

Contexte 2

Une description détaillée de la pollution est effectuée sur des zones de plus en plus étendues.

Périmètre 3

Autour du Duplex A86 et des aéroports, mesure et modélisation sont combinées.



ObsAIRvatoires :

A86 ouest 4 et 5

Bilan de la qualité de l'air aux abords de l'A86 ouest, depuis son ouverture en 2009.

Aéroports 6 et 7

La pollution près des aéroports franciliens, état des lieux à l'occasion du lancement de la plate-forme Survol.

Santé 8

Peut-on quantifier l'impact sanitaire de la pollution liée aux activités aéroportuaires ?

Chiffre :

Plus de 160 000 points de calcul, tous les jours voire toutes les heures

Deux observatoires de la qualité de l'air en Île-de-France



**LES POLLUANTS MESURÉS :
SOURCES ET IMPACTS
SANITAIRES**

Les polluants suivis sont caractéristiques de la problématique des zones surveillées (trafic routier et aérien), et réglementés pour leurs effets sanitaires. En Île-de-France, leurs niveaux sont également élevés.

- Les oxydes d'azote, dont le **dioxyde d'azote** NO₂, sont émis en Île-de-France à 50 % par le trafic routier et à 8 % par les plates-formes aéroportuaires. Le

NO₂ est un gaz irritant pour les bronches.

- Les **particules PM10**, inférieures à 10 µm, et **particules fines PM2,5**, inférieures à 2,5 µm, ont des sources directes et indirectes (transport sur de longues distances, transformation d'autres polluants, remises en suspension). A l'échelle de la région, le trafic routier contribue à un quart des rejets directs et les aéroports à 3 %. Compte tenu de leur très petite taille, elles peuvent pénétrer dans l'appareil respiratoire et cardiovasculaire.

- Le **benzène** fait partie de la famille des composés organiques volatils (COV), émis à 22 % par le trafic routier et à 2 % par les aéroports. Le benzène est essentiellement rejeté à l'échappement et par évaporation. Il provoque des irritations respiratoires et a des effets cancérigènes.

- L'**ozone** n'est pas un polluant directement émis dans l'atmosphère, il se forme par réaction chimique à partir d'autres polluants, en particulier les oxydes d'azote et les hydrocarbures, sous l'action des rayons UV du soleil. C'est un gaz irritant pour l'appareil respiratoire et les yeux.



Contexte

Grâce aux progrès scientifiques réalisés en matière de modélisation et de capacité de calcul, il est maintenant possible de réaliser des observatoires sur des zones de plus en plus étendues, avec une description détaillée de la qualité de l'air, retranscrite sur une carte quotidienne ou horaire. Ces outils permettent ainsi un suivi précis autour d'installations émettrices de polluants atmosphériques et d'informer le public en permanence, en particulier les riverains. En Île-de-France, la réalisation de deux observatoires de ce type a été confiée à Airparif.

L'exemple d'une grande infrastructure routière : l'obsAIRvatoire A86 ouest

Le Duplex A86, tunnel de deux étages, a été construit pour clore la boucle de l'autoroute A86 autour de l'agglomération parisienne. Dès les années 90, l'État et son concessionnaire Cofiroute ont pris comme engagement d'installer un observatoire de la qualité de l'air visant notamment à vérifier le respect de la réglementation et à évaluer l'impact de cet ouvrage pendant la durée de son exploitation.



Le cas des aéroports franciliens : le projet Survol

L'Île-de-France est dotée de deux aéroports internationaux (Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly), et d'un aéroport d'affaires (Le Bourget). Ces aéroports sont parmi les plus importants d'Europe. Une des actions du premier Plan régional santé-environnement (PRSE) préconise d'étudier l'impact du trafic aérien autour de ces zones aéroportuaires. C'est également une demande forte de la part des riverains. Dans ce contexte, le Préfet de Région a lancé le projet Survol, piloté par l'ARS (Agence régionale de la santé). L'objectif est notamment de développer un observatoire de la qualité de l'air aux environs des aéroports, et un observatoire du bruit (confié à Bruitparif).

Surveiller et informer

Ces observatoires reposent sur quatre outils complémentaires : des campagnes de mesure, des inventaires des émissions et des outils de cartographie, des sites Internet spécifiques.

