

BERLIOZ

CODE ARRET : N°152

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

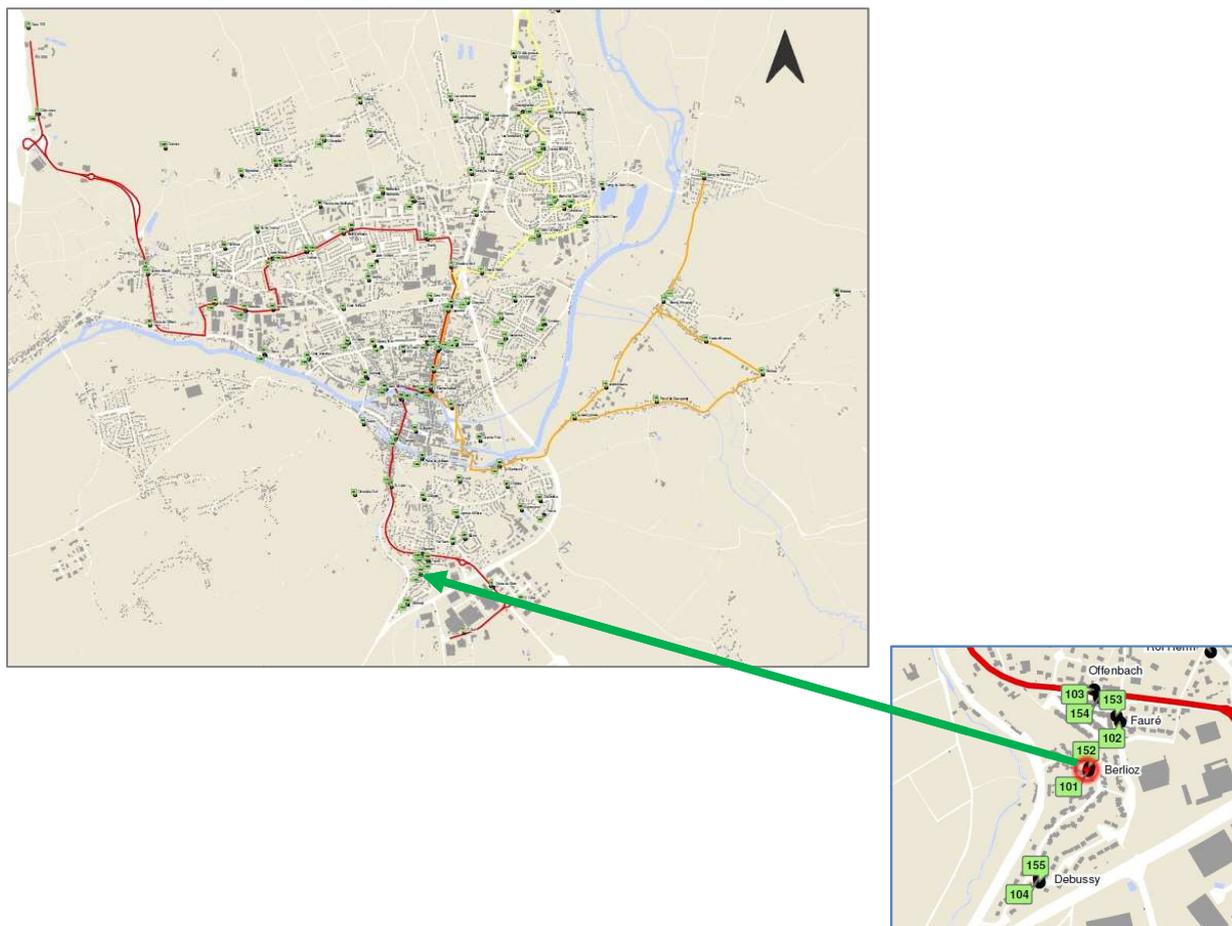
1. CONTEXTE : Fiche d'identité

Informations générales de l'arrêt

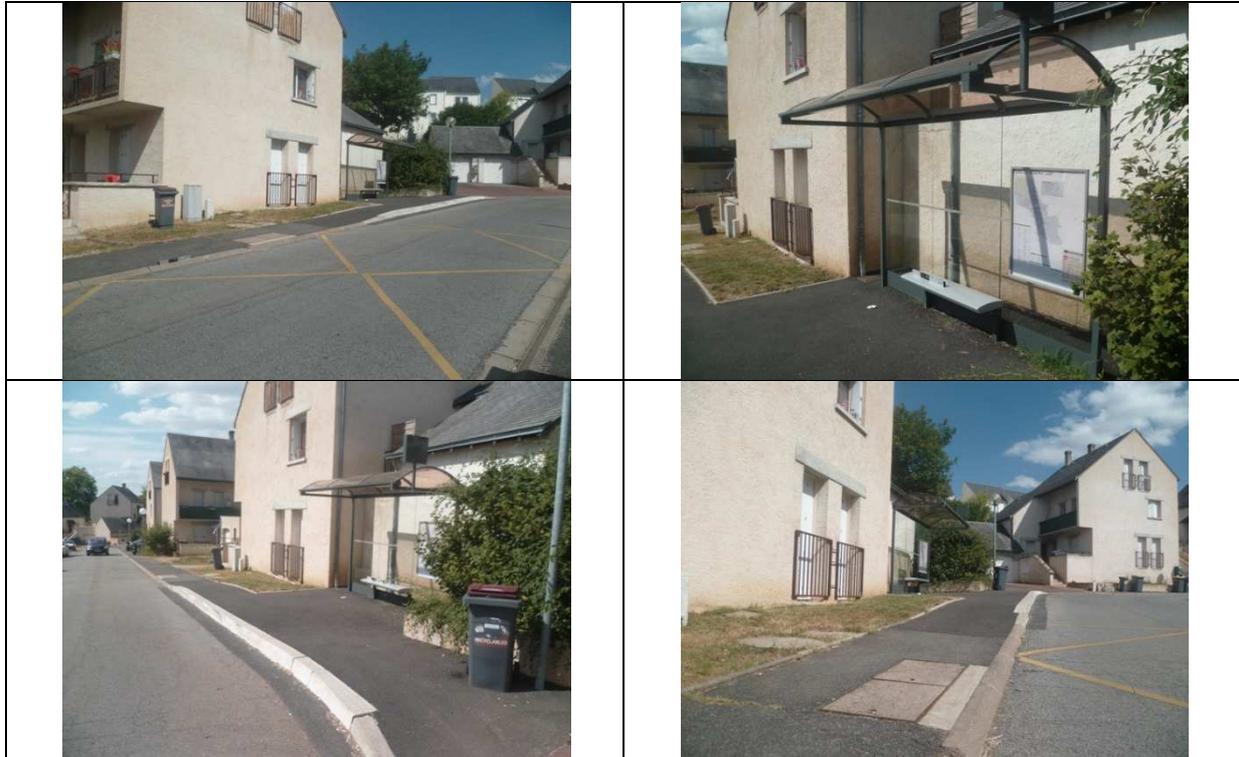
CODE ID	N°152
Nom de l'arrêt	Berlioz
Adresse (côté pair ou impair)	27 rue Hector Berlioz
Direction (sens de circulation)	SUD OUEST

L'arrêt **Berlioz** 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 : **6M**

	PENTE	DEVERS
TOPOGRAPHIE de la rue et de l'arrêt de Bus	<p>NON-CONFORME 5.5%, rue en pente au niveau du zébras Pente conforme au niveau du quai</p>	<p>CONFORME</p>

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 juste après une courbe 		<p>CONFORME</p> <p>Cependant son implantation en sortie de courbe nécessite une bordure avec un balayage. Actuellement on remarque des traces de pneus sur la bordure.</p>
<u>Quai</u> (signalisation, Bordure, Hauteur et Longueur de quai)	<ul style="list-style-type: none"> • Bordure type bus • Hauteur 14cm50 • Longueur 15M au niveau du zébras et 10M au niveau du quai 		<ul style="list-style-type: none"> • Rehausser le quai à 17 cm et aménager une bordure type bus avec balayage • Il est nécessaire un