



Bilan Station mobile de mesures
11/06/2026 au 28/07/2026

MONT SAINT ADRIEN

août 2026

LEXIQUE BRUIT

LE SON

Le son est un ébranlement élastique des éléments du milieu où il se propage, ce milieu étant un gaz (air), un liquide ou un solide. Un son pur peut être caractérisé par son intensité (sa force) et sa fréquence (grave ou aiguë).

UN BRUIT

Un bruit est un ensemble de sons sans harmonie. Pour les avions en vol on distingue le bruit des groupes motopropulseurs, prépondérant lors des phases de décollage, et le bruit aérodynamique qui devient aussi important que le bruit des moteurs pour les phases d'atterrissage.

Ex. : Lorsqu'un avion atterrit, le bruit perçu n'est pas celui du moteur mais essentiellement celui de l'écoulement de l'air le long de la carlingue de l'avion.

LE DÉCIBEL (A)

Le décibel (dB) est l'unité retenue pour le niveau sonore. Cette unité présente l'avantage de bien se calquer sur la sensibilité différentielle de l'ouïe, puisqu'un écart de 1 décibel entre 2 niveaux de bruit correspond sensiblement à la plus petite différence de niveau sonore décelable par l'oreille humaine.

LE BRUIT MESURE

- Toujours en dB(A)
- Le bruit avion calculé avec l'indice **Lden** représente la gêne sonore en pénalisant les bruits avions d'un coefficient appliqué en fonction des horaires de passage :
 - d (day = jour : 06h00 - 18h00) = coefficient 1,
 - e (evening = soir : 18h00 - 22h00) = coefficient 5,
 - n (night = nuit : 22h00 - 6h00) = coefficient 10.
- Le bruit résiduel représente le bruit non-aéronautique mesuré avant et après le passage de chaque avion.

LE BRUIT MESURE

Le **niveau maximum** (L_{Amax}) en revanche, est utilisé lorsqu'un bruit présente de larges fluctuations au cours du temps, comme le cas d'un véhicule passant devant un observateur, dont le bruit varie de façon croissante puis décroissante. On mesure alors le niveau maximum du bruit.

L'ACNUSA a d'ailleurs recommandé, dans le cadre des sensations de désagrément de nuit, que le niveau sonore mesuré soit le niveau instantané maximum ($L_{Aeq\ 1s}$) attaché à chacun des survols.

Le **niveau équivalent** intervient dans le cas de bruits intermittents émergeants de temps à autre du bruit de fond (par exemple, bruit industriel ou de voisinage). On utilise le niveau équivalent (ou L_{Aeq}) pour traduire l'intensité moyenne du bruit sur un temps donné comprenant des phases de bruits entrecoupées de phases de silence. La durée sur laquelle est calculé le niveau équivalent est une caractéristique de la mesure : $L_{Aeq}(\text{durée})$ (BVA temps de l'événement avion). $L_{Aeq}(T)$

Le SEL Il correspond à la valeur énergétique de l'événement ramené à 1 s. c'est un indicateur d'événements

Le N.A. Number Above équivaut au nombre de mouvements par niveau de bruit mesurés en $L_{Amax} \text{ Db(A)}$ C'est un indicateur de crête.

Le T.A. Time Above équivaut à la durée des mouvements par niveau de bruit mesurés

LES TRAJECTOIRES

- **Au départ :**
 - Deux sens d'utilisation de la piste : seuils 12 et 30
 - Procédures conventionnelles : balises physiques
 - Procédures RNAV : repères GPS
- **A l'arrivée :**
 - Toujours dans l'axe de piste
 - Avions guidés par le Centre de Contrôle en Route puis le contrôle tour BVA jusqu'à alignement sur l'axe de piste.

LES RELEVES BRUIT

Analyse de bruit Gestion avancée du bruit et d'évènements

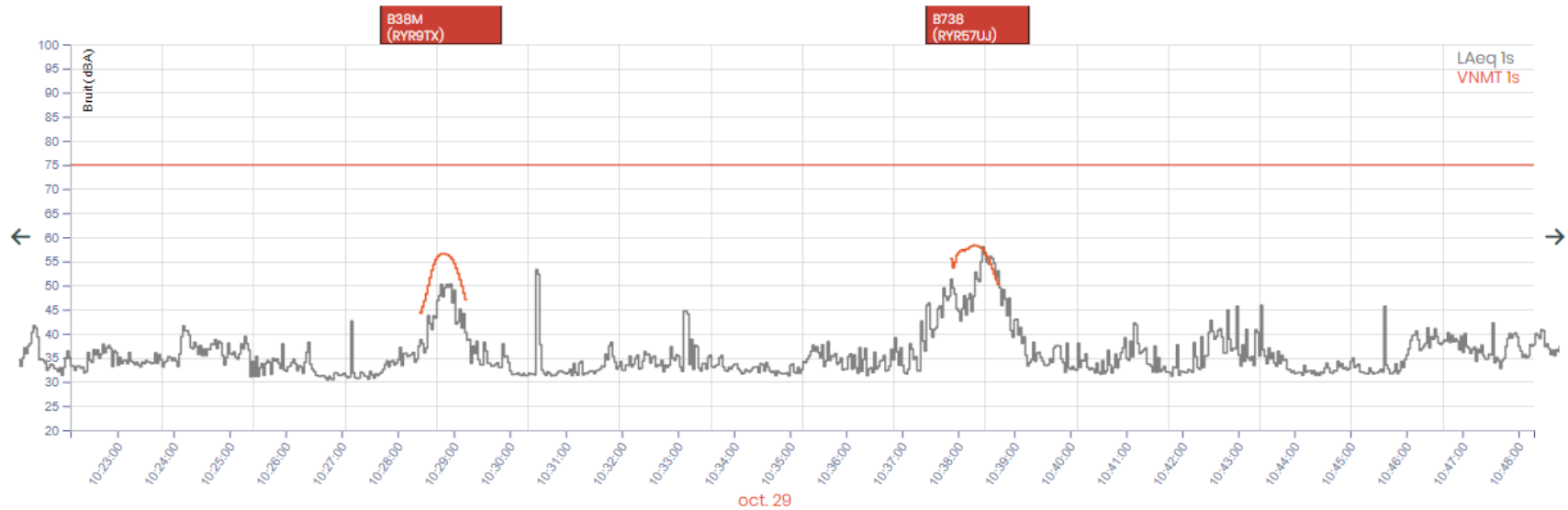
Période

2024/10/29 07:00:00 - 2024/10/29 10:59:59

Campagne

M004

☐ Afficher les événements non corrélés



Analyse de bruit Gestion avancée du bruit et d'évènements

Période

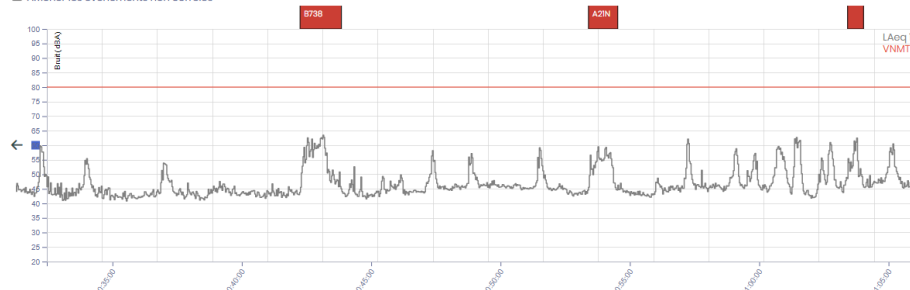
2024/10/09 00:00:00 - 2024/10/09 23:59:59