Campagnes de mesure

Les campagnes de mesure, de plusieurs semaines, combinent deux types d'équipement : des laboratoires mobiles et des échantillonneurs passifs. L'objectif est de décrire de façon très précise la qualité de l'air d'un secteur, dans le temps et dans l'espace. Les laboratoires mobiles sont équipés d'appareils automatiques comparables à ceux utilisés dans le reste du réseau d'Airparif. Placés dans les zones stratégiques, ils permettent de suivre les niveaux de pollution tous les quarts d'heure. Quant aux échantillonneurs passifs, ce sont des tubes chimiques qui s'imprègnent du polluant mesuré, pendant une semaine ou deux. Ils apportent une information moyenne sur cette durée, mais

ont l'avantage de pouvoir être répartis en grand nombre sur la zone d'étude (plusieurs dizaines de points par campagne).

Inventaires d'émission et cartographie

Des cartes de concentration en tout point des zones sont produites tous les jours voire toutes les heures, notamment grâce à la modélisation qui décrit sous forme d'équations mathématiques les phénomènes de pollution de l'air. Sont pris en compte les rejets de polluants, les conditions météorologiques, les phénomènes de transport de polluants, les réactions chimiques dans l'atmosphère et la topographie. Le système de cartographie des observatoires s'appuie sur des outils de calcul spécifiques aux

zones d'étude, intégrant les données temps réel du trafic routier et aérien, et sur plusieurs outils régionaux d'Airparif : l'inventaire des émissions qui répertorie toutes les sources de polluants, le système Esmeralda pour déterminer la pollution ambiante (www.esmeralda-web.fr), et les stations de mesure permanentes pour le calage des résultats.

Tous les résultats sur Internet

Conformément aux principes de transparence d'Airparif, tous les résultats sont mis en ligne sur des sites spécifiques : l'un consacré au Duplex de l'A86 ouest (www.obsairvatoire-a86ouest.fr), et l'autre dédié aux plates formes aéroportuaires franciliennes (survol.airparif.fr).

Périmètres et études réalisées

ObsAIRvatoire A86 ouest

L'obsAIRvatoire A86 ouest couvre un secteur d'environ 12 km par 16 km permettant de surveiller l'ensemble des zones sous l'influence potentielle du Duplex A86 ouest, avec en particulier un zoom autour des entrées/sorties et des quatre unités de ventilation (Rueil-Malmaison, Vaucresson, Viroflay et Versailles-Vélizy). Le tunnel a été construit en deux tronçons, et plusieurs campagnes de mesure ont ponctué leur ouverture. Deux campagnes, réalisées en début d'année 2007 et 2009, ont permis de dresser un état de la qualité de l'air avant mise en service du premier tronçon (ouverture opérationnelle le 26 juin 2009). Une troisième campagne a été initiée en janvier 2010, pour un bilan après cette mise en service et un état des lieux avant celle du deuxième tronçon (ouvert le 9 janvier 2011).

L'envergure des campagnes de mesure a été définie de façon à obtenir une vue d'ensemble de la qualité de l'air, avec plusieurs dizaines de sites équipés de tubes à diffusion passive, répartis d'une façon homogène sur l'ensemble du domaine. Par ailleurs, dans l'environnement immédiat des entrées/sorties et des unités de ventilation, la



Mesures effectuées à l'entrée du Duplex A86

densité des sites de mesure a été renforcée et les tubes ont été complétés par plusieurs laboratoires mobiles. Les périodes de mesure ont été suffisamment longues (6 semaines) pour obtenir des conditions météorologiques variées.

Par ailleurs, le système de modélisation permet non seulement de réaliser des cartes horaires mais aussi des bilans annuels de l'observatoire depuis la mise en service du Duplex A86. Il s'appuie sur des données de trafic en temps réel et sur des mesures de qualité de l'air effectuées dans le tunnel. Les points de calcul, plus denses à proximité des axes routiers, sont répartis tous les 50 m en moyenne.

Survol

Airparif a mené en 2001-2002 et 2007-2008 des campagnes de

mesure détaillées au voisinage des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et du Bourget, et en 2003 au voisinage de Paris-Orly. En 2011, Airparif a consolidé ses calculs de modélisation à proximité du trafic routier grâce à deux semaines de mesure sur quatre sites dans les deux zones.

Le périmètre retenu pour l'observatoire Survol s'appuie sur ces campagnes de mesure. Il prend notamment en compte celles autour de Paris-Charles de Gaulle. A proximité de cet aéroport, le plus important de la région, un impact était perceptible jusqu'à 4 kilomètres. Les travaux de modélisation et de cartographie s'étendent donc jusqu'à 5 km autour des aéroports. Le nombre de mouvements réel des avions est intégré dans le système.

