**Les caractéristiques des voies nouvelles.**

**1. Les devers.**

Le devers est la pente transversale.

- Il permet de favoriser l’évacuation des eaux de surface.

- Dans le rayon de courbure faible, il contribue à l’équilibre dynamique des véhicules.

Le devers sera de 2% maximum en chemin courant.

La pente sera de 5% maximum.

**2. Les virages.**

Le dimensionnement des rayons du tracé en plan et des devers correspondant est lié:

- à la dynamique du véhicule.

- aux conditions de contact pneu/chaussée.

- au confort de l’usager.

**3. Les rampes et les pentes.**

Le code de la voie routière a imposé que les profils en long et en travers des routes soient établis de manière à permettre :

- l’écoulement des eaux pluviales

Et - l’assainissement de la plate-forme.

**4. La composition des chaussées (les différentes couches de la chaussée).**

**a. L’emprise :** Partie du terrain qui appartient à la collectivité et affectée à la route ainsi qu’à ses dépendances.

**2. L’assiette :** Surface du terrain réellement occupée par la route.

**3. La plate-forme :** Surface de la route qui comprend la chaussée et les accotements.

**4. La chaussée :** Surface aménagée de la route sur laquelle circulent les véhicules.

**5. Accotements :** Zones latérales de la plate-forme qui bordent extérieurement la chaussée.

- Pour les routes à chaussées séparées, on intègre un terre-plein central (TPC) entre les deux chaussées.

**6. La largeur de la chaussée :** Il n’y a pas de largeur règlementaire pour une chaussée,

Cette valeur doit être retenue en fonction:

- du type de véhicule circulant ou attendus sur l’itinéraire.

- des vitesses prévues.

**7. La zone de récupération :** Les abords de la chaussée contribuent à:

- la sécurité.

- la maintenance du patrimoine routier.

Cette zone de récupération est du fait multifonctionnel:

- les piétons

Et - les vélos

 peuvent l’utiliser.

Elle comprend aussi la sur-largeur technique qui porte le marquage de rive.

**La composition des chaussées**.

**L’infrastructure:** d’une voie de circulation peut être définie comme le résultat des travaux de terrassement nécessaire à la construction de l’assise de la superstructure. Le sol d’infrastructure peut être soit le terrain naturel, soit le sol du fond du tranché, soit le sol du remblai.

**La superstructure:** est constituée par l’ensemble des couches de matériaux mise au-dessus de l’infrastructure pour constituer la surface de roulement et les accotements. La couche de transition mise en œuvre exclusivement dans le cas d’un déblai, constitue la première couche de la superstructure et fait partie de la fondation.

**La structure de la chaussée** permet de transmettre les efforts au sol (via la couche de forme) en garantissant les déformations dans les limites admissibles.

**Constitution de la chaussée:**

Les chaussées se présentent comme des structures multicouches mise en œuvre sur le sol support. Parmi ces couches on a généralement la couche de surface, la couche de base et la couche de fondation etc.…

En général, on rencontre les couches suivantes à partir du sol.

**Le sol de plateforme:** Le sol support ou plate-forme correspond au terrain occupant les parties supérieures de terrassement (30 cm à 100 cm).

Une plate-forme support de chaussée est composée de :

\* un sol support (d'origine ou issu d'un remblai) ;

\* une couche de forme éventuelle.

**Les accotements** dans une voie urbaine sont remplacés par les trottoirs dans la fonction n’est pas seulement d’assurer une certaine fluidité rapide des piétons mais aussi pour leur permettre de faire des promenades et d’admirer les expositions dans les vitrines, alors que les bordures servent principalement de protection.

**Les aires de stationnement (les trottoirs, les voies piétonnes, les bordures de trottoirs, insertion des personnes handicapées).**

**Les aires de stationnement.**

Les aires de stationnement et leurs allées d’accès sont soumises à des normes strictes qui ont pour but de protéger le caractère de notre patrimoine bâti tout en favorisant une saine gestion du stationnement sur rue et hors rue.

Une aire de stationnement comprend la superficie de l’ensemble des espaces occupés par des unités de stationnement et des voies de circulation.

La localisation des cases de stationnement doit être aménagée sur le même terrain que l’usage desservi ou être aménagée sur un terrain situé à proximité de cet usage.

Les dimensions de chaque case de stationnement doit avoir les dimensions minimales suivantes :

Longueur 6,10 m ; Largeur : 2,40 m ; Superficie : 14,60 m2.

