



PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITÉ DES ESPACES PUBLICS

JUILLET 2011

SOMMAIRE

	Pages
I. L'INTRODUCTION	3-4
II. L'OBJET DU PLAN	5-7
III. LA MÉTHODOLOGIE	8-10
IV. LA PROCÉDURE	11
V. LE GROUPE DE TRAVAIL	12-13
VI. LE DIAGNOSTIC	14-17
VII. LE CONSTAT	18-31
VIII. LE STATIONNEMENT HANDICAPÉ	32-34
IX. LES TRANSPORTS COLLECTIFS	35-37
X. L'ACCESSIBILITÉ AU COURS DES ANNÉES	38-47
XI. LES ENJEUX ET LES ORIENTATIONS	48-51
XII. LES ACTIONS ET LES MOYENS	52-62

CHAPITRE I – INTRODUCTION

La loi sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a été promulguée le 11 février 2005.

Pour ce qui concerne la voirie et les espaces publics, deux décrets et un arrêté viennent en préciser l'application.

⇒ Décrets n° 2006-1657 et 1658 du 21 décembre 2006 relatifs à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

⇒ Arrêté du 15 janvier 2007 sur l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Cette loi et ces décrets qui figurent en document annexe du rapport refondent les obligations en matière d'accessibilité et de prise en compte de tous les types de handicap sur la continuité des déplacements. Des règles et des délais relatifs à la programmation et à la réalisation d'une véritable accessibilité ont ainsi été fixés.

A cette fin, les communes ou les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) compétents devaient établir un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, normalement, avant la fin de l'année 2009.

Il s'avère que peu de communes ont été en mesure de tenir cette échéance et Garches ne fait pas exception. Par contre, la Commune a engagé, dès le début de l'année 2010, une étude diagnostic sur la voirie pour détenir un état de son domaine public routier et de ses insuffisances face aux handicapés.

A Garches, c'est la Commune qui est en charge de ce plan pour ce qui concerne la voirie et la Communauté d'Agglomération « Cœur de Seine » pour ce qui relève des transports compte tenu de la compétence qui lui a été dévolue en la matière.

Pour autant, il est difficile d'exclure au niveau local le mode de déplacements collectifs dans la définition de ce plan quand bien même il relève d'une autre structure. L'accessibilité est la conjugaison d'un ensemble de moyens qui impose une approche globale de la problématique pour arrêter les actions les plus adaptées au désenclavement dans le but d'une plus

large autonomie des personnes souffrant de handicap ou de difficultés de mobilité de courte ou longue durée dans leur mode de déplacement.

Si nous nous intéresserons au premier chef aux obligations de la commune en précisant les aménagements à prévoir, les délais d'exécution et les coûts pour les finances locales, le plan intègre également quelques orientations sur les transports pour aider la Communauté d'Agglomération dans ses réflexions.

Ce plan est la résultante d'un travail collectif associant les associations représentatives de personnes handicapées et à mobilité réduite ainsi que les autorités et organismes intervenant en matière d'espaces publics.

Le Législateur a souhaité encadrer la procédure d'élaboration, d'approbation et de suivi du plan. Il a fallu, par conséquent, respecter un certain formalisme dans cette mise en oeuvre en prenant le temps nécessaire aux démarches garantes d'une participation élargie et constructive.

La Ville s'est engagée dans l'élaboration de ce plan dans cet esprit de gouvernance en poursuivant les efforts déjà accomplis pour rendre la Commune encore plus facilement praticable quelle que soit la forme du handicap.

L'autonomie dans les déplacements urbains est une priorité.

CHAPITRE II – L’OBJET DU PLAN

II.1 – Le cadre réglementaire

Il s’agit de réaliser les études nécessaires pour l’élaboration d’un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics de la Commune de Garches en application de la loi du 11 février 2005.

Plus précisément, ce plan a pour objectif de fixer les dispositions utiles pour garantir aux personnes handicapées leurs déplacements dans la Commune selon les prescriptions techniques de l’arrêté du 15 janvier 2007.

Il doit mettre en évidence des chaînes de déplacement permettant d’assurer la continuité du cheminement accessible entre les différents secteurs du territoire (cadre bâti, espaces et bâtiments publics, commerces, ...). Il est décliné par l’énoncé d’actions hiérarchisant les propositions d’aménagement et précisant les conditions de réalisation.

Ce plan est aussi l’aboutissement d’une concertation entre les acteurs concernés par la mobilité avec, au premier chef, les représentants du monde du handicap.

Le Grenelle de l’Environnement renforce d’ailleurs la prise en compte de ce plan pour en faire un axe majeur dans l’aménagement de la cité.

II.2 – Le champ d’application

Evoquer la notion du handicap impose d’en rappeler le sens selon la définition arrêtée par le Législateur (l’article 2 de la loi 2005-102 ou plus communément appelé loi handicap) pour bien appréhender la portée de l’étude et des actions à définir.

Selon l’article L.114-1 du Code de l’Action Sociale et des Familles, constitue un handicap :

- « *Toute limitation d’activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d’une altération substantielle, durable ou définitive d’une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d’un polyhandicap ou d’un trouble de santé invalidant* ».

Le principe fondateur de la loi est, par conséquent de prendre en compte l'ensemble des déficiences.

CeTe
Nord Picardie

pour comprendre le présent et construire l'avenir

Loi 2005-102 - Une nouvelle réglementation basée sur un principe d'exhaustivité

Premier principe fondateur: prendre en compte l'ensemble des déficiences

Handicaps:

- Mentaux 
- Psychiques 
- Cognitifs 

➤ Physiques:

- maladies « internes » invalidantes 
- Sensoriels (visuel, auditif...) 
- Moteurs 

29 MARS 2007

Une voie pour tous

Garches a toujours été particulièrement sensible à la cause du handicap et sa proximité avec l'hôpital Raymond Poincaré installé dans la Commune, accentue cet engagement pour une plus grande accessibilité de l'espace public.

II.3 – L'évolution de la loi

La prise en compte du handicap à Garches n'est donc pas une notion récente pour ce qui nous concerne. Beaucoup a déjà été fait sauf qu'il y a, aujourd'hui, une dimension nouvelle aux actions menées en les inscrivant dans un cadre réglementaire pour :

- ⇒ **Définir globalement l'accessibilité à l'échelle d'un territoire communal, voire intercommunal**
- ⇒ **recenser les éléments de connaissance pour établir un diagnostic de l'accessibilité de la voirie**
- ⇒ **articuler les démarches avec les autres politiques urbaines (Plan de Déplacements Urbains, Schéma de Cohérence Territoriale, Plan d'Occupation des Sols, ...)**
- ⇒ **formaliser les objectifs et les actions et les organiser dans le temps.**

Si l'objectif final est donc bien l'élaboration du Plan, il apparaît indispensable pour parvenir à ce résultat de fixer des objectifs intermédiaires qui auront l'avantage de construire le projet par étapes.

En ce qui concerne la voirie et l'espace public, il convient de se reporter au décret du 21 décembre 2006 concernant :

- le cheminement
- le stationnement
- les feux de signalisation
- les postes d'appel d'urgence
- les emplacements d'arrêt de bus
- la configuration générale de la voirie.

CHAPITRE III – LA MÉTHODOLOGIE

Quatre phases principales sont retenues pour la construction du plan. Il apparaît nécessaire :

1. de sensibiliser les partenaires intéressés sur le sujet afin de profiter de leur expérience pour enrichir le plan
2. de dresser un état des lieux exhaustif de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
3. d'identifier les actions d'amélioration en les soumettant à l'usage des personnes handicapées afin de répondre au plus près à leurs besoins, au-delà du cadre réglementaire, et en assurant la continuité de la chaîne des déplacements chaque fois que possible
4. d'arrêter une programmation pluriannuelle d'engagements et de moyens notamment financiers dans la réalisation du plan.

Cette méthodologie se résume en portant l'effort sur les points suivants :

- ✓ la sensibilisation dans le cadre de la Commission Handicap
- ✓ la réalisation du diagnostic technique
- ✓ l'élaboration du plan de mise en accessibilité.

Une quatrième étape mérite d'être envisagée concernant la création d'un observatoire pour obtenir un retour d'information sur la bonne exécution des aménagements prévus ou les améliorations à entreprendre.

Il conviendra toutefois de définir ultérieurement le mode de fonctionnement de cet observatoire qui pourrait être confié à la Commission Communale d'Accessibilité car il s'agit déjà d'une de ses missions. Il faudrait toutefois en renforcer les moyens.

- **Pour ce qui concerne la 1^{ère} étape, la sensibilisation**

Cette première étape a créé les conditions favorables à la concertation et à l'échange de propositions et d'idées. Elle permet d'identifier et de sensibiliser les acteurs qui comprennent des personnes valides et handicapées à la problématique de l'accessibilité.

La Ville a l'avantage de disposer d'un service municipal dédié aux handicapés (Pôle Handicap) et d'une commission spécialisée dans ce domaine.

La composition de la Commission Communale d'Accessibilité comprend des Élus de la Majorité et des Minorités, les Services Techniques Municipaux, les Associations d'Handicapés, des Personnes Qualifiées, des Professionnels de Santé, des Représentants d'Administration et du secteur social,... Ces acteurs permettent de créer une dynamique d'échanges favorables à la réflexion.

Il s'agit également de faire émerger des enjeux nouveaux en fonction des priorités à faire figurer dans le plan de mise en accessibilité (définition des cheminements principaux, élaboration d'un référentiel d'évaluation du niveau d'accessibilité pour établir une classification, priorités d'actions...).

L'avantage est d'extrapoler la stricte application de la réglementation pour enrichir le plan par les remarques et suggestions issues du ressenti vécu par les handicapés confrontés aux imperfections de la voirie. D'une façon plus générale, il s'agit de permettre à tous les acteurs associés aux études de communiquer leur propre expérience afin de rendre ce plan au plus près des usagers.

- **Pour ce qui concerne la seconde étape, le diagnostic**

Cette étape, à laquelle les personnes concernées identifiées au cours de la phase précédente ont été associées a permis de réaliser une analyse détaillée de chaque rue et d'identifier les itinéraires préférentiels au regard des prescriptions réglementaires.

Cette analyse a également intégré la notion d'ergonomie du déplacement (qualité d'usage de l'espace public).

Madame GUERIN, Conseillère Municipale en charge du handicap et elle-même en fauteuil roulant s'est jointe aux techniciens pour faire part de ses remarques sur les imperfections et défauts constatés dans la voirie lors des repérages in situ.