LA QUALITÉ DE L'AIR DES DEUX SECTEURS MARQUÉE PAR L'INFLUENCE DE L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE

Le dioxyde d'azote et les particules, polluants provenant notamment des transports, sont parmi les polluants les plus critiques. On estime que plus de 3 millions d'habitants de l'agglomération sont exposés à un air qui ne respecte pas les valeurs réglementaires pour ces polluants : 40 µg/m³ en moyenne annuelle pour le dioxyde d'azote, et 50 µg/m³ en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 jours par an pour les particules PM10 (inférieures à 10 µm). Les niveaux sont d'autant plus élevés que l'on se rapproche du centre de l'agglomération compte tenu de la densité accrue des activités et du trafic. A proximité du trafic, cette problématique est encore plus marquée puisque les niveaux sont plutôt stables et jusqu'à deux fois plus élevés en moyenne que dans l'air ambiant de l'agglomération.

QUELQUES CHIFFRES

Nombre de mesures effectuées, par tubes et par analyseurs :

- plus de 30 000 pour la zone couvrant l'A86 ouest,
- près de 80 000 pour les deux domaines autour des aéroports.

Nombre de points de calcul :

- plus de 40 000 pour la zone couvrant l'A86 ouest,
- plus de 120 000 pour les deux domaines autour des aéroports.

DES CARTES D'INDICES ET DE CONCENTRATIONS

Deux types de cartes sont disponibles : une carte de concentration pour chaque polluant et une carte synthétique avec l'indice européen de pollution. Cet indice a été développé dans le cadre du projet européen Citeair (Common Information to European Air, Interreg IVc), il apporte une information synthétique sur la pollution ambiante et sur celle à proximité du trafic. Plus de précisions sur www.airqualitynow.eu.



Le périmètre pris en compte pour l'ObsAIRvatoire Survol s'étend jusqu'à 5 km autour des aéroports

DOSSIER

ObsAIRvatoire A86 ouest

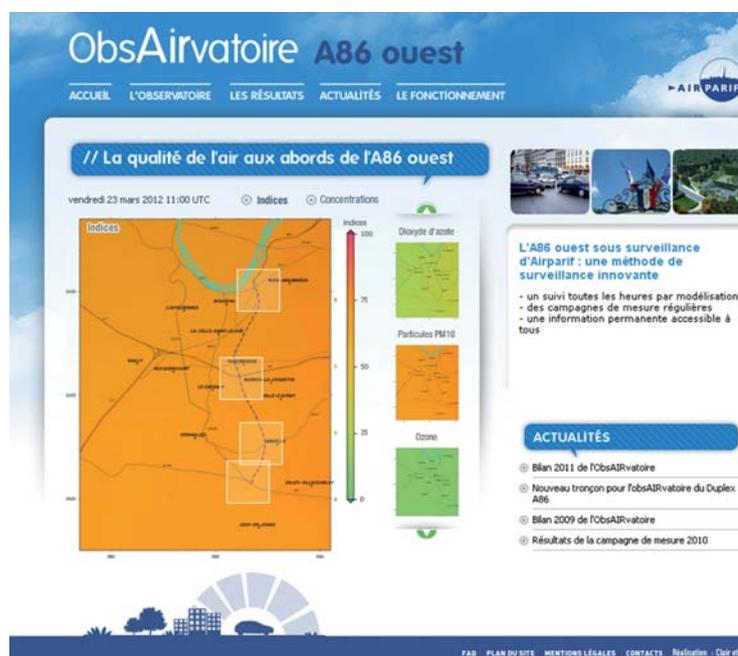
L'obsAIRvatoire A86 ouest est le plus ancien avec un site Internet de consultation des cartes horaires et des bilans annuels opérationnel depuis 2009. Quelle tendance peut-on dresser, avec ces quelques années de recul ?

