



 Florence Péron
 Ingénieur d'études
 04 93 18 36 14
 florence.peron@atmosud.org
 [Consulter le site AtmoSud](#)

NOTE TECHNIQUE

CAMPAGNE D'INTERCOMPARAISON A L'AEROPORT DE NICE (OCTOBRE 2025 – JANVIER 2026)

Mars 2026

SOMMAIRE

1	Contexte.....	2
2	Présentation du nouveau site de l'aéroport	2
3	Bilan statistique des mesures à l'aéroport de Nice	3
3.1	Comparaison des mesures de dioxyde d'azote	4
3.1.1	Comparatif des données horaires.....	4
3.1.2	Comparatif des évolutions journalières	4
3.1.3	Comparaison à la réglementation.....	5
3.2	Comparaison des mesures de Particules Ultrafines PUF	6
3.2.1	Comparatif des données horaires de PUF.....	6
3.2.2	Comparatif des évolutions journalières	7
3.2.3	Comparaison à la réglementation.....	7
4	Vers un déplacement de la station de l'aéroport de Nice.....	8
4.1	Représentativité pour le maintien du site périurbain	8
4.2	Représentativité pour le maintien du site de surveillance aéroportuaire	10
5	Conclusion.....	12

1 CONTEXTE

L'Aéroport Nice Côte d'Azur (ACA) constitue un pôle majeur de mobilité localisé au cœur de la commune densément urbanisée de Nice. Cette particularité, associée à la volonté des acteurs, a conduit à l'implantation d'une station de mesure de la qualité de l'air en 2005 dans l'enceinte de l'aéroport (ozone O₃ et oxydes d'azote, NO_x et NO₂). La surveillance des particules fines a démarré en 2007 avec la mesure de PM₁₀, complétée par celle des PM_{2.5} à partir de 2017. En 2023, le suivi des particules ultrafines PUF a démarré en raison de leur pertinence pour surveiller les émissions du secteur aérien.

La station, appartenant à l'ACA est intégrée au réseau régional de surveillance géré par AtmoSud, comme site périurbain. Ce site constitue une source précieuse de données pour l'évaluation de l'impact du trafic aérien sur la qualité de l'air, positionné au plus proche possible des sources.

Cependant, dans le cadre de l'extension du Terminal 2 de la plateforme aéroportuaire de Nice, des travaux ont été réalisés à proximité de la station permanente et ont entraîné plusieurs modifications de l'environnement initial alentours, et elle n'est plus aussi bien exposée par rapport aux sources. La volonté de maintenir la surveillance dans l'enceinte de l'aéroport nécessite le déplacement de la station.

Une campagne de mesures comparatives a donc été réalisée entre octobre 2025 et janvier 2026, afin de s'assurer de la pertinence du nouveau site identifié, et de la possibilité d'assurer la continuité de la mesure en ce lieu avec conservation de l'historique des données. Cette note technique présente les résultats de cette campagne.

2 PRESENTATION DU NOUVEAU SITE DE L'AEROPORT

Les recherches pour la nouvelle station ont abouti à l'identification d'un site (Figure 1) :

- distant de moins de 300 mètres afin de garantir l'historique des données conformément au guide méthodologique du LCSQA¹,
- respectant les contraintes techniques et logistiques de la zone aéroportuaire,
- et restant sous les vents des avions.



Figure 1 : Emplacement des sites de mesure à l'aéroport de Nice

¹ <https://www.lcsqa.org/fr/rapport/2016/imt-ld-ineris/guide-methodologique-stations-francaises-surveillance-qualite-air>

L'emplacement du futur site est davantage sous influence des sources d'émissions aéroportuaires, puisqu'il est plus proche du trajet des avions (Figure 2).

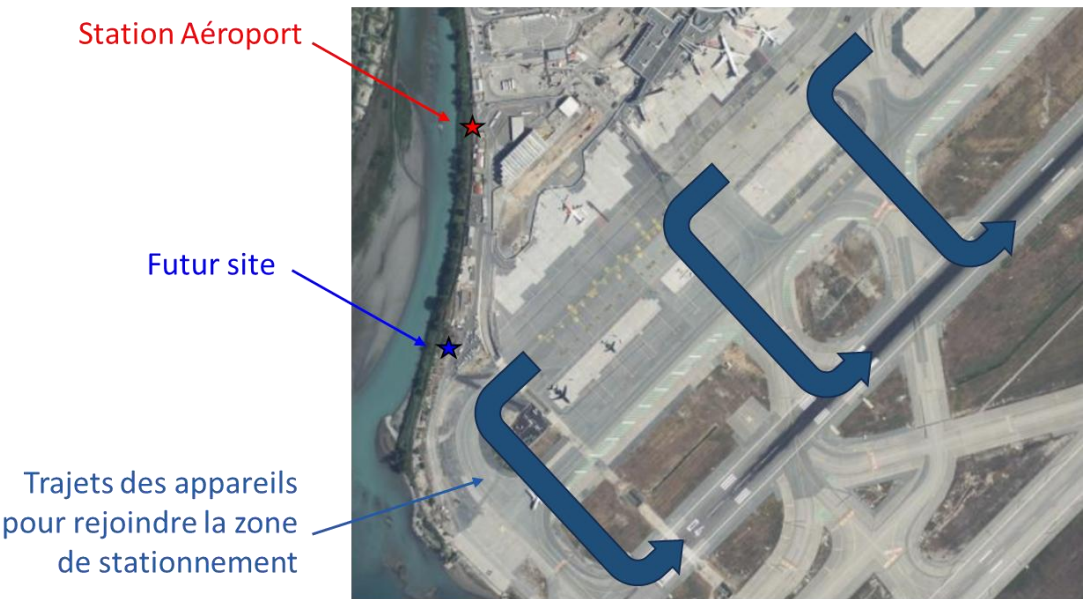


Figure 2 : Emplacement détaillé des sites de mesure à l'aéroport de Nice et des trajets des avions

3 BILAN STATISTIQUE DES MESURES A L'AEROPORT DE NICE

La campagne de mesure a été menée du 16 octobre 2025 au 14 janvier 2026. Les mesures portent uniquement sur les oxydes d'azote et les PUF, en raison de :

- L'utilité de dissocier la part du trafic routier, tracé par le NO₂, de celle du trafic aérien ;
- l'intérêt émergent sur les PUF, meilleur traceur actuel pour identifier l'activité aéroportuaire ;
- la grande représentativité spatiale de l'ozone et des particules qui conduit à des niveaux semblables sur l'agglomération niçoise ;
- la faible responsabilité du trafic aérien dans les émissions de particules PM10 et PM2.5.