Campagne

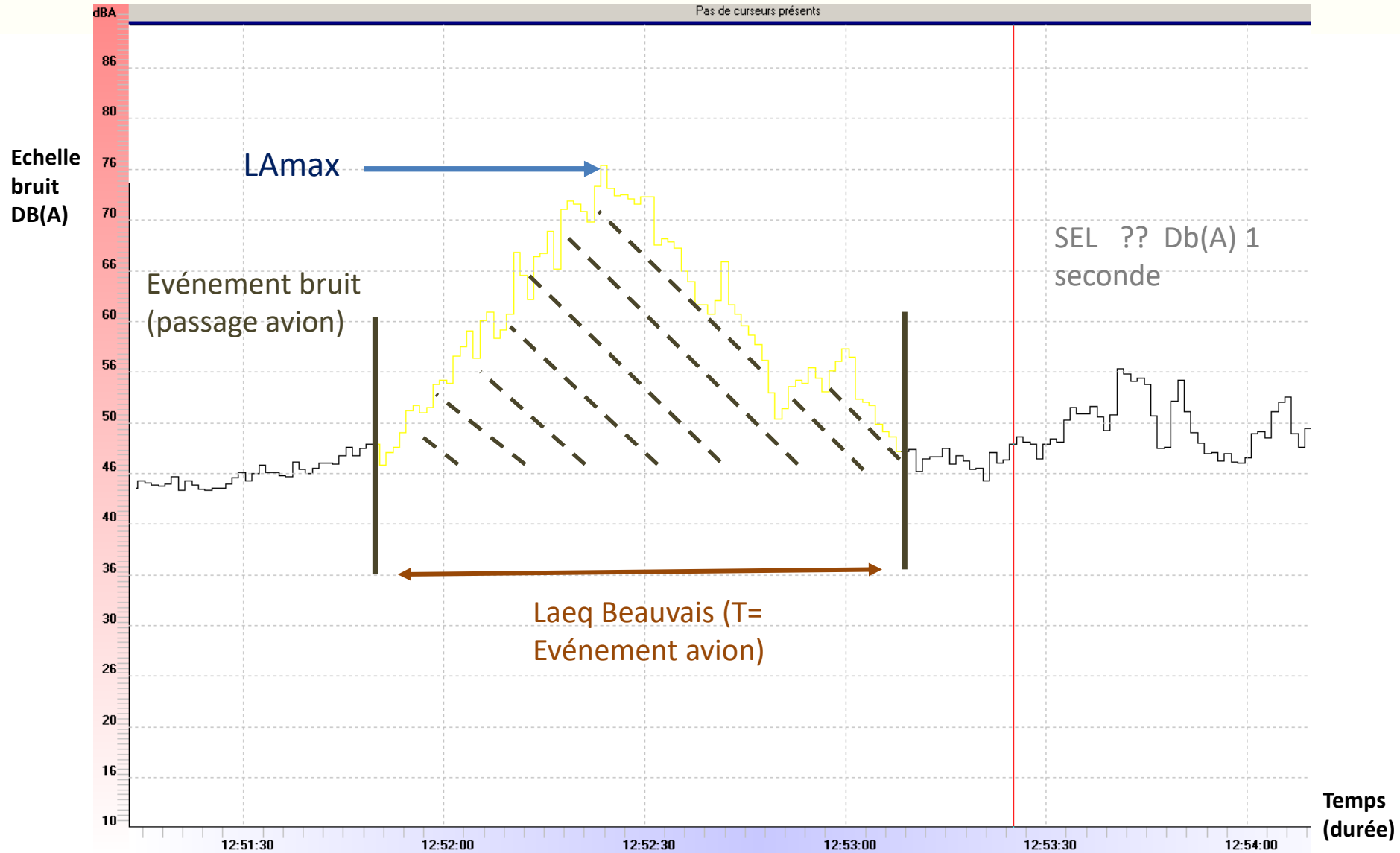
F005 Laversines

Actualiser

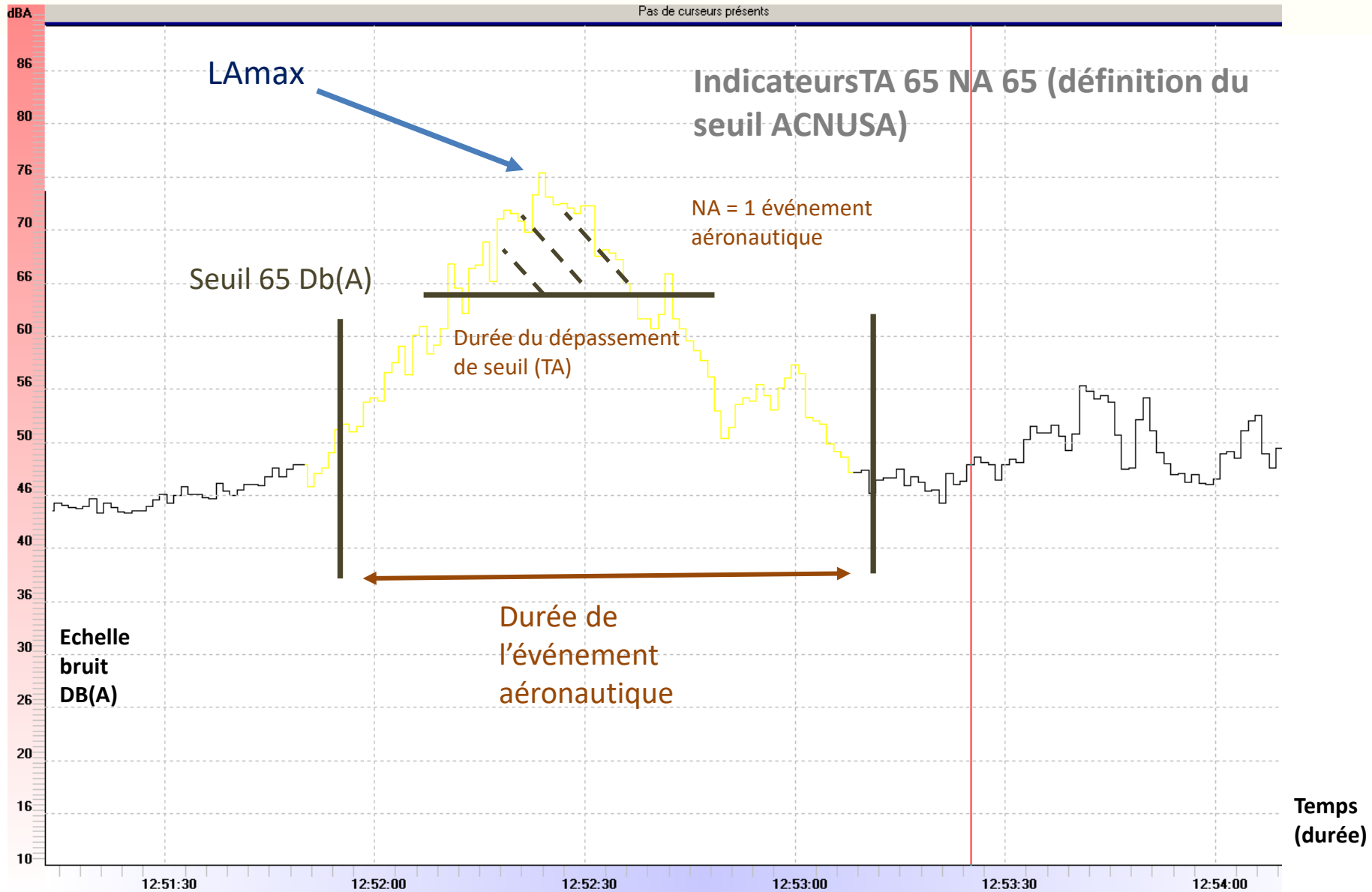
☐ Afficher les événements non corrélés



EVENEMENT BRUIT



EVENEMENT BRUIT



PERFORMANCE ACOUSTIQUES DES AVIONS (EPNDB)

Pour déterminer les performances acoustiques de chaque type d'avion de transport, on mesure 3 niveaux de bruits selon des procédures définies par l'Organisation de l'Avion Civile Internationale (OACI). Ces 3 niveaux de bruits correspondent à l'approche (phase d'atterrissage), au décollage à pleine puissance, et au survol. Ils doivent respecter les limites fixées par l'annexe XVI à la Convention de l'aviation civile internationale.

On distingue actuellement 4 générations d'avions commerciaux :

- Chapitre 2 : ce sont des avions à réaction certifiés avant 1977, qui satisfont les limites du chapitre 2 de l'annexe XVI. Cette génération d'avions tend à disparaître, ils sont ponctuellement interdits sur la plupart des grandes plateformes.

Chapitre 3 : ce sont des avions à réaction certifiés entre 1977 et 2006, qui satisfont les limites du chapitre 3 de l'annexe XVI. Certains avions initialement certifiés « Chapitre 2 », moyennant quelques modifications, ont pu être recertifiés « Chapitre 3 ».

Dans le chapitre 3 on distingue 3 catégories d'avions :

- les plus bruyants : ce sont les avions qui présentent une marge cumulée des niveaux de bruit certifiés inférieure à 5 EPNdB par rapport à la limite admissible définie dans le chapitre 3.

- les bruyants : ce sont les avions qui présentent une marge cumulée des niveaux de bruit certifiés inférieure à 8 EPNdB et supérieure ou égale à 5 EPNdB.

- les avions qui présentent une marge cumulée des niveaux de bruit certifiés supérieure ou égale à 8 EPNdB

-

Chapitre 4 : Ce sont tous les avions certifiés depuis 2006.

- **Chapitre 14 : Avions certifiés depuis 2017.**

- **Chapitre 16 (à venir) mais dont font déjà partie les A320 et A321 NEO de Wizzair**

Principaux points du Chapitre 16

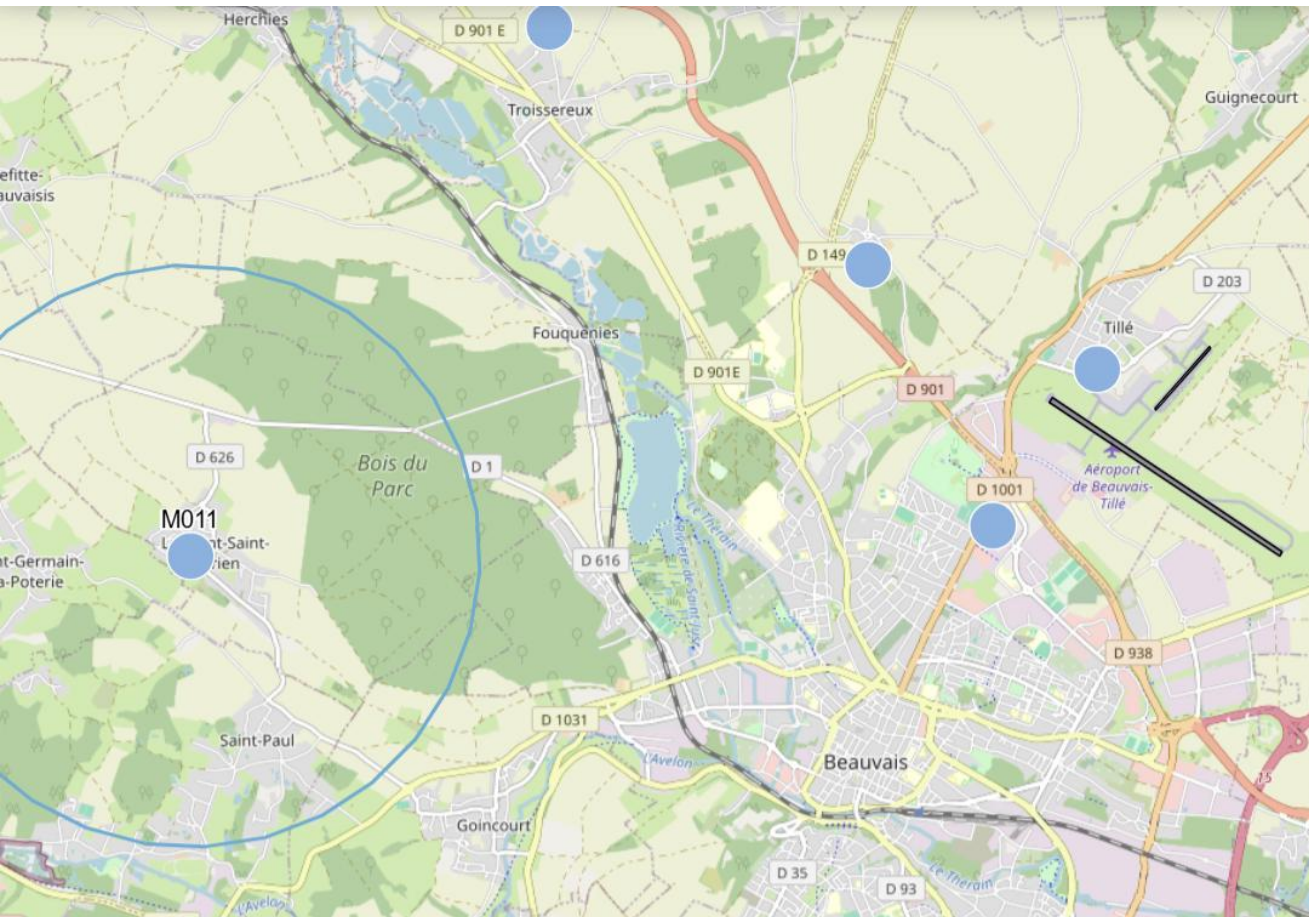
Sévérité accrue : Il renforce les limites cumulées de bruit de **6 dB** supplémentaires par rapport au chapitre 14 précédent.

