Compte rendu de Médiation d'initiative citoyenne

Interpellation concernée : « Stop à la surpollution d'écoles et d'habitants de nos quartiers »

Compte-rendu du 20/06/2023 – document relu et validé par toutes les parties

Rappel du contexte de la médiation

Texte de l'interpellation initiale déposée le 03/10/2022 (100 soutiens au 16/03/2023) :

LE CONSTAT :

Dans nos deux quartiers, six des sept écoles les plus polluées de Grenoble, auxquelles s'ajoute le lycée Champollion, sont toutes localisées dans le périmètre directement impacté par le plan de circulation de 2017, qui a reporté et donc concentré le trafic automobile sur la rue Hoche, le Bd Gambetta, le cours Jean-Jaurès, la rue Lesdiguières et les rues attenantes.

Plus de 4 000 élèves sont concernés, ainsi que des milliers d'habitants.

LA DEMANDE :

Il y a urgence. Sans attendre d'hypothétiques réaménagements urbains ou réductions de la circulation automobile, qui sont de l'ordre du long ou du moyen terme, il faut agir dès à présent contre la surexposition à la pollution de ces établissements scolaires.

Pour cela, il suffirait de simplement rouvrir à la circulation automobile le couloir de bus du Bd Agutte-Sembat, dans le sens Sud-Nord, ce qui, sur une seule voie, n'a rien d'un retour à la situation antérieure, mais rétablirait une exposition équitable au regard de la qualité de l'air pour tous les usagers et habitants du centre-ville. Elle est actuellement inégalitaire, depuis cinq ans.

L'Union des Habitants du Centre-Ville (UHCV) et l'Union de Quartier Championnet-Bonne-Condorcet-Hoche (CBCH) demandent par cette interpellation citoyenne au Maire et au Conseil Municipal de Grenoble, dont c'est la compétence, d'ajuster ainsi le plan de circulation de 2017 en lien avec Grenoble-Alpes Métropole.

Pour plus d'informations, se reporter, ci-joint, au communiqué de presse du 11 mars 2022 de nos deux unions de quartier.

Pour les Unions de Quartier Championnet-Bonne-Condorcet-Hoche et Union des Habitants du Centre-Ville, Michel Voilin, président de CBCH, et Jean-Pierre Gambotti, administrateur à l'UHCV.

Rappel du déroulé de la phase de médiation

La phase de médiation a pour but de rassembler les représentant-es de l'interpellation, ainsi que les élu-es et services référent-es pour la Ville sur le ou les sujets concernés. Elle a pour objectif d'approfondir les problématiques soulevées, de creuser les points de désaccord éventuels, et d'explorer ensemble des pistes de résolutions des problèmes discutés. Le présent compte-rendu est réalisé au terme du processus, et publié en ligne sur la page de suivi de l'interpellation concernée.

Calendrier des rencontres

- Première réunion de médiation le 09/11/2022
- Réunion technique intermédiaire le 01/02/2023
- Seconde réunion de médiation le 16/03/2023

Référent-es présent-es pour la ville de Grenoble :

- Gilles Namur, élu adjoint Espaces publics – Nature en ville – Biodiversité et Fraîcheur, mobilités
- Alan Confesson, maire-adjoint du secteur 2 (uniquement le 16/03/2023)
- Olivier Curto, chef du service Circulation / réseaux / lumières
- Anne-Cécile Fouvet, directrice de projet air-climat (excusée le 16/03)
- Simon Labouret, directeur de projet mobilité – circulation apaisée
- Virginie Chirez, responsable aménagement des espaces publics (uniquement le 16/03/2023)

Autres institutions présentes

- Olivier Le He, service prospective politiques publiques, Grenoble Alpes Métropole (le 16/03/2023)

Représentant-es de l'interpellation citoyenne

- Michel Voilin, président de l'union de quartier CBCH
- Jean-Pierre Gambotti, membre du CA de l'union de quartier UHCV

Animation

- Antoine Gonthier, chargé de mission démocratie locale.

