

# G.EIFFEL

CODE ARRET : N° 30

## 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°30
Nom de l'arrêt	G.Eiffel
Adresse (côté pair ou impair)	4 rue Gustave Eiffel
Direction (sens de circulation)	NORD

L'arrêt **G.Eiffel** 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 des **Bus de 19 et 40 places**.

## Localisation de l'arrêt de bus



**Typologie de la rue**



La rue **Gustave Eiffel** est à **double sens**. La largeur de la voie est de **6 m**.

TOPOGRAPHIE de la rue et de l'arrêt de Bus	PENTE	DEVERS
	<b>NON-CONFORME</b> 5.4%	<b>CONFORME</b>

*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
<b><u>Implantation de l'arrêt</u></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En alignement</li> </ul>		<p>CONFORME</p>
<b><u>Quai</u></b> (signalisation, Bordure, Hauteur et Longueur de quai)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bordure biseautée</li> <li>• Hauteur 7cm</li> <li>• Signalisation zébras</li> <li>• Longueur du quai 15m</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rehausser le quai avec une bordure à 17cm de type bus.</li> <li>• La longueur du quai est largement suffisante, envisager le cas échéant de le réduire à 12M.</li> <li>• Prévoir la signalisation spécifique (voir schéma référentiel).</li> <li>• Prévoir de décaler l'arrêt de bus.</li> </ul>
<b><u>Traversée à proximité</u></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence de traversée</li> <li>• Une traversée éloignée après l'arrêt de bus et elle est non-conforme</li> </ul>		<p>Absence de traversée</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévoir le cas échéant l'implantation d'une traversée avant l'arrêt de bus.</li> </ul>

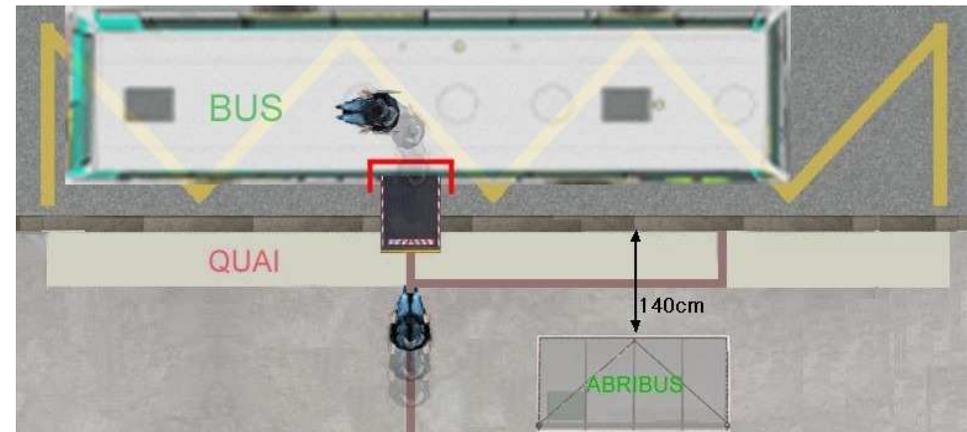
<p><b><u>Abri bus / Poteau</u></b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Abri bus</li> </ul>		<p>CONFORME</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Déplacer l'abri de bus devant l'entreprise VAF pour ne plus être en pente.</li> </ul>
<p><b><u>Revêtement</u></b></p>	<p>RAS</p>		<p>CONFORME</p>
<p><b><u>Largeur de Circulation</u></b></p>	<p>1M40 au minimum et 2M90 au maximum.</p>		<p>CONFORME</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Cependant la rue est en pente, donc prévoir de déplacer l'arrêt de bus un peu avant ou la déclivité est presque nul au niveau de l'entreprise VAF.</li> </ul>
<p><b><u>Obstacle dans le cheminement</u></b></p>	<p>RAS</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Faire attention lors de la nouvelle implantation de l'abri bus, qu'il soit bien contrasté avec son environnement. (voir schéma référence).</li> </ul>

### 3. SYNTHÈSE : Niveau d'Accessibilité

<i>CONTRAINTES</i>	<i>OPPORTUNITES</i>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Une partie de la rue est en pente</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Possibilité d'implanter l'arrêt de bus à proximité et avec une déclivité presque nul.</li><li>• Rendre accessible l'arrêt de bus en le déplaçant</li></ul>

⇒ 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 :**





optimétrie



accès métrie