Peu d'impact pour l'instant sur l'air extérieur

Le dernier bilan annuel (2011) montre que l'impact du Duplex sur la qualité de l'air du secteur est pour l'instant limité. Comme pour le reste de la région, les niveaux les plus soutenus sont relevés dans le nord-est du secteur, proche du cœur dense de l'agglomération parisienne, ou dans les zones à proximité des axes majeurs (principalement A86, A12 et A13). Que ce soit pour le dioxyde d'azote ou les particules, les valeurs limites préconisées par la réglementation européenne sont respectées loin du trafic. Les risques de dépassement concernent le voisinage des axes (jusqu'à 200 m de distance) et les têtes de tunnel. Ce constat est renforcé par les campagnes de mesure : par exemple, à la barrière de péage de Rueil-Malmaison, les concentrations en oxydes d'azote étaient 60 % plus élevées que dans l'air ambiant de Rueil-Malmaison, ce qui est cohérent avec les résultats d'autres stations trafic d'Airparif.

L'impact de l'ouvrage pourrait aussi être lié au fonctionnement des unités de ventilation. Mais ces unités fonctionnent, à ce jour, très rarement, compte tenu d'un trafic encore modéré par

rapport aux capacités de l'ouvrage. L'augmentation progressive du trafic prévue dans les prochaines années montre l'intérêt d'un observatoire inscrit dans la durée.



Les cartes de pollution présentées sur le site de l'ObsAIRvatoire A86 ouest sont mises à jour toutes les heures (www.obsairvatoire-a86.com)

INTERVIEW

PHILIPPE D'ESTAINOT - ADJOINT AU MAIRE EN CHARGE DE L'ENVIRONNEMENT, RUEIL-MALMAISON

L'obsAIRvatoire A86 ouest est une réussite, qui répond bien aux interrogations des Rueillois. Car il y a dix ans, le projet de bouclage de l'A86 a engendré une inquiétude forte au niveau local, 20 000 personnes étaient potentiellement concernés par l'impact de cette infrastructure. Sur décision de Patrick Ollier, la Ville a donc instauré un comité de suivi du projet (avec le concessionnaire, les riverains, les associations, des experts...) qui a beaucoup rassuré les habitants.

Ce comité a engendré des discussions riches concernant l'impact d'un tel ouvrage et la fiabilité des outils de suivi de qualité de l'air mis en œuvre. Des doutes étaient émis quant à l'exactitude de la modélisation. Les échanges

avec Airparif ont permis de montrer l'avantage de cet outil, et la complémentarité avec les campagnes de mesure. Les Rueillois ont ainsi pu être rassurés, avec des réponses précises à leurs questions.

Nous consultons le site Internet très régulièrement, notamment au niveau de la Mairie. Par exemple, les jours où la pollution est plus élevée, nous apprécions d'avoir un zoom très précis sur notre secteur.

Au titre du développement durable nous travaillons actuellement sur la deuxième version de notre agenda 21 pour juin 2013. Les concertations à venir vont être une bonne occasion de connaître à nouveau l'avis des habitants de Rueil sur ces questions de qualité de l'air.

« NOUS CONSULTONS LE SITE INTERNET TRÈS RÉGULIÈREMENT »

PASSER PLUS DE 5 % DE SON TRAJET DANS DES TUNNELS AUGMENTE SIGNIFICATIVEMENT L'EXPOSITION DE L'AUTOMOBILISTE À LA POLLUTION (VOIR L'OUTIL «EN VOITURE» SUR WWW.AIRPARIF.ASSO.FR)



Perspective : l'air dans les tunnels

Le système de cartographie et de modélisation est calé sur les niveaux de polluants mesurés dans l'environnement grâce à des campagnes de mesure. Mais les phénomènes de dispersion de la pollution aux têtes de tunnel sont plus difficiles à modéliser, les concentrations dépendant des niveaux à l'intérieur de l'ouvrage. En complément des campagnes, des trajets ont donc été effectués dans le tunnel à bord d'un véhicule équipé d'appareils de mesure en continu pour le dioxyde d'azote et les particules.

Ce type de mesure a déjà été mené par Airparif, notamment en 2008 (étude sur les trajets domicile/travail menée avec l'Anses). Les résultats dans le Duplex A86 sont cohérents, avec une augmentation des niveaux de pollution progressive tout au long de la traversée, par accumulation. Une baisse est amorcée après la sortie du tunnel. Les pics peuvent être importants, selon la densité du trafic, et les mesures ont atteint un maximum de 2 000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ sur 10 s pour le dioxyde d'azote.

