

KENNEDY

CODE ARRET : N°54

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

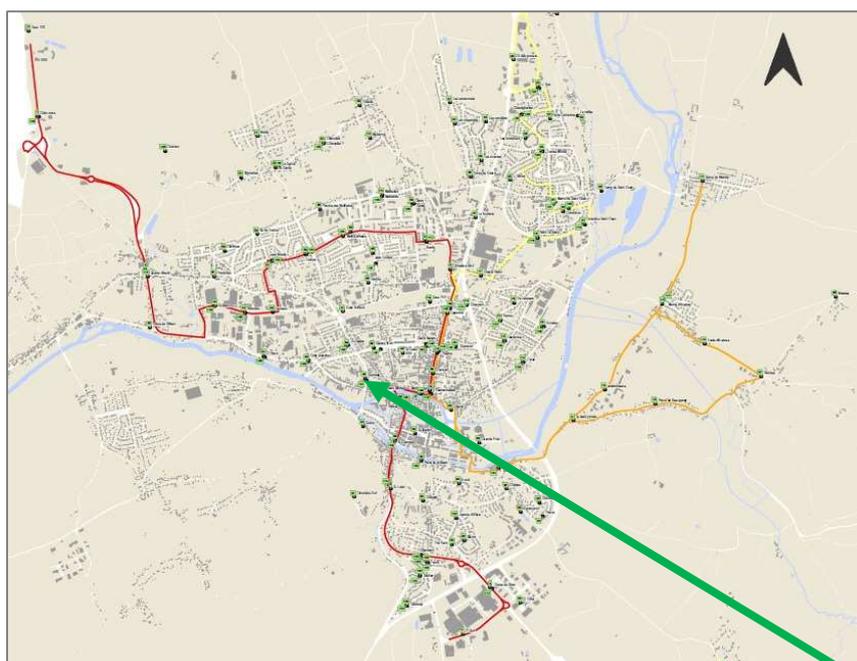
1. CONTEXTE : Fiche d'identité

Informations générales de l'arrêt

CODE ID	N°54
Nom de l'arrêt	Kennedy
Adresse (côté pair ou impair)	71 boulevard Kennedy
Direction (sens de circulation)	SUD

L'arrêt **Kennedy** 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 du mini-bus de **19 places**.

Localisation de l'arrêt de bus



Typologie de la rue



Le boulevard Kennedy est à **double sens**. La largeur de la voie est de **12 m**. Une piste cyclable est intégrée à la voie automobile par un marquage au sol.

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 alignement 		<p style="text-align: center;">NON-CONFORME</p> <ul style="list-style-type: none"> Prévoir d'identifier clairement l'implantation de l'arrêt en aménageant la bordure du quai en alignement de la voie de circulation.
<u>Quai</u> (signalisation, Bordure, Hauteur et Longueur de quai)	<ul style="list-style-type: none"> 2 bordures différentes entre 7 et 12 cm Absence de signalisation du quai 		<ul style="list-style-type: none"> Rehausser le quai avec une bordure à 17cm de type bus, prévoir le quai en alignement direct à la voie. Signalisation de type zébras. Le type de bus Créabus nécessite un quai de 8m. Dans le cas d'un bus de 110 places prévoir un quai de 15m. Prévoir la signalisation spécifique (voir schéma référentiel).
<u>Traversée à proximité</u>	<ul style="list-style-type: none"> Implantée avant Equipements Non conforme 		<p style="text-align: center;">BONNE IMPLANTATION Equipements NON-CONFORME</p> <ul style="list-style-type: none"> Prévoir deux bandes podotactiles Prévoir une bande de guidage Aménager un bateau et 1 bateau « long »

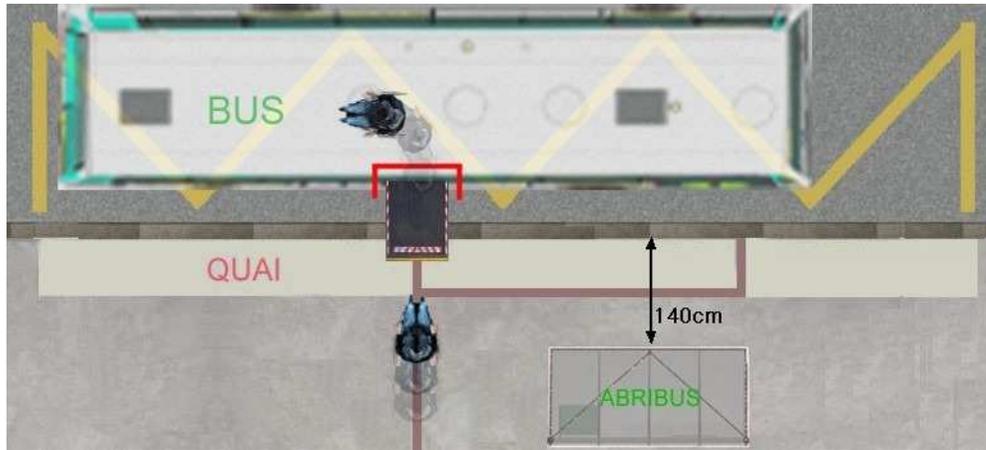
<p><u>Abri bus / Poteau</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Abri bus 		<p>CONFORME</p>
<p><u>Revêtement</u></p>	<p>CONFORME</p>		<p>CONFORME</p>
<p><u>Largeur de Circulation</u></p>	<p>1M66</p>		<p>NON-CONFORME</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elargir le cheminement en aménageant l'arrêt en alignement.
<p><u>Obstacle dans le cheminement</u></p>	<p>L'abri et le banc peuvent être difficiles à repérer.</p>		<p>Prévoir de contraster le banc et l'abri bus de son environnement.</p>

3. SYNTHÈSE : Niveau d'Accessibilité

<i>CONTRAINTES</i>	<i>OPPORTUNITES</i>
<ul style="list-style-type: none">• Voie cyclable• Proximité d'une entrée de parking d'entreprise	<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 :