Cette étape, essentielle dans la définition du plan, a été réalisée sous la conduite d'un ingénieur, par un étudiant spécialisé dans la problématique des déplacements urbains dans le cadre de son projet d'études.

Les résultats des relevés effectués sur place ont ensuite nécessité une interprétation analytique croisée avec les enjeux identifiés sur la Commune et les besoins exprimés par la Commission Communale d'Accessibilité.

- **Pour ce qui concerne la troisième étape, les actions et les moyens**

Il s'agit de la phase opérationnelle car elle définit :

- ⇒ **les propositions d'aménagement de mise en accessibilité par chaîne de déplacement,**
- ⇒ **les estimations financières par ratios de prix sur les aménagements à entreprendre,**
- ⇒ **les actions proposées en respectant une logique de continuité des cheminements accessibles et les enjeux de la Commune,**
- ⇒ **la mise en oeuvre et le suivi des aménagements (programme de travaux, observatoire de réalisation, ...).**

La suite du plan reprend chacune des différentes étapes.

Elle comprend une cartographie du territoire incluant les données relevées ainsi que le détail des actions à engager avec pour chacune d'elles leurs délais et conditions de réalisation, leur coût, le niveau de priorité.

Il s'agit également de rapprocher ces opérations par rapport à celles programmées par les autres intervenants et concessionnaires de l'espace public afin de créer des actions concertées et ordonnées.

CHAPITRE IV – LA PROCÉDURE

IV.1 – Le cadre réglementaire

Le Législateur a voulu définir un cadre réglementaire dans la définition du Plan en renvoyant cette mise en oeuvre dans les décrets du 21 décembre 2006 qui obligent de respecter le déroulement d'une information ordonnée.

Tout d'abord, il revient au Maire de prendre la décision d'élaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements de l'espace public en portant cette information à la connaissance du public par un affichage en Mairie pendant un mois.

Cette formalité a été effectuée à Garches en ayant ainsi permis à tous ceux qui le souhaitent de faire part de leurs suggestions sur ce dossier en s'adressant directement en Mairie.

Une communication a été relayée sur le site Internet de la Ville.

Cette décision a également fait l'objet d'une communication auprès de la Vice-Présidente de la Commission Communale d'Accessibilité en la personne de Madame GUERIN, Conseillère Municipale.

Ladite Commission a également été informée et associée à l'élaboration du Plan au cours de séances plénières sur ce dossier. Puis elle a été consultée régulièrement au cours de l'avancement du projet.

Cette procédure de suivi aura ainsi l'avantage d'être réactif pour intégrer, si nécessaire, de nouvelles priorités et de les accompagner par des moyens nécessaires à leur réalisation.

La mise en accessibilité de l'espace public intervenant directement sur l'aménagement de la voirie, la Commission Extra Municipale de la Circulation, des Transports et de la Voirie a également été consultée pour connaître ses observations sur le contenu du document. Ses remarques ont bien entendu été intégrées dans les propositions figurant dans les chapitres suivants.

Enfin, l'application du plan devra faire l'objet d'une évaluation dont la périodicité est à définir.

CHAPITRE V – LE GROUPE DE TRAVAIL

Comme il l'a été vu précédemment, l'élaboration d'un plan de mise en accessibilité de la voirie ne peut être seulement la compilation de données de spécialistes et de techniciens.

Elle nécessite dans l'établissement de l'état des lieux et au-delà de s'entourer du vécu par les personnes handicapées afin de reproduire au plus juste la gêne rencontrée dans leur mode de déplacement sur la Commune.

En allant au-delà des textes et en s'attachant également à prendre en compte les pratiques courantes dans l'usage de l'espace public, la Ville entend ainsi apporter la meilleure réponse à la problématique ici posée.

L'analyse sur le fonctionnement général de son territoire permettra de définir au mieux un ordre de priorité parmi les zones mises en évidences en les classant selon les fréquentations exprimées par les usagers handicapés.

Cette démarche impose une organisation pour parvenir à ce résultat.

La création d'un groupe de travail issu de la Commission Communale d'handicapés trouve toute sa raison dans cette démarche en étant de plus relayée au quotidien par la Plate-Forme Handicap animée par Martine GUERIN, Conseillère Municipale.

La compilation des résultats permettra de lancer des études détaillées sur les zones prioritaires (étude, déplacement véhicules/vélos/piétons,) qui auront été recensées.

Bien évidemment, tous les partenaires associés seront invités à poursuivre leur collaboration après l'adoption du Plan en étant consultés au moment des études opérationnelles et le plus en amont possible dès la définition des Cahiers des Charges.

Il s'agit de ne pas être confronté au fait accompli sur des projets trop avancés qui deviennent difficiles d'amender en cours d'opération.

C'est d'ailleurs un nouveau principe de consultation et d'association du public que la Ville souhaite mettre en oeuvre dans le cadre de son Agenda 21 sur le développement durable en positionnant les premières étapes de la concertation dès le lancement de la réflexion sur le projet.

CHAPITRE VI – LE DIAGNOSTIC

VI.1 – Généralités

Les objectifs du diagnostic sont :

- ⇒ **de faire un état des lieux du fonctionnement global du territoire,**
- ⇒ **de mettre en évidence les zones accessibles / inaccessibles à l'aide d'une représentation graphique,**
- ⇒ **de définir des priorités en matière d'accessibilité comme première ébauche du plan.**

VI.2 – Une approche sectorielle

A partir de ces objectifs, la méthode vise à caractériser les quartiers qui présentent des zones homogènes à partir de quatre critères :

- le bâti et le parcellaire
- les espaces publics
- la voirie et les transports collectifs

Chaque zone est alors qualifiée en termes d'accessibilité pour en caractériser son état global selon tous les modes de déplacement : véhicules / transports en commun (TC) / vélos / piétons.

Rappelons que la priorité est l'accessibilité à tous modes de déplacement.

Ce travail permet de produire une carte globale qui, par superposition des données collectées et analysées, illustre le fonctionnement du territoire (les zones, les flux internes et traversants) et d'autre part, de mieux cibler les besoins en accessibilité en fonction des éléments de caractérisation de la zone.

Cette cartographie qui reste superficielle, permet tout de même d'arrêter les premiers principes d'un plan en définissant des axes prioritaires qui serviront de guide aux études à venir dans les restructurations urbaines à entreprendre.

Deux catégories de chantier sont alors à envisager.

⇒ **D'une part, celles qui englobent des actions généralisées au territoire (abaissement de bordures dans les intersections, élargissement des trottoirs, identification des obstacles....),**

⇒ **D'autre part, celles qui imposent des aménagements lourds à mener dans le cadre d'opérations d'envergure (réaménagement d'une rue, d'une place, d'un square ...).**

VI.3 – Les insuffisances actuelles

Ce plan n'a donc pas pour vocation de figer des actions mais à mettre en évidence les faiblesses observées dans l'usage de l'espace public par les handicapés et d'arrêter les modalités d'intervention lors de la réalisation d'opérations.

C'est à la fois agir d'une manière immédiate sur l'accessibilité de la voirie par des mesures simples, concrètes et pas forcément coûteuses pour améliorer le quotidien dans les déplacements. Cette mise en accessibilité de l'espace public impose également d'intervenir, d'une façon durable, sur l'approche urbaine en intégrant la dimension du handicap comme un élément majeur de l'aménagement ; c'est-à-dire dans toute sa transversalité – habitat / déplacement / destination au-delà d'une simple prise en compte technique de l'accessibilité dans une mise en oeuvre strictement normative.

Cette réflexion vise, bien entendu, à permettre aux personnes handicapées ou souffrant de difficultés de mobilité de se déplacer dans la ville et au-delà en disposant de la plus grande autonomie possible.

Le partage des expériences au sein des diverses commissions et associations spécialisées dans cette problématique du déplacement des personnes fragiles a permis d'aller au-delà de la stricte application des règles en apportant le confort supplémentaire signalé par l'handicapé pour l'aider à mieux vivre.

VI.4 – Le mode organisationnel

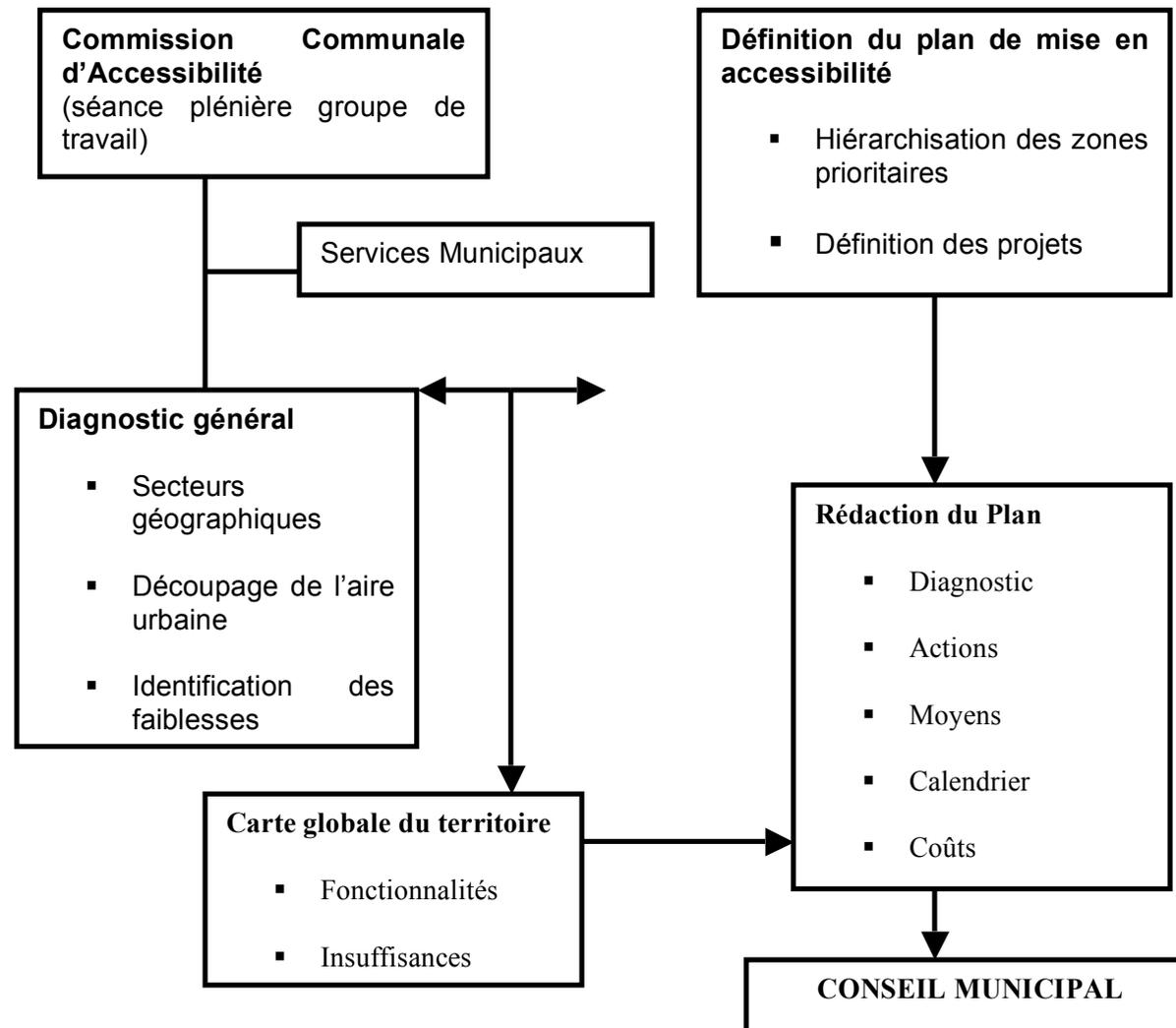
Le schéma d'articulation des acteurs confère à chacun une responsabilité qui fait partie intégrante du plan et qui mérite, par conséquent, d'être précisée.

