

## Requalification de La RD 2076 en voie urbaine dans la commune de Vignoux sur Barangeon



*Département du Cher – Région Centre - 18500*



## Avertissements !

- Le PIND est un premier test qui vous permet de vous évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui restent à acquérir.
- Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure votre motivation pour l'aménagement.
- Le PIND est un exercice qui doit vous permettre de problématiser un sujet en vous appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

## Sommaire

Avertissements !.....	2
Remerciements .....	4
Introduction.....	5
Partie 1 : DIAGNOSTIC ET PROBLEMATISATION.....	6
Avant propos : La commune de Vignoux sur Barangeon, une petite commune de Cher .....	6
Morphologie de la commune .....	7
Une commune polarisée par les deux grandes villes du département et ses environs.....	9
Attractivité.....	10
La traversée de Vignoux, une problématique depuis bien des années .....	13
Premier rapport : Traversée de Vignoux-sur-Barangeon par la RN 76 .....	13
Second rapport de la DDE .....	16
Situation actuelle.....	18
Partie 2 : PROJET D'AMENAGEMENT .....	25
Enjeux d'aménagements .....	25
Propositions d'aménagements.....	26
Ce que dit le PLU .....	26
Conclusion .....	34
Annexes : .....	35
Fiches de lecture.....	37
Lecture 1 : 101 voies urbaines.....	37
Lecture 2 : La requalification de la national n°10 à Chambray-les-Tours.....	37
Bibliographie.....	39
Table des figures.....	40

## Remerciements

J'aimerais tout d'abord remercier toutes les personnes qui m'ont aidé à mener à bien mon projet.

Mes pensées vont à la mairie de Vignoux sur Barangeon et notamment à Corine Torchy et Etienne Pernollet ayant eu l'amabilité de consacrer un peu de leurs temps à ce projet.

Je remercie aussi ma tutrice, Francesca Di Piero, pour ses conseils avisés.

Et naturellement ma famille pour leurs encouragements.

## Introduction

Depuis l'arrivée des transports modernes, les routes et les chemins n'ont cessés d'être des espaces structurants de toutes formes d'urbanisation, de l'antiquité à notre monde contemporain. Ce sont elles qui façonnent les villes, et il suffit de prendre un peu de hauteur pour pouvoir admirer ces amas d'îlots, ces avenues gigantesques soulignées par les cimes des arbres, ces artères canalisant le flux des voitures et des piétons sans fin, indicateurs d'une ville vivante et en bonne santé.

Ces routes et chemins sont bordés en milieu urbain par la rue. La rue est le cadre de vie de ses riverains, elle est l'interface entre l'espace privé et l'espace public. Elle accueille les déplacements et est le reflet du cadre dans lequel ses habitants y vivent, s'imprégnant de leurs coutumes et leurs habitudes.

La cohabitation de ces deux éléments est une problématique fondamentale pour l'aménageur autant en milieu urbain, périurbain que rural. Elle est d'autant plus importante quand ces espaces, la rue et la route, ont toutes deux des orientations différentes.

Nous allons aujourd'hui aborder et proposer une solution au conflit d'intérêt entre une route départementale rurale traversant une commune dont le cadre de vie peine à se faire repérer.

Nous ne nous attaquerons pas à une grande métropole, mais à un lieu nettement plus modeste de la campagne berrichonne : la commune de Vignoux sur Barangeon.

## Partie 1 : DIAGNOSTIC ET PROBLEMATISATION

### Avant propos : La commune de Vignoux sur Barangeon, une petite commune de Cher



Figure 1 : Localisation de la commune

Source : Wikipédia

Vignoux sur Barangeon est une petite commune d'un peu plus de 2000 habitants, dans le département du Cher en région Centre. Avec 2144 habitants en 2012, elle est la 19<sup>ème</sup> commune du département en termes de population, s'étalant sur 24,5 Km<sup>2</sup>, soit une densité de population de 86 habitants par kilomètre carré. Elle s'étire à l'est de l'Yèvre et est traversée par un de ses affluents, le Barangeon, donnant ainsi une partie du nom de la commune.

Région majoritairement rurale, Trois de ses communes limitrophes sont de même taille : Foëcy au Sud-ouest avec 2071 habitants, Allouis au Sud-est avec 908 habitants et Saint-Laurent au Nord qui héberge 471 habitants. Seule la commune de Vierzon au Nord-Ouest, portant le même nom que la plus grande ville la plus proche, est l'exception avec plus 27.000 habitants.



Figure 2 : Communes environnantes de Vignoux

Source : Géoportail

## Morphologie de la commune

On relève la présence d'habitants sur la commune depuis le moyen âge, mais c'est dans les années 70 que la population a nettement augmenté, passant du simple au double en l'espace d'une trentaine d'années pour franchir la barre des 2.000 habitants en 2007.

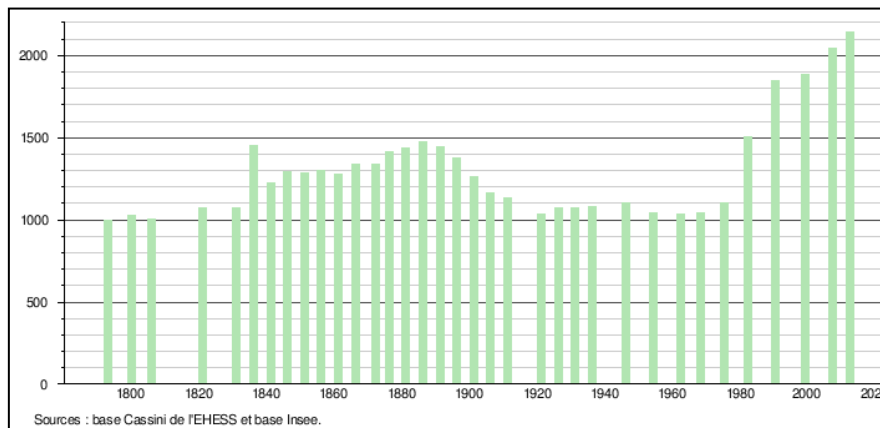


Figure 3 : Graphe de l'évolution de la population de Vignoux

Source : Wikipédia

Cela entraîne des répercussions sur la commune avec l'augmentation des mobilités dans la région, notamment sur la route dont il est question et la morphologie de la place accordé à l'interface route/vie locale devenu inadaptée ce qui nous mènent à la problématique actuelle. Mais avant faisons un petit retour en arrière...

Avant le 19<sup>ème</sup>, la population était répartie en petits hameaux parsemés dans la commune. On peut citer par exemple, la Giraudière, Les Grelats, la Minauderie, le Village aux rois ou bien le Vieux Vignoux.

Mais c'est à partir du 19<sup>ème</sup> siècle qu'a commencée l'urbanisation contemporaine qui a dessiné la forme urbaine de Vignoux telle que nous la connaissons aujourd'hui.

On peut expliquer cela par deux facteurs :

- Le tracé de la RN 76 sous l'ancien régime qui suit le tracé actuel
- Le déplacement de l'église du vieux Vignoux vers le centre bourg actuel



Figure 4 : Eglise de Vignoux

Source : [www.vignoux.fr](http://www.vignoux.fr)

C'est à partir de là que s'est développé le centre bourg tel que nous le connaissons aujourd'hui. Autour de l'église, de la mairie et à deux pas du Barangeon. Il est aujourd'hui la réunion des fonctions administratives et religieuses. Bien que l'église occupe moins de place dans le quotidien des gens de nos jours, elle n'en reste pas moins un monument remarquable.

Ainsi le centre bourg forme le noyau de la commune : il est traversé par la D 2076 qui fait le lien entre les deux centres économiques et administratifs du département : Vierzon et Bourges. Cette dernière est rejointe par la RD 30, nommée la rue Jean Graczyk en hommage au coureur du tour de France originaire de la commune. Perpendiculaire à la D 2076 elle permet de se rendre à la place de l'église. Ce sont les deux axes importants de flux sur la commune. C'est donc naturellement que l'urbanisation principale de la commune s'est développée autour de ces deux voies.

Il reste néanmoins toujours les vestiges du passé avec quelques petits hameaux parsemés, implantée sous la forme d'habitats pavillonnaires le long d'anciens chemins perpendiculaires à la D 2076 ou plus en retrait, éloignés de la route nationale, aux carrefours de voies communales.