Première réunion de médiation - 9/11/2023

Constats documentés et partagés par tous :

- La pollution de l'air à globalement baissé en moyenne en France et à Grenoble ces dernières années, passant récemment sous la barre des seuils réglementaires européens, mais reste nettement au-dessus des seuils recommandés par l'OMS, particulièrement dans la zone concernée par la présente interpellation citoyenne ;

- L'air des rues concernées par la présente interpellation (et donc celle des écoles également) s'est donc amélioré, notamment en ce qui concerne le N02 émis principalement par le trafic motorisé.
- Cette amélioration de la qualité de l'air a concerné également les autres quartiers de la ville, si bien que les écoles et rues concernées par le périmètre de l'interpellation demeurent en moyenne plus polluées que celles de tous les autres quartiers. Le niveau de la pollution baisse mais pour la Ville, le différentiel géographique demeure par rapport à la situation antérieure, là où ce différentiel s'est aggravé selon les porteurs. (les détails des chiffres sont à retrouver sur la carte de l'étude de l'association Respire : https://ecoles-aura.respire-asso.org/)

Sur les causes de la pollution de l'air dans le périmètre concerné

Dans le texte de l'interpellation et du point de vue des porte-paroles de l'interpellation, la cause de la Sur-pollution dans le centre-ville par rapport à tous les autres quartiers serait la fermeture à la circulation du cours Agutte Sembat dans le cadre du plan de circulation de 2017, qui aurait eu pour conséquence le report d'une partie du trafic sur les rues adjacentes.

La ville conteste totalement cette analyse. Arguments présentés par la Ville :

- Selon la Ville, la pollution plus importante relevée en centre-ville par rapport à d'autres quartiers est un phénomène ancien et structurel découlant de la géographie de la ville : davantage de densité en centre-ville (habitants, emplois, commerces) générant davantage de circulation motorisée avec un réseau viaire plus dense et un urbanisme ancien moins aéré qu'en périphérie plus propice à la concentration de la pollution.

- Selon la Ville, les chiffres de l'étude Respire entre 2015 et 2019 ne montrent pas de dégradation en centre-ville, bien au contraire avec des baisses parfois très fortes. Le cas de l'école Marianne Cohn illustre bien ce phénomène avec une baisse importante pour le NO2 de 10 ug/m3 mais un niveau affiché de pollution par l'étude Respire qui reste parmi les plus élevés de la ville (31 ug/m3). La mise en place de la ZTL et du plan de circulation associé a eu des effets très positifs sur la qualité de l'air en permettant de réduire très fortement le trafic motorisé dans tout le secteur : baisse de 60 à 80 % pour le boulevard Agutte Sembat (avec pour l'école Millet une baisse de la pollution NO2 de 9 ug/m3 et pour le Lycée Champollion une baisse de 8 ug/m3), 50 % pour le cours Lafontaine, 50 % pour la rue de Strasbourg, 40 % pour le cours Berriat, 35 % pour le boulevard Gambetta, 30 % pour la rue Hoche, 20 % pour la rue Lesdiguières. Seule la rue Condorcet, dépourvue d'institutions scolaires, a vu son trafic légèrement augmenter de 10 % (chiffres données par la Ville, entre 2012-2013 et 2019, issues de la carte de circulation disponible en ligne sur le site de la métropole[1])

Note sur les chiffres : les porte-paroles souhaiteraient des chiffres entre 2015 et 2019 pour les données de circulation, permettant de mieux évaluer l'impact des modifications de circulation du projet CVCM.

1 https://geo.grenoblealpesmetropole.fr/adws/app/5d5c9985-418b-11e9-9308-d7425ca6f308/

→ La ville n'a pas ces chiffres précis pour le moment, mais s'engage à les fournir courant juin aux porte paroles de l'interpellation. En effet, des chiffres plus précis seront disponibles dans le cadre d'une évaluation en cours de la ZTL en cours par les services de la métropole.

Zoom sur la proposition de réouverture du cours Agutte Sembat dans le sens sud-nord.

Il y a également un dissensus sur la solution proposée par les pétitionnaires, consistant à rouvrir à la circulation automobile un couloir sud-nord sur l'avenue Agutte Sembat.