Afin de pouvoir comparer ces résultats avec d'autres tunnels, le véhicule de mesure a effectué un tour complet de l'A86, qui comprend dix portions couvertes. Comme en 2008, ces mesures confirment que la pollution est bien plus élevée

dans les tunnels de façon générale. Pour le dioxyde d'azote, les niveaux moyens dans chaque portion étaient compris entre 285 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ et plus de 1 000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, le Duplex A86 étant à 850 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Pour les particules, leur nombre moyen par tunnel a varié de 74 000 à 274 000, le Duplex A86 est dans la moyenne de l'ensemble des tunnels (134 000 particules).



Concentrations de dioxyde d'azote mesurées le 20 mai 2010 lors de mesures en véhicule sur le tour de l'A86

INTERVIEW

JEAN-MARC MOTTE - PRÉSIDENT DE L'AVISAVV (ASSOCIATION DE VIGILANCE ET DE SAUVEGARDE POUR VÉLIZY-VILLACOUBLAY)

Notre association a été créée en 1989 suite au projet de bouclage de l'A86, avec plusieurs critères en vue, notamment la sécurité, la pollution sonore ou atmosphérique... Je suis particulièrement chargé de la question de la qualité de l'air depuis le début des années 2000. J'ai donc suivi le déroulement des campagnes de mesure, avec notamment les tubes chimiques posés près de chez moi à Vélizy (deux points de mesure pour le benzène et le dioxyde d'azote). Puis dans les rapports, j'ai été particulièrement intéressé de retrouver directement les résultats de ces mesures. J'ai eu ensuite l'occasion de me rendre à Airparif en 2008 ce qui m'a été très utile pour mieux comprendre les phénomènes de pollution à proximité du trafic.

« J'APPRÉCIE DE POUVOIR ZOOMER SUR LES CARTES »

J'habite au bord de l'autoroute A86, à 30 mètres. Je suis donc en situation critique. Avant même que le site Internet de l'ObsAIRvatoire A86 ouest existe, je consultais les rapports d'Airparif. Et depuis l'ouverture du site, j'y suis d'autant plus assidu. Je le trouve très bien construit. J'apprécie notamment de pouvoir zoomer sur les cartes quotidiennes. Je peux retrouver précisément mon habitation dans le secteur de l'unité de ventilation située Pont-Colbert. Je consulte le site à la fois à titre personnel, mais aussi au nom de mon association. Je transmets l'information aux adhérents au moment de nos assemblées générales. C'est une question qui ne laisse personne indifférent.

DOSSIER

La qualité de l'air près des aéroports

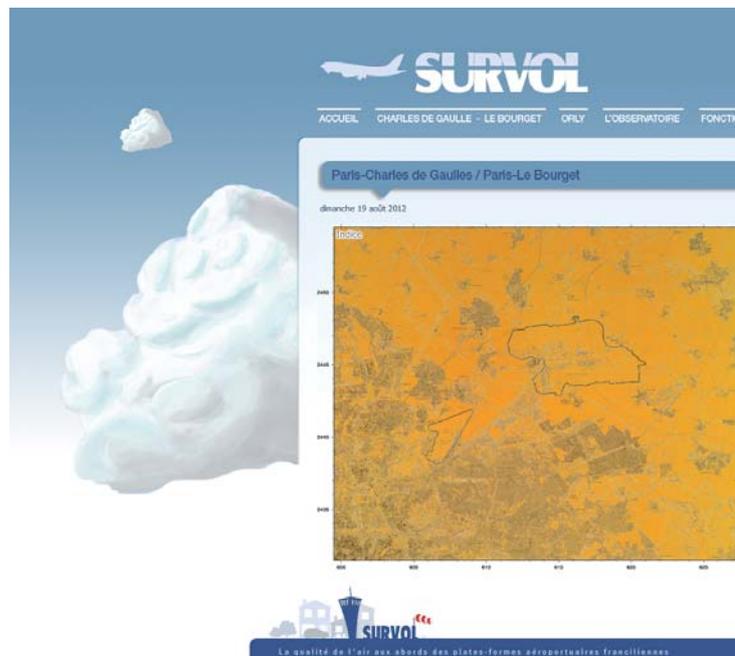
Le site Internet du projet Survol a été mis en ligne à l'automne 2012 avec des cartes de pollution quotidiennes. Le lancement de ce nouveau site est l'occasion de faire un point sur l'état de la qualité de l'air à proximité des aéroports franciliens.