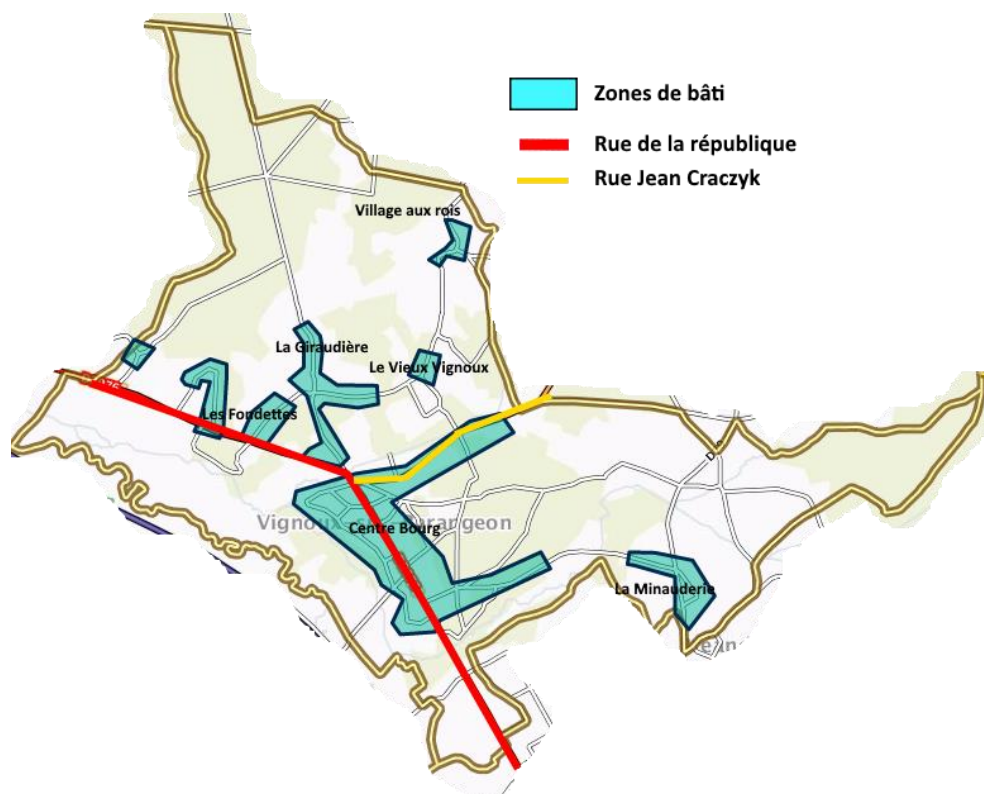


Figure 5 : Localisation des bâtis de la commune

Source : Géoportail

Comme le montre la carte ci-dessus, c'est le long de la D 2076 que s'est urbanisée au fil du temps la commune et où habite les 3/4 de la population.

## Une commune polarisée par les deux grandes villes du département et ses environs

Située entre Vierzon (27.000 habitants) et Bourges (67.000 habitants), les deux plus grandes villes du département sont situées respectivement à 8km au Nord Ouest et à 24 Km au Sud Est de Vignoux. On peut voir ici que c'est l'axe le plus fréquenté du département avec environ 35.000 véhicules empruntant quotidiennement les deux itinéraires s'offrant aux usagers : L'A71 ou bien la D2076, anciennement RN 76.

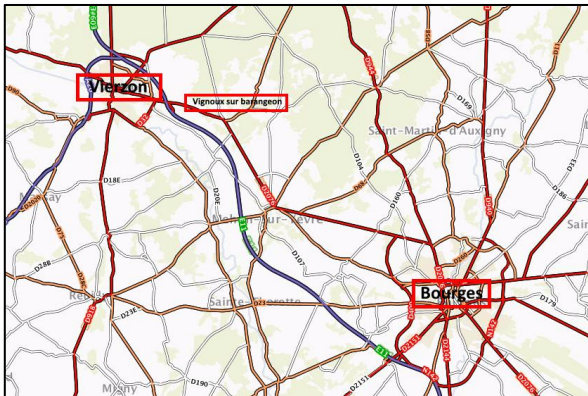


Figure 6 : Carte des itinéraires entre Vierzon et Bourges

Source : Geoportail

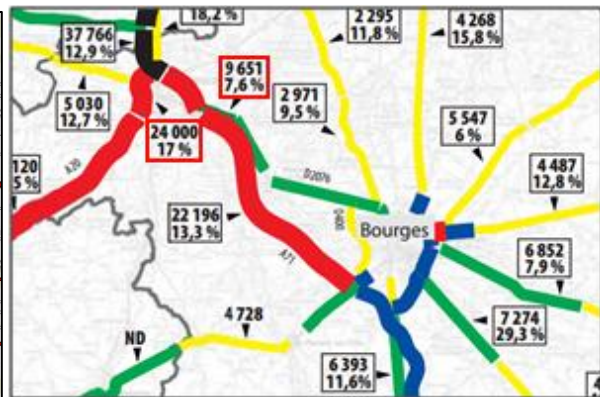


Figure 7 : Carte du trafic journalier entre vierzon et Bourges

Source : <http://www.centre.developpement-durable.gouv.fr>

Ainsi pour rejoindre les deux villes, il suffit soit de parcourir les 39 Km d'A71 pour un trajet moyen d'environ 34min ; soit de sillonner les 32 Km de départementale et nationale traversant un paysage rural pour une durée moyenne cette fois-ci d'environ 39 minutes. Il faut cependant dépenser 2,70€ de péage si l'on passe par l'autoroute.

C'est néanmoins l'A71 qui est la plus empruntée, avec une moyenne de 24.000 véhicules/jour contre 9651 pour la RN 76. Cela vient du fait que l'A71 entre Vierzon et Bourges est une portion qui relie Orléans dans le Loiret à Clermont-Ferrand dans le Puy de Dôme ; elle est donc empruntée plus majoritairement par des personnes en transit dans le Centre de la France, ne faisant pas uniquement la liaison entre les deux plus grandes villes du Cher. On remarque de ce fait qu'il y a plus de camions qui empruntent l'autoroute que la nationale (13,3 % contre 7,6 %).

Cependant, étant donnée le faible écart de temps entre les deux itinéraires, la D 2076 est largement privilégiée par les locaux. C'est aussi la route nationale la plus largement empruntée du département avec pas moins

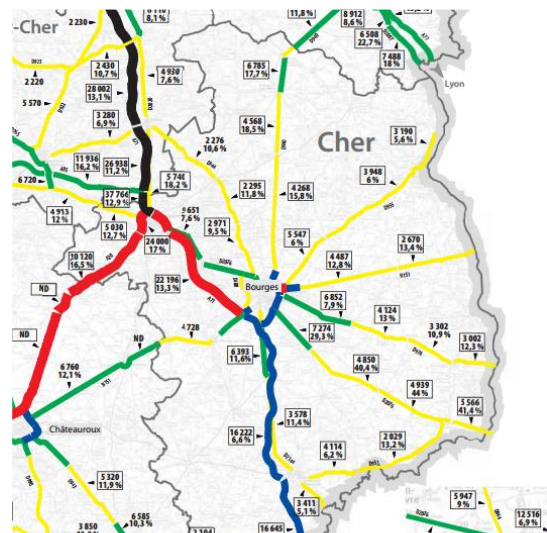


Figure 8 : T.J.M. dans le Cher

Source : <http://www.centre.developpement-durable.gouv.fr>

de 10.000 véhicules/jour. Les routes les plus fréquentés en second rang dans le département sont empruntées par environ 7.000 et 8.000 véhicules/jour. Du fait de sa position géographique, la commune de Vignoux et donc un des points de passage les plus importants du département.

## Attractivité

Comme on l'a vu la D 2076 est l'axe structurant de la commune. C'est là que se trouvent la majorité des activités essentielles à son fonctionnement. C'est aussi la zone avec la plus grosse concentration de bâtis. Dans un périmètre restreint, on y trouve une boulangerie, un tabac, une pharmacie, une pizzeria, et un bar, « le Bar'angeon ».

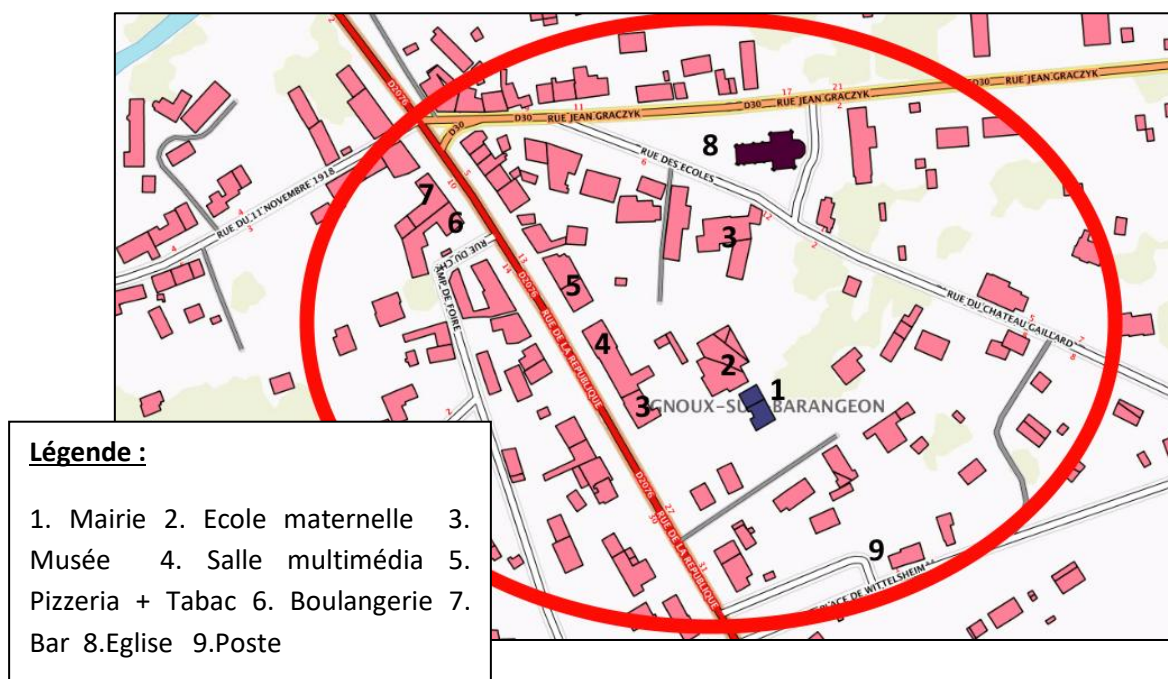


Figure 9 : Carte centre bourg

Source : Géoportail

Sur la même voie se trouve un brocanteur ainsi que la salle multimédia de la commune abritant la bibliothèque. A côté un petit musée scénographique « la Forestière », retrace les us et coutumes des Berrichons au 19ème siècle, quand l'activité forestière occupaient une part importante de l'économie. Une machine de l'époque a d'ailleurs été transformée en œuvre d'art par le scénographe Christian Lacour et est exposée à l'extérieur, sur la place de la mairie.



