



Grenoble, le 18 NOV. 2013

MICHEL DESTOT
MAIRE DE GRENOBLE
DÉPUTÉ DE L'ISÈRE

Monsieur Henri GALY
Président
CDTHED
4 place des Jacobins
38 130 ECHIROLLES

*CAB/MD/TR/CAn2013-0433
Ged 2013/016028*

Monsieur le Président,

J'ai bien reçu votre courrier en date du 31 octobre, relayant les préoccupations de votre comité relatives à la forme des chicanes destinées à empêcher le passage des deux-roues en certains points du territoire communal.

Je tiens en premier lieu à souligner que l'installation de dispositifs anti-scooters est une demande récurrente des habitants, qui se plaignent des nuisances sonores occasionnées par les deux-roues motorisés, et de la gêne voire du danger causés par ces derniers aux piétons sur leur cheminement quotidien.

Les dispositifs existants, au plan national, sont généralement des barrières articulées qu'il faut manipuler à la main. Leur fonctionnement et leur gabarit ne sont pas adaptés pour les personnes qui ont une préhension réduite, ni pour celles qui utilisent par exemple une poussette.

C'est pour cette raison que la Ville de Grenoble, en l'absence de norme spécifique sur ces dispositifs, a engagé en 2009 une étude en concertation avec les associations représentatives des différents handicaps et les usagers.

A l'issue d'une série de tests réalisée avec les associations - notamment le CDTHED - un compromis a été trouvé et validé en commission grenobloise d'accessibilité le 10 septembre 2009. Ces tests ont permis d'améliorer le dispositif initialement proposé par les services techniques, en supprimant la nécessité de manipuler un quelconque mobilier : des barrières évidées permettent le passage des pieds et des genoux de la personne en fauteuil roulant quel que soit le gabarit du fauteuil, une lisse basse facilite la détection à la canne par une personne malvoyante ou aveugle, et une bande contrastée en partie haute du mobilier facilite le repérage par une personne déficiente visuelle. Un soin particulier est également apporté au nivellement du sol pour que le franchissement du dispositif se fasse sur une zone plane.

Le gabarit de passage, 1,30 m de largeur, peut être contraint en déplaçant un potelet. Ce gabarit est déterminé pour chaque site après concertation avec les habitants et les représentants d'associations de personnes handicapées. Sur certains sites, des usagers en situation de handicap se sont dits satisfaits d'un gabarit de passage de 1 m. Comme la barrière qui ferme le dispositif est évidée, la rotation du fauteuil roulant n'est pas pénalisée, avec ce gabarit de passage, les cale-pieds passent en effet dans la partie évidée.

Vous noterez que les exemples que vous citez sur le territoire d'autres communes, n'ont pas fait l'objet d'une étude prenant en compte tous les handicaps. Dans les cas évoqués, il s'agit généralement de la pose de barrières fixes, non évidées, qui forment une chicane.

Quant à l'aspect réglementaire, il convient de rappeler que le dispositif validé n'est pas dérogatoire : en réponse à la demande de dérogation de la Ville de Grenoble faite en octobre 2009, la sous-commission départementale d'accessibilité a en effet conclu le 18 décembre 2009 que l'aménagement prévu est conforme à la réglementation car "il respecte les dispositions de l'article 6 de l'arrêté du 15 janvier 2007, relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics".

Le CDTHED a interpellé à plusieurs reprises Stéphane GEMMANI, élu en charge de l'accessibilité, lors des réunions de la Commission Communale d'Accessibilité, lors de colloques parisiens ou dernièrement à Grenoble lors des « rencontres Inovaccess » d'octobre 2013. La même réponse vous a été apportée à chaque intervention, convenant que ces dispositifs sont un compromis entre le besoin de limiter les nuisances des scooters et la nécessité d'assurer la liberté de circulation de tous, notamment les personnes les plus vulnérables.

En l'occurrence, la question a été évoquée une nouvelle fois en Commission d'accessibilité du 14 novembre et le collectif associatif présent a validé cette position, confirmant que le dispositif grenoblois est un compromis à défaut d'une solution plus satisfaisante, et reconnaissant que le travail mené en concertation avec la Ville a permis d'en réduire les contraintes.

Sur la question du remplacement des chicanes mobiles ou des dispositifs qui ne répondent pas aux caractéristiques évoquées plus haut, la Ville de Grenoble est vigilante à apporter une réponse adaptée aux demandes des habitants, mais ne peut y répondre que progressivement en raison de contraintes économiques bien compréhensibles. Pour reprendre un exemple cité, deux dispositifs ont ainsi été installés à la Villeneuve en remplacement de chicanes mobiles, et une chicane mobile retirée.

Enfin, dans le cadre des échanges et diagnostics en marchant réalisés avec les riverains, un certain nombre de dysfonctionnements sont rapportés aux services de la Ville qui étudient les possibilités d'y remédier. Les représentants du CDTHED sont invités, comme les autres usagers, à participer à ces rencontres et à confronter leurs points de vue avec les habitants, les élus et les services de la Ville.

C'est dans cet esprit que la Ville de Grenoble agit pour améliorer le quotidien de tous et favoriser le mieux vivre ensemble – un engagement de tous les instants maintes fois reconnu au niveau national.

Espérant vous voir éclairé, par cet exposé très technique, sur nos choix actuels en matière de dispositifs anti-deux-roues, je reste à votre écoute et vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes meilleures salutations.



Michel DESTOT