Réduction historique : Par rapport aux premières normes du chapitre 3 de 1971, cela représente une baisse globale de **23 dB**.

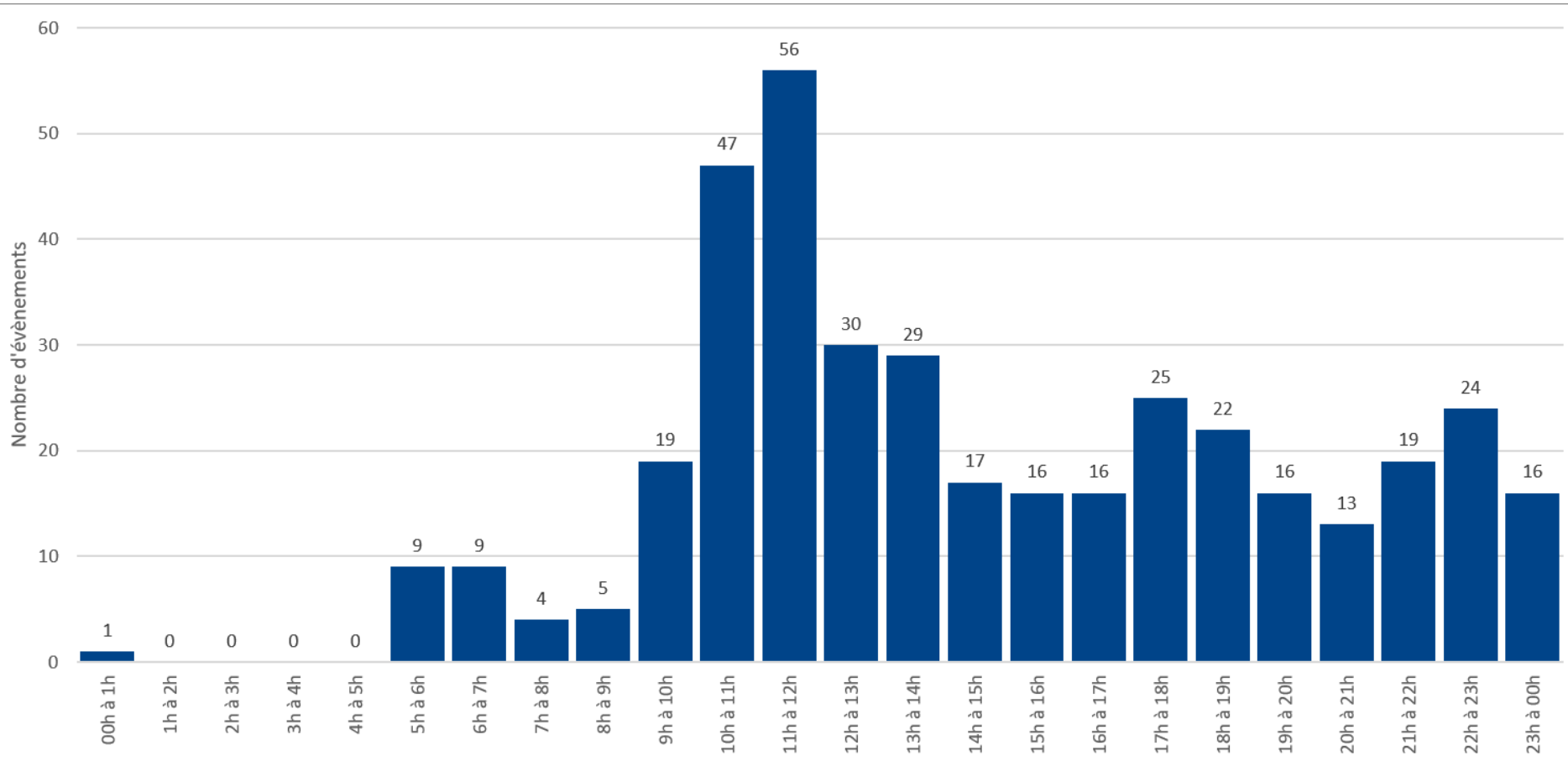
Points de mesure : L'évaluation repose toujours sur les trois points de certification traditionnels (décollage, approche et latéral).

Objectif : Poursuivre la réduction des nuisances sonores à la source pour les aéronefs neufs face à la croissance du trafic aérien.

CAMPAGNE de MESURES / SITUATION

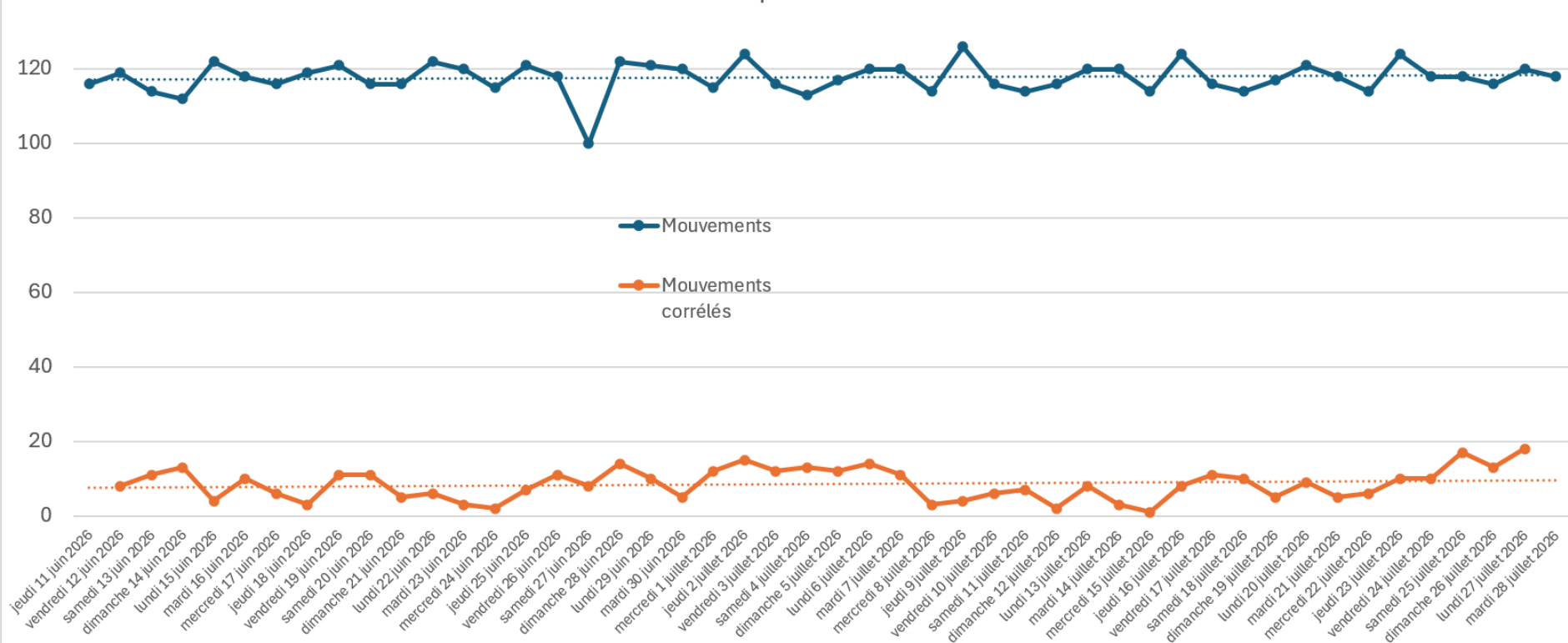


Trafic (Campagne du 11/06/2026 au 28/07/2026)