Figure 10 : Oeuvre du musée  
Source : [www.vignoux.fr](http://www.vignoux.fr)

Sur cette même place se trouvent l'école maternelle et l'école primaire. Plus loin sur la nationale, on trouve le bureau de poste et en retrait, la salle des fêtes.

Après avoir passé la mairie et la poste, on arrive sur une portion de route avec un habitat beaucoup plus diffus. L'espace n'est pas occupé uniquement par des habitations : juste avant l'intersection menant à la Zone Industrielle des Landettes, on trouve un restaurant routier « la Grotte ». Plusieurs entreprises se sont récemment implantées dans cette ZI de 59.000 m<sup>2</sup>. On peut citer LISI Aérospace, Art Ebenist', Ebéniste Lebret, Manufacture et Confection Rousseau, ainsi que la déchetterie intercommunale. Les parcelles sur la zone d'activités sont viabilisées, permettant l'implantation de nouvelles entreprises. Avec le centre bourg concentrant les commerces, ce sont des zones de dynamisme majeure pour la commune.

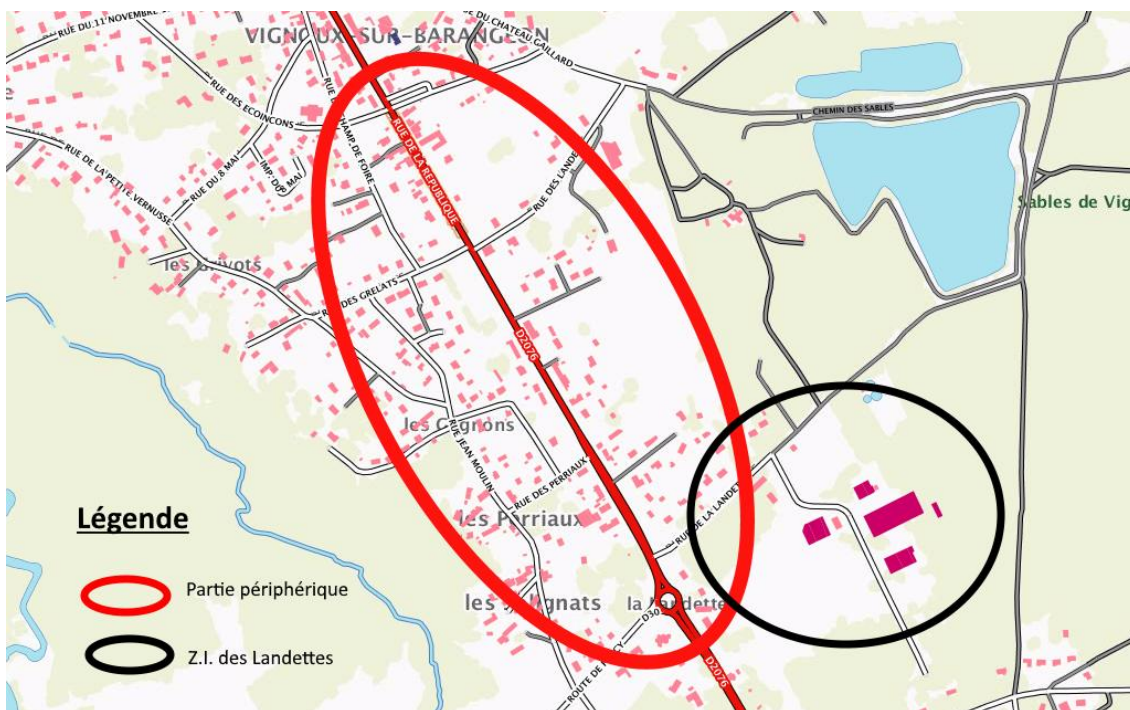


Figure 11 : Carte de la partie périphérique

Source : Géoportail

Autre bâtiment remarquable sur la commune : Le château du Blosset situé à environ 500m du centre et accessible depuis une rue perpendiculaire à la RD 30 dont on relève les premières traces au XIV<sup>ème</sup> siècle.



Figure 12 : Photo du château du Blosset

Source : [www.reve-de-chateaux.com](http://www.reve-de-chateaux.com)

Il m'a paru pertinent pour mon projet de diviser l'espace en plusieurs parties décomposées à partir de l'axe Vierzon-Bourges :

- l'entrée du centre bourg située entre le panneau d'entrée de ville et le pont sur le Barangeon,
- Le centre bourg, commençant aux premiers bâtis et se terminant place de la poste. C'est l'espace où se concentrent les principales activités de vie de la commune et où l'habitat est le plus concentré.
- La zone de périphérie, entre la poste et le rond point des Landettes qui marque la fin de la zone étudiée dans le cadre de ce projet.

Ainsi, Vignoux est une petite commune du centre de la France qui s'inscrit dans une région forte en histoire du fait de sa position historique et qui a hérité elle-même d'un château remarquable.

Elle est aussi un axe de passage majeur au niveau départemental du fait de la position géographique

Elle n'est restée pas moins une petite commune rurale dont la traversée s'étale sur 2 KM mais seuls 300 mètres présentent un véritable aspect urbain. Subissant l'influence des grandes villes à proximité, cet espace nous apparaît aujourd'hui au yeux de ses usagers mais surtout de sa population, un espace trop négligé.

## La traversée de Vignoux, une problématique depuis bien des années

C'est par rapport à la route traversant le centre bourg que j'ai décidé d'orienter mon projet. Anciennement nommée RN 76, une rencontre avec les élus m'a permis d'avoir un peu plus d'informations à son sujet et notamment deux rapports la concernant.

### Premier rapport : Traversée de Vignoux-sur-Barangeon par la RN 76

C'est suite à de nombreux accidents sur la RN 76 que la mairie de Vignoux demanda un premier rapport de la situation avec propositions d'aménagement. Le projet a été confié à la Direction Départementale de l'Équipement du Cher et du centre d'Étude Technique de Normandie-Centre.

En effet entre 1977 et 1980, 15 accidents ont été recensés sur la portion étudiée faisant 2 morts, 3 blessés graves et 13 blessés légers.

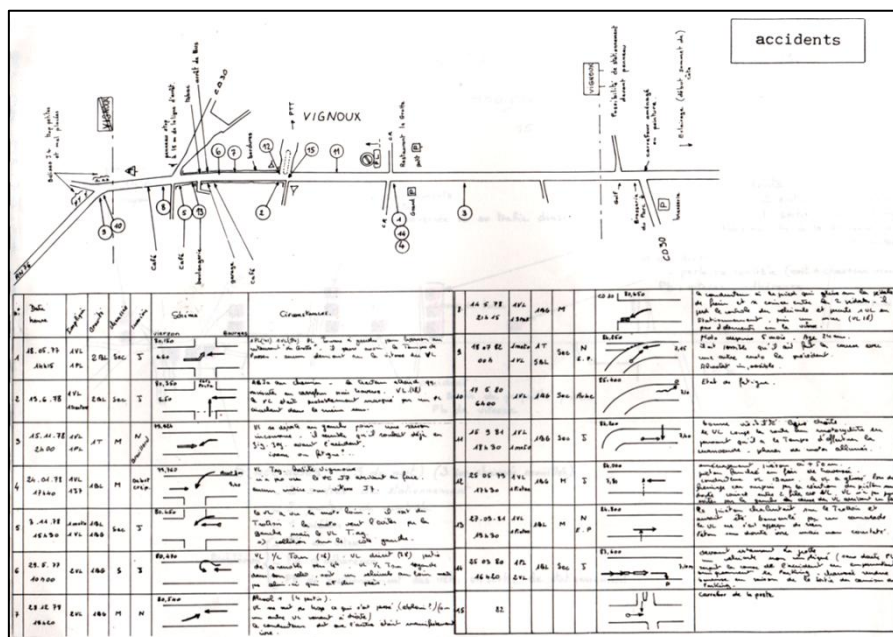


Figure 13 : Tableau des accidents entre 1977 et 1980 (disponible en annexe)

Source : DDE

La figure 14, replaçant les accidents dans l'espace point du doigt plusieurs problèmes :

- Perte de contrôle dans le virage à l'entrée Nord
- Traversée des piétons dans le centre bourg liée au trafic dense
- Sortie des véhicules stationnés près des commerces dangereux
- Sortie des poids lourds près du restaurant routier
- Vitesse des véhicules trop élevée dans le village
- Adhérence général de la route

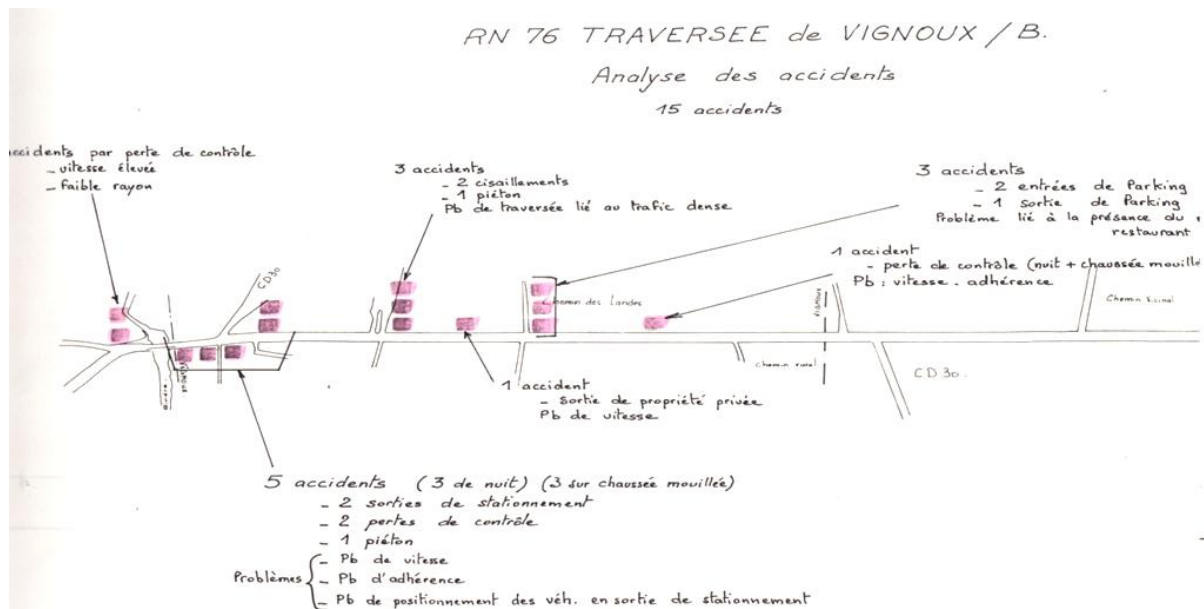


Figure 14 : Carte des accidents (disponible en annexe)

Source : DDE

Ceci montre une forte négligence de l'aspect sécuritaire de la route étant donné le nombre d'accidents sur une échelle de temps et d'espace aussi réduite.