Pour les pétitionnaires, cette solution permettrait de diminuer la circulation dans les rues adjacentes du centre-ville, en refaisant passer une partie de la circulation sur Agutte Sembat.

La ville refuse cette solution pour plusieurs raisons. Pour la Ville :

- Etant donné que le volume de circulation n'est pas un stock à répartir mais un flux qui s'adapte à l'offre, la réouverture d'Agutte Sembat aurait pour conséquence d'augmenter le flux global dans le centre-ville, et donc également dans les rues adjacentes, à l'opposé de l'objectif de désengorgement recherché.
- La réouverture à la circulation routière de cet axe mettrait à mal le fonctionnement actuel des transports en commun (800 bus et cars par jours sur cet axe structurant, qui ne seraient plus en site propre), rendrait le cheminement cycliste plus dangereux (pas de piste cyclable dédiée au nord du cours Lafontaine jusqu'au boulevard Edouard Rey), et menacerait la sécurité des piétons sur la zone, provoquerait le retour de nuisances sonores importantes pour les riverains.
- L'idée d'un transit dans Grenoble est à rebours de la logique globale de favoriser les itinéraires de dévoiement sur le périphérique, pour limiter la traversée de la ville et ses conséquences notamment sur la pollution de l'air.

Enjeu du travail pendant la médiation : travailler en détail sur les causes et solutions possibles pour diminuer la pollution et les concentrations de trafic dans les rues du centre-ville

Un sujet plus précis sur lequel il paraît opportun de travailler pendant cette médiation se dégage des discussions : **travailler à expliquer finement et proposer des actions pour améliorer au plus près la situation dans le centre-ville jugée insatisfaisante (pollution, mais aussi la concentration de trafic, les carrefours dangereux pour l'ensemble des usagers) ? Rue par rue, problématique par problématique.**

Plusieurs éléments ont commencé à être discutés et méritent d'être approfondis, parmi lesquels :

- Elements partagés par la Ville : les chiffres du trafic routier présentés par Simon Labouret[2] montrent selon la Ville une diminution globale du volume de circulation dans le centre-ville. La circulation routière (le nombre de véhicules par jour) a diminué globalement entre 2012 (avant le tram E) et 2019 (après le nouveau plan de circulation de 2017). Néanmoins, quelques rues ont vu leur trafic augmenter légèrement (rue Condorcet), ou stagner (rue Marceau). C'est sur ces rues ou le constat

2 https://geo.grenoblealpesmetropole.fr/adws/app/5d5c9985-418b-11e9-9308-d7425ca6f308/

est à la stagnation ou à la hausse qu'il s'agit de porter une attention particulière pour comprendre les causes et proposer des pistes d'actions pour améliorer la situation.

- Mais le constat fait par les porte-paroles de l'interpellation, et par des habitants du quartier, est celui d'une congestion forte dans les rues concernées par l'interpellation (Gambetta, Hoche, Jean Jaures, Lesdiguières et les rues attenantes de Championnet / Condorcet)). Les véhicules semblent rouler avec moins de fluidité, polluant donc plus. Un angle d'attaque complémentaire serait de partir des points noirs ressentis par les habitants pour mieux les documenter et discuter d'éventuelles actions de la ville sur ces zones. Les pétitionnaires souhaitent creuser les conséquences possibles néfastes pour la pollution d'une circulation globalement en baisse selon la Ville, mais qui s'est peut-être modifiée dans le détail : vitesse plus basse, congestions plus importantes à certaines heures ?

→ La ville souhaite, comme les porteurs de l'interpellation, continuer à travailler pour réduire la pollution dans les rues concernées. Pistes d'actions évoquées par la Ville lors de ce premier échange :

- poursuivre la logique de diminution progressive de la place de la voiture en ville ;
- travail à affiner sur les rues qui posent aujourd'hui problème comme Condorcet, le cours Gambetta, la rue Hoche, la rue Marceau, avec un travail sur le détail (places de livraisons, etc.)

→ Les pétitionnaires comme la ville sont d'accord pour avancer sur ce travail de détail pendant la période de médiation.