Les aéroports Paris-Orly et Paris-le Bourget sont imbriqués au cœur de l'agglomération parisienne et tout comme Paris-Charles de Gaulle, ces trois aéroports sont desservis par des axes routiers majeurs en Île-de-France. Les résultats des mesures ont confirmé l'influence combinée dans cette zone des rejets de pollution de l'agglomération parisienne en général, des axes routiers, ainsi que des activités aéroportuaires.

Aéroport Paris-Charles de Gaulle : un impact localisé

Pour le dioxyde d'azote, les résultats obtenus lors de la campagne de mesure de 2007-2008 montrent l'influence prépondérante de l'agglomération parisienne avec des niveaux qui diminuent au fur et à mesure que l'on s'en éloigne. Les axes routiers importants (A1, A3, A104, RN2...) ont aussi une influence sur les niveaux observés à leurs abords immédiats, surtout au sud-ouest de la zone où le réseau routier est plus dense. Enfin, l'influence des activités de l'aéroport conduit à un risque de dépassement de la réglementation annuelle ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour le dioxyde d'azote) sur quelques centaines de mètres au-delà du périmètre de la plate-forme alors qu'on se situe dans une zone où le risque de dépassement serait nul sans la présence de ces installations. Ce dépassement était certain dans la zone sud-ouest du domaine d'étude proche de l'agglomération parisienne, près des axes routiers importants et restait possible jusqu'à 500 m de distance de l'aéroport. 9 % de la zone étudiée (27 km^2) était concerné par ce dépassement qui touchait 80 000 habitants.

Selon les régimes de vent une influence plus forte de l'ensemble des activités aéroportuaires peut être observée sur les zones limitrophes à la plate-forme. En zone rurale à la périphérie nord-est de la plate-forme, on a par exemple mesuré



Les cartes reconstituent les concentra

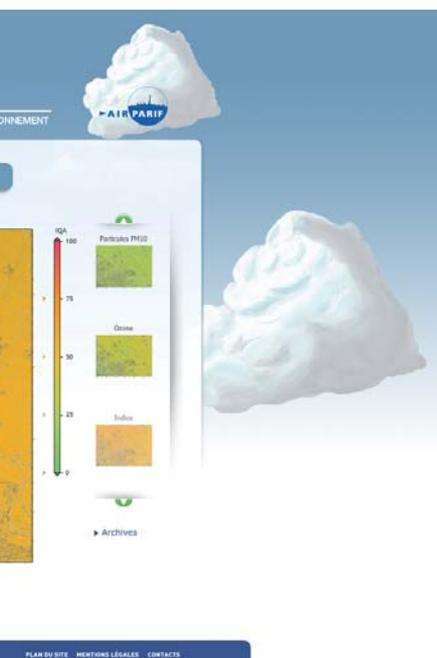
par vent sud-ouest des niveaux horaires pouvant être jusqu'à 40 % supérieurs à ceux observés en amont de la plate-forme.

Pour les particules, les résultats sur trois points de mesure automatiques n'ont pas montré d'influence particulière des activités aéroportuaires à l'extérieur de la plate-forme. Un calcul à l'échelle annuelle a permis de montrer que les normes y étaient respectées.

Aéroport d'Orly : des mesures au plus proche des pistes

Pour Paris-Orly, on a constaté lors de la campagne de 2003 que les niveaux sont globalement plus élevés au nord du secteur, à cause de la proximité avec l'agglomération. En revanche, au plus proche de l'aéroport, le point de mesure juste au sud de la plate-forme a montré un impact moyen de l'ensemble des activités aéroportuaires d'environ 6 % pour le dioxyde d'azote, par

LES ÉMISSIONS D'OXYDES D'AZOTE DE L'ENSEMBLE DES ACTIVITÉS AÉROPORTUAIRES DE PARIS-CHARLES DE GAULLE ET DE PARIS-ORLY SONT PLUS DE TROIS FOIS SUPÉRIEURES À CELLES DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE.



Visualisations de la veille autour des aéroports (survol.airparif.fr)

rapport à un point équivalent situé au nord, en amont des vents dominants qui balayent l'aéroport.

Par ailleurs, l'impact du décollage des avions a pu être mis en évidence. En effet, un point de mesure était implanté à environ 200 m d'une piste, avec des relevés toutes les 10 s. Lorsque le site se trouvait sous influence de la piste, les relevés montraient des bouffées de pollution au décollage, particulièrement visibles pour les plus gros avions. Cet impact a pu atteindre 8 % du niveau moyen de dioxyde d'azote journalier.