Ainsi le rapport prévoyait un programme de rénovation de la voirie.

Pour la partie centrale, les aspects sécuritaires consistaient à marquer la traversée des piétons par un revêtement différent et instaurer un éclairage de type urbain. Quant aux commerces, le rapport prévoyait un regroupement du mobilier urbain pour marquer les points forts et la mise en valeur des enseignes et façades.

Pour cela deux aménagements étaient prévus :

- Au carrefour entre la RN 76 et la rue Jean Graczyk, la mise en place d'îlots surélevés et d'un marquage au sol clair afin de sécuriser les manœuvres et de marquer l'intersection même de nuit et d'un passage piéton
- Une rénovation de la route, des accotements et de la place au niveau de la mairie, permettant de sécuriser et de marquer l'entrée de la mairie, de l'école et la limite du centre. Notamment avec l'implantation d'arbres, de bancs et d'une « place renversante » s'étalant sur toute la voirie (Cf. figure 3 et 4).

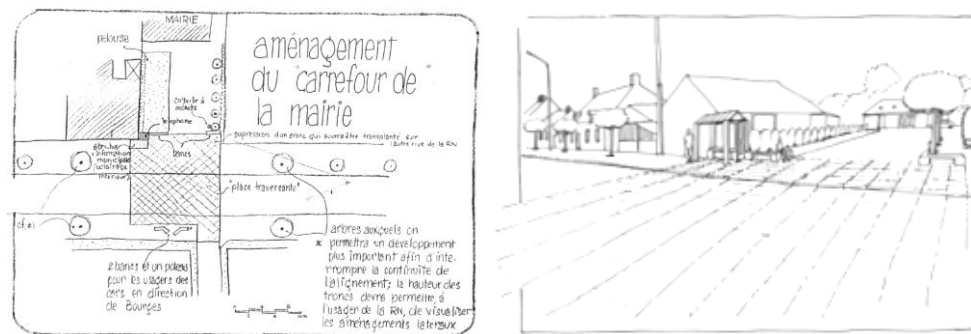


Figure 15 : Aménagement place de la mairie du 1er rapport

Source : DDE

Pour la partie en périphérie du centre, l'objectif était de protéger les cheminements latéraux en particulier près du stationnement des poids lourds et de soigner les abords pour signifier que l'on rentre en ville et qu'on quitte la rase campagne. Le problème des intersections a été abordé avec la volonté de les rendre plus visibles et donc plus sécuritaires pour tous.

Il était prévu de séparer la chaussée des bas cotés par une haie et une bande de gazon plantée d'arbres afin d'améliorer le confort et la sécurité des piétons et, par l'interruption des éléments végétaux, d'affirmer les carrefours.



Figure 16 : Partie périphérique prévu dans le 1er rapport

Source : DDE

## Second rapport de la DDE

Le deuxième rapport qui m'a été fourni date du 13 décembre 2000 et a été réalisé par la DDE suite à une réunion à la mairie de Vignoux en présence des élus, du directeur de la subdivision de Vierzon de la DDE.

Au préalable de cette étude, le rapport précise que certains aménagements ont été entrepris par la DDE sur la RN 76 entre Vierzon et Vignoux afin de d'améliorer la sécurité.

Le coût des travaux s'est élevé à 518.000 F (environ 99.000€) et ont porté sur 3 points :

- Au niveau de l'entrée nord de du village, remplacement de la signalisation et des feux clignotants, modification de la pré-signalisation, renforcement de la signalisation horizontale de la rive, suppression de panneaux et de végétation et stabilisation de la rive intérieure de la courbe dans le virage.
- Au niveau des intersections à l'extérieur du village, des surlargeurs d'évitement par la droite ont été aménagés pour permettre de rejoindre des hameaux sur la gauche (1,5 m de large sur 40 de long) à 7 endroits différents. Elargissement de la chaussée afin de pouvoir éviter les véhicules par la droite.
- Mise en place de têtes d'aqueduc de sécurité sur les entrées charretières entre le lieu-dit « l'Orme à lieue » et Vignoux, à l'extérieur de la zone d'étude.

La DDE précise que le coût des travaux représente l'ensemble de la dotation annuelle affectée à cette dernière pour améliorer la sécurité des routes nationales.

### 3 aménagements proposés par la DDE :

Ce rapport étant destiné à l'ensemble de l'axe Vierzon Bourges, huit aménagements ont été proposés par la DDE, mais seulement trois se trouvant dans les limites spatiales de mon projet. Voici ce qui y est rapporté tel quel :

Point n°3 : "desserte de la Giraudière avec mise en sens unique de la voie communale n°3 de la forêt dans le sens RN76 vers Giraudière puis aménagement du chemin rural du Verdelet pour sortie vers la RN 76."

Point n°4 : "dégagement de la visibilité de la courbe d'entrée d'agglomération côté Vierzon en augmentant la perception de l'ouvrage d'art (acquisitions foncière, démolition d'un mur, enlèvement de végétation, modification de signalisation, déplacement de poteaux, etc...)"

Point n°5 : "desserte de la zone d'activité de la Landette en modifiant la signalisation horizontale pour matérialiser une voie de tourne à gauche »

Le Budget total pour ces trois aménagement est estimé à 145.000 € (100.000+40.000+5.000)

## *Critique des rapports*

Il y a néanmoins quelques critiques à tirer de ce rapport.

Pour le point N°3, la création de 2 chemins distincts pour aller ou sortir du hameau de la Giraudière ne prend pas en compte la sécurité des personnes y résidant qui veulent s'y rendre ou en sortir. En effet en mettant en sens unique celui existant pour entrer au hameau, et en aménagement un autre un peu plus en retrait vers Vierzon pour en sortir, il ne devient pas pratique quand on vient de Vierzon pour pouvoir tourner du fait de l'angle du virage très serré (Cf. Figure 19).

De plus, avec le point n° 4, ces opérations relèvent de nature plus importantes comprenant des déplacements de réseaux, des acquisitions foncières et/ou la construction de chaussées neuves d'un coût beaucoup plus élevé, nécessitant des financements extérieurs à la commune et réalisable à moyen-long terme.

Après avoir pris connaissance des mails échangé avec la mairie, cette dernière rapporte des problèmes de vitesse excessive dans le bourg. Se plaignant du mauvais état de la route notamment au niveau du point n°5, cela entraîne des nuisances sonores évoquées par les habitants lors de concertation avec la mairie et des problèmes de sécurité, pour les piétons :

D'une part les enfants se rendant à l'école se trouvant place de la mairie, et d'autre part pour les deux roues particulièrement vulnérables aux aléas de la chaussée d'autant plus si la vitesse est élevée.

Paradoxalement, aucune proposition n'a été formulée pour faire ralentir les automobilistes. Bien au contraire, le fait de dégager la visibilité dans le virage d'entrée au point n°4 permet certes de repérer plus facilement les véhicules venant d'en face mais ne force en aucune manière ces dernier à ralentir. De plus de nombreux mails ont été échangés entre la mairie et différents acteurs au niveau régional et départemental pour faire avancer les travaux et susciter l'intérêt de la revalorisation de la traversée. Plusieurs acteurs ont été interpellés dont le président de la région Centre, le préfet de région, le ministre de l'aménagement du territoire, le préfet du Cher, le député du cher et le président du conseil général du Cher, et le président du syndicat du pays de Berry.

Les réponses sont sans équivoques : les acteurs ayant répondu évoquent le faible budget attribué par le CPER de 2000-2006 ans l'article 22 relatif aux infrastructures routières comportant un budget dédié à la RN 76 : 8 millions de Francs (environ 1.200.000 millions d'euros) pour toute la portion Vierzon Bourges longue de plus de 30 Km.

La réponse du vice président de conseil régional dans un courrier du 7 février 2000 à au moins le mérite d'être explicite :

« Monsieur le Maire,

[...]

Je vous informe que le Contrat de plan Etat-Région 2000-2006 a été voté par l'assemblée régionale lors de la session des 20 et 21 janvier 2000.

L'opération de traitement de la voirie dans la traversée de votre commune ne fait pas partie des interventions identifiées par l'Etat dans le cadre de volet routier au titre des opérations de sécurité.

[...] »

Ainsi les grand projets ont été abandonnés, et on laissés place à quelques travaux partiels effectués par la DDE comme la remise en peinture de passages piétons dans le centre bourg ou bien le comblement de la chaussée.