	Groupe de travail communal d'accessibilité	Services municipaux : Pôle solidarité (plate-forme handicap, services sociaux) et Services Techniques
Missions et tâches	Fixer les orientations Définir et arrêter la méthodologie Mettre en place un groupe de suivi Vérifier la prise en compte de l'accessibilité Hiérarchiser les zones prioritaires	Faire l'état des lieux en terme d'accessibilité Définir des zones urbaines homogènes ← Élaborer un cahier des charges Traduire le cahier des charges en termes techniques Définir des projets d'amélioration
Avis	Valider les étapes du projet Arrêter un plan d'accessibilité ↓	Projet de plan ↓ ←
Décision	Adoption par le Conseil Municipal d'un plan de mise en accessibilité Engagement pluriannuel de réalisation	
Exécution	Suivi par le groupe de travail (plate-forme handicap) ↓	Réalisation des opérations Respect du calendrier ↓ ←
Contrôle	Observatoire Ajustement du plan Propositions nouvelles ↓	Prise en compte des demandes →

VI.5 – Le schéma fonctionnel

Le schéma fonctionnel est le suivant :

Il permet de préciser les tâches et leurs relations entre les intervenants.



CHAPITRE VII – LE CONSTAT

VII.1 – La géographie

Garches couvre un territoire de 269 ha pour une population de 18.500 habitants. La commune est située dans l'Ouest Parisien au cœur du Département des Hauts-de-Seine. Distant d'une dizaine de kilomètres de Paris – Porte Maillot – la Commune se caractérise par la qualité de son cadre de vie dans un environnement villageois, aéré et verdoyant.

Desservie par un axe central d'Est en Ouest constitué par la rue de Suresnes et la Grande Rue, la Ville s'organise par plateaux en offrant une topographie mouvementée.

Cette configuration constitue une difficulté majeure pour les handicapés en fauteuil en nécessitant une assistance pour leur déplacement sur des moyens et longs trajets dans la ville.

Certaines rues présentent d'importantes déclivités supérieures à 15 %.

Le bâti est composé de 60 % par un tissu pavillonnaire et de 40 % par un habitat collectif avec des immeubles pour l'essentiel de faible hauteur R+3 à R+4 à l'exception de la résidence de la Verboise R+6.

Les principales dessertes en transport collectif sont les bus qui traversent la Ville du Sud au Nord (ligne 360) et partiellement d'Est en Ouest en liaison avec la gare SNCF de Saint-Cloud.

La gare SNCF de Garches partagée avec Marnes la Coquette se situe au Sud de la Commune en étant excentrée de son centre (un train toutes les 10 minutes aux heures de pointe et un toutes les 25 minutes en heures creuses).

« L'Autre bus » (mini bus sur appel téléphonique) offre un transport réservé aux personnes à mobilité réduite.

Il existe également les services du PAM 92 qui est un transport à la personne sur appel téléphonique par véhicule adapté.

Un réseau de taxis privés complète ces modes de transport à la personne. La voiture est un moyen très fortement utilisé dans les déplacements y compris intra muros.

VII.2 – Les différentes zones d'études

Le premier inventaire s'attache, par conséquent, à découper la Commune en quatre grandes zones géographiques afin d'identifier plus facilement les forces et faiblesses existantes pour les handicapés souhaitant emprunter l'espace public :

Zone 1 : Quartiers de la Gare et du Centre Ville

Zone 2 : Quartier de la Verboise

Zone 3 : Quartier Nord

Zone 4 : Quartiers périphériques

Un premier regard sur la Commune appelle quatre observations :

- ⇒ **une topographie compliquée**
- ⇒ **des transports collectifs insuffisants, voire inexistant dans certains quartiers**
- ⇒ **des équipements publics sur des centralités**
- ⇒ **un habitat relativement facile d'accès, récent et bien entretenu.**

Il convient d'y attacher les voies correspondantes étant entendues qu'il s'agit d'une démarche empirique pour aider à prioriser les interventions.

VII.2.1 – Zone 1 : Quartiers de la Gare et du Centre Ville

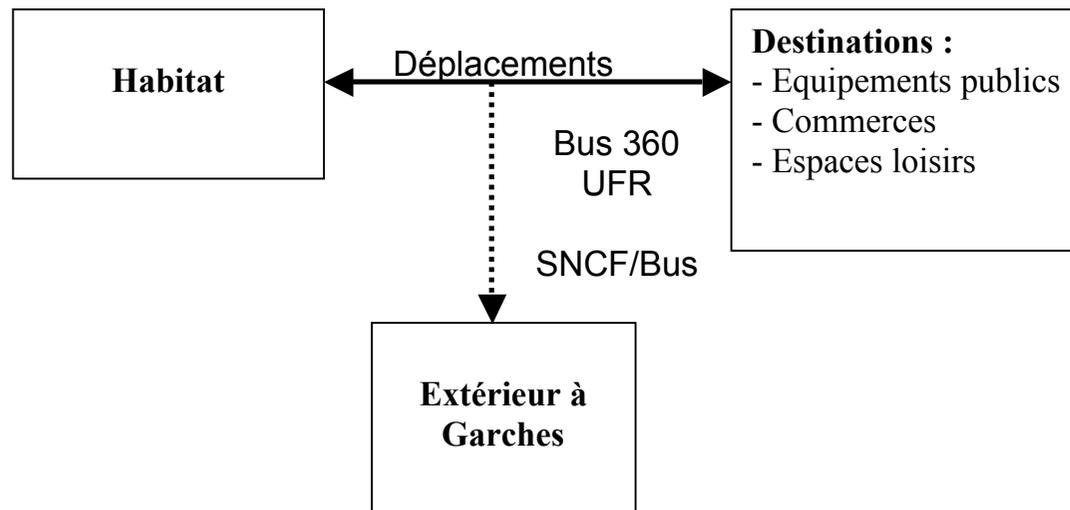
Même si ces deux quartiers sont proches (moins de 300 m l'un de l'autre), ils méritent toutefois d'être analysés distinctement compte tenu de leur situation géographique et de leur fonctionnalité.

- **Le quartier de la Gare**

Comparativement aux autres quartiers, ce secteur est facilement accessible en disposant de larges trottoirs malgré une pente importante.

La gare SNCF, les arrêts de bus et la proximité de nombreux commerces en pied d'immeubles permettent de considérer que la desserte est de qualité même s'il n'est pas exclu des difficultés ponctuelles en matière d'accessibilité notamment dans l'accès aux commerces.

Sur la base d'une liaison transversale, nous obtenons :



- **Accessibilité aux utilisateurs de fauteuil roulant**

Ce quartier ne présente pas de difficultés majeures en terme d'accessibilité.

Critères	Commentaires in situ
Le bâti	Le bâti est exclusivement constitué d'immeubles modernes du côté de la résidence Les Maréchaux et anciens du côté opposé en ne disposant pas forcément d'ascenseurs. Les terrains sont étroits du côté pair et aérés du côté impair (résidence Les Maréchaux). L'ensemble bâti est de bonne facture. Les commerces sont à rez-de-chaussée et disposent de seuils pour certains. Les accès des immeubles ne sont pas tous aménagés aux UFR.
Le parcellaire	L'ensemble est bâti à l'exception du terrain situé à l'angle de la rue de Villeneuve et de l'avenue Joffre qui fait l'objet d'une construction neuve avec commerces en RDC.
Les espaces publics	Les trottoirs sont larges et ont été refaits récemment. Les arrêts de bus sont équipés d'avancées pour les utilisateurs de fauteuil roulant (ligne 360). La gare SNCF est aujourd'hui accessible aux UFR. Des stationnements de proximité existent notamment devant la gare avec des emplacements réservés aux handicapés. Un arrêt de bus 360 donne accès au centre ville avec une ligne labellisée aux UFR et à l'hôpital Raymond Poincaré.
La voirie	Le tapis a été récemment refait et les traversées de chaussée sont pratiques y compris dans la traversée du boulevard en étant réglementées par des feux tricolores.
Les espaces verts	La proximité du Parc de Saint-Cloud offre un espace de promenade d'une grande qualité.

Accessibilité de la zone	Simple/Complicquée	Bon/Mauvais	Traitée/Pas traitée
En véhicule	X	X	X
En transports en commun	X	X	X
En vélo/à pied	X	X	X

- **Le quartier du Centre Ville**

Il en est autrement du quartier Centre Ville qui forme le cœur de la Commune avec son centre organisé autour de l'église et de nombreux commerces et équipements publics dont la Mairie, la Poste, le marché forain qui est un lieu de convivialité et d'échanges particulièrement fort dans la vie locale pendant les mercredis et samedis matin.

