

# CHAPITRE 6 : RESEAU DE VOIRIE

## Cours N° 2

### 6.7/ STATIONNEMENT :

#### 7.1) INTRODUCTION :

Une bonne conception d'un réseau de voirie ne se limite pas uniquement à une fluidité satisfaisante de la circulation, aussi il faut résoudre le problème de stationnement qui s'accroît surtout pendant les heures de pointe où le débit horaire des véhicules est très important.

A cet effet, une partie de l'espace collectif doit être aménagée pour les besoins de stationnement, car en aucun cas on ne doit laisser le choix de stationnement aux conducteurs, ceci pourrait compromettre la raison principale pour laquelle est conçu le réseau de voirie qui est la fluidité de la circulation.

#### 7.2) Position Du Problème :

Afin de parvenir à des solutions rationnelles et économiques du problème de stationnement dans son ensemble, nous examinons certaines données techniques de ce problème :

##### 7.2.1/ Motif De Stationnement :

###### a/ Stationnement Logement :

Caractérisé par une durée longue, en général, ce stationnement est assuré en dehors des voiries de circulation, excepté dans les quartiers anciens.

###### b/ Stationnement Travail :

Ce stationnement est également de longue durée, en zone dense, ce stationnement se répercute sur plusieurs voies au alentours de l'établissement.

###### c/ Stationnement Affaire :

Contrairement aux deux premiers (a, b) ce stationnement est de courte durée, il est de l'ordre de 0.1 heure à 1 heure.

##### 7.2.2/ Demande De Stationnement :

Deux méthodes peuvent être utilisées pour évaluer la demande basée sur des procédés statistiques et enquêtes qui sont fonctions de certains paramètres dont on distingue :

- O La population totale de la zone urbanisée.
- O Le taux de motorisation de la zone considérée.
- O Le taux des véhicules en heure de pointe.

A titre d'exemple, le tableau ci-dessous donne la demande de stationnement selon les besoins des endroits considérés :

Habitation H.L.M.....	0.5 a un place / gratte
Habitation de standing .....	1.5 a 2 places gratte
Bureaux laboratoire .....	1 place /20m <sup>2</sup> bureaux ou 1 place /4 employés.
Centre commerciale .....	1 place /50 m <sup>2</sup> de surface.
Hôtel .....	1 place /5 chambres.

Zone industrielle .....0.7 place / ouvriers.

Hôpital .....1 place / 5 lit.

Restaurant .....1 place / 10 clients.

### 7.3) L'offre De Stationnement

Le stationnement de véhicule est organisé sur des bandes prévues à cet effet ces bandes sont aménagées, soit sur la voie de circulation, soit sur voie latérale. Il faut prendre en considération :

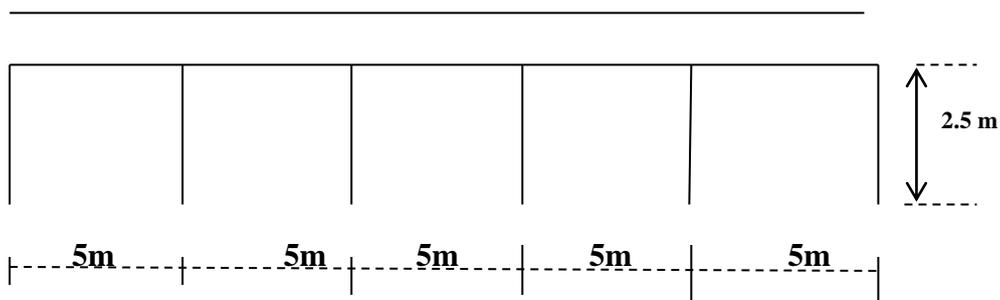
- Largeur minimal ; spécialement dans le cas de bande sur chaussée de Circulation (2,5m à 5,00m)
- Dans l'absence de contraintes naturelles du terrain, opter pour une disposition des bandes la plus économique en surface.

Les dimensions minimales d'une bande de stationnement sont fixées à 2,5 m de largeur et 5 m de longueur.