Le Tableau 1 récapitule les principales statistiques sur les concentrations horaires des polluants mesurés sur le nouveau site et à la station actuelle de l'aéroport de Nice.

	Dioxyde d'azote			Nombre de particules PUF		
	futur site	station actuelle	évolution	futur site	station actuelle	évolution
Taux de fonctionnement	99 %	95 %		96 %	100 %	
Moyenne (µg/m³)	13	15	-15 %	13 581	11 277	+20 %
Médiane (µg/m³)	9	11	-17 %	7 895	7 035	+12 %
Percentile 95 (µg/m³)	39	44	-11 %	44 637	35 102	+27 %
Maximum horaire (µg/m³)	72	87	-17 %	221 370	148 500	+49 %
Date max horaire	13/01 à 18h	21/10 à 13h		18/12 à 13h	01/12 à 14h	
Maximum journalier (µg/m³)	22	25	-12 %	46 870	30 390	+54 %
Date max journalier	28/10	28/10		21/12	01/12	

Tableau 1 : Statistiques des polluants mesurés à la station de l'aéroport de Nice du 16 octobre 2025 au 14 janvier 2026

3.1 Comparaison des mesures de dioxyde d'azote

Les concentrations des polluants mesurés à l'aéroport sont comparées aux valeurs de gestion lorsqu'elles sont disponibles afin de s'assurer du respect de la réglementation.

3.1.1 Comparatif des données horaires

Les deux sites présentent les taux de fonctionnement similaires (99 % / 95 %) depuis le 16 octobre, s'assurant une bonne représentativité statistique.

Les concentrations horaires mesurées sur le futur site sont, pour la moyenne et la médiane, globalement **inférieures d'environ 15 %** (Tableau 1). Les fortes concentrations (P95 et maximum) sont également plus faibles, **de 11 à 17 %**.

Malgré un maximum observé à des dates différentes (pic le 21 octobre à la station vs le 13 janvier au futur site), la dynamique des deux sites est semblable, confirmée par un coefficient de corrélation élevé (0.93) et reflétant ainsi la bonne représentativité du futur site (Figure 3).

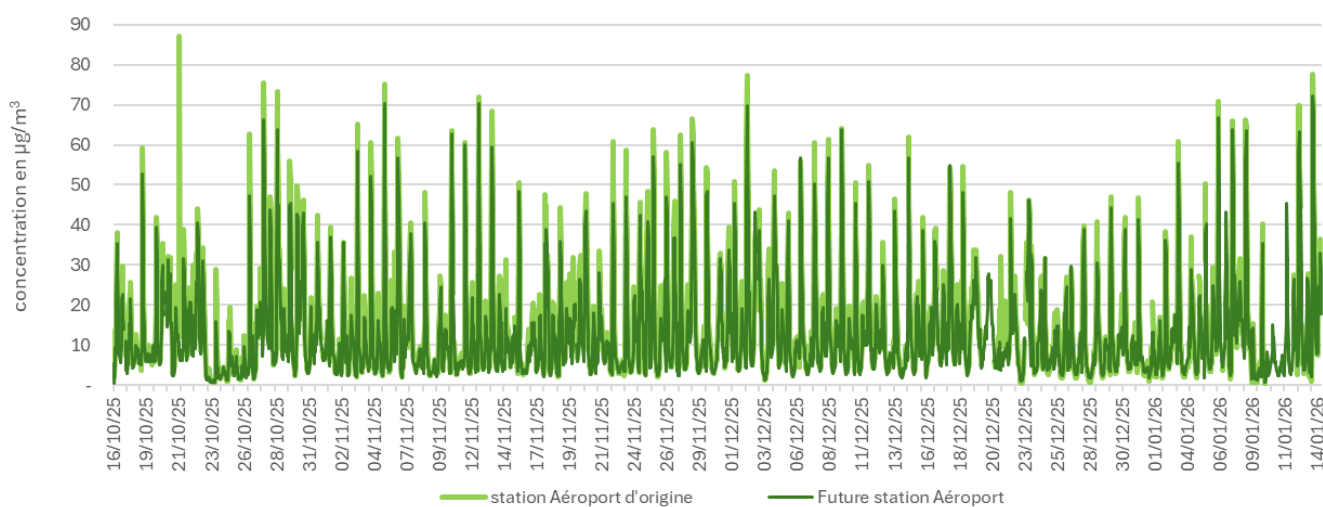


Figure 3 : Comparaison des concentrations horaires en dioxyde d'azote à l'aéroport de Nice du 16 octobre 2025 au 14 janvier 2026

Les niveaux plus faibles relevés sur le futur site sont en cohérence avec un positionnement plus éloigné des sources d'émissions routières et plus exposé et ouvert aux vents. La dynamique de comportement des concentrations reste bien cohérente entre ces deux situations.

3.1.2 Comparatif des évolutions journalières

Le secteur des transports est à l'origine de la majorité des émissions d'oxydes d'azote. A Nice en 2023, 52 % des émissions de NO₂ sont dues au trafic routier et 30 % au trafic aérien (Inventaire des émissions AtmoSud – Cigale version v12.1) .