Critères	Commentaires in situ
Le bâti	Le bâti est principalement constitué de collectifs récents à l'exception de quelques anciens immeubles R+2+C en bordure de la Grande Rue
Le parcellaire	Les parcelles sont de petites tailles dans un environnement relativement dense pour Garches et resserré en présentant un front bâti en bordure de rue et des jardins à l'arrière en intérieur des îlots
Les espaces publics	<p>Les fortes déclivités rendent difficiles les cheminements à pied pour les personnes souffrant de mobilité</p> <p>Les trottoirs sont parfois étroits (Grande Rue) ou présentent des affaissements ou des défauts de sol (av. du Maréchal Leclerc, place Saint-Louis) qui occasionnent des chutes de personnes</p> <p>Le trafic automobile est intense notamment dans la Grande Rue avec la circulation d'un bus 360</p> <p>La vitesse des véhicules dans l'av. du M. Leclerc est souvent reprochée et accentuée par la pente de la voie</p> <p>Le quartier est très commerçant et comprend les principaux équipements publics</p> <p>La place Saint-Louis forme le cœur de ce centre en étant piétonne mais le revêtement en pavage rend difficile la circulation des personnes souffrant de mobilité.</p> <p>Le stationnement, avec de petites unités de surface et avec le parking Saint-Louis, est rapidement saturé surtout en période de marché</p>
La voirie	Elle est ancienne et traditionnelle en étant composée de trottoirs de part et d'autre d'une voie de circulation automobile à l'exception de la place Saint-Louis et des abords rendus totalement aux piétons depuis de récents aménagements
Les espaces verts	Le parc de la Mairie offre un lieu de tranquillité dans la verdure qui se voit renforcée par l'aspect pavillonnaire aux abords avec de beaux jardins d'agrément

Accessibilité de la zone	Simple/Complicquée		Bon/Mauvais		Traitée/Pas traitée	
En véhicule	X		X		X	
En transports en commun	X		X		X	
En vélo/à pied		X	X	X		X

VII.2.2 – Quartier de la Verboise et abords

Ce quartier mérite un traitement particulier compte tenu de la configuration du site composé d'une grande résidence en plots d'immeubles dispersés dans un vaste site aujourd'hui divisé en lots de copropriétés.

Bordé par la rue des Quatre Vents à l'Ouest, rue du 19 Janvier au Nord, de la rue de Suresnes à l'Est, le site est rapidement isolé par rapport au domaine public en étant construit sur différents niveaux de dalles.

Le centre commercial, en surplomb par rapport au niveau de la rue de Suresnes, en est le témoignage.

Cette organisation ne facilite pas les circulations dans les déplacements de personnes à mobilité réduite même si les cheminements sont praticables. Elle oblige des distances à parcourir entre les bâtiments et les zones publiques, notamment jusqu'aux arrêts de bus.

Les bâtiments ne sont pas accessibles directement en voiture hormis pour ceux qui disposent d'un accès par les parkings souterrains.

La liaison avec le Centre Ville est assurée par le bus 360 ou « l'autre bus ». Les trottoirs sont de qualité en ayant été élargis.

Critères	Commentaires in situ
Le bâti	Le bâti est exclusivement constitué de collectifs R+6 équipés d'ascenseurs. De nombreux bâtiments (en dehors de la zone Les Arbres – bâtiments sociaux) ne sont pas accessibles aux handicapés La configuration en plate-forme complique encore les cheminements intérieurs
Le parcellaire	Il s'agit d'un vaste domaine boisé et privé qui s'étale le long d'un coteau
Les espaces publics/la voirie	La rue des Quatre Vents voit le passage du bus 360 labellisé UFR. Les trottoirs sont praticables en étant dans un état moyen à cause des racines des arbres Les abords publics, le long de la rue de Suresnes, sont de qualité
Les espaces verts	La résidence de la Verboise dispose de vastes étendues de loisirs

Accessibilité de la zone	Simple/Complicquée		Bon/Mauvais		Traitée/Pas traitée	
En véhicule	X		X		X	
En transports en commun		X		X	X	
En vélo/à pied	X	X	X		X	

VII.2.3 – Quartier Nord

Ce quartier mérite d'être identifié en le séparant des autres car il prend place dans le versant Nord en ouvrant sur la plaine de Buzenval. La rue du 19 Janvier forme la crête du côté de Garches.

Cette zone est desservie à l'extrême Nord par la ligne de bus 469 qui relie la gare de Saint-Cloud sur un trajet court par la rue de Buzenval.

Constitué principalement d'un habitat collectif, ce quartier comprend d'importantes résidences mais aussi d'un groupe scolaire, d'une crèche, d'une halte garderie, d'une bibliothèque et d'un espace sportif qui créent l'animation du quartier.

Quelques commerces tentent de se développer à l'angle de la rue de Buzenval et de la Porte Jaune mais l'ensemble reste toutefois voué à l'habitat.

Critères	Commentaires in situ
Le bâti	Collectif
Le parcellaire	Vastes jardins au pourtour des immeubles avec un bâti souvent distribué en plots donnant à l'ensemble un aspect très verdoyant
Les espaces publics	De nombreux équipements publics vers l'enfance et le sport
La voirie	La voirie a été réaménagée au cours des années mais la forte dénivellation du relief rend difficile les cheminements pour les personnes à mobilité réduite. Aménagement de parkings dans la rue du Docteur Debat permet d'accéder à un espace de loisirs
Les espaces verts	Pourtour de l'hippodrome et dans la partie supérieure des Laboratoires Debat avec création d'une promenade à pied aménagée dans le versant mais difficile d'accès aux handicapés

Accessibilité de la zone	Simple/Complicquée		Bon/Mauvais		Traitée/Pas traitée	
En véhicule	X		X		X	
En transports en commun		X		X		
En vélo/à pied		X			X	

VII.2.4 – Quartiers périphériques

Cette zone particulièrement vaste puisqu'elle couvre plus de la moitié de la Commune caractérise la pauvreté en transports collectifs accentuée par un relief créant une frontière naturelle d'isolement par rapport aux pôles centres qui regroupent les moyens de déplacement et les principaux équipements publics.

Organisés aux pourtours des zones 1, 2 et 3, les quartiers périphériques s'identifient par un environnement majoritairement pavillonnaire mais avec toutefois la présence de quelques petites résidences collectives dispersées dans ce tissu.

A noter aux deux extrémités de la Commune, à l'Ouest l'importante résidence de la Cité du Personnel de l'hôpital R. Poincaré et à l'Est, l'ensemble de collectifs sociaux en bordure de la Grande Rue.

L'accessibilité est donc principalement la desserte routière et l'intervention de bus sur simple appel téléphonique.

Critères	Commentaires in situ
Le bâti	Le bâti est constitué de maisons individuelles de qualité avec quelques grandes résidences sociales aux extrémités Est et Ouest de la Commune
Le parcellaire	Les terrains sont de taille moyenne, voire grande de 1000 à 2000 m ² en zone pavillonnaire le long du golf.
Les espaces publics	Cette zone est souvent éloignée d'un arrêt d'autobus et la voiture devient le seul moyen de transport à l'exception de la partie Est qui reste proche du Centre Ville
La voirie	La voirie est de qualité et dispose de trottoirs facilement praticable
Les espaces verts	Ils sont constitués par les jardins d'agrément accompagnant les pavillons et les collectifs

Accessibilité de la zone	Simple/Complicquée		Bon/Mauvais		Traitée/Pas traitée	
En véhicule	X		X		X	
En transports en commun		X		X		X
En vélo/à pied		X	X		X	

VII.3 – Constat sur la globalité des secteurs

Du point de vue de l'accessibilité (en excluant les transports collectifs qui relèvent de la Communauté d'Agglomération Cœur de Seine), la zone qui présente le plus de difficultés est le secteur 4 en étant la plus pauvre en liaisons inter-quartiers.

L'éloignement par rapport au centre (cœur de ville et gare) compte tenu du relief mais aussi par la distance géographique constitue une faiblesse dans les liaisons de mobilité pour les personnes souffrant de handicap.

La voiture devient le seul moyen de transport (à l'exception de l'autre bus qui nécessite toutefois une organisation dans le déplacement).

La zone 3, qui est éloignée géographiquement du centre, dispose d'une autonomie dans ces modes de liaisons qui s'organisent sur des axes hors Garches ce qui est dommage.

Les zones 1 et 2 sont finalement assez proches et ne présentent pas de handicaps majeurs à l'exception d'une situation générale à Garches sur une pauvreté dans l'offre de transports collectifs qui encourage finalement le report sur la voiture même sur de courts trajets.

Les déplacements à pied entre les zones sont souvent délicats pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, voire impossible dans certains cas compte tenu de la topographie. Ils imposent le recours à un véhicule personnel à moins de proposer un autre mode de déplacement à condition de garantir une fréquence et une régularité suffisantes.

Au-delà de cette approche structurelle dans les modes de déplacements entre les quartiers, un examen plus détaillée de la voirie a été effectuée en procédant à des visites sur place accompagnées de Madame GUERIN, Conseillère Municipale en charge du Pole Handicap.

La « check-list » effectuée rue par rue a permis de mettre en évidence les imperfections où se mêlent et se croisent véhicules et piétons (traversées de chaussée, cheminement) et qui se présentent comme les plus sensibles à traiter tant au niveau de la sécurité que de l'accessibilité.

Chaque voie a, par conséquent, été détaillée sous forme de fiche dans laquelle se retrouvent les éléments clés permettant de caractériser tout à la fois le diagnostic, les actions et les moyens à mettre en oeuvre avec un chiffrage estimatif des opérations à entreprendre.

Il ressort de l'étude que la plupart des interventions à mener concernent des reprises ponctuelles au niveau d'intersections de voies avec des abaissements de bordures, des marquages podotactiles, des planéités de surface de trottoirs à rectifier.

Globalement, la largeur des trottoirs de 0.90 m au minimum à 1.40 m réglementaire pour le passage des handicapés en fauteuil est respectée même si le croisement est encore difficile sur certains tronçons notamment en centre ville, Grande Rue sur une vingtaine de mètres linéaires et au-delà de la rue du Regard du côté pair de la grande Rue.

C'est aussi un choix qui a été fait avec les riverains, il y a quelques années après une longue concertation, de maintenir la configuration de cette rue ancienne en renonçant à des élargissements et en maintenant un stationnement latéral.

Le montant des travaux peut paraître élevé mais doit être modulé en considérant la nature des opérations à entreprendre qui ne relève pas exclusivement d'un problème d'accessibilité aux handicapés.

Le mauvais état de certains revêtements de trottoirs ou la reprise à neuf des structures sont mises en évidence dans la présente étude mais font partie, à l'origine, des programmes d'investissements pluriannuels que la Ville entreprend dans la rénovation de l'espace public.

Il convient, par conséquent, de veiller à ne pas ajouter les montants mais à apprécier de préférence la nature des opérations à venir qui relève directement d'une meilleure accessibilité pour les handicapés.

VII.4 – Un diagnostic rue par rue

Il est bien difficile d'établir un niveau de priorité et d'en fixer des critères objectifs.

