

KENNEDY

CODE ARRET : N°131

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

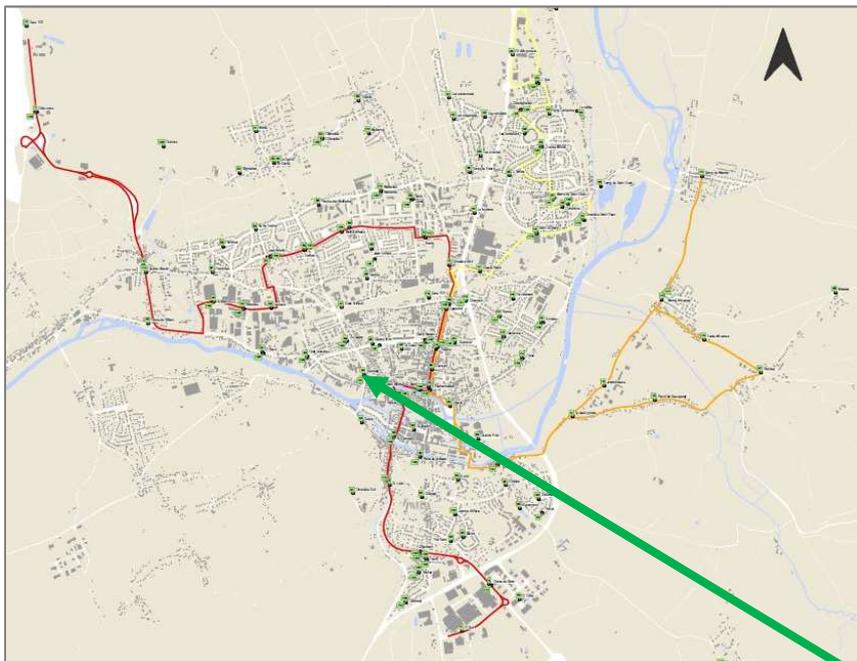
1. CONTEXTE : Fiche d'identité

Informations générales de l'arrêt

CODE ID	N°131
Nom de l'arrêt	Kennedy
Adresse (côté pair ou impair)	120 boulevard Kennedy (en face du 107)
Direction (sens de circulation)	NORD

L'arrêt **Kennedy** est destiné à accueillir le réseau **Créabus**. 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



Le boulevard Kennedy est à **double sens**. La largeur de la voie est de **12 m**. Une piste cyclable est intégrée à la voie automobile par un marquage au sol.

TOPOGRAPHIE de la rue et de l'arrêt de Bus	PENTE	DEVERS
	CONFORME	CONFORME

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 		<p>CONFORME</p>
<u>Quai</u> (signalisation, Bordure, Hauteur et Longueur de quai)	<ul style="list-style-type: none"> • Bordure normale • Hauteur 13cm50 • Quai de 15m • Signalisation zébras 		<ul style="list-style-type: none"> • Rehausser le quai avec une bordure à 17cm de type bus • Le type de bus Créabus nécessite un quai de 8m. Dans le cas d'un bus de 110 places prévoir un quai de 15m. Possibilité de conserver le quai de 15m. • Prévoir la signalisation spécifique (voir schéma référentiel).
<u>Traversée à proximité</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Implantée Après • Equipements Non conforme 		<p>MAUVAISE IMPLANTATION Equipements NON-CONFORME</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prévoir deux bandes podotactiles • Prévoir une bande de guidage • Aménager un bateau et 1 bateau « long » • Prévoir le cas échéant une traversée avant l'arrêt. Possibilité de déplacer l'arrêt pour avoir une traversée entre les deux arrêts.

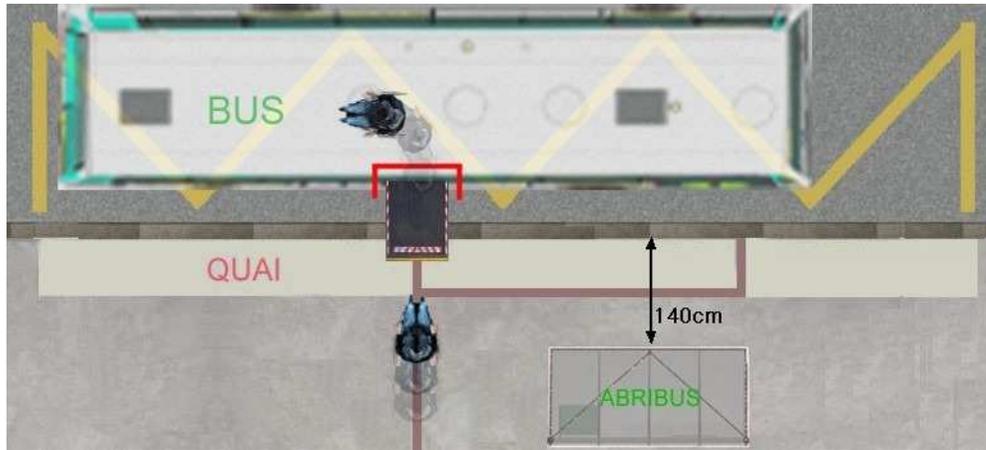
<p><u>Abri bus / Poteau</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> Abri bus 		<p>CONFORME</p>
<p><u>Revêtement</u></p>	<p>En terre et gravier</p>		<p>NON-CONFORME</p> <ul style="list-style-type: none"> Prévoir un revêtement en enrobé, dur et uniforme.
<p><u>Largeur de Circulation</u></p>	<p>1M40 au niveau de l'abri 1M88 pour le reste du trottoir</p>		<p>CONFORME</p>
<p><u>Obstacle dans le cheminement</u></p>	<p>RAS</p>		<p>CONFORME</p>

3. SYNTHÈSE : Niveau d'Accessibilité

<i>CONTRAINTES</i>	<i>OPPORTUNITES</i>
<ul style="list-style-type: none">• Voie cyclable• Proximité d'une entrée de parking d'entreprise• Mauvaise implantation de la traversée	<ul style="list-style-type: none">• Rendre accessible l'arrêt.

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

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



Schémas Références :