A l'aéroport, l'évolution journalière du dioxyde d'azote présente également les habituels pics « trafic » associés aux déplacements domicile-travail (Figure 4). Les niveaux sont plus élevés en fin de journée, en raison notamment de la présence d'une brise de terre (en provenance du nord) qui ramène vers l'aéroport les polluants urbains émis par le réseau routier dense (autoroute/RN7/RN98) situé au nord (Figure 1).

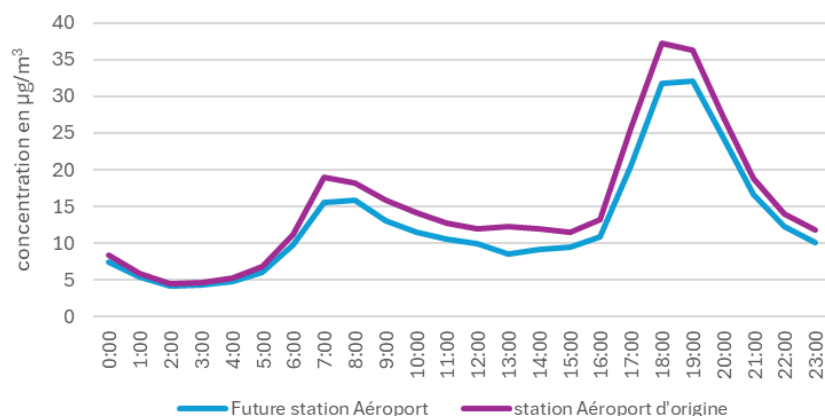


Figure 4 : Profil moyen journalier du dioxyde d'azote NO₂ à l'aéroport de Nice du 16 octobre 2025 au 14 janvier 2026

L'évolution journalière du dioxyde d'azote sur le futur site est semblable à celle de la station actuelle avec des niveaux horaires diurnes plus faibles (de 10 à 30 % selon les heures).

3.1.3 Comparaison à la réglementation

En 2025, les valeurs réglementaires européennes en vigueur ou à venir en dioxyde d'azote sont toutes respectées à la station actuelle. En revanche, les seuils recommandés par l'OMS, notamment la moyenne annuelle, le nombre de jours et le percentile 99 des valeurs journalières, sont dépassés (Tableau 2).

En raison de la similitude des concentrations et de l'abaissement d'environ 20 %, ce même constat est d'autant plus attribuable au futur site qui devrait donc respecter les valeurs réglementaires européennes mais probablement pas les deux premières lignes directrices de l'OMS précitées.

Tableau 2 : Comparaison aux valeurs réglementaires du dioxyde d'azote à l'aéroport de Nice du 1^{er} janvier au 31 décembre 2025

	Moyenne annuelle (µg/m ³)	Maximum horaire - SIR (µg/m ³)	Nombre d'heures > 200 µg/m ³	Nombre de jours		Percentile 99,8 des valeurs horaires (µg/m ³)	Percentile 95 des valeurs journalières (µg/m ³)	Percentile 99 des valeurs journalières (µg/m ³)
				>50 µg/m ³	>25 µg/m ³			
Valeur 2010 à ne pas dépasser	40	200	18			200		
Valeur 2030 à ne pas dépasser	20	200	3	18			50	
Valeur OMS à ne pas dépasser	10	200			3			25
Valeur Aéroport Nice	15	87	0	0	6	69	23	25
Respect réglementation	Oui	Oui	Oui	Oui		Oui	Oui	
Respect OMS	Non	Oui			Non			Non

L'évolution journalière du dioxyde d'azote mesuré à l'aéroport est fortement influencée par le transport routier avec la présence caractéristique des pics trafics aux heures habituelles d'affluence et semblable sur les deux sites.

En revanche, sur le futur site, les concentrations sont environ 20 % plus faibles qu'à la station actuelle.

La réglementation en vigueur est respectée à la station de l'aéroport mais certaines recommandations de l'OMS sont dépassées. Ce devrait également être le cas sur le futur site.

3.2 Comparaison des mesures de Particules Ultrafines PUF

Il est maintenant reconnu que les particules ultrafines (PUF) sont actuellement le meilleur indicateur de la pollution aéroportuaire². La très petite taille de ces particules oblige, non plus à les mesurer en masse, comme les PM10 ou PM2.5, mais à les mesurer en nombre. Depuis 2023, l'intervalle de mesure de référence dans lequel les PUF sont comptabilisées est l'intervalle [10nm – 1 µm].

En 2020, les premières mesures de PUF ont été menées à l'aéroport de Nice³. Cette campagne exploratoire a englobé la période de confinement lié à la pandémie et ainsi offert la possibilité d'isoler l'impact de l'activité aéroportuaire sur les niveaux de polluants. Les résultats ont confirmé la faible corrélation entre les concentrations de particules et l'activité aéroportuaire, les niveaux de PM10/2.5 augmentant alors que l'aéroport était fermé. En revanche, lors de la reprise du trafic aérien, il s'est produit une hausse significative du nombre de PUF.

S'appuyant sur ces premiers résultats, une nouvelle campagne ciblée⁴ sur la taille des particules PUF a permis d'identifier la signature des PUF aéroportuaire autour de 14 nm, ce qui correspond aux données de la littérature.

En 2023, les services de l'Aéroport ont ainsi fait l'acquisition, d'un compteur de particules afin de pouvoir suivre ce nouveau polluant.

3.2.1 Comparatif des données horaires de PUF

Les deux sites présentent des taux de fonctionnement comparables (96% futur site vs 100 % station actuelle) depuis le 24 octobre, s'assurant une bonne représentativité statistique.

Les niveaux enregistrés sur le futur site sont globalement plus élevés qu'à la station actuelle.