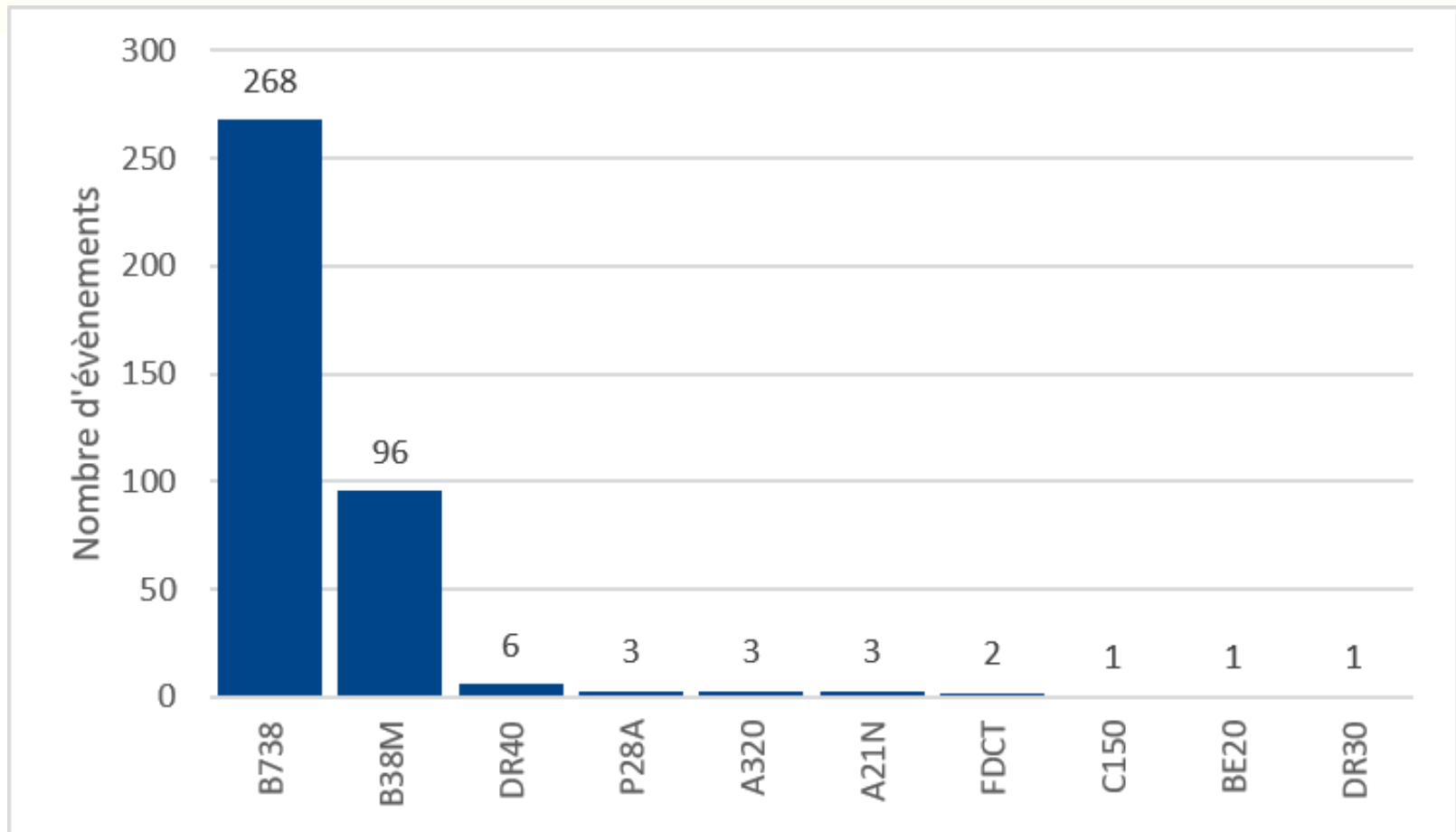


Trafic (Campagne du 11/06/2026 au 28/07/2026)

Trafic sur la période de mesure



Trafic par Type Avion (Campagne du 11/06/2026 au 28/07/2026)



28,8 % des captations correspond a des avions NG

SYNTHESE GENERALE (Campagne du 11/06/2026 au 28/07/2026)

Lden			LAeq		Moyenne évènements par jour	Moyenne LAmax aéronautique
Aéronautique	Résiduel	Global	Aéronautique	Global		
36,2	50,2	50,3	53,9	47,6	9	59,2

Altitude moyenne			
Direction	Altitude (m)	Évènements	
		Nombre	%
Atterrissages	1370	33	8,40%
Décollages	1683	360	91,60%

NoiseEventsCount		
total	arrival	departure
393	33	360

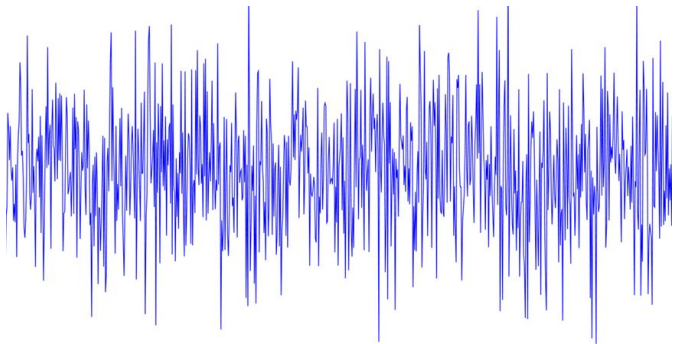


Direction	Runway	Flights	%
DEP	30	911	17
ARR	30	1842	34
DEP	12	1798	33
ARR	12	862	16

Utilisation des QFU sur la période et au global

SYNTHESE GENERALE

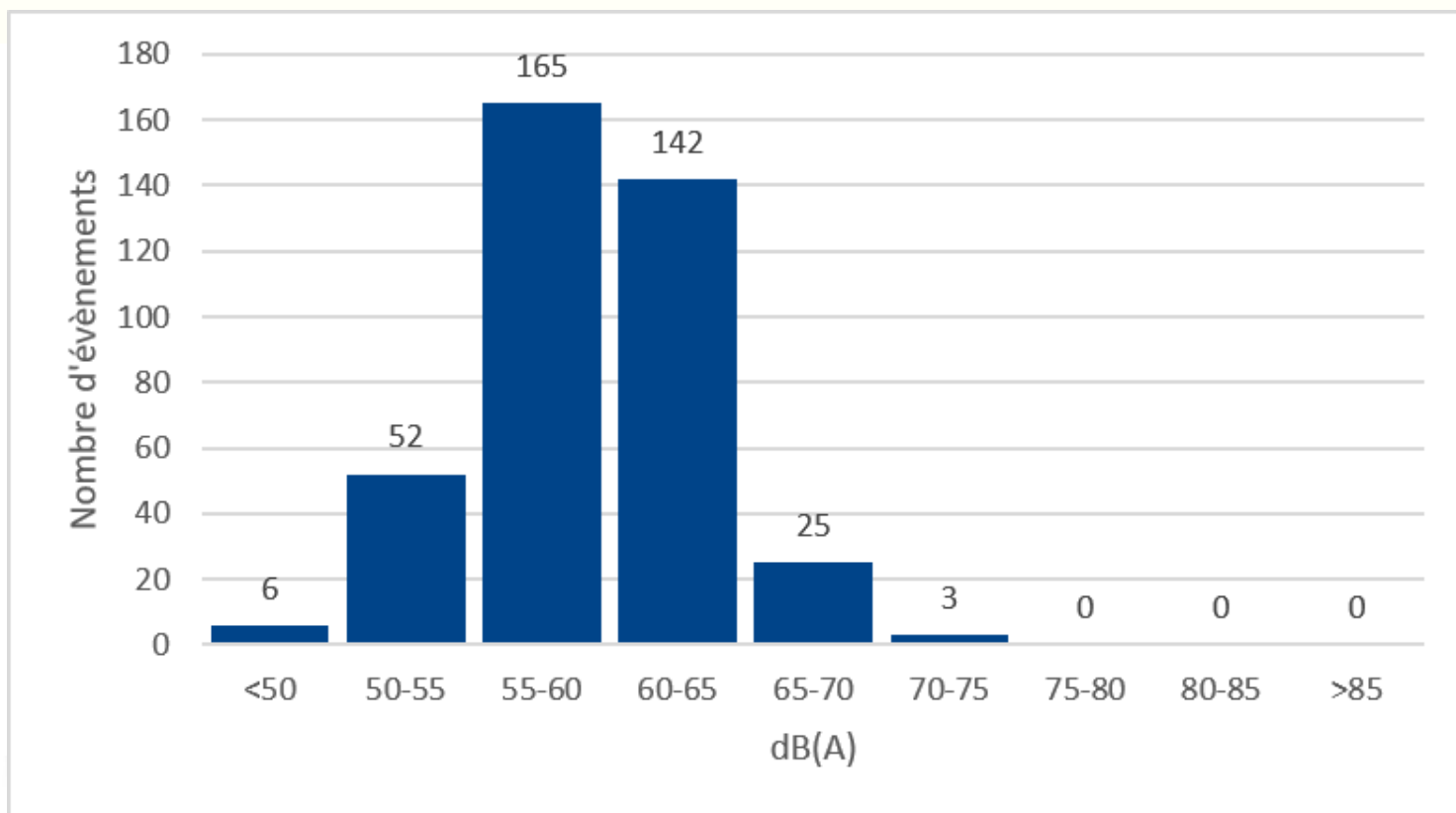
(Campagne du 11/06/2026
au 27/07/2026)



Date	Lden			Nombre évènements	Statistiques sur le bruit LAmx aéronautique	
	Aéronautique	Non aéronautique	Global		Moyenne	Maximum
12/06/2026	38,6	50,6	50,8	8	61,3	66,8
13/06/2026	35,8	46,7	47,1	11	60,1	66,5
14/06/2026	38,0	46,8	47,3	13	58,6	64,6
15/06/2026	40,7	45,8	47,0	4	62,8	69,7
16/06/2026	34,5	49,8	49,9	10	58,7	66,7
17/06/2026	35,3	60,4	60,4	6	63,2	64,4
18/06/2026	29,3	49,3	49,3	3	61,5	66,2
19/06/2026	36,3	47,7	48,0	11	56,3	61,0
20/06/2026	34,5	49,0	49,1	11	58,9	63,0
21/06/2026	36,3	45,7	46,1	5	61,0	63,0
22/06/2026	36,1	49,0	49,2	6	60,5	74,6
23/06/2026	34,9	49,1	49,2	3	58,1	58,7
24/06/2026	30,3	45,3	45,4	2	62,3	62,7
25/06/2026	28,8	46,7	46,7	7	56,6	58,5
26/06/2026	34,1	45,6	45,9	11	57,5	61,1
27/06/2026	31,5	61,5	61,5	8	57,8	61,0
28/06/2026	35,2	46,6	46,9	14	57,9	64,4
29/06/2026	36,5	49,3	49,5	10	57,7	62,6
30/06/2026	34,5	49,2	49,3	5	61,3	63,8
01/07/2026	38,7	48,3	48,7	12	60,2	64,1
02/07/2026	39,8	46,3	47,1	15	59,9	69,9
03/07/2026	34,3	55,5	55,5	12	56,7	65,6
04/07/2026	33,7	45,1	45,4	13	56,8	64,2
05/07/2026	35,0	46,3	46,6	12	60,3	69,4
06/07/2026	36,8	44,6	45,3	14	58,6	66,9
07/07/2026	36,7	44,2	44,9	11	59,9	67,4
08/07/2026	32,0	43,6	43,9	3	60,5	64,1
09/07/2026	28,0	44,5	44,6	4	55,7	60,8
10/07/2026	31,5	44,5	44,7	6	57,3	60,5
11/07/2026	34,9	44,7	45,1	7	57,8	63,6
12/07/2026	25,4	46,1	46,2	2	61,0	61,8
13/07/2026	36,9	47,3	47,7	8	58,4	61,9
14/07/2026	26,7	45,7	45,8	3	59,9	62,3
15/07/2026	16,7	44,7	44,7	1	55,1	55,1
16/07/2026	32,6	44,7	44,9	8	59,6	65,1
17/07/2026	34,1	42,5	43,1	11	59,0	63,9
18/07/2026	42,8	44,7	46,9	10	60,9	69,6
19/07/2026	36,7	44,0	44,7	5	61,9	70,1
20/07/2026	37,6	43,5	44,5	9	58,6	62,2
21/07/2026	34,2	45,1	45,5	5	62,2	64,1
22/07/2026	29,6	45,8	45,9	6	59,3	63,4
23/07/2026	34,5	42,2	42,9	10	60,1	63,6
24/07/2026	36,9	41,9	43,1	10	57,8	63,4
25/07/2026	41,1	44,1	45,9	17	60,5	69,7
26/07/2026	38,5	45,0	45,8	13	58,9	72,2
27/07/2026	39,9	43,0	44,7	18	60,0	69,0