La largeur minimale d’une allée de circulation ainsi que la largeur minimale d’une rangée de stationnement et de l’allée de circulation qui y donnent accès doivent, suivant l’angle de stationnement, être comme suit :

Lorsque 25 cases de stationnement sont exigées, on doit prévoir une case de stationnement complémentaire réservée pour les personnes handicapées. Un nombre de case de stationnement supplémentaire réservée pour les personnes handicapées s’ajoute à chaque tranche de 50 cases de stationnement supplémentaires.

**Aménagement des aires de stationnement.**

Toutes les aires de stationnements doivent être aménagées et entretenues selon les dispositions suivantes :

a- Toutes les surfaces doivent être pavées, recouvertes de pierres nettes, de gravier ou autre matériaux de même nature, de manière à éliminer tout soulèvement de poussière et qu’il ne puisse s’y former de boue.

b- Toute aire de stationnement non clôturée qui compte plus de 6 cases, sauf si elle dessert uniquement un usage résidentiel, doit être entourée d’une bordure de béton, d’asphalte ou de madrier d’au moins 15 cm de hauteur, et située au moins à 60 cm des lignes séparatives des terrains adjacents. Cette bordure doit être solidement fixée et bien entretenue.

c- Chaque case de stationnement doit être accessible en tout temps et elle doit être placée ou conçue de manière qu’il soit possible d’y accéder ou d’en sortir sans devoir déplacer un autre véhicule.

d- Toute aire de stationnement de plus de 4 cases doit être conçue de manière à ce qu’il soit impossible d’en sortir en reculant sur la voie publique directement à partir d’une case de stationnement.

e- L’éclairage doit être conçu de manière à n’éclairer que l’aire de stationnement.

**Accessoires de chaussée:**

La chaussée est une surface plane et étanche qui doit être complétée par un certain nombre d’éléments : en - facilitant l’usage,

 - limitation latérale,

- évacuation des eaux,

- signalisation, etc…

La chaussée est limitée latéralement par une bordure qui constitue un caniveau pour évacuation des eaux.

**Le trottoir** est dédié aux piétons et est l’aménagement courant au bord de la chaussée.

En agglomération, considéré par les usagers comme un refuge où ils sont en sécurité.

Il désigne une partie de la voie publique distincte de la chaussée, qu’il s’agisse :

 - d’une chaussée classique avec ou sans voie réservée (couloir bus, bande cyclable)

Ou - d’une piste cyclable,

Et - de tout emplacement aménagé pour le stationnement.

\* Il est dénivelé ou non par rapport à l’espace réservé aux véhicules.

\* Il est souhaitable que ses limites soient repérables et détectables.

\* Il est de préférence revêtu d’un matériau permettant le déplacement sans difficulté des personnes.

C’est un lieu affecté pour les piétons, les « assimilés piétons » sont amenés à y circuler conformément à la règlementation.

Si le trottoir est dédié au piéton, il est nécessaire de pouvoir l’entretenir.

Les piétons doivent emprunter les trottoirs, les parties de la voie publique qui leur sont réservées ou les accotements en saillie praticables, et à défaut, les accotements de plain-pied praticables.

Il est généralement considéré comme « un chemin surélevé réservé à la circulation des piétons sur les côtés de la route ».

Le cheminement sera de 1,40 m ou 1,20 m minimum et libre de tout obstacle.

Il est la voie publique en saillie ou non par rapport à la chaussée, qui est spécifiquement aménagée pour la circulation des piétons, revêtue de matériaux en dur et dont la séparation avec les autres parties de la voie publique est clairement identifiable par tous les usagers ».

**Le trottoir**, partie intégrante de la voirie, fait incontestablement partie de la voirie toute la largeur de la rue; c’est-à-dire, tout l’espace commun entre les façades des maisons ou entre les limites qui séparent les propriétés riveraines de la voirie. Le trottoir fait partie de la rue au même titre et dans les mêmes conditions que la partie centrale.

Les normes exigées pour la largeur minimale du trottoir soient déterminée par le fait qu’un piéton et une voiture d’enfant peuvent se croiser sans se gêner, on obtient ainsi les largeurs de trottoirs suivantes:

- 1,50 m lorsque le trottoir ne comporte pas d’obstacle.

- 2,00 m lorsque le trottoir comporte des candélabres d’éclairage public.

Lorsque le trottoir est aménagé pour implanter une ou plusieurs rangées d’arbres, les normes permettent d’augmenter les largeurs de 5,00 m jusqu'à 9,00 m.

**Les voies piétonnes.**

Des aménagements physiques des voies sont proposés en vue de modérer les vitesses de circulation des véhicules traversant des secteurs urbains plus ou moins denses.

Ainsi, trois catégories d’aménagement sont énoncées, il s’agit des aménagements ponctuels, des zones 30 et des quartiers tranquilles.