Ceci est dû à des fortes concentrations (P95) plus nombreuses et un maximum horaire nettement plus élevé (le double en valeur quart-horaire) de celui observé sur la station. Ces fortes valeurs, plus nombreuses et plus élevées, sur le futur site ont un impact non négligeable sur la moyenne, qui est **supérieure de 20 %** à celle de la station actuelle. L'évolution est moindre pour la médiane (+12%, Tableau 1).

Les concentrations de PUF nettement plus élevées sur le futur site conduisent à une corrélation moyenne ($r^2=0.60$), bien que l'évolution reproduise une dynamique similaire sur les deux sites, ce qui illustre mieux l'influence des avions sur les concentrations (Figure 5).

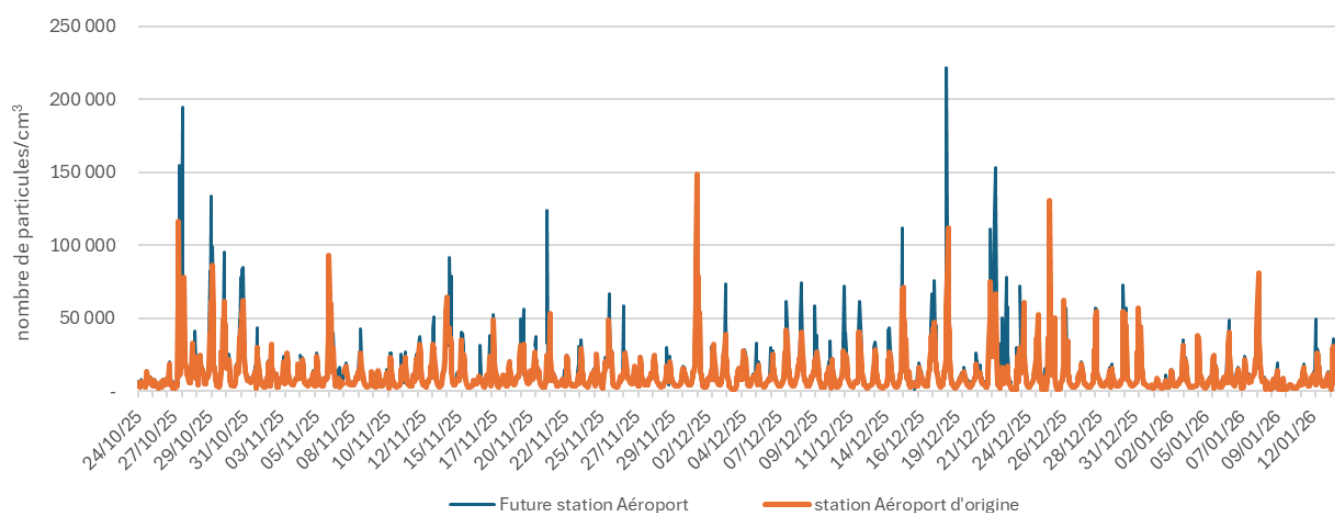


Figure 5 : Comparaison des concentrations horaires du nombre de PUF à l'aéroport de Nice du 24 octobre 2025 au 14 janvier 2026

Les niveaux plus élevés mesurés sur le futur site sont en cohérence avec un positionnement en bout de piste, au plus proche des avions. Cette position semble plus adaptée pour isoler l'impact de l'activité aéroportuaire dont la signature est clairement visible dans les concentrations de PUF.

La dynamique du futur site est très comparable.

² Dossier thématique Particules UltraFines : <https://www.atmosud.org/publications/dossier-thematique-les-particules-ultrafines>

³ <https://www.atmosud.org/etude/etude-exploratoire-des-particules-ultrafines-laeroport-de-nice>

⁴ <https://www.atmosud.org/publications/comparaison-des-particules-ultrafines-laeroport-de-nice>

3.2.2 Comparatif des évolutions journalières

La comparaison des données de PUF mesurées sur les deux sites montre des évolutions très semblables avec une hausse des niveaux en journée, correspondant aux heures d'ouverture de l'aéroport⁵ (Figure 6). En effet, en moyenne, les concentrations nocturnes (23h à 6h) à l'aéroport sont 70 % plus faibles que celles relevées en journée. Cependant à l'endroit du futur site, les concentrations sont supérieures, jusqu'à 30 % en début d'après-midi.

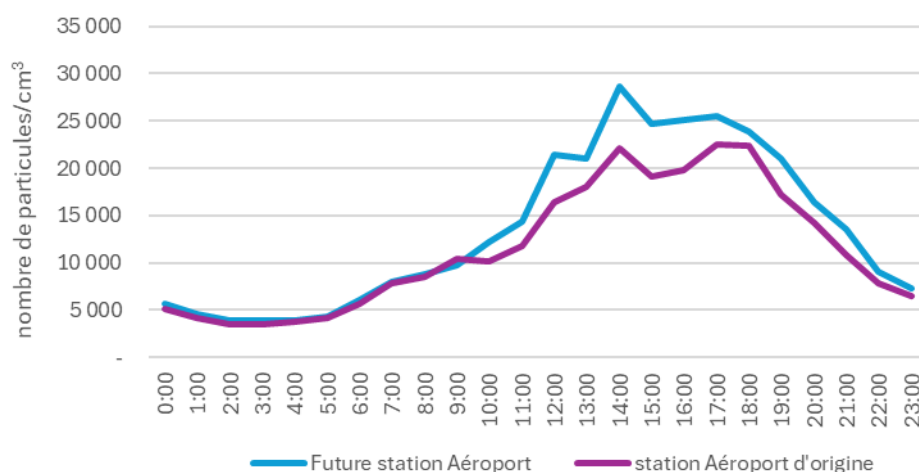


Figure 6 : Profil moyen journalier des PUF à l'aéroport de Nice du 16 octobre 2025 au 14 janvier 2026

Les concentrations de PUF sur le futur site suivent la même évolution journalière qu'à la station actuelle avec des concentrations horaires diurnes plus élevées, de l'ordre de de 2 à 30 % selon les heures de la journée.