quai de 8M, envisager le cas échéant de réduire la longueur du quai. • Prévoir la signalisation spécifique (voir schéma référentiel) • Si possible, prévoir de déplacer le marquage du zébras en adéquation avec la localisation du quai.
<u>Traversée à proximité</u>	<ul style="list-style-type: none"> • ABSENCE DE TRAVERSEE 		<p>ABSENCE DE TRAVERSEE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Envisager la création d'une traversée à implanter en amont du quai • Présence d'une courbe, il est important de prendre en compte la problématique de visibilité

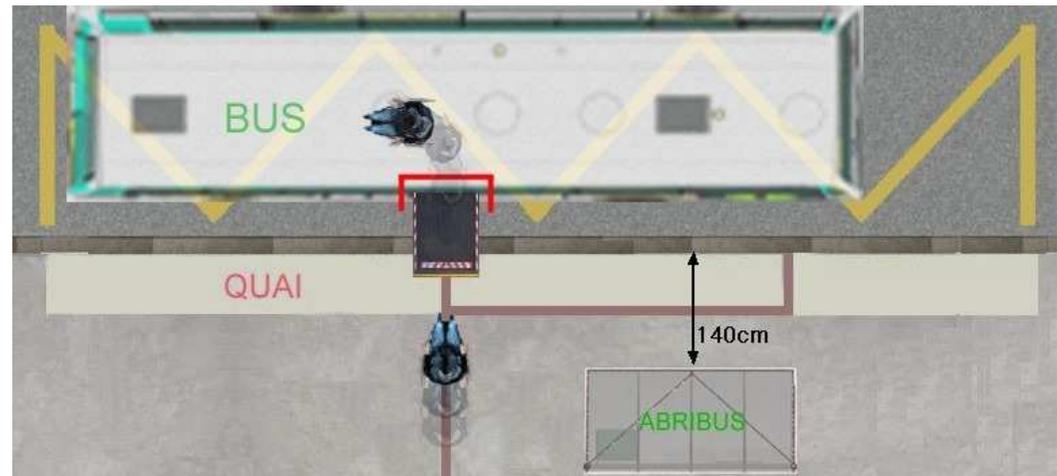
<p><u>Abri bus / Poteau</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Abri bus 		<p>CONFORME</p>
<p><u>Revêtement</u></p>	<p>RAS</p>		<p>RAS</p>
<p><u>Largeur de Circulation</u></p>	<p>Largeur du trottoir : 1M42 3M20 au niveau du quai</p>		<p>CONFORME</p>
<p><u>Obstacle dans le cheminement</u></p>	<p>RAS</p>		<p>RAS</p>

3. SYNTHÈSE : Niveau d'Accessibilité

<i>CONTRAINTES</i>	<i>OPPORTUNITES</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Arrêt implanté en sortie de courbe • Reste de la rue en pente • Réaménagement récent 	<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 :