Il convient aussi de prendre en compte l'ensemble des interventions en cours ou à venir dans une rue pour déterminer la nature des travaux à entreprendre. L'exigence de mise en accessibilité immédiate, s'il est incontestablement une priorité, ne permet pas pour autant d'ignorer les contraintes extérieures qui amènent à devoir apprécier les interventions d'une manière globale afin de ne pas y revenir par la suite.

Travailler sur l'espace public appelle de fait une multiplicité d'intervenants et la mise en oeuvre d'une coordination qui exige un travail de programmation très en amont des projets.

Ce plan de mise en accessibilité, à partir du présent diagnostic, a justement pour avantage d'arrêter les mesures à prendre en compte dans chaque rue dès lors qu'elle nécessite une réfection ou un aménagement spécifique convenu entre tous les acteurs de la voie.

Afin de mieux identifier les interventions à mener dans chaque rue, un constat des imperfections a été réalisé par un étudiant dans le cadre de son projet d'étude sous la conduite de Martine GUERIN, Conseillère Municipale. Cet état des lieux a permis d'identifier les principaux aménagements à mettre en oeuvre pour parvenir à un usage facile de la voirie par les handicapés.

Le descriptif figure en annexe et aidera les intervenants lors de la mise en oeuvre des projets.

Ce diagnostic se limite à des travaux de faible à moyenne importance qui sont proposés pour améliorer la circulation quotidienne des handicapés dans la ville.

Le coût total est estimé à 500.000 € pour mettre à niveau l'accessibilité du domaine public. Tout ne peut toutefois pas s'entreprendre en une seule fois et nécessitera de définir un plan pluriannuel d'investissements.

VII.5 – Une approche externe à Garches

Il est toujours intéressant d'obtenir un regard complémentaire et différent des structures locales car il propose une autre vision sur la problématique du handicap.

Le travail mené par une association sur l'accessibilité des personnes handicapées avec la création d'une notation mérite, par conséquent, d'être examiné d'autant que la ville s'était vue attribuer un carton jaune « peut mieux faire » avec la note de 4,33/10 en 2010.

La Ville avait toutefois réagi à cette évaluation en signalant qu'elle ne prenait pas en considération tous les efforts entrepris en faveur du handicap à Garches. Elle a d'ailleurs regretté que la notation soit trop restrictive.

Pour autant, il est enrichissant d'intégrer dans l'étude diagnostic ce constat pour mieux comprendre les reproches signalés et tenter d'y répondre.

Les informations sont consultables sur le site www.accessibilitepourmoi.com et révèlent :

Accessibilité ERP (établissement recevant du public) :	8/10
Voirie cœur de ville :	2,5/10
Places GIG/GIC :	2,5/10
Note globale :	<hr/> 4,33/10

En outre, ont été considérés difficilement accessibles lors du passage des représentants de l'association :

- La Médiathèque (Maurice Genevoix) : accès difficile – des marches – pas d'interphone

Observations de la ville : la signalisation extérieure mérite d'être complétée car l'étage n'est pas accessible. L'accès réservé aux handicapés se situe à l'arrière de l'équipement du côté de l'église.

- La CPAM (Grande Rue) : pas d'emplacement GIG/GIC – des portes très lourdes à manier

Observations de la ville : la CPAM profite d'un parking public attendant qui est signalé et qui comprend une place réservée aux handicapés. Quant à la lourdeur de la porte, la CPAM est un établissement qui ne relève pas de la Ville. L'observation lui sera signalée.

- La bibliothèque pour tous : pas de stationnement GIG/GIC – cheminement difficile car serait supérieur à 2 cm.

Observations de la Ville : il existe dans la Grande Rue une place de stationnement réservée aux handicapés à proximité immédiate de cette bibliothèque. Les cheminements intérieurs à la résidence relèvent de la SA HLM Immobilière 3F qui est propriétaire des lieux. Le signalement lui sera notifié.

- La Mairie : tout est presque ok sauf l'ascenseur et les places de stationnement GIG/GIC dans le parking souterrain qui ne sont pas signalés.

Observations de la Ville : l'inscription « réservé aux handicapés » figure mais devra être complétée par la représentation au sol du logo réglementaire. Quant à l'ascenseur, il est accessible aux handicapés en fauteuil.

- La Poste : l'accès est un peu difficile et la place de stationnement est mal matérialisée.

Observations de la Ville : la place de stationnement pourra être mieux signalée mais elle est strictement conforme et bien visible à côté de la cabine téléphonique face à la poste.

- La piscine municipale : parfait.
- La gare SNCF : Rien à dire sauf qu'il manque une ou deux places GIG/GIC supplémentaires.
- Voirie « cœur de ville » : la voirie du centre ville est praticable mais pas toujours conforme (potelets, bandes podotactiles, versants...).

Observations de la Ville : on ne voit pas en quoi la pose de potelets (contre un stationnement abusif sur les trottoirs) et la mise en oeuvre de bandes podotactiles (pour les non-voyants) sont contraires à la réglementation pour les handicapés.

- Stationnement GIG/GIC sur la commune : il y a des places GIG/GIC en nombre et bien réparties sur la commune. Celles qui existent ne sont pas toutes aux nouvelles normes. C'est bien dommage !

Observations de la Ville : l'évolution récente des normes nécessite en effet de revoir certains emplacements pour les adapter aux nouvelles contraintes réglementaires.

Enfin, il est intéressant de noter l'excellente note de 8/10 sur l'accessibilité des équipements publics dans la commune mais aussi de retenir qu'il est nécessaire d'apporter une amélioration sur la voirie afin de limiter les encombrements de l'espace public qui gêne la progression des personnes handicapées et de mettre les places GIG/GIC toutes aux normes.

CHAPITRE VIII – LE STATIONNEMENT HANDICAPÉ

Il répond à des normes très strictes définies à l'article 8 du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 :

« Un emplacement réservé ne peut être d'une largeur inférieure à 3.30 m et présente une pente et un dévers transversal inférieur à 2 %. S'il n'est pas de plain-pied avec le trottoir, un passage d'une largeur \geq à 0.80 m permet de rejoindre le trottoir en toute sécurité. Par dérogation, et si le stationnement longitudinal est à gauche et de plain-pied avec le trottoir, la largeur de l'emplacement peut être réduit à 2 m à condition de prévoir un trottoir d'une largeur de 1.80 m avec une bande matérialisée de 0.80 m au droit de l'emplacement ».

Cette réglementation est particulièrement contraignante dans l'environnement de Garches qui supporte une topographie mouvementée où les trottoirs sont étroits et la largeur des places de stationnement réduites à leur minimum.

Pour autant, la Ville s'est engagée à mettre aux normes les places réservées aux handicapés en fauteuil et à travailler étroitement sur ce dossier avec le Pôle Handicap en Mairie tant sur la caractéristique de la place que sur son emplacement qui doit être stratégique dans la desserte du lieu.

Un recensement a été effectué. Il permet de situer les places et de mettre en évidence les améliorations à entreprendre.

Précisons que les places doivent être réparties de manière homogène sur la totalité de la voirie de la Commune selon un plan de zonage élaboré auprès de la Commission Communale pour l'Accessibilité aux personnes handicapées ou dans le cadre du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Ce plan est, par conséquent, joint au présent document. Il figure, par ailleurs sur le site Internet de la Ville pour permettre aux handicapés de repérer facilement les emplacements qui leur sont réservés.

Les emplacements présentent les caractéristiques suivantes :

N°	Adresses	Nombre	Réglementaires		Observations
			Oui	Non	
01	Place de la gare	1	X		
02	Parking de la gare (côté Marnes la Coquette)	2	X		
03	Hôpital R. Poincaré – Parking Davaine et devant l'hôpital	1	X		
04	Rue Pasteur	1			
05	Avenue Foch	1	X		
06	Avenue du Maréchal Leclerc	1	X		
07	Parking Devos	1	X		
08	Haut av. Maréchal Leclerc	1	X		Place Saint-Louis
09	Grande Rue face à la Poste	1	X		
10	Grande Rue parking couvert	1	X		Au n° 215
11	Rue de Suresnes	1	X		Face au poste de police
12	Parking de la piscine	1	X		
13	Parking Les Meuries	1	X		Entrée gymnase
14	Parking Saint-Louis	2	X		
15	Parking Porte Jaune	1	X		Rue du 19 Janvier
16	Parking Espace Ramon	1	X		
17	Parking rue du Docteur Debat	1	X		
18	Parking Domaine des 4 Vents	1	X		
19	Parking Collège H. Bergson	1	X		
20	Rue de Buzenval	2	X		Côté Saint-Cloud
21	Hôtel de Ville	2		X	Logos à dessiner au sol
22	Grande Rue Stade Léo Lagrange	1	X	X	
23	Rue Frédéric Clément – Centre Culturel	1	X		
26	Rue des Suisses	1		X	

Au total, il existe 28 emplacements GIG/GIC répartis dans la Commune ou en mitoyenneté avec une répartition équilibrée aux abords des principaux équipements publics (hôpital, gare SNCF, espaces de loisirs, crèches, ...).

Il faut toutefois noter un déficit sur l'axe 19 Janvier à proximité de la bibliothèque Les Marronniers et la halte garderie Les Hêtres ainsi que dans le quartier du Petit Garches – axe Grande Rue – car la place créée pour handicapés n'est pas strictement conforme.

L'axe Buzenval comprend des emplacements pour handicapés le long de la promenade de l'hippodrome mais du côté Saint-Cloud. La traversée de la voie pour se rendre du côté Garches est délicate et mériterait d'être mieux sécurisée. Les feux tricolores sont éloignés de 300 m environ les uns des autres en étant aux deux extrémités de la voie.

CHAPITRE IX – LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Les transports collectifs sont de la compétence de la Communauté d'Agglomération « Cœur de Seine » mais la ville est bien entendu étroitement impliquée dans la politique de transports sur son territoire.

Il est donc incontournable d'analyser dans le cadre du plan de mise en accessibilité des espaces publics de Garches les moyens existants en matière de transports collectifs pour en mesurer les forces et les faiblesses.

Le présent examen sur les transports s'effectue par rapport à leur accessibilité aux handicapés et n'a pas pour prétention de se substituer à un audit sur les déplacements urbains qui relèvent d'autres problématiques.

6 modes de transports collectifs ont été recensés.

1. Le train en gare de Garches/Marnes la Coquette

L'accessibilité est aisée depuis la mise en accessibilité de la gare intervenue en 2010 avec la construction d'un ascenseur desservant le quai central et la restructuration des abords avec l'aménagement de portiques pour faciliter le passage des handicapés et l'accès aux guichets. Les places de stationnement GIG/GIC attenants à la gare facilitent cette desserte.