Indicateurs bruit (Lamax)

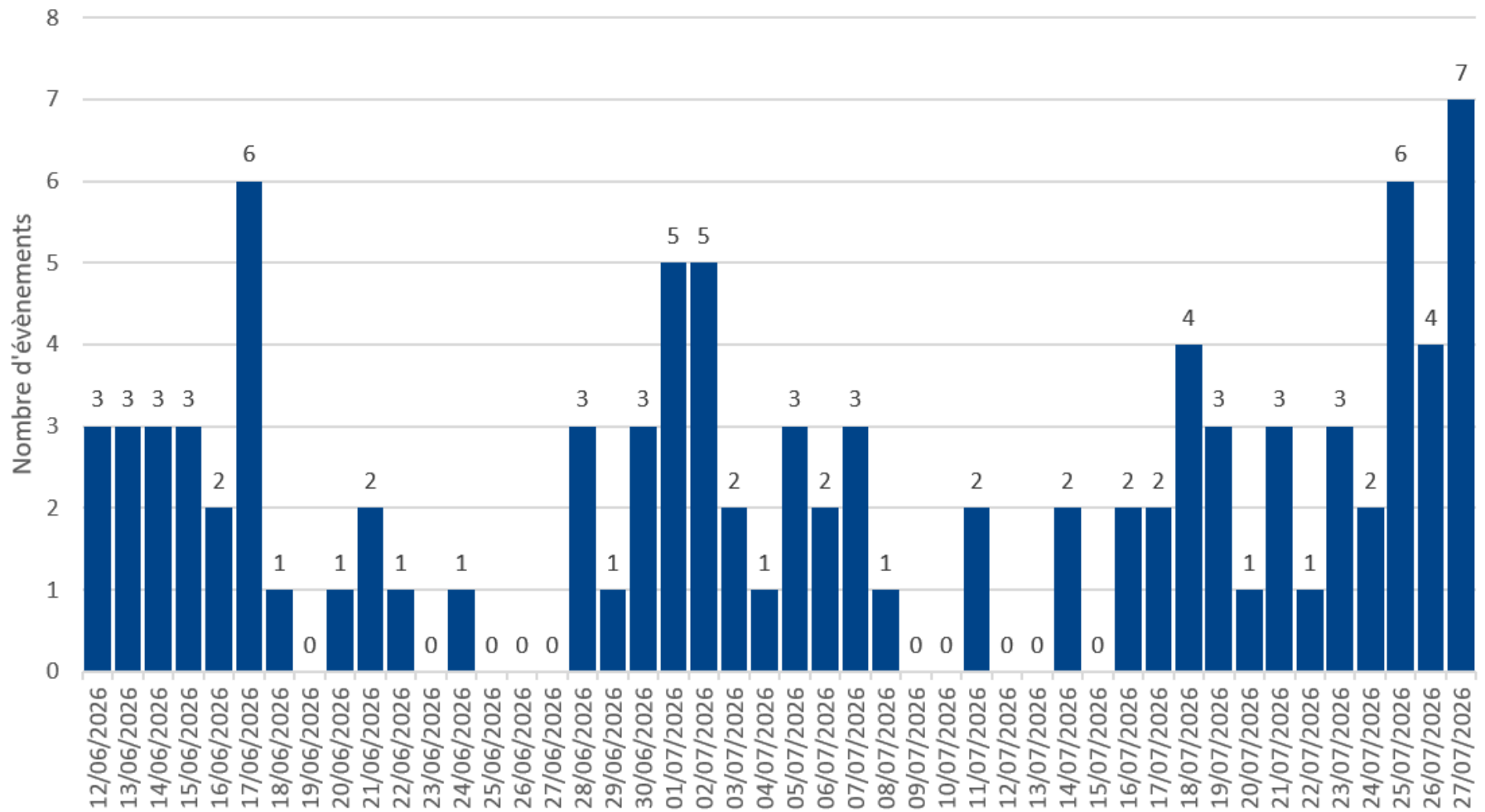
(Campagne du 11/06/2026 au 28/07/2026)



Lamax sur la période

Indicateurs bruit NA62

(Campagne du 12/06/2026 au 27/07/2026)



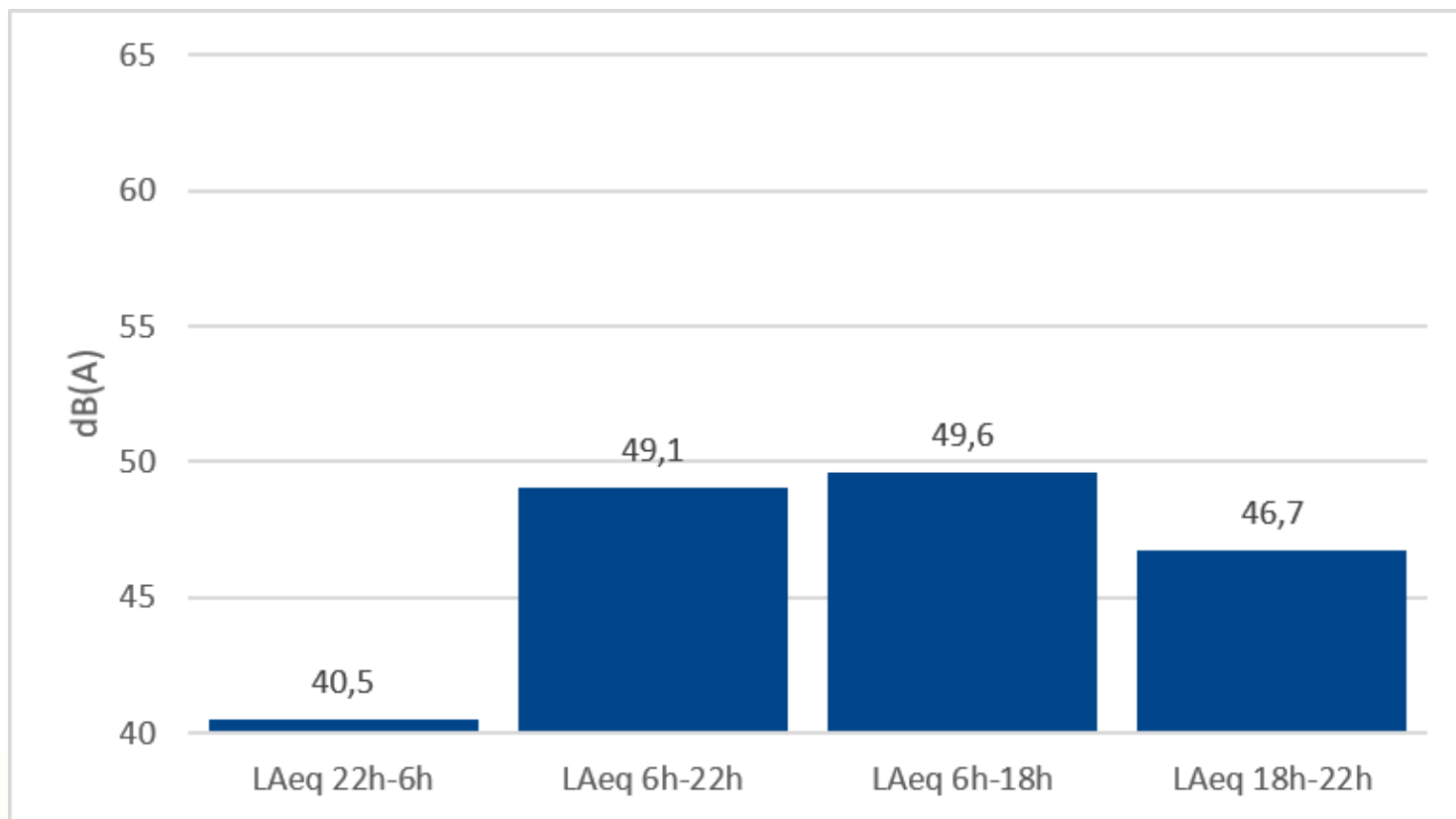
Number Above 62 dB(A)

Indicateurs bruit (Laeq)

(Campagne du 11/06/2026 au 27/07/2026)



Laeq

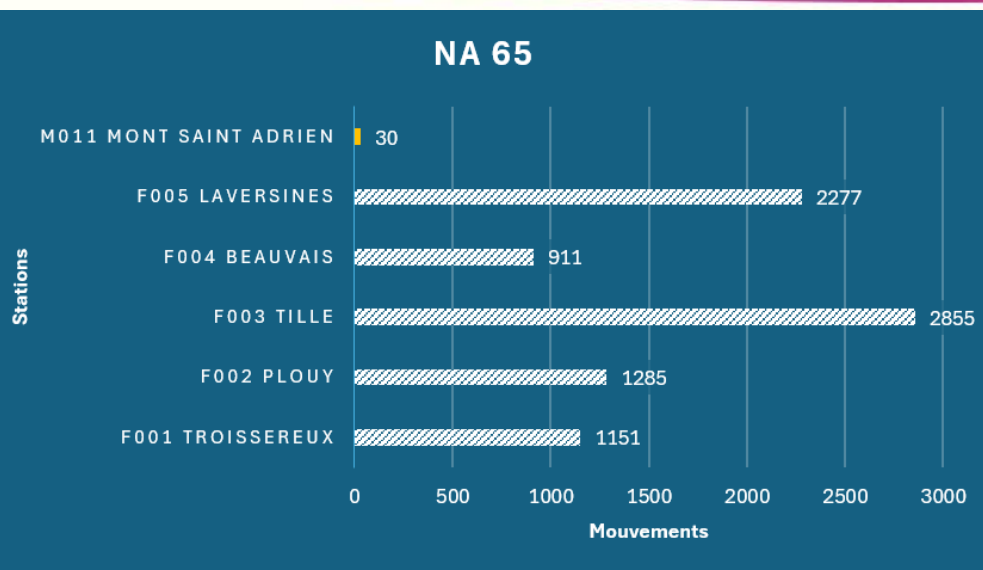


COMPARAISON AVEC LES AUTRES STATIONS

(Campagne du 11/06/2026 au 28/07/2026)