3.2.3 Comparaison à la réglementation

Les PUF ne sont pas réglementées. Cependant, l'OMS fournit des recommandations de bonnes pratiques⁶ pour mieux guider les décisions en distinguant les faibles et les fortes concentrations en PUF :

- moins de 1 000 particules/cm³ peut être considéré comme une concentration journalière basse.
- plus de 10 000 particules/cm³ (en journalier) ou 20 000 particules/cm³ (en horaire) peuvent être considérées comme des concentrations hautes, selon l'OMS.

En 2025, à la station de l'aéroport de Nice, l'ensemble des mesures de PUF dépasse la valeur journalière basse établie par l'OMS et 74 % des données sont supérieures à la valeur journalière haute soit 271 jours. De même, environ un quart des concentrations horaires en nombre de PUF est au-delà de la valeur de l'OMS (Tableau 3).

Tableau 3 : Comparaison aux valeurs OMS des particules ultrafines PUF à l'aéroport de Nice du 1^{er} janvier au 31 décembre 2025

	Valeur horaire haute (particules/cm ³)	Valeur journalière haute (particules/cm ³)	Valeur journalière basse (particules/cm ³)
Valeur OMS	20 000	10 000	1 000
Nombre de valeurs > OMS	2 245	271	365
Pourcentage de PUF Aéroport Nice > OMS	26 %	74 %	100 %

De fait, sur le futur site, la majoration d'environ 20 % pour les données horaires et journalières conduirait à environ 30 jours supplémentaires de dépassement de la valeur journalière haute.

⁵ Restrictions de vols entre 23h30 à 6h. <https://www.acnusa.fr/restrictions-nocturnes-442>

⁶ <https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/b729bbc4-7032-4799-898e-d112faa16f22/content>, page 7 tableau 03

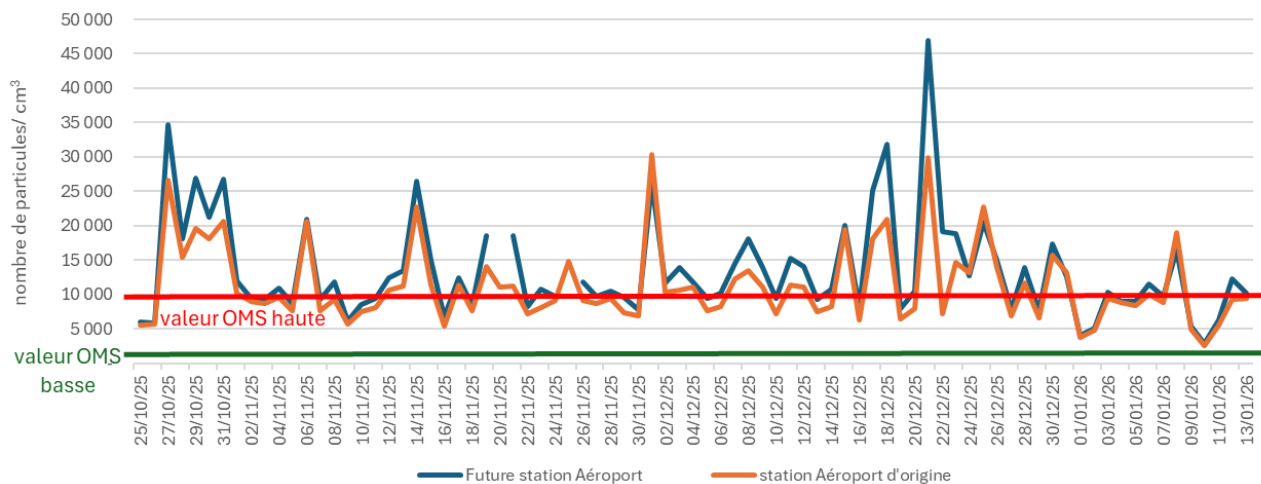


Figure 7 : Comparaison des concentrations journalières du nombre de PUF à l'Aéroport du 16 octobre 2025 au 14 janvier 2026

La comparaison du nombre de PUF entre les deux positions met en évidence des comportements similaires mais avec des niveaux moyens supérieurs d'environ 20 % au niveau du futur site, et ce notamment en journée, en cohérence avec la période d'activité aéroportuaire plus intense.

Ces concentrations plus élevées entraîneraient une trentaine de jours supplémentaires de dépassement de la valeur journalière haute suggérée par l'OMS, qui est la seule valeur de référence disponible en absence de réglementation actuelle pour ce polluant.

4 VERS UN DEPLACEMENT DE LA STATION DE L'AÉROPORT DE NICE

La campagne d'intercomparaison du dioxyde d'azote et des PUF, réalisée en fin d'année 2025, a pour objectif de confirmer la bonne représentativité du nouveau site afin de le conserver comme :

- site périurbain pour l'agglomération niçoise (NO₂, O₃)
- site d'observation pour la surveillance spécifique aéroportuaire (PUF).

4.1 Représentativité pour le maintien du site périurbain

Le site de l'aéroport de Nice mesure 4 polluants réglementés, avec un historique conséquent : le dioxyde d'azote (2005-2026), l'ozone (2005-2026), les particules PM₁₀ (2007-2026) et les particules PM_{2.5} (2017-2026).

Parmi ces polluants, seule la mesure de l'ozone est intégrée dans la surveillance réglementaire au niveau de la ZAS de Nice. La mesure du dioxyde d'azote fournit des informations contribuant à une amélioration de la connaissance du contexte local (corrélation avec l'ozone, identification de sources), justifiant son suivi. Il en est de même pour la mesure des particules PM_{2.5}.