La disposition la plus économique en terme de surface est le rangement en bataille car cette disposition offre plus de place et peut de surface en outre, elle est plus pratique aux manœuvres de stationnement.

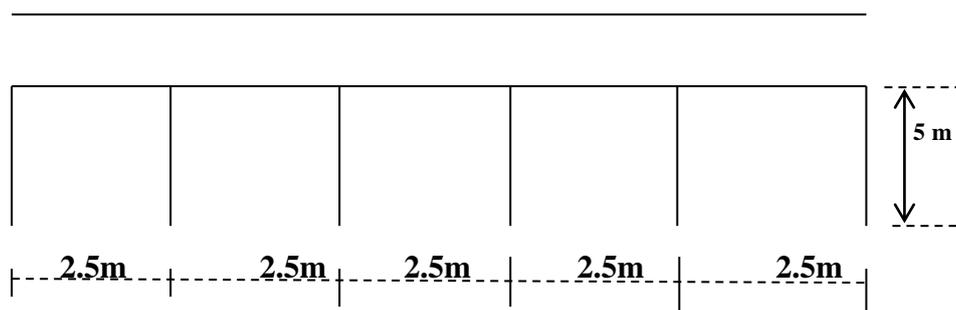
#### Rangement En Ligne :

Rangement longitudinale



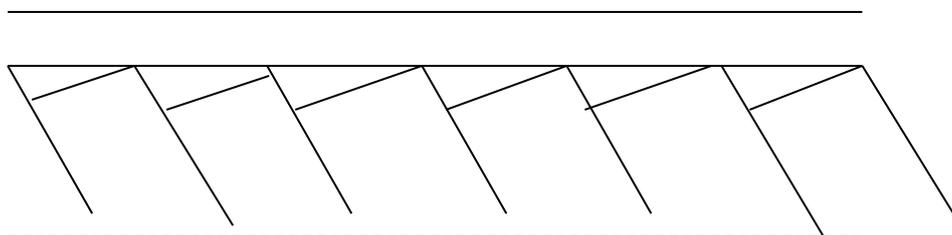
#### Rangement En Bataille :

Rangement transversale



#### Rangement En Epi :

Rangement incline



## 6.8/ TROTTOIR :

### 8.1) Introduction :

Les accotement dans une voie urbaines sans remplaces par les trottoirs dont la fonction n'a est pas seulement d'assurer une certaine fluidité rapide des piétons mais aussi, les promenades des gens pour voir les expositions dans les vitrines.

### 8.2) Capacité Des Trottoirs Et Vitesse De Marche :

Dans certains pays occidentaux on a observer que la vitesse moyenne de marche sans obstacle et de :

- En palier 5.8 km/h.
- En déclivité 2.9 km/h en montant.
- 3.5 Km/h en descendant.

A partir de ces vitesses moyennes, en pourrait déduire un débit horaire connaissant l'encombrement moyen d'un piéton qui varie selon l'environnement de la voirie.

Ainsi on estime que les débits horaires / mètre de largeur de trottoir son les suivants :

- Pour une voie commerçante 1000 p/h.
- Pour une voie non commerçante 2000 p/h.
- Pour les passagers spéciaux ou les gens circulent sans distraction (accès a la gare) 4000 a 4500 p/h.
- 

### 8.2 Largeur Des Trottoirs :

Les normes n'exigent que la largeur minimale du trottoir déterminée par le fait qu'un piéton et une voiture d'enfant puisse se croiser sans gêne. On obtient ainsi pour le trottoir d'une voirie tertiaire les dimensions suivantes :

- 1.50 m lorsque le trottoir ne comporte pas d'obstacle.
- 2.00 m lorsque le trottoir comporte des candélabres d'éclairages public.

### 8.3 Bordure de trottoir :

La séparation physique entre la chaussée et le trottoir est matérialisée par des bordures, qui constituent un obstacle pour l'envahissement du trottoir par les vehicules pendant les manœuvres de stationnement, la hauteur de bordure est fixée selon l'endroit de son implantation.

