

Le rapport complet est disponible sur demande à l'ASCOPARG au 04 38 49 92 20

ou par mail : ascoparg@atmo-rhonealpes.org

CONTEXTE DE L'ETUDE

Dans le cadre des opérations du réseau de transports en commun intermédiaire, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise souhaite redynamiser la ligne de bus 33.

L'ASCOPARG, réseau de la surveillance de la qualité de l'air de l'unité urbaine de Grenoble, a été sollicité dans ce cadre pour réaliser un état de la qualité de l'air.

L'objectif de cette démarche est d'évaluer l'opération de redynamisation de la ligne de bus, ses conséquences et ses résultats.

La méthodologie appliquée est semblable à celle utilisée pour les études sur les autres lignes de bus. De même des simulations sur l'impact de la restructuration ont également été réalisées.

Les données recueillies lors de l'étude représentent un point initial qui permettra, dans le cadre d'un suivi régulier, une mesure des évolutions et améliorations de la qualité de l'air dans le périmètre d'influence de la ligne 33.

CONCLUSION

Cette étude de qualité de l'air sur le **tracé de la ligne de bus n°33**, réalisée en décembre 2000 et janvier 2001, a permis de réaliser un état initial avant travaux, représentatif d'une période hivernale. Les conditions météorologiques particulières pour la saison, températures douces et vent venant du sud, n'ont pas été particulièrement propices à l'accumulation des polluants (stabilité atmosphérique, inversion de température) cependant les niveaux restent représentatifs de la saison.

Les mesures de dioxydes d'azotes réalisées par **échantillonnage passif** tous les 600 mètres de Grenoble jusqu'à Fontanil Cornillon ont montré un niveau moyen relativement homogène de ce polluant sur tout le tracé de la ligne 33. Deux sites (carrefour de Saint-Egrève sites 7-8, Grenoble Esplanade sites 29-30) se distinguent cependant par rapport au reste des résultats, essentiellement de par leur exposition à un trafic plus intense. Tous les résultats demeurent cependant en deçà du site de proximité automobile de référence « boulevard Foch ».

La réalisation de mesures transversales (transect) montre une décroissance des concentrations à 250 puis 500 mètres du côté Chartreuse. Par contre la décroissance est plus faible à 250 mètres côté A48 avec une légère augmentation des concentrations pour une distance à 500 mètres, laissant supposer l'influence d'une autre source de polluants (autoroute ou industrie).

Les deux sites de **mesure en continu** installés à Saint-Egrève et Saint-Martin-le-Vinoux montrent des concentrations moyennes et des maxima modérés proches du site de référence urbain de fond « Villeneuve » pour la plupart des composés mesurés. Le débit de véhicules, 5 fois moindre en pointe que sur le site grenoblois du boulevard Foch (200 contre 1000 véhicules) explique ces concentrations modérées de polluants.

Les dépassements de valeurs réglementaires sur la période de l'étude sont essentiellement dus aux niveaux de poussières pour lesquels des dépassements de la valeur limite journalière sont enregistrés à l'instar des autres sites de référence sur la même période.

Concernant le dioxyde d'azote, le seuil horaire de vigilance a été dépassé deux fois à Saint-Egrève durant une journée. La valeur limite n'a jamais été atteinte.

Enfin des **simulations** de réduction de vitesse des véhicules et d'augmentation de la fluidité de la circulation ont été réalisées en fin de rapport à partir des comptages routiers fournis par le bureau d'études CPE. Les résultats montrent qu'une fluidification du trafic serait une solution intéressante avec notamment une réduction sensible des émissions de benzène et de monoxyde de carbone.