- Les concentrations d'ozone fluctuent faiblement à l'échelle d'une agglomération ou d'un département en raison de **grande représentativité spatiale**. Les mesures faites à l'aéroport sont donc comparables aux autres sites des Alpes-Maritimes, malgré les apports locaux de NO_x et de COV issus de l'activité aéroportuaire mais facilement dispersés par une bonne ventilation (Figure 8)

La mesure d'ozone est représentative des niveaux enregistrés à l'échelle de l'agglomération.

La mesure de l'ozone sur ce site se justifie pour le respect de la Directive 2024/2881⁷ qui exige qu'à minima la moitié des mesures ozone dans chaque ZAS doit être réalisée en environnement périurbain.

⁷ Directive (UE) 2024/2881 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (refonte)

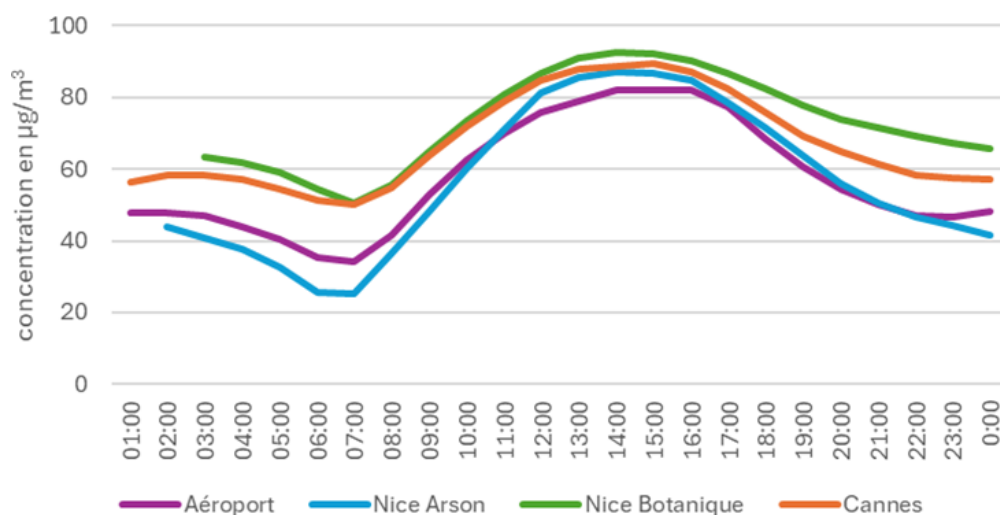


Figure 8 : Evolution journalière des concentrations en ozone dans les Alpes-Maritimes du 1^{er} janvier au 31 décembre 2025

- Les mesures comparatives de dioxyde d'azote montrent une **parfaite représentativité de la dynamique** des concentrations sur le futur site mais avec des niveaux plus faibles d'environ 20 %. Cette minoration s'explique par l'éloignement des sources automobiles et une dispersion plus grande en raison du rapprochement de l'embouchure du Var

La mesure de dioxyde d'azote est représentative de la zone évaluée en accord avec l'environnement ventilé.

La mesure du NO₂ sur ce site se justifie également pour le respect de la Directive 2024/2881⁸ qui exige qu'à minima 50% des mesures ozone réglementaires dans la ZAS soient doublées d'une mesure NO₂.

- L'influence de l'activité aéroportuaire n'est pas mise en évidence par la mesure massique des particules⁹ comme le montre la **faible corrélation** entre les évolutions mensuelles des concentrations de PM10 et du nombre de mouvements d'avions (Figure 9).

La mesure des particules PM10 est représentative des niveaux relevés à l'échelle de l'agglomération mais n'a pas d'intérêt pour évaluer l'impact de l'activité aéroportuaire.

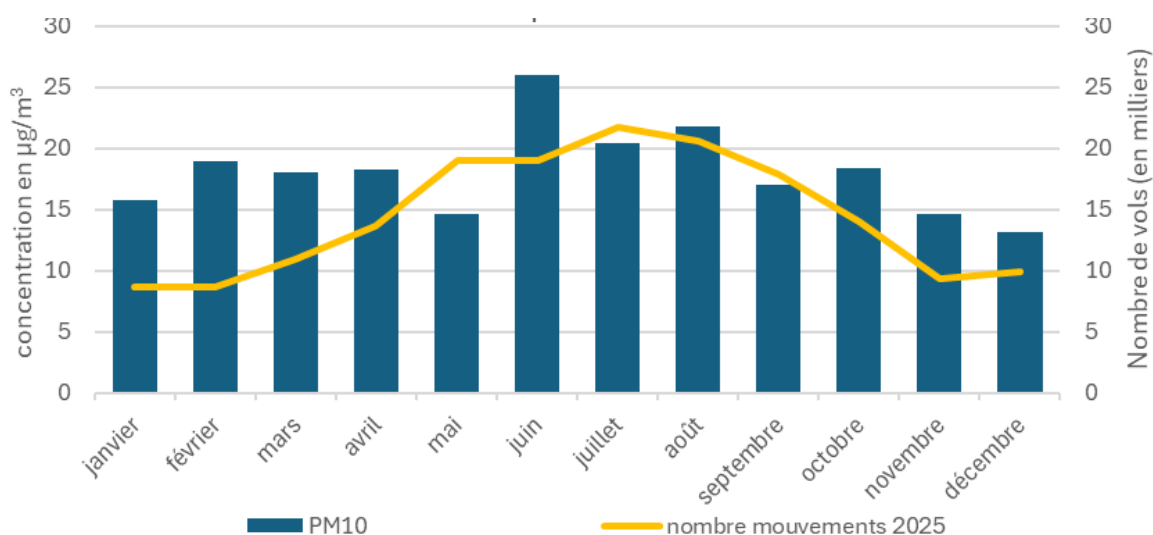


Figure 9 : Comparaison mensuelle des concentrations en PM10 et des mouvements d'avions à l'Aéroport en 2025

⁸ Directive (UE) 2024/2881 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (refonte)

⁹ <https://www.atmosud.org/etude/etude-exploratoire-des-particules-ultrafines-laeroport-de-nice>

La mesure des particules PM10 sur ce site n'est pas obligatoire au regard de la Directive 2024/2881, mais elle est un complément local intéressant pour l'ouest de la ville. En revanche, elle n'est pas pertinente pour la problématique aéroportuaire ce qui, tenant compte de son historique, conduit à concentrer la surveillance sur les particules les plus fines, PM2.5 et PUF et donc arrêter la mesure de PM10 sur ce site.