Suites décidées pendant les 2 mois à venir :

- Travail sur un document permettant de lister de façon précise les situations problématiques des rues concernées, et les pistes d'actions possibles pour améliorer la situation
- Réunion technique sur le sujet d'ici mi-décembre, pour préciser la liste de sujets et de lieux problématiques sur lesquelles des actions pourraient être envisagées
- Travail de la ville pour présenter lors de la seconde réunion de médiation, les pistes envisagées sur les points travaillés pendant les deux mois

Seconde réunion de médiation – 16/03/2023

1. travail sur les pistes discutées en réunion technique sur les points noirs identifiés

1.1 Agutte Sembat / Hoche

Problèmes rencontrés :

- Problèmes dans les phases de feux (trop courtes pour les piétons, conflits entre cyclistes / véhicules / piétons)

- Les traversées piétonnes ne sont pas assez marquées, demande de marquage passage protégé (anxiogène pour le piéton)
- Demande d'un panneau d'information pour clarifier la priorité piétonne dans la zone

Décisions prises par la Ville et calendrier

- Les phases de feux vont être modifiées : augmentation de durée pour les piétons, amélioration des conflits de priorités (1er semestre 2023).
- Réalisation de traversées suggérées : bande de résine claire avec un meilleur contraste visuel pour les usagers fragiles, notamment les malvoyants, qui ont besoin de mieux visualiser les zones de traversée suggérées. Mais pas de passage piéton règlementaire, pour ne pas limiter la liberté des piétons de traverser où bon leur semble en sécurité dans une zone où la circulation est apaisée (1er semestre 2023)
- Avis défavorable pour les panneaux d'explication, effet jugé faible pour les piétons.

Précisions sur la question des traversées piétonnes :

Problèmes rencontrés :

- Les traversées piétonnes non marquées par un marquage réglementaire de passage piéton classique peuvent être anxiogènes pour les personnes fragiles particulièrement les malvoyants. Les pétitionnaires maintiennent donc leur volonté de conserver les passages piétons règlementaires comme modalités d'indication des traversées piétonnes, quelle que soit la zone concernée.
- Manque de cohérence des marquages de traversées piétonnes selon les zones (parfois marquées, parfois non, couleurs de bitumes différents...)

Avis technique Ville / Décisions prises par la Ville et calendrier :

- Accord sur le constat de l'hétérogénéité actuelle.
- Position de la Ville et de la métropole sur le sujet : en zone apaisée (faible circulation, vitesse modérée), le marquage de passages piétons est évité pour ne pas contraindre les parcours piétons et dégrader la sécurité globale : il s'agit des recommandations du Cerema depuis plus de 25 ans qui insiste sur les effets pervers du passage piéton pour la sécurité. Pour les publics plus fragiles, notamment les malvoyants, des traversées dites suggérées sont mises en place avec des bandes d'éveil vigilance, des dispositifs de guidage et un contraste visuel au droit de la traversée. Cependant dans des secteurs apaisés mais où les traversées piétonnes sont fortement canalisées par l'aménagement de la rue, le recours à des marquages piétons réglementaires peut s'avérer pertinent. Concernant les axes avec une forte circulation, le marquage réglementaire des traversées piétonnes reste privilégié.
- Discussion en cours de la Ville avec la métropole pour avoir un référentiel partagé sur les traversées piétonnes, afin d'homogénéiser les aménagements. Un référentiel devrait être validé courant 2023.

1.2. Rue Hoche et croisement Hoche / Gambetta

Problèmes rencontrés :

- congestion de la rue Hoche aggravant la pollution aux abords d'une crèche et de deux écoles.
- absence de continuité cyclable

- Voie utilisée pour du transit par des poids lourds
- Croisement Hoche / Gambetta congestionné à cause du fort trafic rue Hoche et boulevard Gambetta

Avis technique Ville / Décisions prises par la Ville et calendrier :

