

FAURE

CODE ARRET : N°102

FICHE D'ANALYSE ET DE SYNTHESE



AOUT 2012 _ VENDÔME

Sommaire

1. CONTEXTE : Fiche d'identité 3
2. DIAGNOSTIC : Analyse de l'état actuel 5
3. SYNTHÈSE : Niveau d'Accessibilité 7

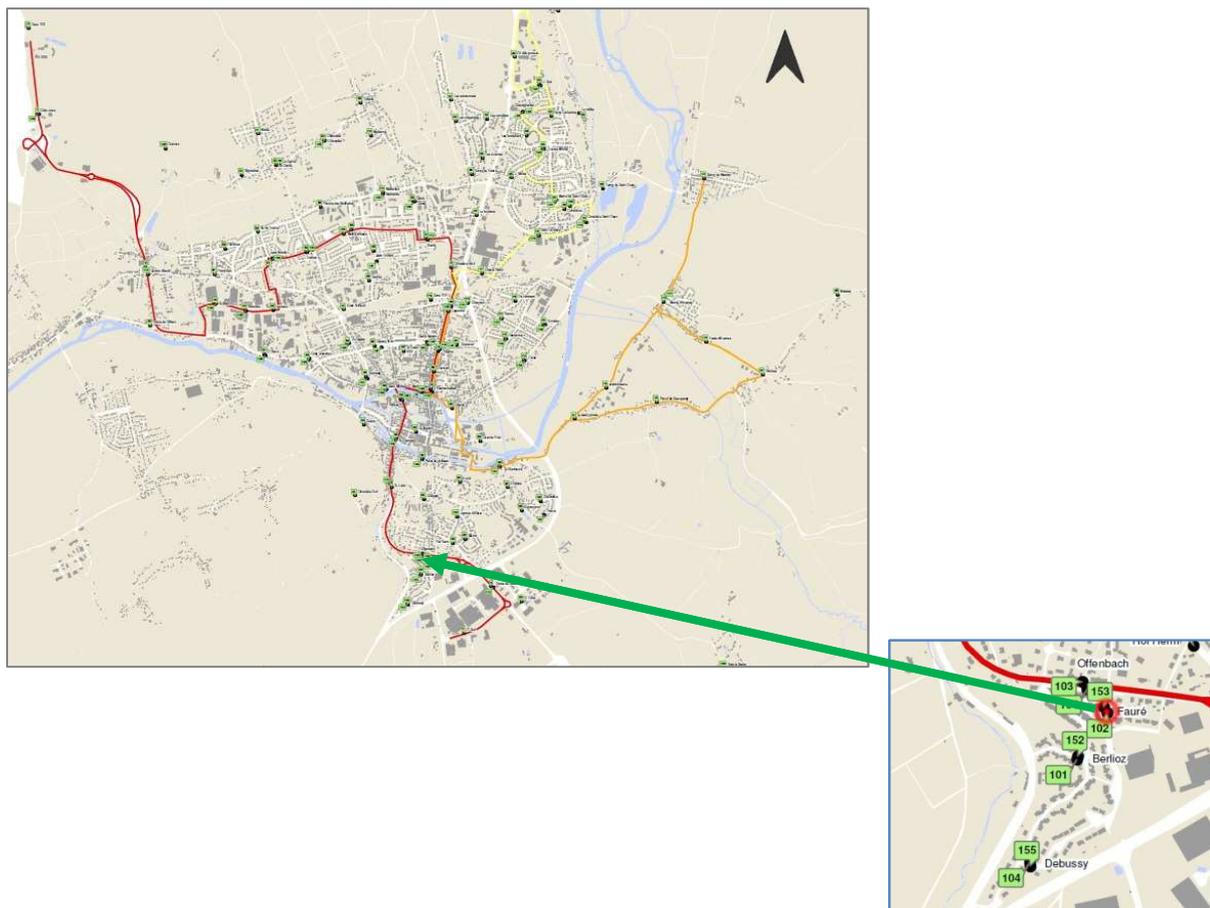
1. CONTEXTE : Fiche d'identité

Informations générales de l'arrêt

CODE ID	N°102
Nom de l'arrêt	Fauré
Adresse (côté pair ou impair)	6 rue Jacques Offenbach
Direction (sens de circulation)	NORD

L'arrêt **Fauré** est destiné à accueillir le réseau **Creabus**. Il sera donc nécessaire lors de cette étude et de son éventuel réaménagement de prendre en compte les caractéristiques techniques du mini-bus de **19 places**.

