

SAINT-GEORGES

CODE ARRET : N°149

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

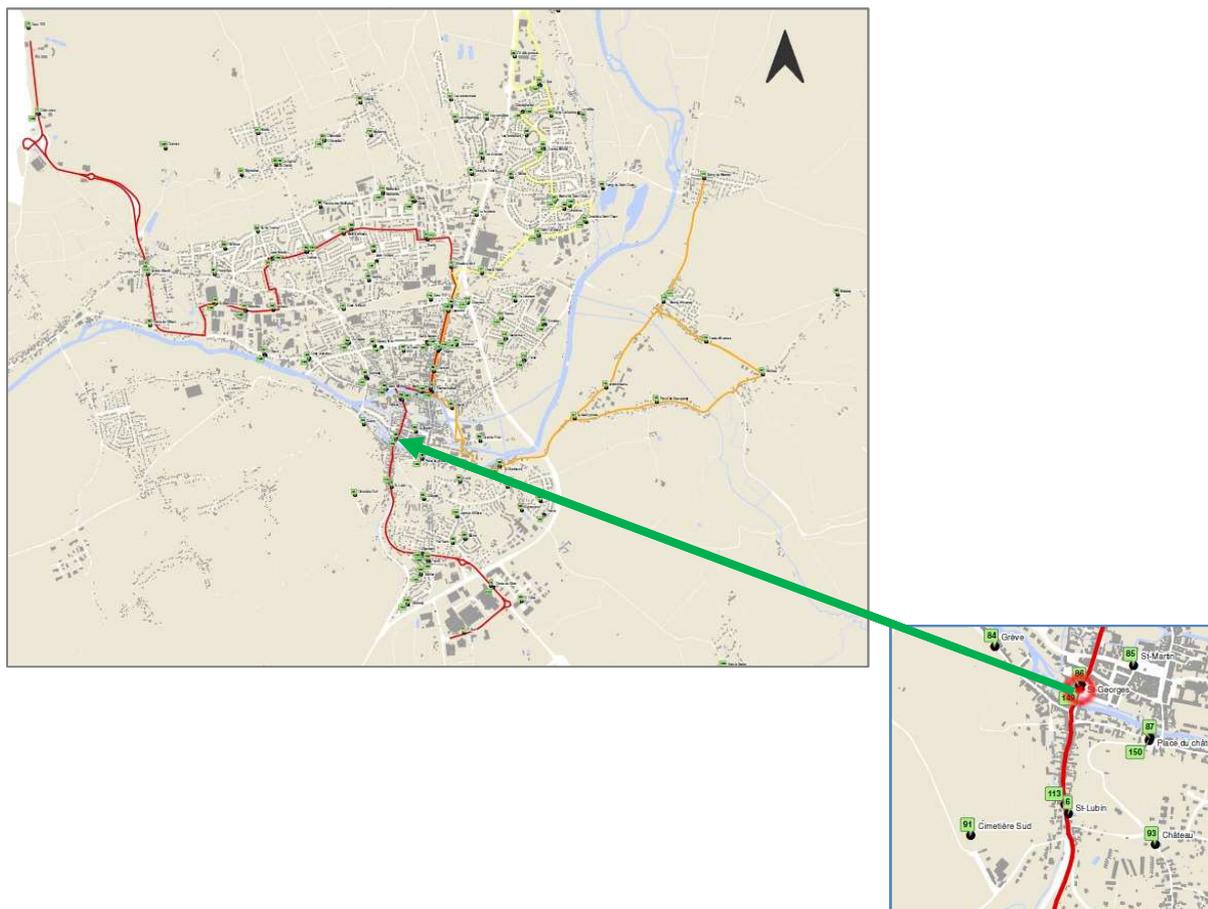
1. CONTEXTE : Fiche d'identité

Informations générales de l'arrêt

CODE ID	N°149
Nom de l'arrêt	Saint-Georges
Adresse (côté pair ou impair)	1bis rue Poterie
Direction (sens de circulation)	NORD

L'arrêt **Saint-Georges** est destiné à accueillir le réseau **V'Bus**. 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**, du futur bus de **40 places** et du bus de **110 places**.