### Situation actuelle

Comme présenté dans deux rapports, la route fait état d'inquiétudes depuis de nombreuses années autant sur le plan sécuritaire que dans l'ambiance qu'elle laisse aux usagers la traversant. Il est néanmoins important de faire un point sur la situation actuelle

### *Un espace délaissé ...*

Le choix de ma zone d'étude n'est pas anodin, je l'ai choisi en fonction des aménagements qui ont été effectués à ses bornes :

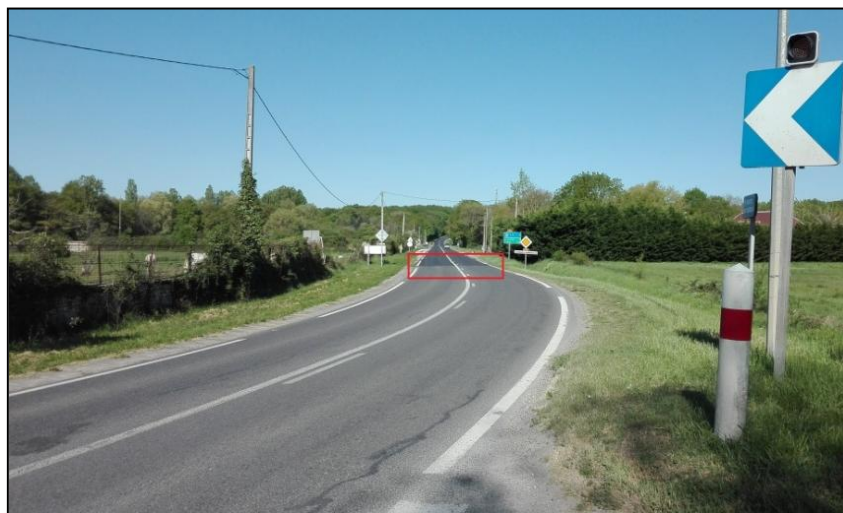


Figure 17 : Entrée Nord de Vignoux

Source : Marc Lienard

Avant le premier virage en venant de Vierzon, dans la zone de rase campagne, des travaux de rénovation de la chaussée ont été effectués plus récemment dans l'année, s'arrêtant au niveau du panneau d'entrée de ville, comme le montre la différence de teinte de la chaussée dans l'encadré rouge.

A l'autre extrémité de la zone d'étude, c'est un rond point qui a été aménagé en 2007 et qui permet de faire la liaison avec la commune de Foëcy et l'intersection avec la Zone Industrielle.



Figure 18 : Entrée Sud de Vignoux

Source : Marc Lienard

Comme le montre cette photo, dans l'encadré rouge se trouve la partie aménagée avec le rond point un peu plus loin que l'on ne peut pas apercevoir. L'encadré vert montre les abords de ma zone d'étude. On remarque nettement la différence au niveau des voies piétonnes qui ont été mise en conformité lors de l'aménagement du rond point tout comme les abords de routes qui sont parsemés de nids de poules.

Il y a donc une absence d'unité de la voirie et de la chaussée en termes d'aménagement lors de la traversée de Vignoux qui laissent penser à un délaissement des services publics pour la commune.

Ainsi on a pu voir que la DDE a proposé certaines solutions. Il sera intéressant de voir quel est la situation aujourd'hui.

### *Au croisement de la Giraudière*

Au croisement de la Giraudière, marquant le début d'entrée de ville juste avant le pont, aucun aménagement n'a été effectué, comme le présentait le second rapport fourni par la mairie. Ce carrefour est resté tel quel.



Figure 19 : Entrée Nord, croisement de la Giraudière

Sources : Marc Lienard/Google Map

Et cela pose un problème de sécurité pour les usagers venant de Vierzon. L'accès au hameau se relève difficile :

- Du fait de l'angle du virage inférieur à 90°

- A cause de la faible visibilité vers l'avant du à la courbe du virage mais surtout au pont du Barangeon masquant la vue des véhicules sortant du village.

De même pour les véhicules sortant voulant se rendre à Vierzon, l'espace offre cependant une bonne visibilité mais la courbe du virage en est d'autant plus serrée.

### *Intersection avec la rue Jean Craczyk*

A l'intersection entre la rue Jean Craczyk et la rue de la République juste après le pont, aucun îlot n'a été mis en place comme prévu par le premier rapport, seulement un marquage au sol.



Figure 20 : Photo centre Bourg

Source : Marc Lienard

## *Partie périphérique*

Sur l'ensemble de la voirie, notamment en partie périphérique, aucune séparation nette n'a été effectuée entre les voies piétonnes et la route, comme préconisé dans le premier rapport. La partie piétonne n'est pas même rehaussée de quelque centimètre afin de bien en faire la distinction. Elle se résume aujourd'hui à une bordure composée de gravas grossier puis de gazon jusqu'aux parcelles de maisons avec des poteaux de sécurité équipés d'un revêtement rétro-réfléchissant, espacés d'une dizaine de mètres.



Figure 21 : Photo partie périphérique

Source : Marc Lienard

## *Marquage au sol*

De plus l'usure de la route montre qu'il y a un problème de signalétique : certains marquages aux sols sont effacés notamment au niveau d'intersection, espaces où la majorité des accidents ont été recensés dans le premier rapport.

L'aspect général de l'enrobé n'est aussi jamais égal sur toute la portion. On peut notamment le voir sur les images du dessus (Cf. figure 18 et 22). Sur la route, cela provoque des nuisances sonores pour les habitants mais c'est au niveau des bas cotés que c'est plus problématique. On peut l'observer sur la photo du dessous (Cf figure) mais c'est sur le parking routier en face du restaurant « La grotte » que ces défaut sont le plus flagrants.



Figure 22 : Photo d'une intersection en périphérie

Source : Marc Lienard



Figure 23 : Photo du parking de la Grotte

Source : Marc Lienard

L'ensemble du parking n'est pas recouvert d'un enrobé, rendant les manœuvres des camions moins précises, le tout aggravé par marquage au sol inexistant.

### *Stationnement du centre bourg*

Un autre problème majeur dans le centre bourg est le stationnement. En effet, l'abondance des commerces étant munis de larges trottoirs, et aucun stationnement n'étant délimité, celui-ci devient logiquement anarchique. On peut voir sur l'image ci-dessous par exemple que les automobilistes n'hésitent pas à stationner devant un panneau de signalisation, et même devant la boulangerie du village. Deux accidents ont par ailleurs été recensés dû à des sorties de stationnement lors du premier rapport.



Figure 24 : Photo du stationnement en face de la boulangerie

Source : Marc Lienard

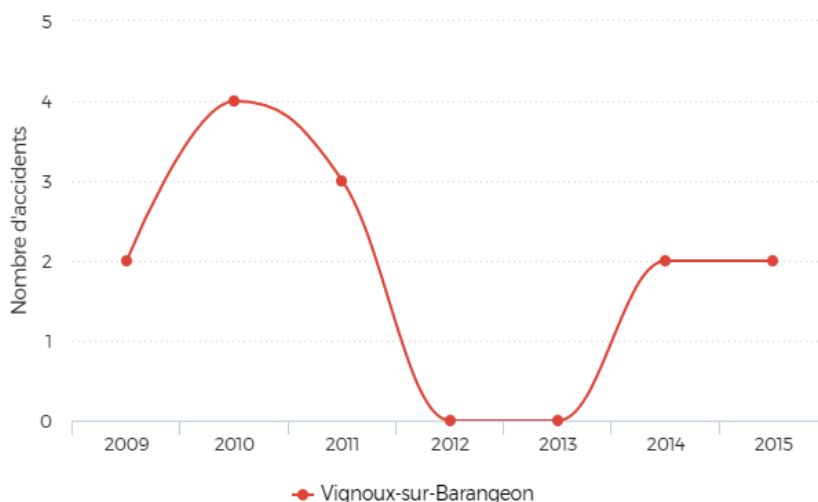


Figure 25 : Graphe de l'évolution des accidents de la route à Vignoux

Source : Ministère de l'intérieur

Il est néanmoins nécessaire de nuancer ces propos, au vu de l'évolution des accidents ces dernières années on peut dire que les aménagements visant à améliorer la sécurité ont dans l'ensemble bien fonctionnés.

### *Travaux à effectuer :*

Lors de mon rendez vous en mairie, les élus m'ont précisé d'autres problèmes qui n'étaient pas évidents à repérer :

- Le système d'éclairage qui doit être remplacé,
- Le réseau de collecte d'eau pluviale le long de la route se déversant dans le Barangeon qui est vétuste.

La rénovation de la voie sera l'occasion de palier à ces deux problèmes.

### *Potentialité*

Bien qu'ayant une image « délaissée » de la commune, elle offre néanmoins deux potentialités majeures. Premièrement sa taille : Sur l'ensemble de la zone, la traversée occupe une largeur moyenne de 18m dans le centre bourg laissant pas mal de place pour pouvoir organiser les différents transports circulants sur la voirie. En partie périphérique, l'espace est un peu plus réduit du fait du réseau de collecte de pluie situé de part et d'autre de la chaussée.

Ensuite le parking de la grotte : Autour du restaurant routier se trouve deux grands parkings. Le premier accolé au restaurant appartient au propriétaire du restaurant. Le Second en face est la propriété de la commune. D'une surface de 2300m<sup>2</sup>, cet espace sert aujourd'hui de stationnement

aux camions venant profiter du restaurant routier. Cet espace offre la place nécessaire pour être repensé afin de pouvoir accueillir différents services.