Localisation de l'arrêt de bus



Typologie de la rue



Type de voie : **DOUBLE SENS.**
 Largeur de voie : **7M**

TOPOGRAPHIE de la rue et de l'arrêt de Bus	PENTE	DEVERS
	NON-CONFORME 4.9% à 5.2%	CONFORME

La déclivité de la rue est moins importante voir nul en amont de la localisation actuel. Prévoir de déplacer l'arrêt de bus et se conformer aux aménagements illustrés dans schéma référence.

Le trottoir n'est pas séparé du quai, donc l'étude du cheminement (trottoir) est intégrée à l'analyse de l'arrêt de bus dans la partie suivante.

Les critères d'affichages pour l'information aux voyageurs seront détaillés dans une partie du SDAT.

2. DIAGNOSTIC : Analyse de l'état actuel

	Diagnostic	Illustrations	Conforme/ Non-conforme : Préconisations
<u>Implantation de l'arrêt</u>	<ul style="list-style-type: none"> • En alignement • Implantation en pente 		<p>CONFORME</p> <p>Cependant son implantation sur une partie de la rue avec une pente non-conforme nécessite de déplacer l'arrêt. Prévoir l'arrêt en amont.</p>
<u>Quai</u> (signalisation, Bordure, Hauteur et Longueur de quai)	<ul style="list-style-type: none"> • Bordure biseautée • Hauteur 7cm • Longueur 15M • Signalisation zébras 		<ul style="list-style-type: none"> • Déplacer l'arrêt • Aménager un trottoir conforme et un quai avec une bordure à 17cm. • Il est nécessaire un quai de 8M, envisager le cas échéant de réduire la longueur du quai. • Prévoir la signalisation spécifique (voir schéma référentiel)
<u>Traversée à proximité</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Implantation après • Equipement non conforme 		<p>MAUVAISE IMPLANTATION EQUIPEMENTS NON-CONFORME</p> <ul style="list-style-type: none"> • Envisager la création d'une traversée à implanter en amont du futur quai • Il manque 4 bandes podotactiles et une bande de guidage sur la traversée actuelle

<p><u>Abri bus / Poteau</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Poteau 		<p>CONFORME</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conserver le poteau pour la nouvelle implantation de l'arrêt
<p><u>Revêtement</u></p>	<p>Terre</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Reprendre le revêtement à la hauteur du futur quai et sur le reste du cheminement.
<p><u>Largeur de Circulation</u></p>	<p>Largeur du trottoir : 1M98 1M30 au niveau du candélabre</p>		<p>CONFORME</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le cheminement en amont de la location actuel est plus large et avec une déclivité presque nul. • Prévoir d'implanter l'arrêt en amont de la position actuel.
<p><u>Obstacle dans le cheminement</u></p>	<p>Présence candélabre non signalé dans le cheminement</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir de contraster le candélabre

3. SYNTHÈSE : Niveau d'Accessibilité

<i>CONTRAINTES</i>	<i>OPPORTUNITES</i>
<ul style="list-style-type: none">• Rue en pente• Proximité d'une intersection	<ul style="list-style-type: none">• Déplacer l'arrêt en amont de la position actuel• Rendre accessible l'arrêt

⇒ Le niveau d'accessibilité actuel de cet arrêt est **INACCESSIBLE**.

⇒ En prenant en compte les contraintes et les opportunités, le niveau d'accessibilité potentiel de cet arrêt serait **OPTIMAL**.



Schémas Références :