2. Les bus

Plusieurs lignes traversent la Commune en faisant appel à différents opérateurs (RATP – VEOLIA – PHEBUS) qui interviennent toutefois sous le contrôle d'une même tutelle de régulation qui est le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF). Toutes modifications de lignes et de d'arrêts de bus relèvent de cette autorité.

Lignes	Opérateurs	Accessibilité UFR
N° 360 Garches/La Défense	RATP	Cette ligne qui traverse Garches du Nord au Sud a été labellisée UFR. Les véhicules disposent de palettes pour l'accès handicapé
N° 467 Rueil-Malmaison/Boulogne	VEOLIA	
N° 26 La Celle Saint-Cloud/Boulogne	TRAVERCIEL	Un seul arrêt concerne Garches en desservant l'hôpital du côté Marnes la Coquette
N° 459 Rueil-Malmaison/Saint-Cloud	TRAVERCIEL	La ligne dessert le Nord de la Commune sur l'axe Buzenval/Rochebrune en liaison directe avec la gare de Saint-Cloud
N° 460 Vaucresson/Boulogne	TRAVERCIEL	
Ligne I/I bis (LAB) I : Versailles Europe/Gare de Garches I bis : Le Chesnay/Garches	PHEBUS	Cette ligne offre une desserte intervenant sur l'axe Ouest avec Vaucresson
Ligne 213-037	VEOLIA	Elle relie Ville d'Avray aux établissements scolaires de Passy Buzenval et Daniélou
Ligne 231-038		Elle relie la gare de Louveciennes aux établissements scolaires de Passy Buzenval et Daniélou à Rueil-Malmaison

Les lignes sont labellisées UFR mais tous les bus ne sont pas encore complètement équipés de plate-forme (un sur deux) sauf sur la ligne 360 qui est totalement aménagée.

3. « L'Autre bus »

Il s'agit d'un service à la personne mis en place par la Ville qui a mandaté un opérateur privé qui se rend au domicile de l'appelant (réservé aux personnes handicapées ou souffrant de difficultés de mobilité) pour un transport par un mini-bus jusqu'à une adresse dans la commune.

Des circuits sont également assurés en dehors de Garches pour desservir les hôpitaux et maisons de retraite à Saint-Cloud.

Ce service est particulièrement apprécié par les usagers.

4. Le PAM 92 (service public)

Il propose un service individuel par véhicule adapté avec une assistance aux transports de personnes handicapées. La prise en charge s'effectue à domicile sur appel téléphonique. Ce service public est assuré par le Conseil Général des Hauts-de-Seine. Il permet d'effectuer des transports dans la commune et dans la région Ile-de-France.

5. Les taxis privés

Deux compagnies de taxis communaux interviennent dans la commune. Certains sont équipés pour le transport de personnes handicapées en fauteuil mais permettent aussi de répondre à toutes autres formes de handicap.

6. QUIETIS

Il s'agit d'une société privée installée à Garches qui propose un service d'accompagnement et de transports de personnes (seniors, personnes à mobilité réduite...).

Rappelons enfin que la carte Améthyste confère la gratuité des transports sur l'ensemble du réseau RATP et SNCF de la Région d'Ile-de-France à certaines catégories de personnes âgées et handicapées sous certaines conditions.

L'ensemble des moyens de transport, même s'il reste insuffisant pour certains, propose toutefois une offre de qualité pour permettre aux personnes souffrant de handicap de se déplacer en profitant de la plus grande autonomie possible.

CHAPITRE X – L'ACCESSIBILITÉ AU COURS DES ANNÉES

Adopté par le Conseil Municipal en 1999, le Plan Global de la Circulation à Garches a intégré diverses mesures pour améliorer la mobilité des personnes handicapées dans la ville en particulier dans leurs déplacements urbains.

Le Plan Municipal pour l'Environnement et le Développement Durable, approuvé en 2004, a également pris en compte les problèmes que rencontrent les personnes souffrant de mobilité dans leurs parcours à Garches.

La création d'un Agenda 21 (le diagnostic territorial est en cours) et le présent plan permettent d'arrêter de nouveaux enjeux pour améliorer encore la mise en accessibilité de l'espace public pour tous.

Plusieurs interventions ont été entreprises dans ce secteur au cours des années écoulées. Il est donc intéressant d'en dresser une liste en signalant quelques exemples pour montrer le travail accompli.

Préconisations	Fait	Pas fait	Observations
Réalisation de dispositifs podotactiles afin de les rendre repérables et efficaces pour les personnes mal-voyantes ou aveugles lors de leur cheminement sur des itinéraires qui seront définis avec eux.	X	X	Un travail a été effectué pour mieux disposer les bandes podotactiles en renonçant aux surfaces collées (qui étaient fragiles) en préférant des éléments encastrés dans le trottoir. Reste le problème des accidents de parcours (travaux sur la voirie, obstacles...) qui sont perturbateurs dans les cheminements pour les handicapés.
Aménagements de voirie seront poursuivis pour généraliser les abaissements des trottoirs dans chaque intersection au fur et à mesure des reprises de bordures.	X		Tous nouveaux projets intègrent systématiquement des abaissements de bordures, voire leur suppression, comme dans l'aménagement de l'avenue du Maréchal leclerc.
Les traversées de chaussée seront exécutées avec des matériaux contrastés.	X		Les traversées de chaussée sont contrastées par la réalisation de passages protégés qui renforcent la sécurité des piétons et des handicapés.
Les places de stationnement seront matérialisées en rouge, repérées par un logo et signalées par une inscription afin de les rendre bien visibles des automobilistes.	X		La couleur réglementaire est devenue le bleu (et non le rouge).

Désenclaver la gare SNCF en la rendant accessible aux handicapés.	X		Le dossier aura nécessité 10 ans pour y parvenir.
Les places de stationnement pour handicapés seront mises aux normes	X		D'une part, les places sont pratiquement toutes aux normes et d'autre part, elles ont été repositionnées afin de mieux répondre aux besoins des personnes handicapées.
Des actions seront menées auprès des bailleurs pour faire respecter la loi en matière de création de places pour handicapés dans les parkings des résidences.	X		Les interventions ont été effectuées principalement auprès des bailleurs HLM avec une prise en compte d'autant que la loi est venue réaffirmer cette obligation de prévoir des places accessibles aux handicapés y compris dans les parkings privés.

Exemples d'actions réalisées en faveur des handicapés en fauteuil et des non-voyants :

Les places de stationnement réservées aux handicapés dans le parking de l'Hôtel de Ville étaient peu pratiques et souvent occupées par des valides. Les emplacements ont été déplacés pour les situer face aux accès de manière à les rendre plus commodes. Le marquage a été renforcé afin de mieux les signaler. Des verbalisations ont été effectuées lors d'occupation illégale de ces places. Le marquage au sol mérite d'être mieux signalé avec le logo réglementaire.



Les autobus de la R.A.T.P. desservant la ligne 360 « Hôpital Raymond Poincaré/La Défense » ont été équipés de plate-forme pour permettre aux handicapés d'accéder dans les véhicules de manière autonome. La Ville a, quant à elle, entrepris des travaux au droit des arrêts pour les mettre en conformité en réalisant des avancées sur voirie pour permettre à l'autobus de s'arrêter parallèlement à la station afin que l'abaissement de la plate-forme soit bien au niveau du trottoir.

Le réaménagement des abords de la gare SNCF Garches/Marnes la Coquette offre aujourd'hui un équipement de qualité en matière d'accessibilité qui se complète avec les lignes de bus UFR desservant l'hôpital Raymond Poincaré.



La création d'un ascenseur permet aux handicapés de se rendre sur le quai central en n'ayant plus à traverser la voie ferrée avec l'aide d'un agent de la SNCF. Il aura fallu dix années de travail pour obtenir cette mise en accessibilité de SNCF/RFF avec un financement de la Région Ile-de-France.

La réalisation de dos d'âne ou passages surélevés est un problème pour la circulation des bus transportant des handicapés compte tenu des chocs à l'intérieur du bus. La Ville travaille avec la RATP pour modifier ces passages et pour les rendre plus faciles à franchir notamment dans la rue de Suresnes, face à la piscine.





Pour des raisons de sécurité et compte tenu du caractère piétonnier de la place Saint-Louis, la Ville a dû fermer l'accès aux automobilistes. Des bips ont été remis aux personnes à mobilité réduite pour leur faciliter l'accès aux commerces et aux services.

Le « Pôle Handicap » et la Commission d'Accessibilité aux Handicapés ont étroitement collaboré avec la SA HLM Immobilière 3F au réaménagement des accès aux immeubles « Les Arbres » de la résidence La Verboise afin d'améliorer les conditions de desserte pour les rendre facilement praticables aux handicapés en fauteuil.



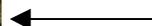
Suite à la mise en place d'un accès barrière à l'entrée du cimetière, un bip a été remis au chauffeur de l'Autre Bus pour qu'il puisse amener les personnes à mobilité réduite à l'intérieur du cimetière.

Les équipements mis en oeuvre sur les trottoirs ne doivent pas gêner la progression des piétons et notamment des handicapés. Il est essentiel de préserver un passage suffisant en évitant des rétrécissements (positionnement de la poubelle) qui constituent des obstacles majeurs pour les non-voyants.



Un ressaut de quelques centimètres sur une bordure de trottoir, même si la hauteur minimum est conforme, constitue un obstacle au franchissement. Il est préférable d'avoir recours à une bordure de type cuvette qui ne présente pas cet inconvénient.

La réalisation de bordures en V dans le franchissement de la chaussée, au droit de la descente de trottoirs, est l'idéal pour les handicapés en fauteuil en supprimant toute forme d'obstacle.



La création de places pour handicapés doit être facile d'accès et permettre de sortir du véhicule en toute sécurité. Le choix d'un aménagement latéral présente un risque en exposant le conducteur du côté de la circulation.

Une signalisation bien identifiée et positionnée permet d'obtenir un meilleur respect des emplacements réservés et facilite leur identification par les handicapés.





L'exemple d'un marquage d'une place réservée aux handicapés GIG/GIC qui est particulièrement réussie. L'identification ne fait aucun doute et la couleur bleue la rend visible de loin et permet de bien montrer la restriction d'usage.

La création d'une place handicapée à proximité immédiate de la nouvelle crèche « La Rose des Vents » rend cet emplacement commode. L'identification est toutefois insuffisante même si l'information est réglementaire.



La Ville a généralisé la signalisation des places réservées aux handicapés. L'agent de surveillance de la voie publique est particulièrement vigilant sur le respect de cette réglementation

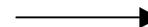
Lorsqu'il s'agit de créer des places latérales de stationnement réservées aux handicapés en fauteuil, il est essentiel de veiller au sens de circulation de manière à permettre au conducteur de sortir du côté trottoir pour ne pas l'exposer au trafic automobile.



