

FAURE

CODE ARRET : N°153

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

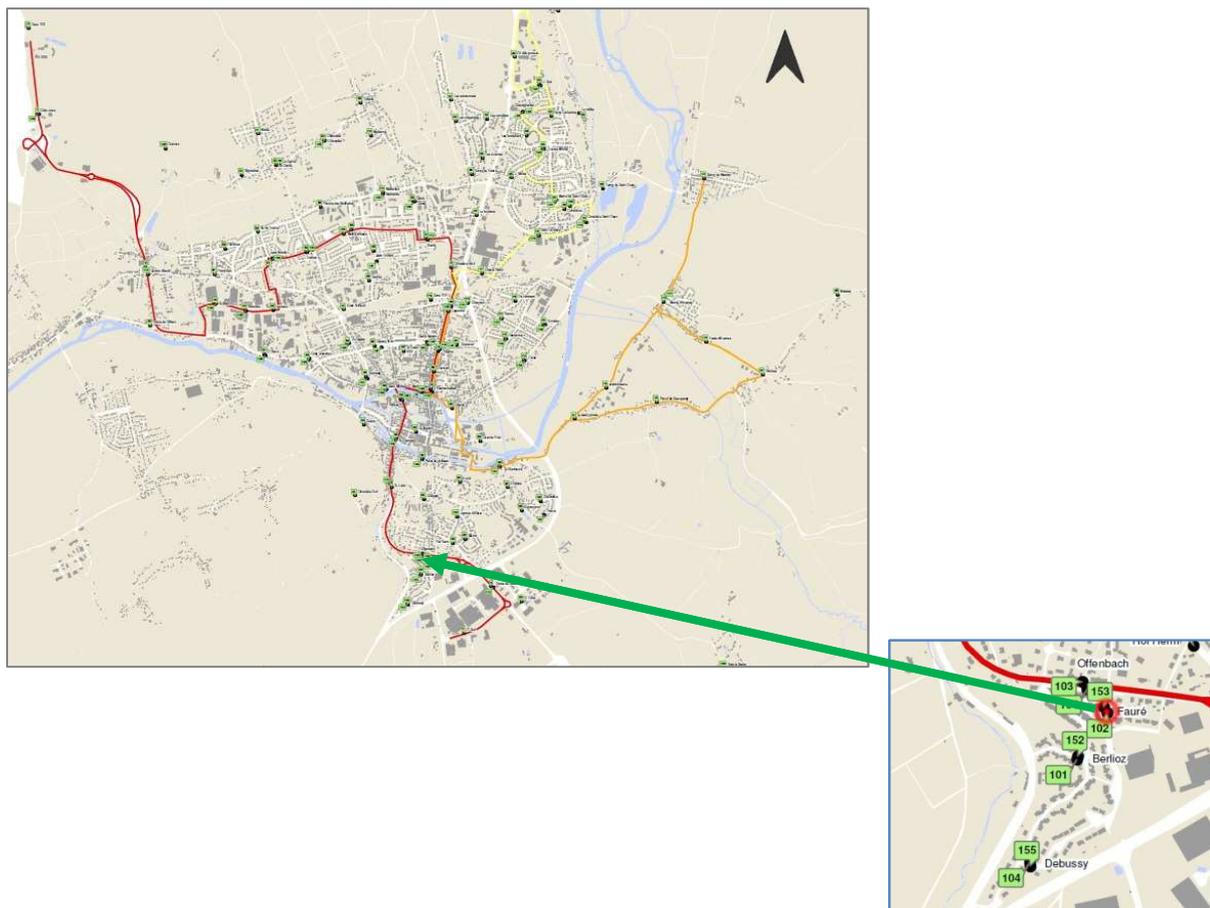
1. CONTEXTE : Fiche d'identité

Informations générales de l'arrêt

CODE ID	N°153
Nom de l'arrêt	Fauré
Adresse (côté pair ou impair)	Face du n° 4 rue Jacques Offenbach
Direction (sens de circulation)	SUD

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 5.1% de pente	CONFORME

Reprendre le quai et son accès pour atteindre une pente inférieure à 4% et un dévers inférieur à 2%.

Le trottoir est séparé du quai. Il sera nécessaire d'aménager un accès conforme au quai. La largeur du trottoir n'est pas suffisante, prévoir d'élargir le trottoir sur l'espace en pelouse. Aménager se cheminement avec une pente inférieure à 4% et un dévers inférieur à 2%.

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>
<u>Quai</u> (signalisation, Bordure, Hauteur et Longueur de quai)	<ul style="list-style-type: none"> • Bordure normale • Hauteur 12cm50 • Longueur 15M • Signalisation zébras 		<ul style="list-style-type: none"> • Aménager l'accès avec une pente et un dévers conforme • Aménager un quai sans pente ni dévers. • 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 avant • Equipement non conforme 		<p>BONNE IMPLANTATION EQUIPEMENTS NON-CONFORME</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prévoir 4 bandes podotactiles • Prévoir une bande de guidage

<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>1M70 au niveau du quai</p>		<p>CONFORME</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le trottoir nécessitera un réaménagement car la largeur de 1M20 est non-conforme.
<p><u>Obstacle dans le cheminement</u></p>	<p>Présence de plusieurs potelets non-conforme dans le cheminement</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Supprimer ou remplacer les potelets dans le cheminement

3. SYNTHÈSE : Niveau d'Accessibilité

<i>CONTRAINTES</i>	<i>OPPORTUNITES</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Rue en pente • Cheminement et accès au bus non-conforme • Proximité d'une intersection 	<ul style="list-style-type: none"> • Réaménager le trottoir • 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 :