Figure 26 : Vue aérienne de l'espace en face du parking de la grotte

Source : Géoportail

La commune de Vignoux sur Barangeon se situe aux portes de l'agglomération de Vierzon, le front bâti structurant du bourg reste réduit et presque noyé dans un ensemble d'habitations étalées le long de la RN 76 et apporte une image urbaine à peine perceptible. L'urbanisation linéaire de l'agglomération de Vignoux est ici un facteur de discrédit de la limitation à 50 km/h.

Plusieurs plans d'aménagement ont été proposés mais ils n'ont soit jamais été réalisés, soit partiellement, cela essentiellement dû à des questions financières. Ainsi dans l'attente de la réalisation de travaux complets, les services d'équipement se contentent de restaurer la voie occasionnellement.

## Partie 2 : PROJET D'AMENAGEMENT

### Enjeux d'aménagements

Comme on l'a vu, cette route Départementale/Nationale est un espace qui a été négligé par les autorités publiques mais non pas oublié. Pendant un certain temps sujette aux accidents, certains aménagement sécuritaires ont permis de réduire drastiquement le nombre d'accidents graves sur la route, mais pas de les éradiquer totalement.

Comme nous avons pu le voir, l'espace n'en est pas pour autant valorisé. La sécurité piétonne de la partie périphérique tout comme le stationnement en centre bourg en sont des éléments dénonciateurs.

C'est pourquoi il me semble ainsi nécessaire de soulever certains enjeux importants pour la commune.

#### *Redonner un caractère plus urbain à la traversée*

Substituer la route au profit de la rue est un aspect essentiel du projet, en effet on a du mal à faire la distinction du fait de la continuité entre l'agglomération et la partie rurale, surtout quand on vient de Vierzon. A part le panneau d'entrée de ville, aucun indicateur spatial n'est présent afin de faire ralentir les automobilistes de leur plein gré.

Cela passe par la revalorisation de la voirie et de la chaussée ayant aussi pour but l'amélioration générale de l'aspect visuel de toute la traversée et donc du cadre de vie général des habitants pour un franchissement de la commune plus agréable des passagers. On a pu voir que l'espace était délaissé de tout aménagement fixé pour les piétons surtout en partie périphérique, et de tout point de stationnement clair dans le centre bourg. Le projet aura pour but de monter clairement que l'on entre dans une zone, un cadre de vie, forçant au respect de la vitesse urbaine en aménageant ces points là.

Cela passera aussi par affirmation de l'entrée d'agglomération pour signaler clairement aux véhicules la présence d'une vie communale et de les contraindre à ralentir.

#### *Amélioration des conditions de sécurité*

Nous avons vu aussi dans la partie précédente que certains point charnière de la traversée posaient problèmes, tel que la mauvaise délimitation entre les voies piétonnes et automobile, la mauvaise signalisation aux intersections. Tout cela nuit gravement à la sécurité des usagers de tous types. L'aménagement global de la traversée aura pour but de fixer ces problèmes.

Ainsi ces enjeux s'inscrivent dans une démarche globale de revalorisation et de sécurisation du centre bourg permettant d'afficher un regard nouveau sur ces petites agglomérations qui paraissent souvent comme délaissés.

## Propositions d'aménagements

### Ce que dit le PLU

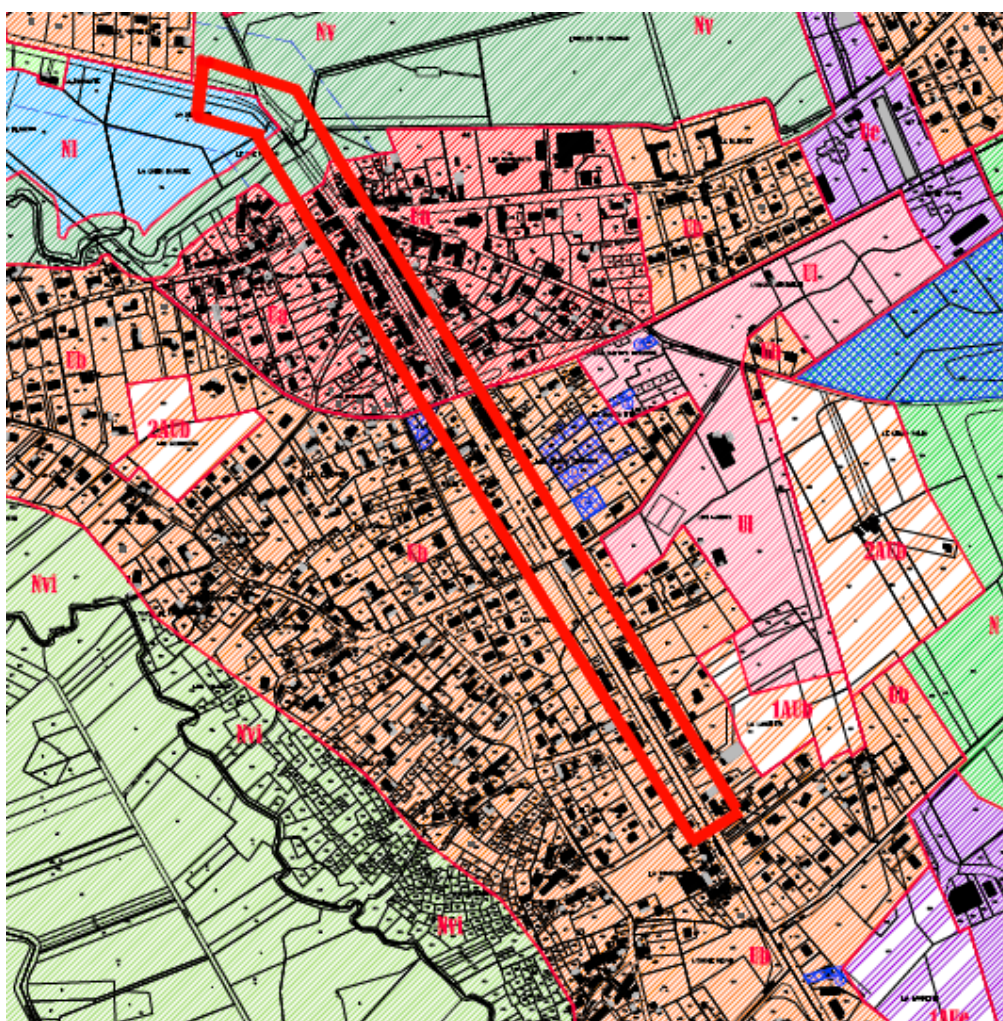


Figure 27 : Zonage du PLU Source : mairie de Vignoux

La commune s'est dotée d'un P.L.U. en 2013. Comme le montre L'encadré rouge ci-dessus, représentant la zone d'aménagement prévu par mon PIND, celui-ci est recouvert par 2 zones elles mêmes découpés en deux secteurs chacune :

- Les zones urbaines sont dites "zones U".
  - **Ua (rouge)** : réservé au secteur du centre-bourg ancien.
  - **Ub (orange)** : réservé aux secteurs agglomérés récents, qui se sont développés à l'est et au sud du centre-bourg, et où prédominent les maisons individuelles.

Niveau réglementation, pour les zones Ua et Ub, aucune contrainte particulière ne porte atteinte au projet. Le PLU préconise néanmoins pour les constructions que l'implantation, l'architecture, les dimensions et leur aspect extérieur ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants. Réalisant l'aménagement de la voirie, nous tâcherons de garder un esprit « rural » à l'image de la commune pour le projet.

- La zone naturelle et forestière est dite "zone N".
  - **Nv (vert)** : réservé aux zones naturelles de vallées.
  - **NI (bleue)** : réservé aux secteurs naturels accueillant des activités touristiques, sportives et de loisirs.

Dans les secteurs, Nv, deux points du PLU posent problème dans le cadre de l'article N3 « Desserte des terrains par les voies publiques ou privées et accès aux voies ouvertes au public »

- La création de nouveaux accès sur la route départementale RD 2076 est interdite
- L'emploi de matériaux bitumineux est interdit pour les voies et accès nouveaux.

Néanmoins l'article N2 concernant l'occupation et l'utilisation du sol précise certaines dérogations à ces articles sous conditions particulières notamment les « Travaux et ouvrages liés aux constructions et installations du sol autorisées et équipements collectifs et de service publique ».

### ***Premier Aménagement : Création d'un rond point à l'entrée Nord de Vignoux***

Le premier aménagement proposé est un carrefour giratoire à 3 branches, toutes en double sens de circulation. Il se situera à l'entrée Nord de la ville, avant l'actuel carrefour de la Giraudière. En venant de Vierzon, l'entrée débutera au niveau du panneau d'entrée de ville. Cet aménagement s'inscrit dans la logique de marquer l'entrée de la ville. Il permettra de faire ralentir les usagers de la route avant d'emprunter le pont du Barangeon et d'entrer dans la ville et par la même occasion que marquer une rupture dans l'itinéraire. Il est important par la même occasion que cet aménagement valorise l'entrée de ville dès l'arrivée. C'est pourquoi je propose d'y déplacer en son centre l'œuvre d'art présent place de la mairie et qui est visible actuellement uniquement par les personnes empruntant l'itinéraire Bourges-Vierzon du fait de son implantation

contre un mur perpendiculaire à la route (Cf. figure 10). Cela permettra de souligner l'identité de la ville et de pouvoir mettre à disposition cette œuvre au regard de tous. Le rond point, de son centre à la bordure de la chaussée mesurera 15m de long ce qui est suffisant pour ne pas gêner le passage des poids lourds.

