIRIC)	40
Figure 31 : Normes françaises et européennes de qualité de l'air applicables en 2012	43