Le réaménagement de l'avenue du Maréchal Leclerc a supprimé toutes les bordures de trottoir pour faciliter la circulation des handicapés en fauteuil.

Ces aménagements ont permis de créer une zone de rencontre limitée à 30 km/h en donnant priorité aux piétons.

Il est important de bien situer les places de stationnement réservées aux handicapés de manière à ce qu'elles soient proches des équipements publics, supérettes, commerces de façon à éviter les trajets inutiles et pénibles.





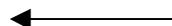
Les marquages podotactiles encastrés présentent l'avantage d'être durables et facilement identifiables.

Il s'agit d'éléments en béton encastrés dans le sol et qui s'intègrent parfaitement bien au revêtement du trottoir.



Les revêtements podotactiles en résine s'usent rapidement, se décollent et peuvent être dangereux en constituant un obstacle dans les franchissements. Il est également important de veiller à leur réfection lors de travaux de trottoirs.

Le choix dans les matériaux de surface pour garantir un bon cheminement des handicapés en fauteuil est essentiel. Il est important d'obtenir une adhérence en évitant les effets de glisse mais aussi les structures caillouteuses qui sont pénibles.



Certaines traversées complexes avec des chambres de France Télécom, des grilles d'assainissement rendent parfois les abaissements de bordures trop compliqués. Il convient, dans ce cas, de rechercher d'autres solutions comme la création d'avancées sur chaussée.

L'exemple d'une traversée de chaussée réussie dans l'avenue du Maréchal Leclerc.



CHAPITRE XI – LES ENJEUX ET LES ORIENTATIONS

Les enjeux sont bien entendu connus puisqu'il s'agit de l'objet même du plan de rendre l'espace public totalement praticable par les personnes souffrant de mobilité et quelle que soit la nature de leur handicap.

Au-delà de cette définition générale fixée par le législateur, il convient de s'intéresser aux mesures précises à retenir pour Garches afin de satisfaire cette contrainte mais avant tout pour apporter un meilleur confort dans les déplacements pour tous celles et tous ceux qui subissent une gêne quelconque pour profiter de l'espace public en autonomie et sécurité.

Le diagnostic du territoire a fait apparaître plusieurs éléments déterminants qui orientent naturellement les objectifs du plan.

- ⇒ **Une mise en accessibilité de la voirie à compléter par la réalisation de travaux parfois simples à mettre en oeuvre mais indispensables et à généraliser dans toute la commune**
- ⇒ **Une desserte en transport collectif à développer dans les quartiers difficilement accessibles aux handicapés et éloignés des centralités**
- ⇒ **Une adaptation des exigences réglementaires aux contraintes géographiques de Garches**
- ⇒ **Une participation entre tous les acteurs de la voie (collectivités, associations, commune, usagés handicapés) pour établir des chaînes de déplacement**

A l'issue de cet état des lieux, quatre grands enjeux ont été mis en évidence :

- ⇒ **Répondre aux besoins d'accessibilité d'une manière globale en intégrant tous les composants urbains (voirie, transports, dessertes, commerces, activités...)**
- ⇒ **Etre à l'écoute des handicapés afin d'adapter les aménagements à leurs attentes au-delà des seules contraintes réglementaires**
- ⇒ **Créer un observatoire en matière de suivi, de remarques et d'évaluations afin d'être réactif à la cause du handicap**
- ⇒ **Valoriser et faire connaître les mesures mises à la disposition des handicapés pour les encourager à utiliser plus facilement l'espace public.**

A – Répondre aux besoins d'accessibilité d'une manière globale

C'est bien entendu tout l'enjeu du plan.

Pour autant, il convient de définir la manière d'y parvenir en intervenant d'une double façon selon les actions à mettre en oeuvre.

Il ressort, en effet, du diagnostic que des actions généralisées au territoire méritent d'être mises en oeuvre pour améliorer l'usage du domaine public par les handicapés mais aussi pour tous les usagers de la voie.

Nous retiendrons :

1. Un retrait des équipements (poteaux, mobilier, barrières...) qui encombrant inutilement les trottoirs et gênent la progression des piétons, donc des handicapés, en créant des obstacles et des restrictions de passage qui peuvent facilement devenir des contraintes difficilement franchissables.

2. Une généralisation dans les abaissements de bordures dans toutes les intersections. Le diagnostic effectué dans les rues a montré que certains carrefours conserveraient encore des bordures hautes qu'il est impossible de traverser avec un fauteuil. Il est indispensable de parvenir à des passages sans ressauts en adoptant des pentes de trottoirs.
3. La mise en oeuvre de marquages podotactiles aux abords des traversées mais aussi au droit des principaux obstacles (arrêt de bus en milieu de trottoir par exemple) pour signaler un danger pour les non et mal-voyants.
4. La diffusion d'une information personnalisée sur les travaux de voirie et, plus précisément, lors d'interventions sur les trottoirs. Les personnes handicapées sont bien souvent habituées à utiliser toujours le même parcours en ayant repéré, au préalable, les difficultés de cheminement. Il suffit d'un évènement nouveau sur leur parcours pour créer une perte de repères ou entraîner une gêne à la mobilité (pollution atmosphérique).
5. La mise en oeuvre d'une signalisation en amont des chantiers ou pour signaler un évènement particulier sur un trottoir (chantier, barrières) ou encore un encombrement temporaire (déménagement, livraison) qui constitue une gêne ou une entrave dans les cheminements.
6. L'intervention des handicapés et des associations intéressées le plus en amont des projets afin d'agir efficacement sur la définition des opérations avant que le projet ne soit arrêté. C'est un principe nouveau que la Ville souhaite développer dans toutes ses actions et inscrire dans son projet d'Agenda 21.

B – Répondre aux besoins d'accessibilité d'une manière spécifique

La généralisation de l'accessibilité de l'espace public oblige également de porter un regard particulier sur les mesures à mettre en oeuvre pour répondre au plus près aux difficultés rencontrées par les handicapés dans leurs déplacements dans la ville.

Il ne suffit pas de mettre en oeuvre des mesures globales. Il convient de prévoir un accompagnement de ces mesures jusqu'à la réalisation finale des projets. Il doit y avoir un échange permanent entre les personnes handicapées et la Ville pour être réactif de la moindre difficulté de trajet.

L'adaptation de l'espace public aux handicapés dans la mise en place de la chaîne des déplacements nécessite une évolution permanente des pratiques. Les difficultés rencontrées par les handicapés obligent d'améliorer en permanence les actions engagées pour les adapter au plus près des besoins signalés. Les associations sont un premier relais auprès de Pôle Handicap en Mairie pour établir le lien presque quotidien qui doit dorénavant intégrer l'usage de la voirie.

Plusieurs propositions ont été avancées en commission handicap. Il est intéressant de les résumer ci-après :

1. Une remise en état des trottoirs sur les itinéraires prioritaires (trottoirs, abaissement de bordures...) qui concernent les axes les plus fréquentés par les handicapés.
2. L'établissement d'une cartographie signalant les itinéraires recommandés et les emplacements de stationnement réservés aux handicapés dans la ville.
3. L'intervention gratuite d'un technicien pour apporter un conseil/diagnostic auprès des commerçants qui acceptent de rendre accessible leur commerce aux handicapés en fauteuil et en signalant cette accessibilité par un macaron afin d'inciter à la fréquentation de ces commerces.
4. L'identification des services de santé (médecins, pharmacies, laboratoires...) accessibles aux handicapés en fauteuil.
5. La création d'un réseau mini-bus avec priorité des arrêts aux handicapés dans le cadre de la mise en oeuvre de navettes intra-muros.

CHAPITRE XII – LES ACTIONS ET LES MOYENS

L'état diagnostic a mis en évidence l'accessibilité de l'espace public à Garches dans toutes ses composantes en ayant procédé à un examen sur ce qui a été fait, sur ce qu'il reste à faire et sur ce qu'il convient d'améliorer.

En matière d'aménagement urbain, de déplacement et de transport, beaucoup a déjà été fait pour faciliter le parcours des personnes à mobilité réduite et d'une façon générale, de toutes celles souffrant d'un handicap.

La volonté d'une plus grande autonomie est une priorité en mettant à la disposition des handicapés une offre de service diversifiée et accessible à tous.

L'intervention de la Ville se veut multiple pour atteindre cet objectif.

- ⇒ **Adaptation de la voirie d'une manière globale et spécifique**
- ⇒ **Aménagement de l'espace urbain**
- ⇒ **Sensibilisation à la cause du handicap**
- ⇒ **Concertation le plus en amont sur les projets**
- ⇒ **Evaluation et suivi des opérations**

Les fiches actions précisent les modalités à suivre pour atteindre les objectifs fixés en arrêtant les moyens dans ce but.

ACTION N° 1	DÉSENCOMBRER L'ESPACE PUBLIC
ENJEUX	FACILITER L'UTILISATION DES TROTTOIRS POUR LES PERSONNES RENCONTRANT DES DIFFICULTÉS DE MOBILITÉ
CONSTATS	<p>Au cours du temps, les trottoirs ont été encombrés de mobiliers urbains (panneaux, poubelles, bancs, potelets, abris-bus, parcmètres...) qui constituent des obstacles au cheminement lorsqu'ils sont mal positionnés.</p> <p>Certains mobiliers sont parfois devenus inutiles et leur maintien aggrave un encombrement de l'espace public.</p>
OBJECTIFS	Intervenir en priorité sur les itinéraires fréquemment empruntés par les handicapés pour retirer de l'espace public les équipements inutiles qui le composent et déplacer, si nécessaire, les matériels pour garantir des largeurs de passage réglementaires et satisfaisantes aux cheminements des handicapés notamment en fauteuil.
MOYENS	<p>Il convient tout d'abord d'identifier les voies concernées prioritairement et d'établir un diagnostic technique détaillé en procédant à un examen de la voie et en particulier des trottoirs avec le concours d'une personne handicapée pour bien évaluer les difficultés à résoudre.</p> <p>S'agissant de travaux de faible ampleur, les travaux peuvent être réalisés en régie ou nécessiter l'intervention des concessionnaires s'il s'agit d'interventions plus importantes.</p>
COUTS	Si le coût dépendra de l'importance des interventions, le diagnostic a permis d'évaluer l'ampleur de l'action qui peut être estimée à 30.000 €

ACTION N° 2	FACILITER LES FRANCHISSEMENTS D'INTERSECTION
ENJEUX	PERMETTRE AUX HANDICAPÉS DE TRAVERSER LES VOIRIES EN SÉCURITÉ ET EN AUTONOMIE
CONSTATS	Certaines traversées de voirie restent infranchissables ou dangereuses pour les handicapés. Des bordures hautes existent encore sur des parcours prioritaires et toutes les intersections ne sont pas signalées par des passages protégées et des bandes podotactiles pour les non et mal-voyants.
OBJECTIFS	Sécuriser les traversées piétonnes en toute autonomie pour les personnes handicapées en allant au-delà de la réglementation pour rendre ces franchissements les mieux adaptés aux contraintes du handicap quels que soient les obstacles à surmonter.
MOYENS	Il convient tout d'abord d'identifier les franchissements à traiter. L'étude diagnostic sera d'une précieuse aide. Ces opérations nécessitent le plus souvent des travaux de voirie à confier à une entreprise extérieure ce qui oblige de définir des projets précis. Il importe également d'intégrer la prise en compte des aménagements pour les valides afin que les opérations engagées apportent une amélioration de la sécurité pour tous.
COUTS	Nombre d'intersections sont à traiter dans la commune et il est important d'en généraliser le principe y compris sur des parcours isolés. Le montant des travaux peut paraître élevé mais oblige de rechercher et de mettre en oeuvre des solutions techniques parfois complexes pour intégrer tous les paramètres composant la voirie. L'estimation est de 500.000 euros environ soit 50.000 €/an sur 10 ans.