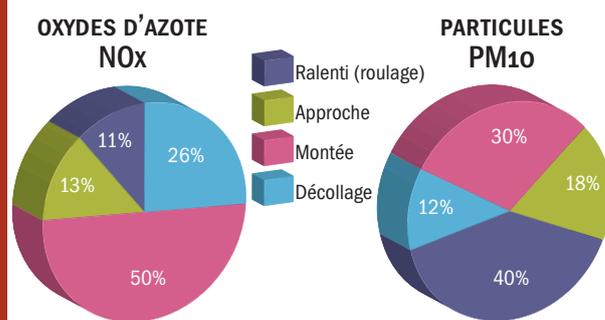
Enfin, dans le cadre de Survol, les stations de mesure permanentes d'Airparif ainsi qu'une campagne spécifique à proximité d'axes routiers de la zone ont permis de valider les outils de modélisation et de cartographie. Les informations sur les mouvements des avions étant reçues le matin pour le jour précédent, les cartes obtenues reconstituent les concentrations de polluants de la veille autour des aéroports.

LE CYCLE D'UN MOUVEMENT AÉRIEN

Les mouvements aériens se décomposent en quatre séquences formant un cycle standard, dit cycle LTO (Landing-Take Off) : approche (descente), roulage à l'arrivée et au départ (des pistes à l'aérogare), décollage, et montée. Le cycle LTO permet, notamment, de quantifier les émissions du trafic aérien en-dessous d'environ 1 000 m au sein même de la couche de mélange, où nous respirons et où les émissions ont un effet direct sur la qualité de l'air à l'échelle locale ou régionale.

La phase la plus émettrice de pollution est la montée (la moitié des rejets d'oxydes d'azote et le tiers pour les particules), suivie par le décollage (un quart des oxydes d'azote, près de 15 % des particules). L'importance du roulage dépend de la dimension des aéroports. Par exemple, sa part est plus importante à Paris-Charles de Gaulle qu'à Paris-Orly, notamment pour les particules (40 % contre 30 %).

Rejets d'oxydes d'azote et de particules lors d'un cycle LTO à Paris-Charles de Gaulle



PAS DE POLLUANT SPÉCIFIQUE AUX AVIONS

Les réactions de combustion produisent dans les réacteurs le même type de polluants que ceux émis par les moteurs des véhicules routiers. C'est pourquoi il n'a pas été possible jusqu'à présent de mettre en évidence un polluant spécifique du trafic aérien qui aurait permis de faire la distinction avec l'impact du trafic routier au niveau des concentrations mesurées.

Ainsi, les polluants relevés aux abords de plates-formes proviennent aussi bien du fonctionnement des aéroports (trafic aérien et routier, chauffage...) que du réseau routier et des activités de l'agglomération parisienne au sein de laquelle les aéroports sont imbriqués. L'influence des activités propres aux aéroports était plus difficilement quantifiable pour Paris-Orly et Paris-le Bourget plus imbriqués au sein de l'agglomération mais également plus petits que Paris-Charles de Gaulle.

Par contre, les inventaires d'émission de polluants atmosphériques établis par Airparif permettent d'évaluer précisément les rejets des différentes activités aéroportuaires, et les mouvements d'avion sont intégrés dans la modélisation alimentant les cartes quotidiennes.

SANTÉ

« Une surveillance environnementale accrue favorise le dialogue »

Peut-on quantifier l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique liée aux activités aéroportuaires ?
Éléments de réponse avec Hubert Isnard, responsable de la Cire Île-de-France et Champagne-Ardennes (Cellule de l'institut de veille sanitaire en région), et coordinateur du projet Survol.



La pollution atmosphérique a des effets sur la santé unanimement reconnus. Quels sont pour vous les résultats les plus marquants à ce sujet ?

Les effets sur la santé étudiés sont la mortalité, globale ou en rapport avec une pathologie pulmonaire ou cardiovasculaire, et plus rarement la santé du fœtus et du nouveau-né. Ainsi par exemple, chez les personnes âgées de 65 ans et plus, une augmentation de 10 µg/m³ des particules PM10 dans l'atmosphère est à l'origine d'un excès de risque de 1,4 % pour les décès à court terme ou de 3% pour les décès d'origine cardiaque. Les pourcentages restent faibles, mais cet impact sanitaire est grave car toute la population est exposée.