- La rue Hoche est bien un point noir connu et une priorité pour la Ville en 2023. La configuration de la rue n'est pas adaptée au trafic, avec effectivement une conséquence en chaîne sur le croisement Hoche / Gambetta
- Piste étudiée par la VIlle : passage en sens unique (ou sens unique partiel) de la rue Hoche, dans le sens Gambetta-Tartari, en faisant passer le trafic est-ouest par Bistesi / Boulevard Foch / cours Gambetta (les grands boulevards sont des axes structurants, en capacité d'absorber davantage de circulation). La Ville considère que ce point est prioritaire, car il est réalisable assez rapidement, avec un bénéfice pour les deux écoles et la crèche située rue Hoche. Une étude a été demandée à la métropole courant 2023 pour saisir la faisabilité à court terme de ce scénario, les résultats seront partagés avec les porte-paroles avant la prise de décision politique. Expérimentation du changement de circulation estimée à fin 2023 / début 2024 selon les résultats de l'étude circulation.

1.3. Carrefour Gambetta / Lesdiguières

Problèmes rencontrés :

- Le carrefour est dangereux pour l'ensemble des usagers, du fait de la concentration du trafic et de temps de feu courts et des règles de passage / priorité en usage actuellement.
-
-

Avis technique Ville / Décisions prises par la Ville et calendrier :

- Effectivement ce carrefour est relativement accidentogène, mais la Ville n'a à ce jour pas de solutions à court ou moyen terme pour améliorer la situation, du fait de la configuration du carrefour (pas la place pour insérer des ilots refuges pour les traversées piétonnes par exemple)
- Piste : intervertir deux itinéraires de bus (C3 et 16) pour éviter les « tourne-à-gauche » des bus. Demande transmise au SMMAG, qui a renvoyé une réponse négative pour plusieurs raisons :
    - La ligne C3 charge davantage que la 16 sur son parcours, ce qui est cohérent avec la différence de niveau de service
    - C3 éloigné du tram A donc meilleure répartition des lignes structurantes. Et ensuite pas de gain significatif sur la performance des lignes.
    - La ligne 25 est connectée à la C3 à son terminus pour accéder au centre-ville avec une correspondance efficace, ce que le SMMAG souhaite conserver.

1.4. Place Championnet / place Condorcet / Rue Condorcet

Problèmes rencontrés :

- La zone est difficile pour l'ensemble des usagers, du fait de la concentration du trafic et de la configuration compliquée.
- Risque d'impact de la chronovélo Berriat en terme de surcharge sur la rue Condorcet ?

Avis technique Ville / Décisions prises par la Ville et calendrier :

1. Effectivement cette zone est peu favorable aux piétons. Et la rue Condorcet a vu augmenter la circulation de 10 % entre 2012 et 2019, en plus d'être une « rue canyon » favorable à la pollution et peu agréable pour les piétons.
2. Pistes d'actions pour la Ville :
    a. supprimer les deux arrêts de bus rue Condorcet pour ne conserver que ceux de la rue Chorier Berriat : demande qui pourrait s'étudier dans un cadre plus large mais pas à court terme, carles deux arrêts permettent d'éviter une interdistance qui serait trop forte et mal répartie entre St Bruno et Championnet pour une ligne de cabotage comme la 12. Actuellement le différentiel de charge aux arrêts ne justifie pas de revoir le nombre d'arrêts.
    b. Travailler sur l'accessibilité dans la rue Condorcet (pour les PMR sur les trottoirs notamment) : la Ville, via la métropole, va intervenir sur cette rue en 2023 pour faciliter l'accessibilité du trottoir au moins sur le côté impair de la rue.
    c. Etude d'une modification de circulation dans la rue dans une logique de bouclage avec le cours Berriat (réserver le sens ouest-est aux bus). Étude à prévoir, mais pas avant 2024, voire après la mise en service de la nouvelle chronovélo en 2025

1.5. Cours Lafontaine

Problèmes rencontrés :

- Engorgement du croisement Lafontaine / Gambetta du fait de la concentration du trafic.

Avis technique Ville / Décisions prises par la Ville et calendrier :

- Le cours Lafontaine est effectivement saturé aux heures de pointe, même si le trafic a été divisé presque par deux globalement. Plus généralement, il fait partie d'un ensemble de rues qui constitue un gros axe de traversée est-ouest de la Ville. C'est une sorte de « rocade de centre-ville », du fait de la possibilité de traverser quasiment en ligne droite dans ce sens, du CHU / arrivée de l'autoroute Grésivaudan jusqu'à l'entrée de l' A480 côté Drac.
- Piste étudiée par la Ville : projet d'apaisement de cette rocade de centre-ville, par un contournement par le sud. Une étude complexe doit être lancée sur ce sujet, vraisemblablement pas avant 2024 ou 2025.