ACTION N° 3	BIEN VIVRE L'ESPACE PUBLIC
ENJEUX	PERMETTRE UNE UTILISATION DE L'ESPACE PUBLIC QUELS QUE SOIENT LES ALÉAS OU TRAVAUX
CONSTATS	Le domaine public est un espace qui supporte de nombreuses interventions programmées ou non selon les urgences. Les événements qui s'y déroulent sont de nature à perturber bien souvent l'organisation existante en causant des troubles et des pertes de repère pour les handicapés.
OBJECTIFS	Agir pour informer les handicapés sur les désordres dans la voirie qui peuvent gêner leur utilisation de l'espace public.
MOYENS	Les outils de communication (SMS, mail, Internet...) constituent des supports pour la diffusion de messages d'alerte qui doivent permettre aux handicapés de connaître en temps réel des événements de nature à modifier leur usage de la voirie. Un club d'abonnés pourra être créé en s'identifiant en Mairie avec un lien privilégié par mail sur tout ce qui concerne la voirie (déménagements, travaux...) de manière à permettre aux handicapés de s'organiser en conséquence sans être exposés à l'effet de surprise sur place.
COUTS	Il s'agit du temps dans la gestion et la diffusion de l'information qui peuvent être évaluées à 3.000 euros par an environ.

ACTION N° 4	PARTICIPER ACTIVEMENT AUX PROJETS
ENJEUX	DÉFINIR UN NOUVEAU MODE DE PARTICIPATION DANS L'ÉLABORATION DES PROJETS D'ESPACE PUBLIC
CONSTATS	La concertation auprès des associations pour handicapés est un principe qui existe de longue date à Garches. Il s'avère toutefois qu'elles interviennent bien souvent une fois que les projets sont définis, voire arrêtés, ce qui amène des ajustements mineurs car trop tardifs dans le processus décisionnel.
OBJECTIFS	Échanger sur les projets dès que le principe d'aménagement est envisagé de manière à peser complètement dans les orientations qui permettront de bâtir l'opération en poursuivant les consultations pendant tout le processus d'élaboration jusqu'à la prise de décision finale.
MOYENS	Ce mode de gouvernance oblige de définir un groupe de travail choisi par les handicapés pour faciliter les échanges quitte à s'en remettre aux séances plénières dans la prise d'avis au fur et à mesure de la construction du projet.
COUTS	Les coûts se limitent aux frais de secrétariat et de gestion liés à cette action en les évaluant à 3.000 euros par an environ.

ACTION N° 5	IDENTIFIER LES ITINÉRAIRES PRIORITAIRES
ENJEUX	PERMETTRE L'USAGE DE PARCOURS SÉCURISÉS
CONSTATS	Les handicapés, comme les valides, utilisent des itinéraires qu'ils privilégient notamment pour se rendre à la gare, au centre ville, à un parking ou tout simplement pour prendre un bus ou dans les allers et retours de leur domicile.
OBJECTIFS	Ces itinéraires qui sont les plus souvent empruntés par les handicapés méritent, dans ce cas, une attention toute particulière pour vérifier ou entreprendre leur adaptabilité à la cause du handicap. Une fois identifiée, ces parcours rassurent ceux qui hésitent à s'engager seuls dans l'espace public par crainte d'obstacles infranchissables.
MOYENS	Le Pôle Handicap et la Commission d'Accessibilité aux Handicapés ont un travail à mener pour identifier ces itinéraires dans la ville afin que les travaux à mener se concentrent en priorité sur ces axes majeurs.
COUTS	Si l'adaptation des itinéraires qui seront signalés ne pourront sans doute pas s'entreprendre en même temps mais dans une programmation pluriannuelle, il faudrait toutefois pouvoir y consacrer 10.000 euros par an pour être efficace.

ACTION N° 6	FAVORISER LA CHAINE DES DÉPLACEMENTS
ENJEUX	RENDRE LES COMMERCES DE GARCHES ACCESSIBLES AUX HANDICAPÉS
CONSTATS	Il est indispensable de permettre aux handicapés de se déplacer de manière autonome dans l'espace public mais il est tout aussi utile de leur permettre d'accéder jusqu'à leur lieu de destination et notamment dans les commerces. Quant aux équipements publics, l'accessibilité s'applique d'office.
OBJECTIFS	Les commerçants peuvent hésiter à s'engager dans la mise en accessibilité pour des raisons techniques et économiques sans d'ailleurs savoir au départ ce que représenterait l'intervention. L'idée serait d'apporter un conseil et d'établir gratuitement un diagnostic par un technicien de la ville pour les exploitants qui en ferait la demande. Il peut s'agir parfois de petits travaux peu coûteux auxquels n'aurait pas pensé un commerçant.
MOYENS	Il conviendra de diffuser l'information et de définir la nature des interventions techniques qui doivent rester au stade d'une sensibilisation en permettant à l'exploitant de poursuivre sa démarche, s'il le souhaite, en faisant appel, par la suite, à un homme de l'Art qui lui indiquera la démarche à suivre.
COUTS	Le montant de l'action peut être estimé à 5.000 euros.

ACTION N° 7	ASSOCIER LES SERVICES DE SANTÉ
ENJEUX	IDENTIFIER LES SERVICES DE SANTÉ ACCESSIBLES AUX HANDICAPÉS A PARTIR DE L'ESPACE PUBLIC
CONSTATS	Les handicapés sont appelés, peut être encore plus que les autres, à fréquenter les services de santé (médecins, pharmaciens, kinésithérapeutes, laboratoires...) sans savoir le plus souvent si ces établissements sont accessibles à leur difficulté. S'ils connaissent pour la plupart leur praticien habituel, ils ignorent par exemple les services de garde dans le secteur.
OBJECTIFS	Identifier en collaboration avec les services de santé et structures para-médicales les établissements accessibles aux handicapés à partir de l'espace public et les modalités en vigueur pour répondre à ces personnes notamment en matière d'accueil, de livraisons à domicile...
MOYENS	Il s'agit d'établir un annuaire avec la participation et l'accord des professionnels de santé qui pourrait être diffusé sur le site Internet de la ville pour en informer les personnes handicapées en cas de besoin.
COUTS	Recensement et mise à jour de la banque de données : 2.000 euros par an environ.

ACTION N° 8	CRÉER UN MINI-BUS INTRA-MUROS
ENJEUX	PROPOSER UN BUS AVEC DES ARRÊTS DÉFINIS DANS LES QUARTIERS
CONSTATS	L'Autre Bus offre actuellement un service en porte à porte sur appel téléphonique pour le transport dans la ville des personnes souffrant de difficultés de mobilité sur système de réservation.
OBJECTIFS	La Communauté d'Agglomération « Coeur de Seine » étudie la création de mini-bus qui pourrait remplacer, à terme, l'Autre Bus en développant un réseau de transports avec des arrêts fixes dans tous les quartiers en intégrant le transport de toutes les personnes et en privilégiant, bien entendu, le transport des personnes handicapées ou souffrant de difficultés de mobilité.
MOYENS	Création d'un service nouveau de transport bus.
COUTS	Budget de la Communauté d'Agglomération « Coeur de Seine » s'agissant d'une compétence déléguée à l'intercommunalité.

ACTION N° 9	SIGNALER LES ÉVÈNEMENTS SUR VOIRIE
ENJEUX	SÉCURISER LES CHEMINEMENTS EN SIGNALANT LES OBSTACLES INHABITUELS
CONSTATS	Les interventions sur voie publique s'accompagnent systématiquement par la mise en oeuvre d'une signalisation au droit de l'incident afin de sécuriser les lieux et d'orienter notamment les piétons vers des passages protégés. Ces itinéraires de déviation ne prennent pas en compte la problématique du handicap.
OBJECTIFS	Il convient de prendre les mesures nécessaires pour permettre aux personnes handicapées de poursuivre leur trajet en utilisant une déviation piétons qui doit être également accessible à tous.
MOYENS	Il est utile de sensibiliser tous les services concessionnaires de la voie pour réclamer la mise en oeuvre de dispositifs adaptés aux handicapés et de réclamer une pré-signalisation en amont des chantiers.
COUTS	Adaptation de la signalisation de chantier – Coût estimé à 5.000 euros par an environ.

ACTION N° 10	CRÉER UN COMITÉ DE SUIVI ET DE CONTROLE
ENJEUX	SUIVRE L'ÉVOLUTION DU PLAN POUR AMÉLIORER SA MISE EN OEUVRE
CONSTATS	Jusqu'à présent, un rapport sur les travaux engagés en faveur des handicapés était présenté annuellement à la Commission Communale d'Accessibilité pour obtenir un retour d'information sur les améliorations à mettre en oeuvre dans les prochaines opérations. Le constat était souvent tardif et ne permettait pas d'en faire profiter les aménagements terminés qui conservent leurs éventuelles imperfections.
OBJECTIFS	La création d'un comité de suivi permet d'obtenir, en temps réel et au cours du chantier, un avis en matière d'accessibilité et de fonctionnalité au-delà de la stricte application des normes.
MOYENS	Il est inutile de désigner des référents handicapés pour participer à ce suivi.
COUTS	Gestion administrative de l'action : 1.000 euros par an environ.