Station	Lden			Moyenne évènements par jour
	Aéronautique	Résiduel	Global	
Station mobile MSA	36,2	50,2	50,3	9
F001 Troissereux	49,7	53,4	54,9	40
F002 Plouy Saint Lucien	60,6	52,5	61,2	31
F003 Tillé	57,0	59,2	61,2	93
F004 Beauvais Cité des Fleurs	50,1	55,1	56,3	70
F005 Laversines	54,0	54,5	57,3	77

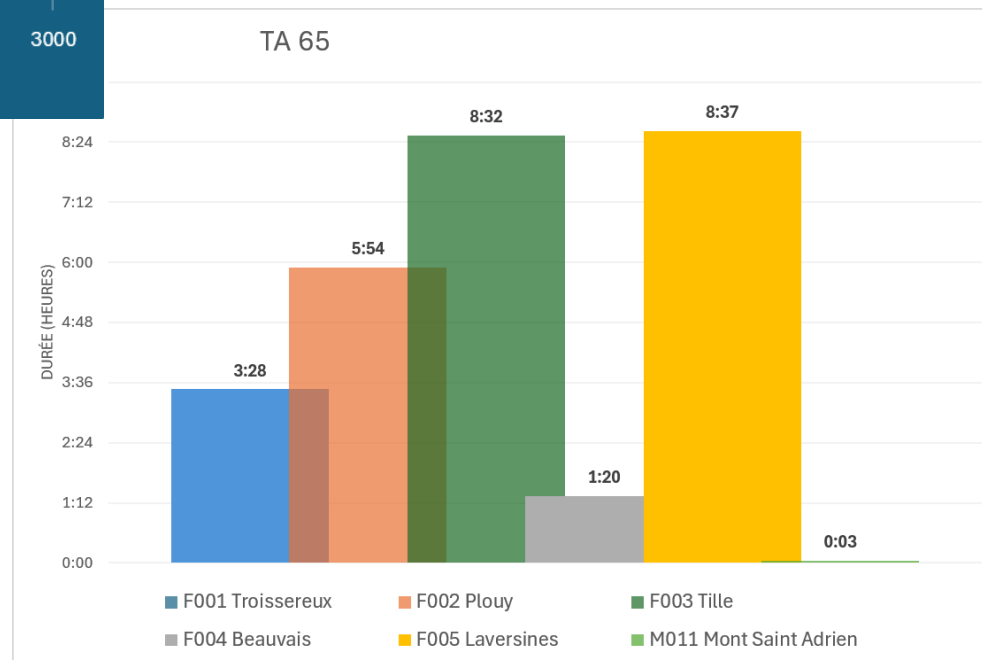
COMPARAISON AVEC LES STATIONS FIXES (NA&TA)



(Campagne du 11/06/2026
au 28/07/2026 *Nota: Panne Station F002 en juin*)

Nombre d'événements avion sur la
période ayant dépassé 65 dB(A)

Cumul de temps des événements avion
sur la période ayant dépassé 65 dB(A)



COMPARAISON CAMPAGNE PRECEDENTE

Données Contextuelles & Trafic								
Campagnes Mont Saint Adrien	Saison	Radius	Jours	Mvts captés	Atterrissages	Décollages	Alt Moyenne (TO) en m	Moyenne Mvts/J
24/09/2024 au 07/11/2024	Hiver	2500 m	48	453	29	424	1879	10
11/06/2026 au 28/072026	Eté	2500 m	46	393	33	360	1682	9

Données Bruit					
Campagnes Mont Saint Adrien	LDEN	LAEQ	LAMAX	NA65	TA65
24/09/2024 au 07/11/2024	39,3	53,8	59,2	41	00:03
11/06/2026 au 28/072026	36,2	53,9	59,2	30	00:03

MODULE RIVERAINS

<https://fob.aerovision.cloud/appmap>

The screenshot displays the AEROVISION web application. At the top, a dark header bar contains the 'AEROVISION' logo, a temperature indicator of 10°C, the date 'mar. 9 nov. 2021', the time '17:27:12', and a status '(DIRECT - 30 min)'. The 'acoem' logo is visible in the top right corner. The main content area features a map of the Beauvais region, including towns like Beauvais, Compiègne, and Saint-Denis. A white modal window is centered on the screen, titled 'Bienvenue' with an airplane icon and a question mark. The modal text explains that AEROVISION is a site for visualizing commercial air traffic (excluding state and military flights) and associated noise levels at Beauvais airport, with a 30-minute delay. It lists data sources: SNA-N for trajectories and stations around the airport for noise levels. A paragraph states that by using the site, users accept the use of cookies for navigation and communication purposes, citing the 1978 law and the 2016/679 EU regulation. At the bottom of the modal is a green 'ACCEPTER' button with a checkmark icon.

Bienvenue ?

AEROVISION est un site internet conçu pour visualiser exclusivement le trafic aérien commercial (hors vols d'Etat, vols militaires et aviation légère) ainsi que les niveaux sonores associés de l'aéroport de Paris-Beauvais.

Pour des raisons de sûreté imposées par les autorités compétentes, le trafic est présenté avec un décalage de 30 minutes par rapport au temps réel. Seuls les aéronefs au départ ou à l'arrivée de l'aéroport de Beauvais sont affichés dans cet outil.

Les données présentées dans **AEROVISION** émanent :

- Du Service de la Navigation Aérienne du Nord (SNA-N) pour les trajectoires
- Des stations de mesure implantées autour de l'aéroport pour les niveaux sonores

En poursuivant votre navigation sur ce site, vous acceptez l'utilisation de cookies. Ceux-ci ont pour vocation de permettre ou de faciliter la communication par voie électronique, au sens des dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés ainsi que le règlement UE 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données

Veuillez accepter ces conditions pour pouvoir accéder à cet outil.

☒ ACCEPTER



**Présentation du Système
de Surveillance de la
Qualité de l’Air**

Commune : MONT SAINT ADRIEN
Campagne du 11 juin 2026 au 28
juillet 2026



SURVEILLANCE ET ANALYSE DE DONNÉES ENVIRONNEMENTALES

Instrumentation, Systèmes connectés,
Services web

ECOMESURE



Savoir-faire acquis :
30 ans d'expérience



Maîtrise de toute la chaîne
technologique



Gestion maîtrisée de + 100
Milliards de données



Expériences probantes
+300 projets déployés
dans plus de 30 pays



ISO 9001

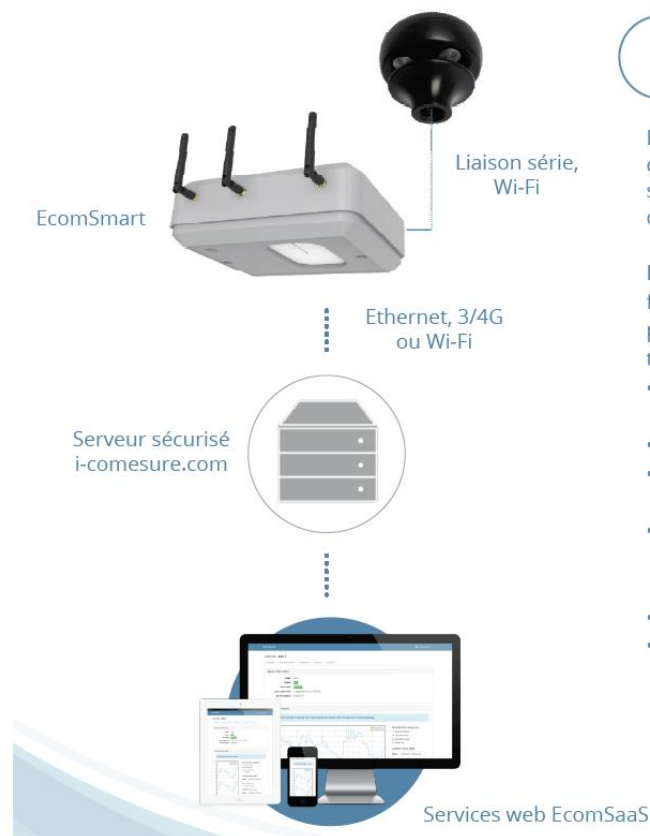


Service client



Expertise reconnue

STATIONS ECOMSMART



Bilan Qualité de l'Air

MESURE DE LA QUALITE DE L'AIR

Les sources d'émissions

Les émissions de dioxyde d'azote peuvent provenir de plusieurs sources :

De sources naturelle

- Eclairs
- Activités volcaniques
- Feux de forêts

Des activités humaines

En extérieur, **les émissions anthropiques de NO₂** proviennent principalement des moteurs à combustion interne (en grande partie au diesel) et des centrales thermiques, mais également du chauffage ou de la production d'électricité.

Mais attention, même si le NO₂ est principalement un **polluant de l'air extérieur**, il peut constituer une menace pour la **qualité de l'air en intérieur** également. En effet, le tabagisme, les cuisinières à gaz ou les feux de cheminée ou encore les poêles à mazout par exemple, peuvent générer des **niveaux conséquents de NO₂** dans les espaces clos, et doivent être ventilés de manière adéquate pour éviter que les gaz émis ne s'accumulent.

Quelles sont les principales sources d'émissions des PM?

Les particules en suspension proviennent de sources naturelles ou anthropiques (dus aux activités humaines). Les particules naturelles proviennent d'événements tels que les éruptions volcaniques, l'activité sismique, l'activité géothermique etc. Certaines particules comme les pollens ou les cires sont d'origine végétale.

Les principales sources anthropiques sont la combustion de gazole et d'essence des véhicules automobiles, les combustibles domestiques solides (charbon, lignite, biomasse), les activités industrielles, le trafic automobile, les activités agricoles ou minières, les travaux d'excavation. Les sources anthropiques les plus importantes d'émissions de particules en Europe sont le transport routier pour 25% et la production d'énergie pour 23%. Les contributions significatives d'autres secteurs s'élevaient à 16% pour l'agriculture, 12% pour la combustion dans l'industrie, 10% pour le transport autre que routier, 7% pour le chauffage résidentiel, 5 % pour les procédés industriels. Toutefois, ceci peut fortement varier d'une région géographique à l'autre en fonction des activités, de la densité du trafic ou de population etc.