1.6. Priorité d'action en 2023

Action prioritaire pour la Ville : étude et passage en sens unique de la rue Hoche.

Avis des porte-paroles : les porte-paroles notent la priorité mise sur l'étude et le passage en sens unique de la rue Hoche, parmi les 3 grandes pistes de travail discutées concernant des modifications possibles du plan de circulation (rue Hoche, rue Condorcet, action sur la traversée est-ouest près du centre-ville). Mais ils déplorent qu'une étude globale ne soit pas lancée sur la totalité de la zone, comprenant à la fois le secteur Condorcet, la rue Lesdguières, le boulevard Gambetta, le cours Jean Jaurès, le cours Lafontaine.

2. Discussion sur d'autres actions possibles / proposition modifiée de réouverture d'Agutte Sembat

Demandes actualiséesdes porte paroles

Les porte-paroles remercient la Ville de cette occasion d'échange dans de bonnes conditions dans le cadre de la médiation. Mais les pistes de travail proposées par la Ville leur semblent insuffisantes au regard des problèmes de pollution constatés. Ils prennent acte du refus net de la Ville d'une réouverture à la circulation sud/nord du boulevard Agutte Sembat. Mais vu l'urgence de la situation, et l'inégalité territoriale constatée (pour les porteurs, les habitants du secteur concerné par cette interpellation sont soumis à de la pollution surajoutée par rapport au reste de la Ville,).

Demandes actualisées des porteurs :
1. Les porteurs maintiennent l'urgence à ajuster le plan de circulation de 2017 pour contrer une pollution plus élevée et qui diminue moins dans le secteur concerné que partout ailleurs à Grenoble, et donc inégalitaire pour les citoyens.
2. Les porteurs maintiennent la demande de réouverture du cours Agutte Sembat à la circulation, malgré le refus clair exprimé par la Ville.
3. Les porteurs prennent bonne note des solutions proposées (cf partie 1) mais ne se prononcent pas sur leur pertinence et considèrent que cela est insuffisant et non immédiat.
4. Les porteurs proposent une ouverture du cours Agutte Sembat à titre temporaire et partiel, en attendant de voir les effets des modifications du plan de circulation envisagés par la Ville . Cette réouverture pourrait être sélective, dans les heures de pointe par exemple, et viserait simplement à cesser de concentrer la pollution engendrée par la circulation dans le centre-ville de Grenoble.

Les portes-paroles justifient cette demande du fait de l'absence d'étude d'impact de la modification du plan de circulation de 2017, qui ne permet pas selon eux d'avoir des éléments tangibles montrant une relation de cause à effet clair entre la fermeture du boulevardet les effets selon la Ville sur la circulation et la pollution. Notamment, les porteurs regrettent que la Ville n'ait pas fourni les données de circulation de 2016, permettant de comparer plus finement la situation avant / après la modification du plan de circulation effectuée en 2017, par une mesure de l'évolution entre 2016 et 2019.

Réponse de la Ville

Gilles Namur partage la frustration et la nécessité d'avancer sur une réduction de la pollution de l'air (et donc du trafic automobile) dans le centre-ville. C'est une de ses priorités pour le mandat actuel : revoir les plans de circulation partout ou cela est possible, dans l'objectif de mieux canaliser les flux motorisés sur les grands axes (rocade sud, A480, grands boulevards) pour éviter au maximum le transit dans la Ville. A chaque aménagement prévu (places aux enfants, réaménagements de certains secteurs), un travail est systématiquement réalisé sur cette question de la réduction du trafic. M. Namur partage donc l'insatisfaction mais rappelle que la Ville travaille de façon résolue sur ce dossier, en lien avec la métropole, avec la conscience des coûts et des difficultés (en termes de ressources humaines par exemple) qui limitent la rapidité et l'ampleur des transformations effectuées.