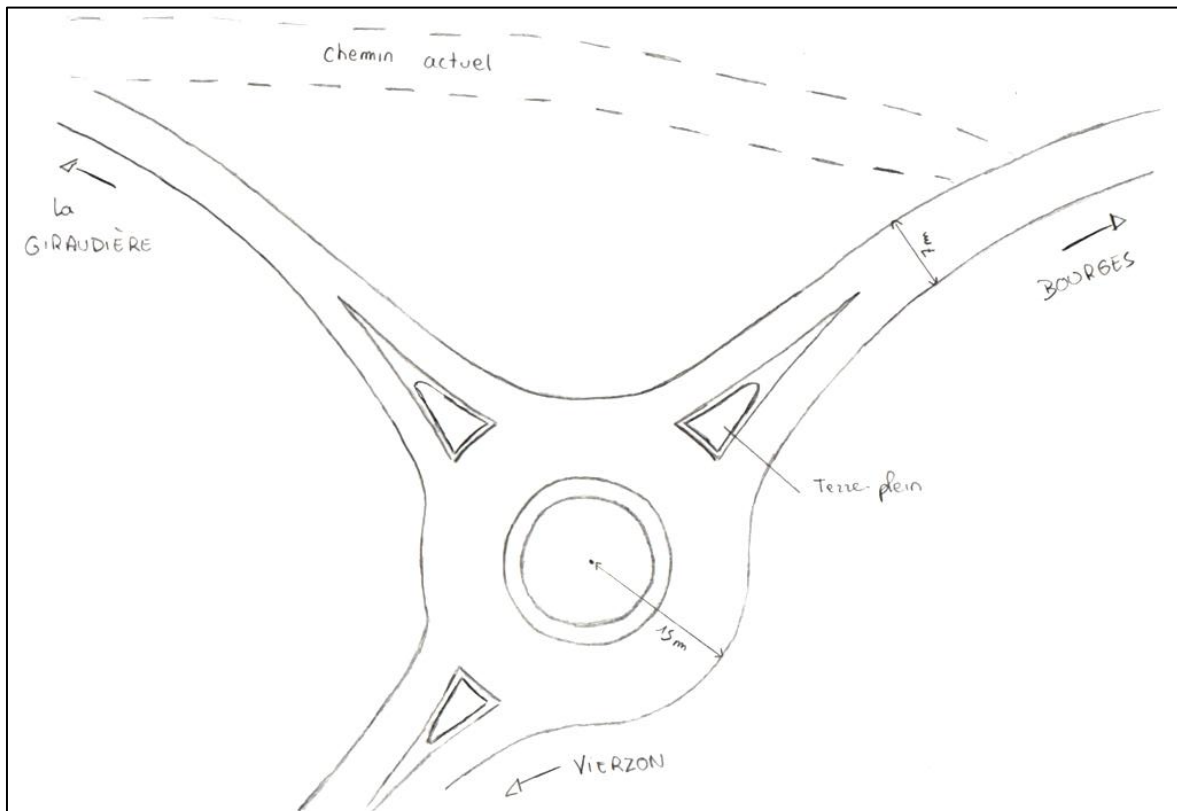


Figure 28 : Schéma de l'aménagement prévu à l'entrée Nord de Vignoux Source : Marc Lienard

### ***Aménagement centre bourg :***

La deuxième partie du projet s'étale en venant de Vierzon, de la fin du pont jusqu'à la place de la mairie. Nous entrons donc dans le centre bourg. Les automobilistes entrent directement en contact avec la vie locale au sein des commerces et des services que propose la commune. C'est pourquoi il est important que ces derniers ne soient pas tentés d'accélérer après le pont pour répondre aux objectifs de requalification urbaine.

Pour palier à ça je propose comme premier aménagement ponctuel, la mise en place de coussins berlinois permettant de faire ralentir immédiatement les automobilistes sans pénaliser les deux roues. Il aura les caractéristiques standards fixé par le décret n°94-447 du 27 mai 1994 comme présenté ci dessous.

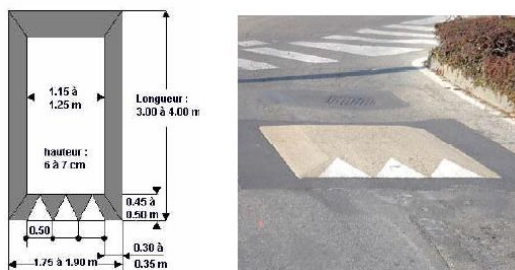


Figure 29 : Dimension d'un coussin berlinois

Source : [www.PDU-casa](http://www.PDU-casa)

Naturellement, ils seront placés par deux, côte à côte, afin de ne pas tenter les automobilistes les plus fougueux à se déporter sur la voie d'en face afin de les éviter. Ils se situeront respectivement en venant de Vierzon, après le pont et après la place de la mairie pour marquer l'entrée dans le centre bourg.

Le deuxième outil mise en place pour forcer les véhicules à ralentir est le rétrécissement de la chaussée la faisant passer de 7m à 6m pour les deux voies. Comme le résume le tableau ci-dessous (cf. Figure 30), à 50 km/h une chaussée de 7m est nécessaire pour le croisement en sécurité des plus gros véhicules. Le fait de réduire la largeur de la route à 6m va forcer les usagers à réduire l'allure notamment lors du croisement avec d'autres véhicules. En plus de cela, le marquage au sol sera supprimé uniquement pour cette partie afin de substituer la route au profit de rue urbaine.

	PL / PL	bus / bus	camionnette / camionnette
À 50 km / h	<b>6,25 m</b>	<b>7 m</b>	<b>5,45 m</b>
A vitesse réduite < 50 km / h	<b>5,50 m</b>	<b>6,5 m</b>	<b>4,70 m</b>
sous conditions	<b>&lt;5,50 m</b>	<b>&lt;6m</b>	<b>&lt;4,70 m</b>

Figure 30 : Tableau des largeurs de routes conseillées selon la vitesse et les véhicules

Source : [www.PDU-casa.com](http://www.PDU-casa.com)

En addition avec le dos d'âne précédemment installé, cela va permettre de conserver une faible vitesse pendant toute la traversée et de faire la jonction avec le rétrécissement de voie.

Maintenant que nous avons notre voirie, passant à l'organisation de toute la largeur de la voie. Le but dans le centre bourg est de faire cohabiter les véhicules mobiles, les véhicules stationnant, les cyclistes et les vélos sur les 18m de voiries qui séparent les parcelles d'habitations et de commerces de chaque côté.

## Stationnement

La route étant réduite, cela nous laisse un peu plus de place pour mettre une signalisation claire sur le stationnement et ainsi empêcher le stationnement anarchique comme il y a actuellement.

Je propose donc de placer le stationnement de chaque côté de la route sur tout le centre bourg. Il permettra aux usagers de pouvoir se garer au plus près des commerces. De plus le rassemblement de voitures stationnées permettra de renforcer l'image de centre urbain. En heures d'affluence des commerces, plus le nombre de voitures garées sera élevé, plus le centre urbain donnera une image de petite ville forçant ainsi les automobilistes à être plus vigilants. Les stationnements occuperont une largeur standard de 2 x 5 m. Cette partie s'étalant sur plus de 200m, un peu moins d'une centaine de places de stationnement pourront être créées, permettant ainsi d'accueillir toutes les personnes désirant se rendre dans les commerces même aux heures de pointe.

L'ensemble stationnement + roue occupant un espace de 10m en travers (2+3+3+2), il ne reste pas moins de 8m pour pouvoir organiser les flux de cyclistes et de piétons.

## Pistes cyclables et piétonnes

Pour un aspect sécuritaire, seront séparés les circulants et stationnant, situés au centre, et cyclistes et piétons sur les bordures. Cette séparation sera soulignée par la mise en place d'arbres et de nouvelles lampadaires de chaque côté. Pour notre rue, le platane sera privilégié. Réputés pour leur résistance à la taille et à la pollution de l'air, ils conviendront parfaitement pour orner et souligner le caractère linéaire de la rue de République. Alterné à ça, les lampadaires permettront quant à eux d'assurer l'identification du centre bourg à la nuit tombée. 10 m sépareront un lampadaire d'un arbre car le but recherché n'est pas que les usagers de la route se sentent cloisonnés lorsqu'ils y circulent.



Figure 31: Photo d'un enrobé coulé à froid

Source : [urbanisme.irisnet.be](http://urbanisme.irisnet.be)

Pour la piste cyclable, il sera privilégié l'utilisation de d'un enrobé coulé à froid (ECF). Composés de mélanges de granulats et d'émulsion de bitume, il est possible de les colorer en rouge par l'ajout de granulats rouges et d'oxyde de fer. Ils s'intégreront ainsi parfaitement avec les abords de la route aménagés lors de la rénovation de carrefour des Landettes (Cf. figure 18). Adapté pour des usages en espace rural, périurbain et urbains, et à la pratique de tout types de cycles mais aussi du roller, cet enrobé conviendra parfaitement à l'ensemble de la traversée.

Pour la partie piétonne, j'ai choisi d'utiliser un enrobé écologique qui offrent une excellente stabilité dans le cadre des aménagements strictement piétonnier. Il se distingue de l'enrobé traditionnel par l'utilisation de liants végétaux naturels au lieu de liants à base de bitume. Utilisé dans les zones dites

« verte » il sera parfaitement adapté pour faire la jonction entre la chaussée piétonne et le réseau de collecte des d'eaux de pluie en partie périphérique ou beaucoup de végétation s'y développe.