- Le taux de particules PM2.5 présente une dynamique et des **niveaux très semblables** à ceux des stations urbaines de fond soumises au cumul des émissions résidentielles et routières (Figure 10).

La mesure des particules PM2.5 est représentative des niveaux relevés à l'échelle de l'agglomération.

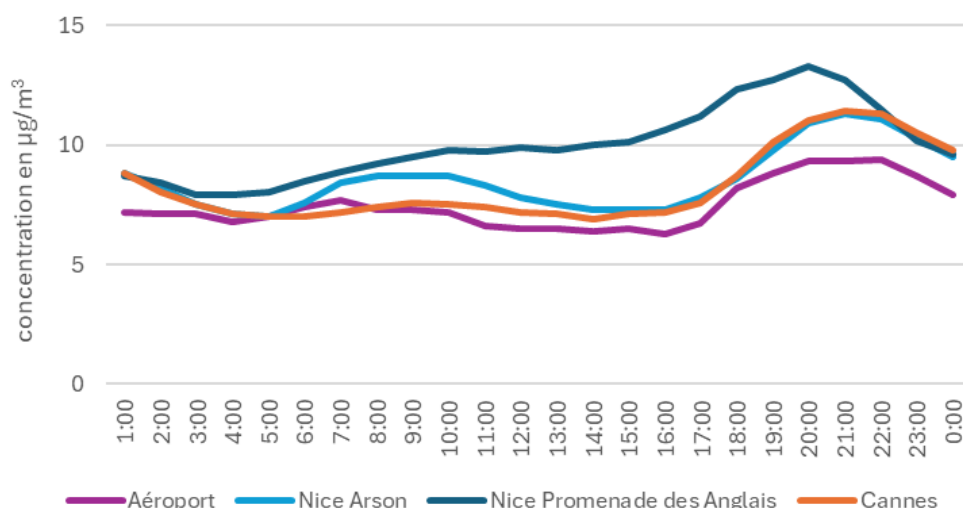


Figure 10 : Evolution journalière des concentrations en PM2.5 dans les Alpes-Maritimes du 1er janvier au 31 décembre 2025

Comme pour les PM10, la mesure des particules PM2.5 sur ce site n'est pas obligatoire au regard de la Directive 2024/2881, mais elle est un complément local intéressant pour l'ouest de la ville. Néanmoins, elle dispose d'un faible historique ce qui nécessite le maintien de cette mesure en ce lieu, malgré un faible lien avec la problématique aéroportuaire.

4.2 Représentativité pour le maintien du site de surveillance aéroportuaire

Plusieurs sources de pollution coexistent dans un aéroport :

- Le transport routier est très présent car, au-delà du trafic lié aux personnes (passagers ou au personnel), chaque mouvement d'avion est accompagné de nombreux véhicules pour le ravitaillement, les secours, la sécurité et l'acheminement des bagages.
- De même, le chauffage des terminaux et autres bâtiments est associé à la source résidentielle.

Ces différentes sources émettent des polluants communs comme les oxydes d'azote et les particules et isoler la pollution liée uniquement à l'activité aéroportuaire (aux avions) est complexe.

Cependant, depuis quelques années, l'intérêt se porte sur la concentration en nombre de PUF, meilleur traceur actuel de l'activité aéroportuaire.

- Les mesures comparatives de PUF réalisées indiquent une **dynamique similaire entre les deux sites** mais révèlent aussi un nombre de PUF sur le futur site, supérieur d'environ 20 % par rapport à celui mesuré sur la station actuelle. Cette majoration est liée à un positionnement du nouveau site au plus proche du trajet des avions pour rejoindre la zone de stationnement.
- Le lien avec l'activité aéroportuaire est établi notamment en comparant les comportements du nombre de PUF et du nombre de vols. Sur l'évolution mensuelle, les variations des deux paramètres se suivent (Figure 11). De même sur le profil journalier, le **nombre de mouvements d'avions est fortement corrélé au nombre de PUF**, ce qui n'est pas le cas pour le site urbain de Nice Arson (Figure 12), qui présente un profil davantage influencé par la source urbaine routière.

