

OFFENBACH

CODE ARRET : N°154

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

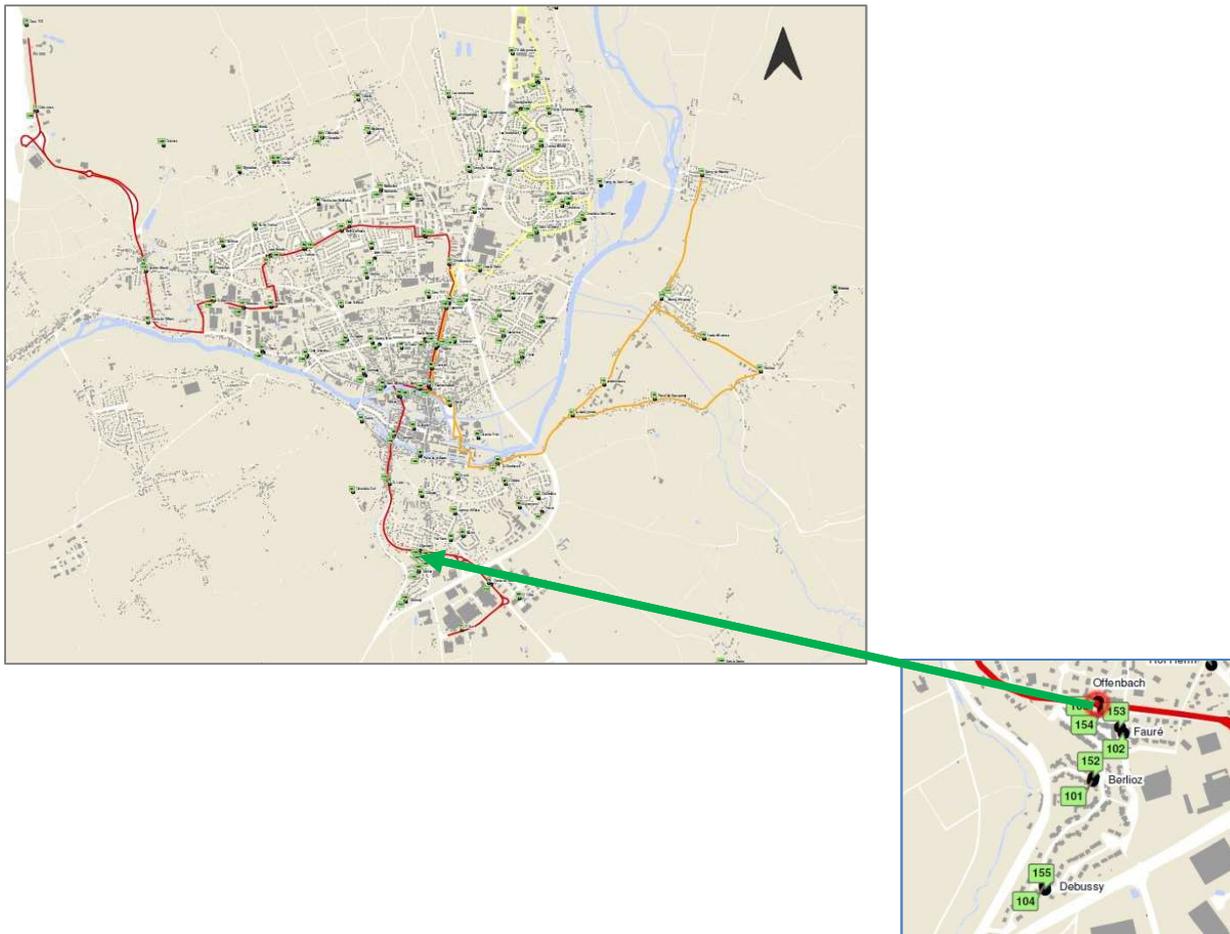
1. CONTEXTE : Fiche d'identité

Informations générales de l'arrêt

CODE ID	N°154
Nom de l'arrêt	Offenbach
Adresse (côté pair ou impair)	face au 25 route de Blois
Direction (sens de circulation)	SUD EST

L'arrêt **Offenbach** 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** et du futur bus de **40 places**.

Localisation de l'arrêt de bus



Typologie de la rue



Type de voie : **DOUBLE SENS.**
 Largeur de voie : **10M**

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

Le trottoir est séparé du quai, sa largeur est conforme. Cependant, la continuité du cheminement est perturbée par la déclivité du trottoir avant l'arrêt de bus (8.1%). Reprendre le revêtement pour avoir une pente conforme, inférieure à 4%.

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"> • Prévoir la réalisation du quai et de l'arrêt en alignement.
<u>Quai</u> (signalisation, Bordure, Hauteur et Longueur de quai)	<ul style="list-style-type: none"> • Bordure normale • Hauteur 13cm • Longueur 25M • Signalisation zébras mais décalée par rapport à l'abri 		<ul style="list-style-type: none"> • Rehausser le quai et poser une bordure de 17cm • Il est nécessaire un quai de 12M, envisager le cas échéant de réduire la longueur du quai et placer le zébras au niveau de l'abri bus. • 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"> • Prévoir de refaire une bande podotactile qui est détériorée • Prévoir une bande de guidage • Prévoir éventuellement de créer une traversée avant l'arrêt de bus. La meilleure implantation serait d'avoir la traversée en amont des deux arrêts et entre les deux.

<p><u>Abri bus / Poteau</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> Abri bus 		<p>CONFORME</p>
<p><u>Revêtement</u></p>	<p>Détérioré</p>		<ul style="list-style-type: none"> Reprendre le revêtement partiellement détérioré
<p><u>Largeur de Circulation</u></p>	<p>Largeur du cheminement : 1M90 Largeur au niveau de l'abri bus : 1M50</p>		<p>CONFORME</p>
<p><u>Obstacle dans le cheminement</u></p>	<p>RAS</p>		<ul style="list-style-type: none"> RAS

3. SYNTHÈSE : Niveau d'Accessibilité

<i>CONTRAINTES</i>	<i>OPPORTUNITES</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Implantation en redans 	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager l'arrêt en alignement • 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 :