Localisation de l'arrêt de bus



Typologie de la rue



Type de voie : **DOUBLE SENS**, circulation alternée pour le franchissement de l'arche.
 Largeur de voie : **7M**

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 redans 		<p>NON-CONFORME</p> <ul style="list-style-type: none"> • Suite au franchissement de l'arche et dû à la circulation alternée la voie se rélargie et l'arrêt se retrouve redans. Repenser l'aménagement de cette circulation alternée pour permettre d'élargir le trottoir côté pair et avoir un arrêt de bus en alignement côté impair.
<u>Quai</u> (signalisation, Bordure, Hauteur et Longueur de quai)	<ul style="list-style-type: none"> • Bordure normale • Hauteur 17cm • Absence de signalisation du quai 		<ul style="list-style-type: none"> • Hauteur du quai conforme • Absence de signalisation du Quai, la longueur de 15M peut être respecté. Prévoir la signalisation zébras. • Prévoir la signalisation spécifique (voir schéma référentiel)
<u>Traversée à proximité</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Implanter après • Equipements non-conforme 		<p>MAUVAISE IMPLANTATION EQUIPEMENTS NON-CONFORME</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prévoir 2 bandes podotactiles • Prévoir une bande de guidage

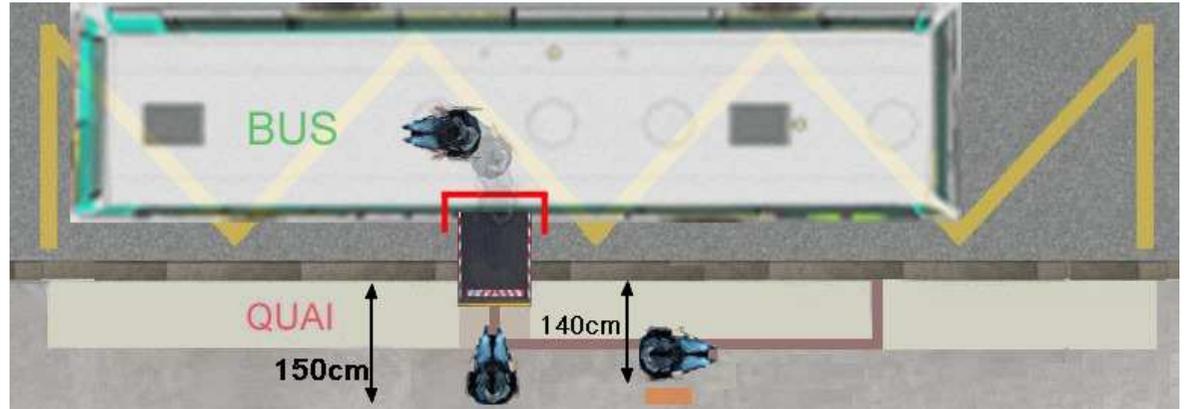
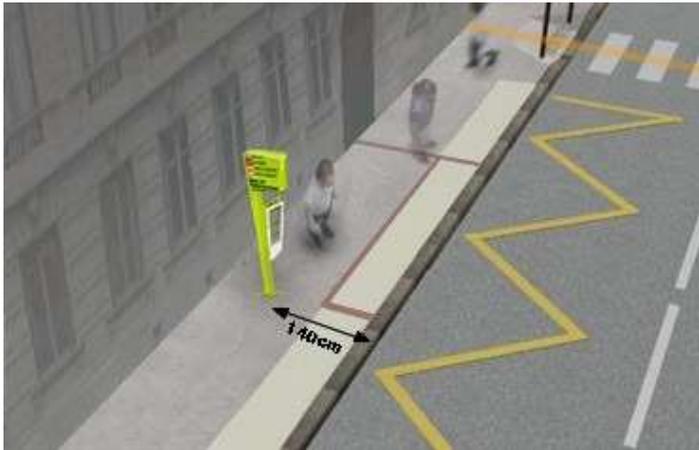
<p><u>Abri bus / Poteau</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Poteau 		<p>CONFORME</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il est éventuellement possible d'installer un abri bus
<p><u>Revêtement</u></p>	<p>Revêtement dégradé sur 2m²</p>		<p>NON-CONFORME</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reprendre le revêtement sur 2m²
<p><u>Largeur de Circulation</u></p>	<p>Largeur du trottoir : 4M</p>		<p>CONFORME</p>
<p><u>Obstacle dans le cheminement</u></p>	<p>RAS</p>		<p>RAS</p>

3. SYNTHÈSE : Niveau d'Accessibilité

<i>CONTRAINTES</i>	<i>OPPORTUNITES</i>
<ul style="list-style-type: none">• Largeur de la voie• Proximité du franchissement de l'arche• Circulation alternée• L'implantation légèrement en redans	<ul style="list-style-type: none">• Equiper l'arrêt avec la signalétique adéquate• Eventuellement élargir le trottoir côté pair• Aménager l'arrêt en alignement

⇒ 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 :

