

# CHATEAU

CODE ARRET : N°93

## 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

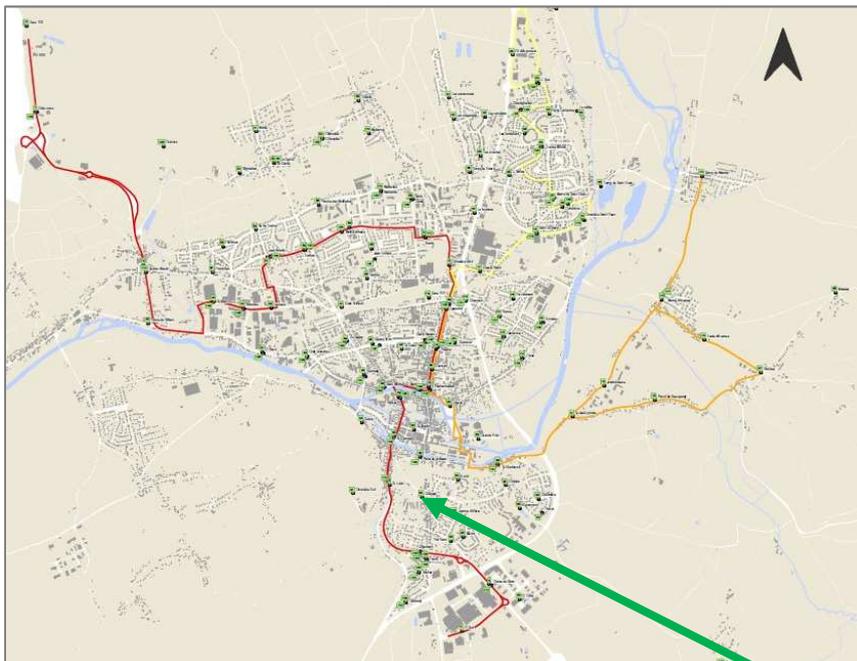
# 1. CONTEXTE : Fiche d'identité

## Informations générales de l'arrêt

CODE ID	N°93
Nom de l'arrêt	Château
Adresse (côté pair ou impair)	5 rue du Château
Direction (sens de circulation)	SUD

L'arrêt **Château** 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**



Type de voie : **DOUBLE SENS**  
 Largeur de voie : **5M**

	PENTE	DEVERS
TOPOGRAPHIE de la rue et de l'arrêt de Bus	<b>CONFORME (3.9%, attention à partir de 4% il est nécessaire un palier d'attente tous les 10 mètres)</b>	<b>NON-CONFORME 3.8% au niveau de la zone d'attente.</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 normale</li> <li>• Hauteur 12cm50</li> <li>• Quai de 10m</li> <li>• Signalisation zébras</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rehausser le quai avec une bordure à 17cm de type bus</li> <li>• Le type de bus Créabus nécessite un quai de 8m. Prévoir le cas échéant de réduire la longueur de quai.</li> <li>• Prévoir la signalisation spécifique (voir schéma référentiel).</li> </ul>
<b><u>Traversée à proximité</u></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence de traversée</li> </ul>		<p>ABSENCE DE TRAVERSEE</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévoir le cas échéant de créer une traversée avant l'arrêt avec les équipements conformes.</li> </ul>

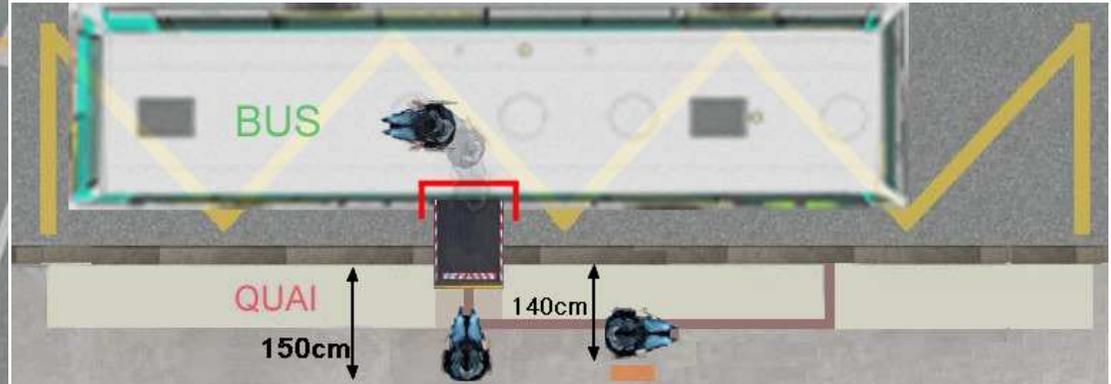
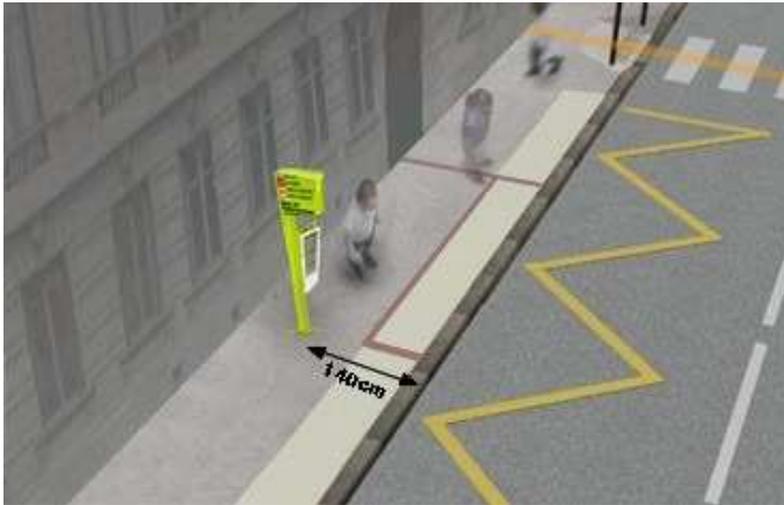
<p><b><u>Abri bus / Poteau</u></b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poteau</li> </ul>		<p>CONFORME</p>
<p><b><u>Revêtement</u></b></p>	<p>Le revêtement est conforme Un dévers non-conforme</p>		<p>NON-CONFORME</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reprendre le revêtement pour réduire le dévers existant à moins de 2%.</li> </ul>
<p><b><u>Largeur de Circulation</u></b></p>	<p>Le trottoir : 2M30 2M10 au niveau du poteau.</p>		<p>CONFORME</p>
<p><b><u>Obstacle dans le cheminement</u></b></p>	<p>RAS</p>		<p>CONFORME</p>

### 3. SYNTHÈSE : Niveau d'Accessibilité

<i>CONTRAINTES</i>	<i>OPPORTUNITES</i>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Présence d'un dévers non-conforme</li><li>• Rue en pente (mais conforme d'après le % de pente relevé)</li><li>• Rue étroite</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Rendre entièrement accessible l'arrêt</li></ul>

⇒ 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 :**