Réponse de la Ville sur la proposition modifiée d'ouverture temporaire et contrôlée du boulevard Agutte Sembat : la Ville ne souhaite pas cette réouverture même partielle pour plusieurs raisons :

- La fermeture du boulevard Agutte Sembat a eu pour conséquence la baisse générale de transit dans les rues adjacentes et une réouverture même partielle risquerait de brouiller le signal clair de la zone à trafic limité (ZTL), et d'augmenter le trafic, à l'opposé de l'objectif à long terme de la Ville, c'est-à-dire la baisse globale du trafic pour faire baisser la pollution de l'air.
- Une forme de micro-régulation de l'ouverture paraît également difficile à mettre en œuvre et peu lisible.
- Le boulevard Agutte Sembat ne pourrait pas absorber davantage de véhicules individuels, au vu du trafic important de bus et véhicules d'ayants droits.

La Ville reconnaît la situation de relative inégalité entre les rues : dans le cadre de la baisse globale des niveaux de pollution et de circulation, on observe une baisse moindre dans certaines rues par rapport à d'autres. Mais cette situation paraît acceptable pour la Ville dès l'instant ou une amélioration globale est nettement constatée.

3. Modalités de travail à la suite de la médiation

Toutes les parties sont disposées à poursuivre ce travail en dehors de cette phase de médiation d'initiative citoyenne. Elements décidés pour la suite :

- Un nouveau point sera proposé 6 mois après la médiation (septembre / octobre 2023) pour faire le point sur les avancées réalisées, notamment concernant l'étude de circulation de la rue Hoche.
- Les réunions publiques des unions de quartier concernées pourront être l'occasion d'un point d'information systématique de la Ville sur ce sujet, pour communiquer l'état d'avancement des projets d'aménagements.
- La Ville va partager avec les porte-paroles et les unions de quartiers concernées les résultats des études réalisées, au fur et à mesure qu'elles seront réalisées.

- -

Conclusion de la médiation du point de vue des porte-paroles de l'interpellation (paragraphe ajouté au CR à la demande des porte-paroles de l'interpellation)

Faute de concertation sur le Plan de circulation depuis 2016 ainsi que suite au problème révélé par la Ville le 11 février 2022 et face à la SURpollution que montrent les données Atmo publiées par Respire, nos deux Unions de quartier ont déposé le 11 octobre 2022 cette interpellation citoyenne pour pouvoir dialoguer avec les élus et proposer une solution.

Toutes les écoles (sauf une) où la teneur en NO2 dans l'air dépassait toujours les 30 µg/m3 en 2019 (normes : OMS 10, Europe 40) sont situées dans la zone où le plan de circulation de 2017 a SURajouté du trafic par effet de concentration, avec pour conséquence la SURpollution de ces six écoles (+ lycée Champollion) comparativement à toutes les autres. Les données de Respire comparativement à 2015 le montrent sans équivoque, ainsi que les chiffres du trafic observés sur la base de 2016 (au lieu de 2012 avant le tram E, comme le fait la Ville).

Nous regrettons que lors du processus de médiation, la Ville n'aie pas pu nous donner des chiffres précis entre 2015 et 2019 concernant les données de circulation, et nous espérons vivement que la Ville va tenir son engagement de nous fournir ces données courant juin.

Aux yeux des porte-paroles, cette exposition inégalitaire à la pollution n'est pas acceptable. Elle l'est d'autant moins qu'Atmo a jugé officiellement que le changement du plan de circulation en 2017 n'a pas apporté d'amélioration globale de la qualité de l'air.

C'est pourquoi les porte-paroles soulignent la distorsion entre le caractère d'urgence signalé dans le texte de leur interpellation avec le côté incertain et tardif des solutions préconisées par les représentants de la Ville.Ils continuent de penser que la problématique de santé publique posée nécessite l'action simple, immédiate et à l'effet certain, que leur interpellation propose.

Pour l'heure la SURpollution des sept écoles et des habitants perdure et les effets positifs des éventuelles modifications du plan de circulation imaginées par la ville ne sont que des hypothèses à moyen et long terme.