Polluants aéroport mesurés	Sources d'émissions
(particules de moins de 10 µm) PM ₁₀	Phase de roulage, moteur au ralenti, abrasion des pneus, freinage)
(particules de moins de 2,5 µm) PM _{2,5}	
(particules de moins de 1 µm) PM ₁	
Dioxyde d'azote NO ₂	Combustion carburant avions et véhicules. Chaudières Gaz
Composant organique volatil COV	Avitaillement carburant avions et véhicules.

Bilan Qualité de l'Air : Annexe réglementaire

Les tableaux suivants regroupent les valeurs réglementaires en air ambiant par polluant réglementé en 2018 en France :

Dioxyde d'azote et Oxydes d'azote

Dioxyde d'azote (NO₂)

Pollution ponctuelle	
Nature des seuils	Valeurs réglementaires
Seuils d'alerte	400 µg/m ³ pour la valeur horaire sur 3 heures consécutives (ou 200 µg/m ³ si « SIR » déclenché la veille et le jour même et si risque de dépassement pour le lendemain)
Seuil d'information & de recommandations (SIR)	200 µg/m ³ pour la valeur moyenne horaire
Valeurs limites	200 µg/m ³ pour la valeur moyenne horaire à ne pas dépasser plus de 18 fois par an 40 µg/m ³ pour la moyenne annuelle

Particules en suspension

Particules en suspension PM₁₀

Pollution ponctuelle	
Nature des seuils	Valeurs réglementaires
Seuil d'alerte	80 µg/m ³ pour la valeur moyenne journalière
Seuil d'information & de recommandations	50 µg/m ³ pour la valeur moyenne journalière
Valeurs limites	50 µg/m ³ pour la valeur moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 fois par an 40 µg/m ³ pour la valeur moyenne annuelle

Le tableau ci-dessous présente les recommandations pour les PM_{2,5}

Source : Atmo

PARTICULES (PM _{2,5})		
Objectif de qualité	10 µg/m ³ (FR)	en moyenne annuelle
Valeur cible pour la protection de la santé humaine	20 µg/m ³ (FR)	en moyenne annuelle
Valeur limite 2015 pour la protection de la santé humaine	25 µg/m ³ (UE)	en moyenne annuelle

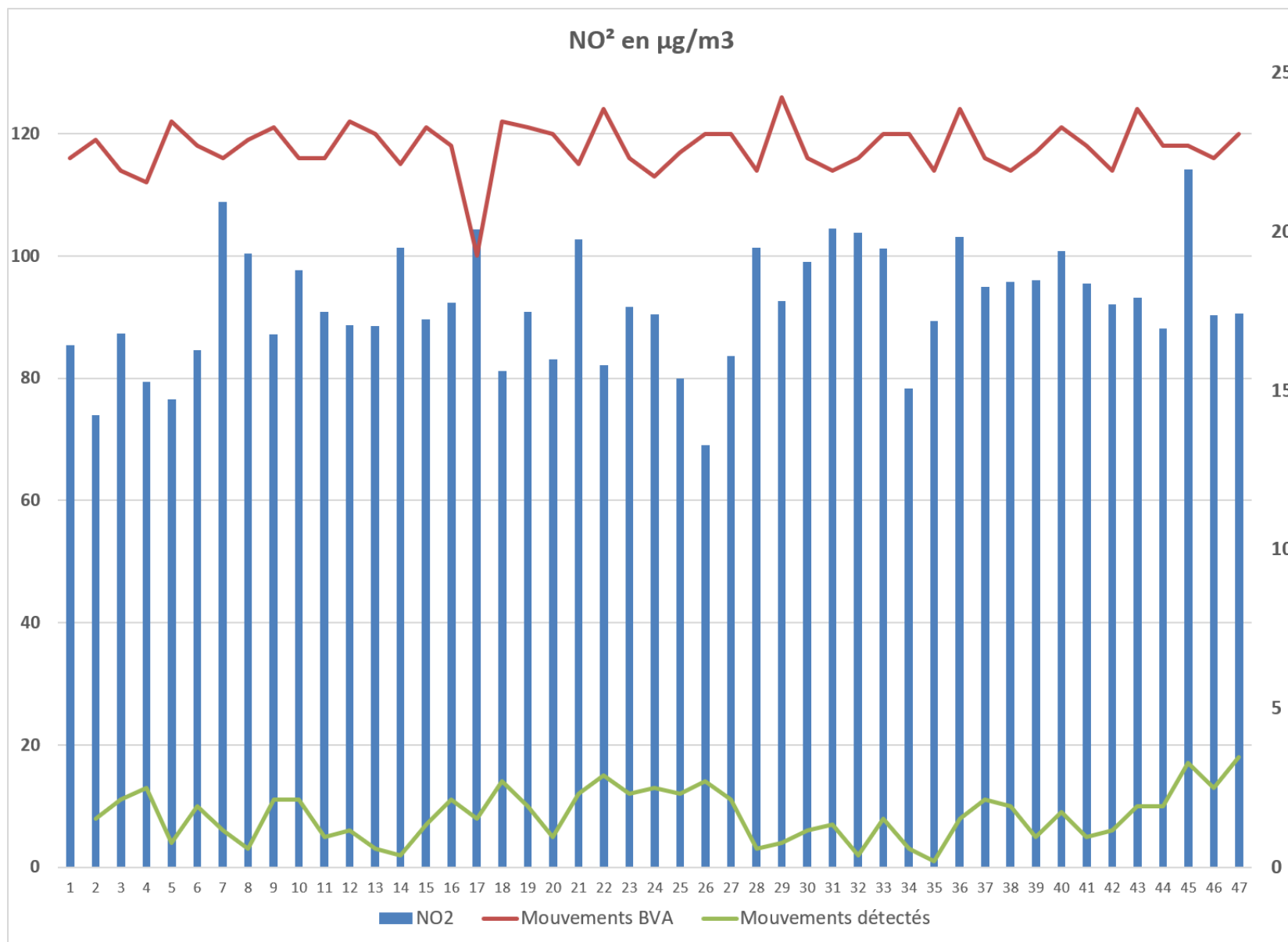
Mesures sur la période

EcomSmart / EcomZen	ECS-N-4W-01181										
Serial number	ECS-N-4W-01181	Latitude	Longitude		From	11/06/2026					
Comment		49.445451667	2.003858333		To	28/07/2026					
Date (UTC)	Temperature	Pressure	COV	NO2	PM 1	PM 2.5	PM 10	Mouvements BVA	Mouvements détectés		
2026-06-11 00:00:00	21.88	1003.368	80,276	16,414	4,425	6,125	13,86	116			
2026-06-12 00:00:00	23.878	1002.938	59,870	14,21	2,859	4,443	9,034	119	8		
2026-06-13 00:00:00	22.971	999.794	46,652	16,786	4,102	6,126	12,21	114	11		
2026-06-14 00:00:00	23.54	996.238	50,113	15,261	4,093	6,176	12,867	112	13		
2026-06-15 00:00:00	25.348	995.565	53,236	14,719	6,271	8,886	18,978	122	4		
2026-06-16 00:00:00	28.453	999.549	70,606	16,264	2,749	4,935	11,052	118	10		
2026-06-17 00:00:00	28.354	997.765	76,744	20,942	3,889	6,903	12,4	116	6		
2026-06-18 00:00:00	30.137	994.287	79,702	19,31	5,889	10,281	17,654	119	3		
2026-06-19 00:00:00	30.353	998.735	71,670	16,754	3,911	7,16	13,037	121	11		
2026-06-20 00:00:00	31.344	1003.371	68,173	18,77	4,951	9,85	15,094	116	11		
2026-06-21 00:00:00	32.825	1003.621	72,802	17,48	9,863	15,618	23,281	116	5		
2026-06-22 00:00:00	31.029	1000.348	66,809	17,048	6,863	12,055	19,443	122	6		
2026-06-23 00:00:00	37.096	996.881	88,545	17,03	7,684	12,913	22,357	120	3		
2026-06-24 00:00:00	34.851	995.817	82,419	19,501	9,946	15,077	25,401	115	2		
2026-06-25 00:00:00	32.121	995.836	68,946	17,225	8,847	12,867	23,717	121	7		
2026-06-26 00:00:00	31.082	996.359	67,026	17,761	4,618	8,416	14,662	118	11		
2026-06-27 00:00:00	27.39	999.543	67,183	20,069	4,536	7,978	14,155	100	8		
2026-06-28 00:00:00	25.874	1005.63	53,308	15,607	3,329	5,81	13,231	122	14		
2026-06-29 00:00:00	23.408	1003.467	46,739	17,471	2,603	4,732	10,168	121	10		
2026-06-30 22:00:00	22.676	1004.044	46,676	15,98	2,122	3,94	6,774	120	5		
2026-07-01 22:00:00	21.144	1004.675	51,221	19,74	4,502	5,65	8,105	115	12		
2026-07-02 22:00:00	25.992	1007.487	52,694	15,797	3,002	5,088	10,201	124	15		
2026-07-03 22:00:00	25.044	1007.544	46,510	17,639	2,891	4,715	7,737	116	12		
2026-07-04 22:00:00	25.845	1005.109	49,163	17,397	3,301	5,233	8,644	113	13		
2026-07-05 22:00:00	29.203	1001.027	61,611	15,371	2,015	3,631	8,017	117	12		
2026-07-06 22:00:00	28.249	997.569	51,737	13,274	1,598	3,178	7,501	120	14		
2026-07-07 22:00:00	31.145	998.449	62,031	16,088	5,387	7,761	10,708	120	11		
2026-07-08 22:00:00	30.2	997.483	61,340	19,5	5,01	7,747	11,949	114	3		
2026-07-09 22:00:00	30.361	995.004	64,781	17,802	6,331	8,508	13,568	126	4		
2026-07-10 22:00:00	30.703	996.893	67,379	19,052	10,091	11,004	17,691	116	6		
2026-07-11 22:00:00	29.674	998.983	66,398	20,087	8,781	10,151	15,546	114	7		
2026-07-12 22:00:00	26.457	997.053	57,414	19,958	6,645	9,44	16,717	116	2		
2026-07-13 22:00:00	29.326	997.216	66,450	19,46	11,733	13,858	19,416	120	8		
2026-07-14 22:00:00	27.75	998.657	58,115	15,049	5,478	7,345	12,125	120	3		
2026-07-15 22:00:00	28.632	996.866	63,988	17,188	8,298	9,616	15,648	114	1		
2026-07-16 22:00:00	26.186	995.371	66,096	19,827	16,168	14,937	20,97	124	8		
2026-07-17 22:00:00	26.549	997.417	79,559	18,253	24,3	16,955	27,938	116	11		
2026-07-18 22:00:00	22.763	1001.475	76,615	18,425	3,638	5,59	11,224	114	10		
2026-07-19 22:00:00	20.971	1003.478	56,944	18,479	3,506	6,098	12,287	117	5		
2026-07-20 22:00:00	23.21	1005.63	66,415	19,387	3,412	5,388	11,224	121	9		
2026-07-21 22:00:00	22.869	1004.071	78,431	18,365	4,829	5,107	10,078	118	5		
2026-07-22 22:00:00	23.032	1002.738	77,514	17,703	5,278	6,922	12,98	114	6		
2026-07-23 22:00:00	26.006	998.274	83,026	17,922	5,064	6,772	12,418	124	10		
2026-07-24 22:00:00	26.855	990.808	87,074	16,942	7,125	8,898	15,328	118	10		
2026-07-25 22:00:00	21.797	989.8	134,170	21,958	4,067	5,899	12,772	118	17		
2026-07-26 22:00:00	25.014	997.17	97,083	17,375	3,716	5,111	12,014	116	13		
2026-07-27 22:00:00	20.408	1002.527	114,810	17,412	3,211	4,98	11,636	120	18		

