

ZI SUD

CODE ARRET : N°07

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

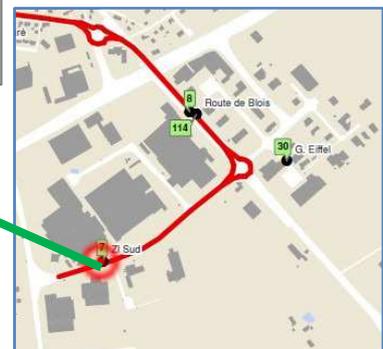
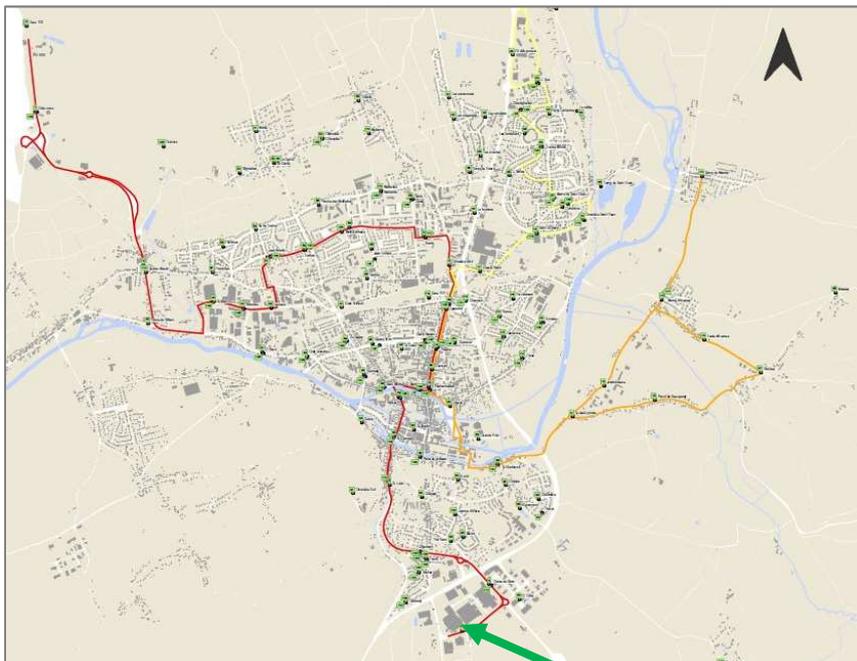
1. CONTEXTE : Fiche d'identité

Informations générales de l'arrêt

CODE ID	N°07
Nom de l'arrêt	ZI SUD
Adresse (côté pair ou impair)	rue Marc Seguin
Direction (sens de circulation)	EST

L'arrêt **ZI SUD** 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 des **Bus de 19 et 40 places**.

Localisation de l'arrêt de bus



Typologie de la rue



La rue Marc Seguin est à **double sens**. La largeur de la voie est de **8 m**.

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>CONFORME</p>
<u>Quai</u> (signalisation, Bordure, Hauteur et Longueur de quai)	<ul style="list-style-type: none"> • Bordure normale • Hauteur 13.50cm • Signalisation zébras • Longueur du quai 15m 		<ul style="list-style-type: none"> • Rehausser le quai avec une bordure à 17cm de type bus. • La longueur du quai est largement suffisante, envisager le cas échéant de le réduire à 12M. • Prévoir la signalisation spécifique (voir schéma référentiel).
<u>Traversée à proximité</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de traversée 		<p>Absence de traversée</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prévoir le cas échéant l'implantation d'une traversée avant l'arrêt de bus. L'autre trottoir n'est pas accessible (revêtement dégradé), un stationnement bus est signalé par un zébras mais il n'est pas compris dans l'étude et dans le futur réseau de bus.

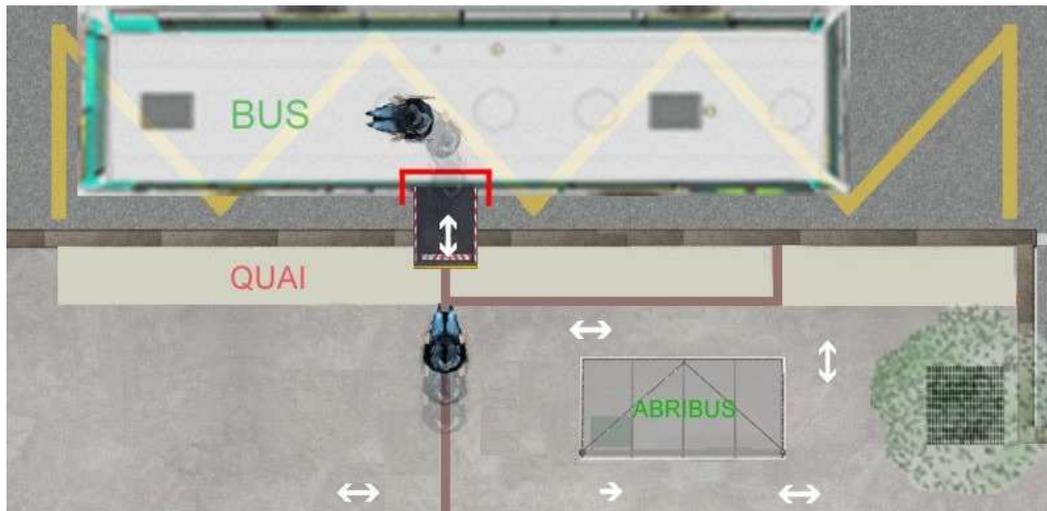
<p><u>Abri bus / Poteau</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Poteau 		<p>CONFORME</p> <ul style="list-style-type: none"> • La largeur du trottoir pourrait permettre l'installation d'un arrêt de bus.
<p><u>Revêtement</u></p>	<p>Non dur et uniforme</p>		<p>NON-CONFORME</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reprendre le revêtement
<p><u>Largeur de Circulation</u></p>	<p>2M60 de cheminement mais espace latéral important</p>		<p>CONFORME</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prévoir l'élargissement du cheminement pour avoir l'espace d'implanter un abri bus et un cheminement de 140cm. (voir schéma référence)
<p><u>Obstacle dans le cheminement</u></p>	<p>Le poteau n'est pas contrasté de son environnement</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir de signaler et de contraster le poteau de l'arrêt de bus avec son environnement immédiat.

3. SYNTHÈSE : Niveau d'Accessibilité

CONTRAINTES	OPPORTUNITES
<ul style="list-style-type: none"> • Alignement d'arbre (à + de 3m de la bordure) • Revêtement du trottoir à reprendre entièrement et identifier un cheminement vers les points d'intérêts et services. 	<ul style="list-style-type: none"> • 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 :