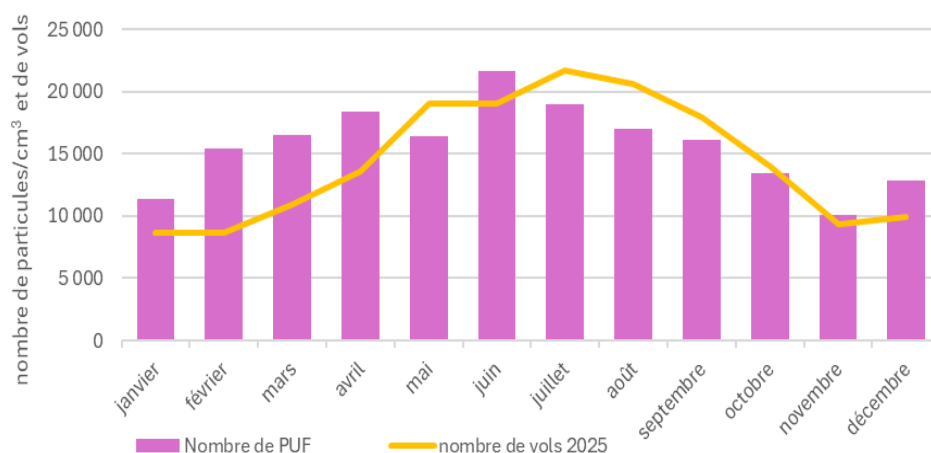


Figure 11 : Evolution mensuelle du nombre de PUF et du nombre de vols en 2025

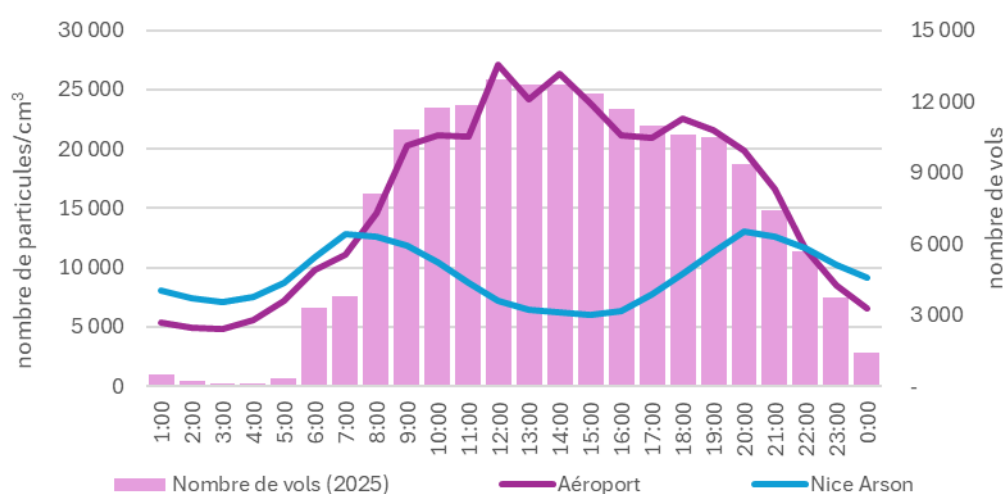


Figure 12 : Profil moyen journalier du nombre de PUF et du nombre de vols en 2025

Les mesures réalisées sur les deux emplacements indiquent que le futur site rassemble les bons critères pour le maintien de sa représentativité de site périurbain et aéroportuaire.

Le déplacement de moins de 300 mètres n'affecte pas la dynamique de l'ensemble des polluants suivis.

Il n'a pas non plus d'incidence sur les niveaux d'ozone et de particules PM10 et PM2.5, homogènes à l'échelle de l'agglomération niçoise.

Cependant pour les particules, il faut distinguer les PM10 et PM2.5, mesurées en concentration massique, des PUF mesurées en nombre et identifiées comme le traceur de l'activité aéroportuaire. Les PM10 et PM2.5 sont issues de multiples sources et la faible part de l'activité aéroportuaire dans les émissions n'influence pas les niveaux. De fait, leur surveillance sur ce site est peu pertinente. La mesure des PM10 est donc suspendue mais pas celle des PM2.5 dont le faible historique justifie le maintien encore quelques années.

Pour les PUF, le déplacement du site, au plus proche des avions, entraîne une hausse de 20 % des concentrations, confirmant l'impact de l'activité aéroportuaire et l'intérêt de la surveillance en ce lieu.

A l'inverse, les concentrations en dioxyde d'azote sont plus faibles de 20 %, en cohérence avec l'éloignement de la source automobile et d'un environnement plus ventilé, sans remettre en cause la surveillance nécessaire de ce polluant, également émis par les avions.

5 CONCLUSION

La station de l'aéroport de Nice est un point clé de la surveillance dans les Alpes-Maritimes, tant pour compléter l'évaluation de la qualité de l'air de l'agglomération niçoise avec un point d'observation à l'Ouest de la ville que pour identifier l'impact aéroportuaire. La réalisation de travaux dans l'enceinte de l'aéroport contraint au déplacement de ce site historique (19 ans de mesure) mais n'affecte pas la volonté du gestionnaire de maintenir et financer le suivi, en collaboration avec AtmoSud.

Ainsi, une campagne de mesure a été réalisée du 16 octobre 2025 au 14 janvier 2026 pour valider le nouvel emplacement du site aéroport. En raison de la grande représentativité spatiale de l'ozone et de la faible responsabilité du trafic aérien dans les émissions de particules PM10 et PM2.5 (moins de 4 % des émissions de la ville de Nice en 2023), les mesures comparatives avec la station actuelle de l'aéroport ne concernent que le dioxyde d'azote et les PUF.

Les principaux résultats de cette campagne sont :

- L'analyse des données a conclu à la bonne représentativité de la dynamique des polluants NO₂ et PUF ;
- Les concentrations en revanche sont en moyenne 20 % plus faibles pour le dioxyde d'azote et 20 % plus élevées pour les PUF ;
- Ces écarts avec la station actuelle se justifient par un positionnement plus éloigné du trafic routier mais plus proche de celui des avions.

Ainsi, AtmoSud préconise que la surveillance de la qualité de l'air au niveau de l'aéroport de Nice se concentre davantage sur l'impact de l'activité aéroportuaire en favorisant la mesure de PUF, meilleur traceur de ce secteur.

Du fait de cette problématique, les particules PM10 notamment, ne seront plus suivies sur ce site.

En revanche, les PM2.5 seront encore surveillées, en raison d'un plus faible historique et d'un impact sanitaire plus important.

Siège social

146 rue Paradis « Le Noilly Paradis »
13006 Marseille

Site de Martigues

06 Route de la Vierge
13500 Martigues

Site de Nice

37bis avenue Henri Matisse
06200 Nice

 atmosud.org

 04 91 31 38 00

 contact.air@atmosud.org

AtmoSud
Inspirer un air meilleur

SIRET : 324 465 632 00044 – APE – NAF : 7120B – TVA intracommunautaire : FR 65 324 465 632