Peut-on distinguer l'impact des activités aéroportuaires au niveau sanitaire ?

C'était initialement l'objectif du projet

Survol : surveiller l'impact sanitaire des plates-formes aéroportuaires. Nous avons donc envisagé, au départ, un volet de surveillance environnementale, et un volet de surveillance sanitaire.

Nous avons malheureusement dû abandonner ce volet sanitaire, pour plusieurs raisons. Tout d'abord, il n'est pas possible d'isoler la part des aéroports dans la pollution sonore et atmosphérique de la région. De plus, l'ensemble des facteurs de risques sanitaires ne pouvait être pris en compte. Par exemple, la survenue de crises d'asthme dans la population exposée n'est pas liée uniquement à la pollution des avions, il faut prendre en compte des facteurs environnementaux comme le trafic routier, et d'autres facteurs plus larges comme la pollution intérieure aux logements ou le tabagisme. Au total, le risque était trop important de conclure à tort dans

l'interprétation d'une évolution positive ou négative des indicateurs de santé surveillés.

Quelle est alors la plus-value du projet Survol ?

La partie sanitaire a été mise de côté au profit d'une surveillance environnementale accrue (air et bruit). Forte de son expérience avec l'ObsAIRvatoire A86 ouest, Airparif a proposé de développer un observatoire similaire autour des aéroports. Avec un nouvel objectif : fournir des données actualisées quotidiennement. Un tel dispositif ne pourra que favoriser le dialogue entre riverains, élus et autorités. De plus, ce suivi sera accompagné d'études épidémiologiques visant à décrire les populations riveraines des aéroports exposées, pour voir les inégalités sociales d'origine environnementale.

INTERVIEW

PATRIC KRUISSEL - PRÉSIDENT DE L'ADVOCNAR (ASSOCIATION DE DÉFENSE CONTRE LES NUISANCES AÉRIENNES)

Pour nous, riverains de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, le trafic aérien représente une gêne quotidienne, pour l'air comme pour le bruit. On parle d'ailleurs souvent du bruit comme nuisance principale au détriment de la pollution de l'air, ce qui est regrettable.

« LE SITE INTERNET MIS EN PLACE EST UNE PREMIÈRE PIERRE IMPORTANTE »

Le site Internet mis en place par Airparif dans le cadre du projet Survol est donc une très bonne chose. Il nous permettra d'être bien informés sur la qualité de l'air que l'on respire, sur l'impact du trafic aérien et du trafic routier généré par les plates-formes aéroportuaires. C'est une première pierre importante pour ensuite s'intéresser aux impacts sanitaires et aux actions à mettre en place par les pouvoirs publics.

INTERVIEW

LUC OFFENSTEIN - VICE-PRÉSIDENT ANA (ASSOCIATION DES NUISANCES AÉRIENNES)

Je me réjouis du projet Survol, projet cohérent et structuré sur l'impact des activités aéroportuaires. Avec des études spécifiques qui nous intéressent beaucoup, notamment par rapport à la plate-forme d'Orly, enclavée dans le tissu de l'agglomération. Pour ma part, j'habite dans le prolongement d'une des pistes de l'aéroport et je pense qu'il y a des moyens d'action pour restreindre les nuisances: limiter le temps de roulage, améliorer les moteurs auxiliaires, optimiser le transport des passagers dans la plate-forme...

« UNE BELLE MARCHÉ EST FRANCHIE POUR L'INFORMATION DES RIVERAINS »

Grâce au projet Survol, une belle marche est franchie pour l'information de la population et des riverains.

Airparif apporte un avis d'expert sur l'impact du trafic aérien. Il pourrait d'ailleurs être intéressant que l'approche puisse être complétée par des campagnes de mesure indépendantes sur les plates-formes.

SURVEILLANCE DE LA QUALITÉ DE L'AIR EN ÎLE-DE-FRANCE



ASSOCIATION TYPE LOI DE 1901 À BUT NON LUCRATIF

7 RUE CRILLON 75004 PARIS 01.44.59.47.64

Courriel : demande@airparif.asso.fr
Directeur de publication : J.F. Saglio

www.airparif.asso.fr

Le financement d'Airparif est assuré par des subventions de l'État, des collectivités territoriales, des industriels au titre de la TGAP et des prestations d'expertise

Imprimé par : compédit beauregard
AIRPARIF
IMPACT'VERT



Scanner ce code pour nous découvrir