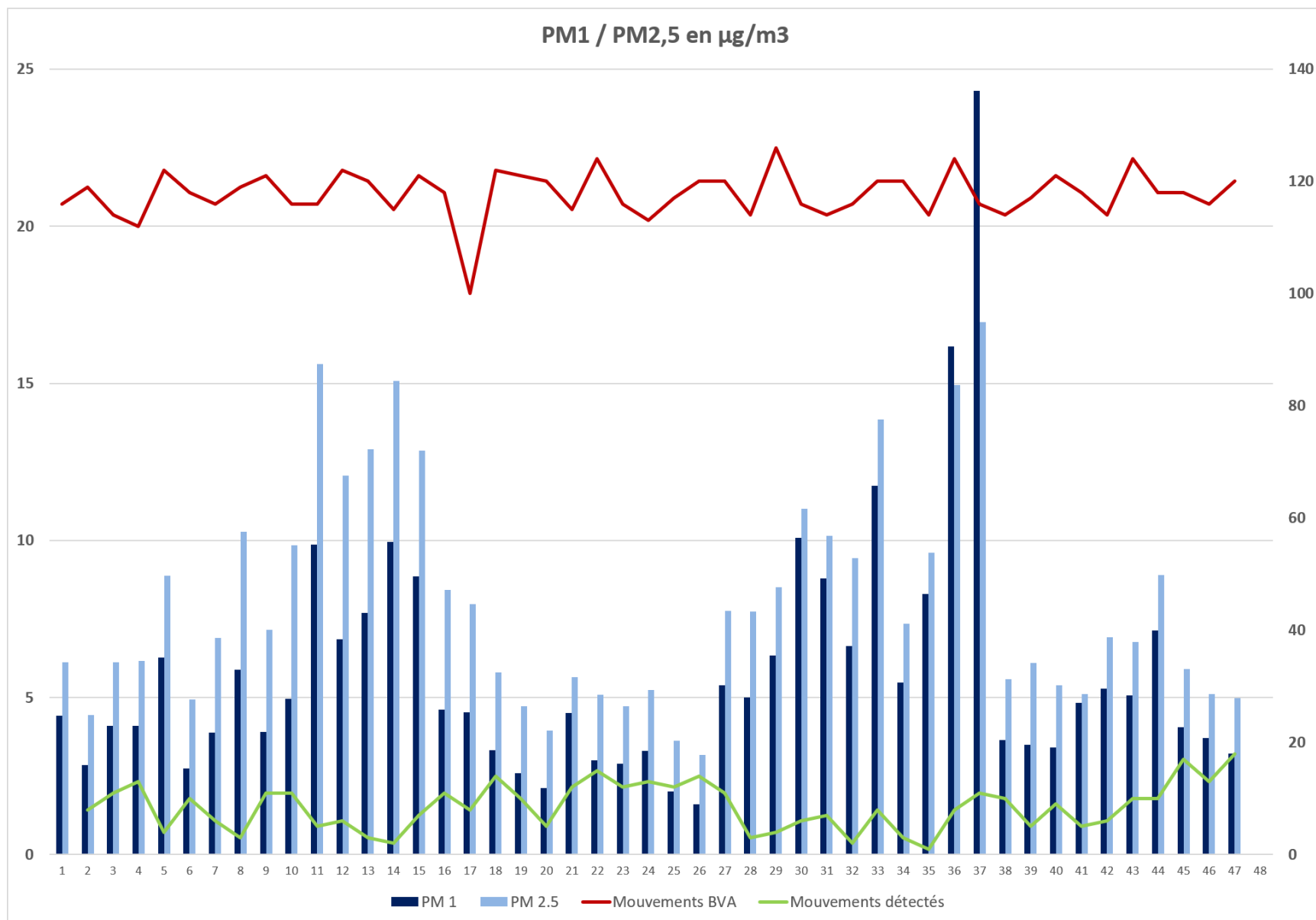
(Campagne du 11/06/2026 au 27/07/2026 en $\mu\text{g}/\text{m}^3$ *)

Polluants	COV	NO2	PM 1	PM 2.5	PM 10
Moyenne	68,43	17,66	5,81	8	14,12
Minimale	46,51	13,27	1,60	3,18	6,77
Maximale	134,17	21,95	24,3	16,95	27,94

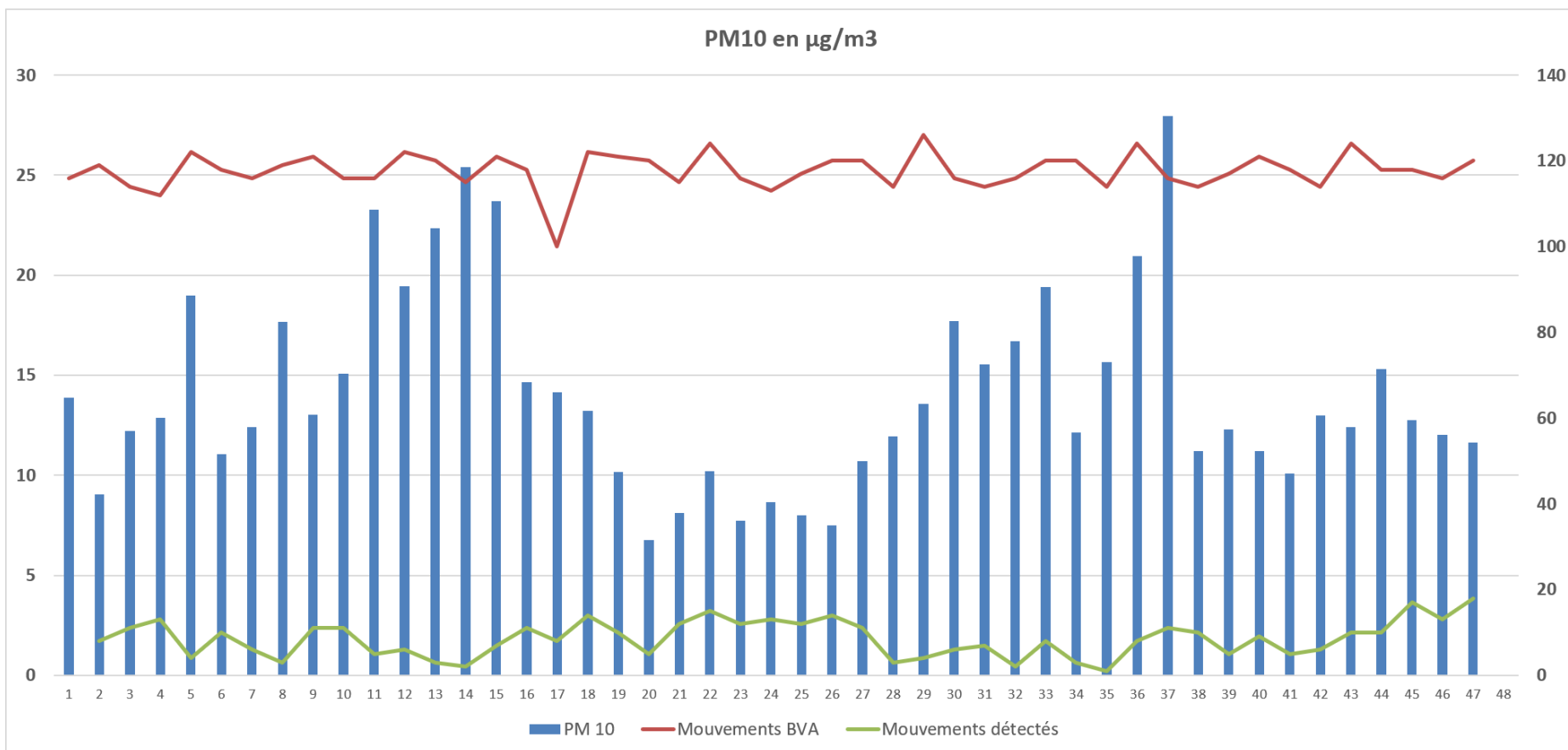
Mesures du Dioxyde d'Azote



Mesures des Particules



Mesures des Particules



COMPARAISON CAMPAGNE PRECEDENTE

Données Contextuelles & Trafic

Campagnes Mont Saint Adrien	Saison	Radius	Jours	Mvts captés	Atterrissages	Décollages	Alt Moyenne (TO) en m	Moyenne Mvts/J
24/09/2024 au 07/11/2024	Hiver	2500 m	48	453	29	424	1879	10
11/06/2026 au 28/072026	Eté	2500 m	46	393	33	360	1682	9

Données Bruit

Campagnes Mont Saint Adrien	LDEN	LAEQ	LAMAX	NA65	TA65
24/09/2024 au 07/11/2024	39,3	53,8	59,2	41	00:03
11/06/2026 au 28/072026	36,2	53,9	59,2	30	00:03

Données Air

Campagnes Mont Saint Adrien	N0 ²	PM10	PM2,5	PM1	COV
24/09/2024 au 07/11/2024	18,21	12,63	6,92	15,9	
11/06/2026 au 28/072026	17,66	14,12	8	5,81	68,43

Merci de votre attention