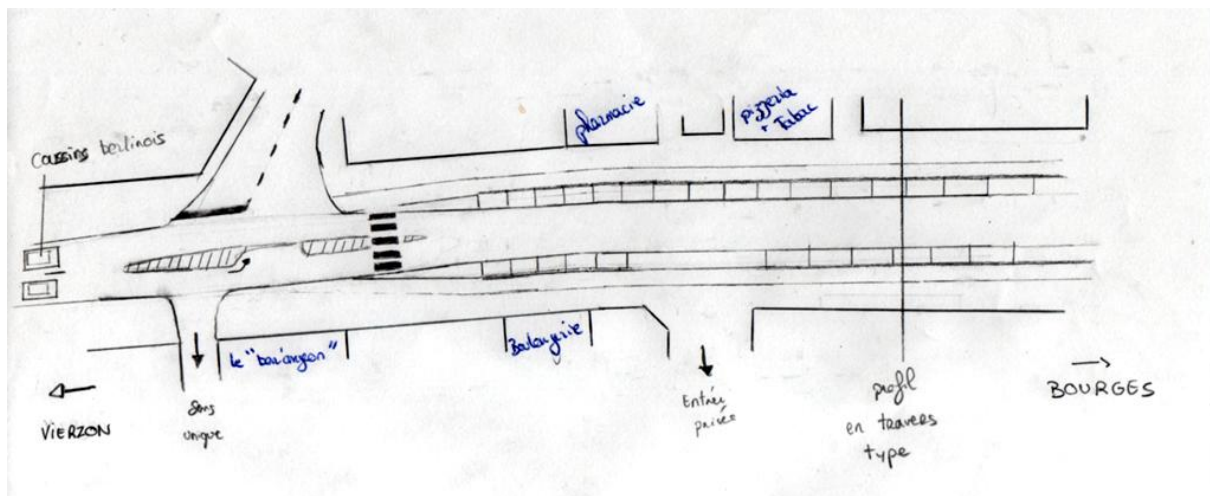


Figure 32 : Schéma d'une portin de voirie dans le centre bourg

Source : Marc Lienard

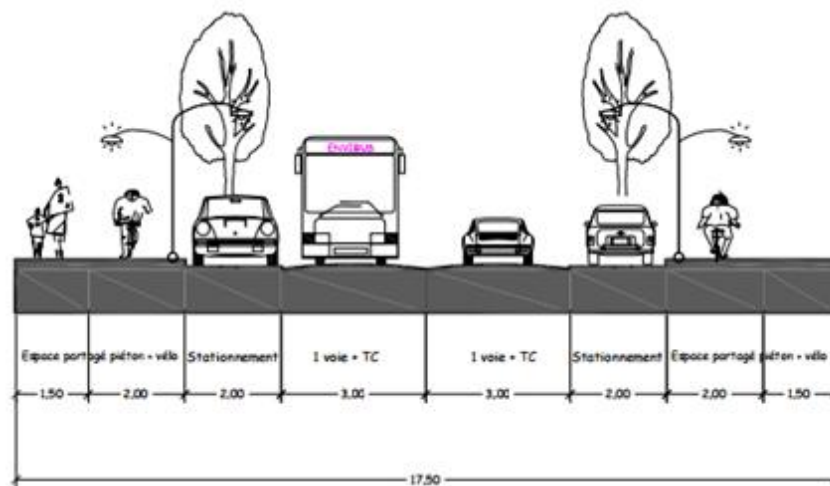


Figure 33 : Schéma du profil en travers dans le centre bourg

Source : [www.PDU-casa.com](http://www.PDU-casa.com)

## *Partie périphérique*

Passons ensuite à la portion périphérique. Comme vu précédemment, ce n'est pas le stationnement qui est le plus important dans cette partie, étant donné que tous les commerces se situent dans le centre bourg et que nous avons créé suffisamment de places, mais bien de gérer l'espace circulant entre les voitures, les piétons et les cyclistes. Comme précédemment nous allons séparer d'un côté les voitures et de l'autre les cyclistes et les piétons.

La largeur de la voie sera agrandie de 6m à 7m après le dos d'âne afin de ne pas faire ralentir inutilement les usagers de la route. Cet agrandissement prendra place au niveau du dos d'âne et par la même occasion verra le retour du marquage au sol entre les deux voies qui prendra place jusqu'à la fin de la zone d'étude.

De la même manière que dans le centre bourg, des arbres et des lampadaires seront implantés sur les bords afin de délimiter et sécuriser l'espace pour les piétons et cyclistes de celui pour les voitures et par la même occasion d'assurer une certaine continuité entre les parties périphériques et le centre bourg. Il sera conservé pour la voie piétonne et la piste cyclable le même enrobé qu'utilisé dans la partie du centre bourg.

## *Parking de la Grotte*

Vient ensuite le Parking en face de la grotte. Cet espace offre beaucoup de potentialité mais est complètement laissé à l'abandon du fait de sa négligence.

La première étape sera premièrement de mettre l'espace à niveau sur toute sa surface pour faciliter l'accès et les manœuvres des véhicules entrant et sortant de cette place. Pour cela un revêtement perméable sera privilégié afin de garder le pouvoir absorbant des graviers présents. Des voies d'accès seront créées à droite et à gauche de cette place afin d'y faciliter l'accès et la partie juxtaposée à la route sera réservée aux cycles et aux piétons.

La mise en conformité de la place peut offrir pas mal de possibilités en terme de dynamisme. L'idée serait de remettre en place le marché qu'il y avait autrefois sur la place de la mairie. Avec l'implantation de bornes d'électricité et de tous les usages nécessaires au bon fonctionnement de ce dernier. Cela permettra à la commune et aux habitants, au moins une fois par semaine de ne plus être dépendants des villes les plus proches en produits frais que l'on trouve dans les commerces de proximité c'est-à-dire, dans l'enseigne Carrefour de Mehun sur Yèvre, au Casino Géant dans la zone artisanale de Saint-Doulchard près de Bourges ou bien aux autres grandes surfaces que l'on peut trouver à Bourges ou à Vierzon.

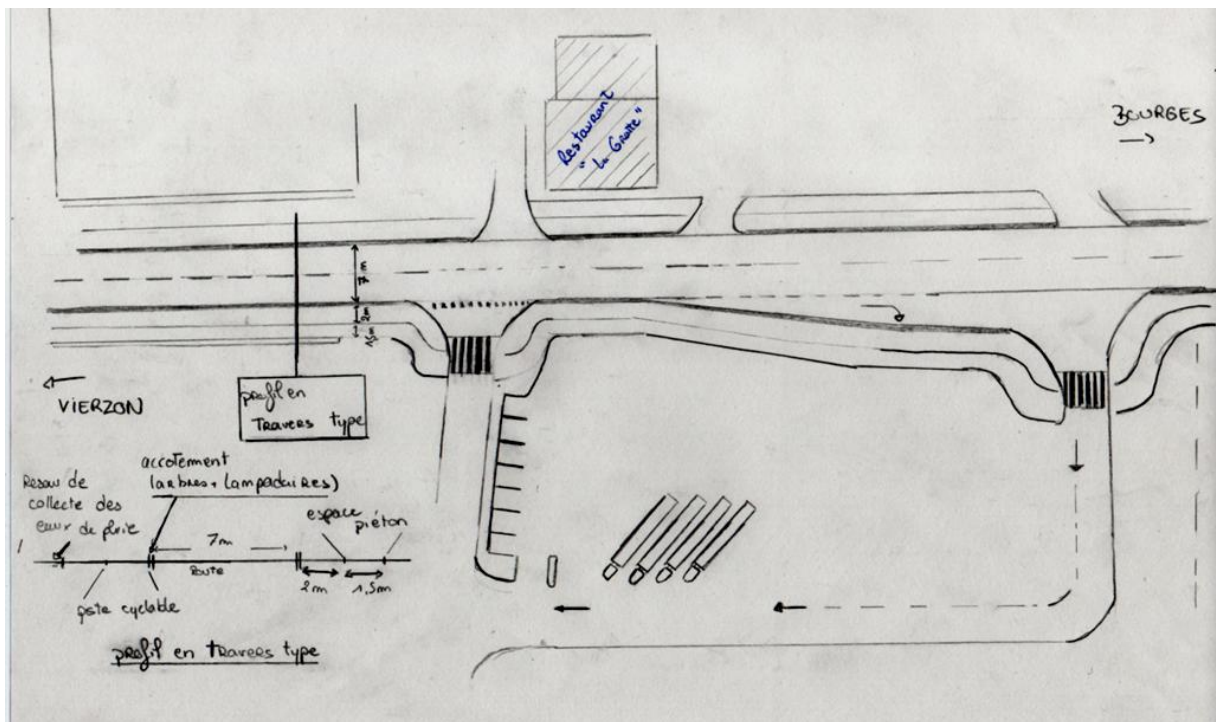


Figure 34 : Schéma de l'aménagement au niveau du restaurant de la Grotte

Source : Marc Lienard

### Intersections

Dans le premier rapport, celui-ci montrait que la majorité des accidents se déroulaient au niveau des intersections. Pour palier à cela, il est nécessaire de remettre à jour la signalisation au sol et de bien dégager la visibilité aux abords. C'est pourquoi les arbres s'arrêteront plusieurs mètres avant les intersections afin de dégager la visibilité pour ceux les empruntant et les mettre en valeurs pour les usagers de la nationale.

## Conclusion

Le projet d'aménagement mis en place aujourd'hui s'inscrit dans une démarche de revalorisation et de requalification des centres bourg ruraux.

Ce grand projet avait pour but de substituer la route au profit de la rue, afin d'en améliorer le cadre de vie des habitants et passagers, de recréer un espace cohérent entre les différentes parties de la voirie et d'améliorer la sécurité de l'ensemble de la traversée.

Pour répondre à cela je l'ai décomposé en plusieurs petits projets d'aménagement qui répondaient chacun à des thématiques différentes :

L'aménagement du rond point à l'entrée Nord permettant de marquer l'entrée de la ville et d'interpeler l'usager de la route quant au cadre dans lequel il entre.

La création de voies piétonnes et cyclables sur l'ensemble qui rentre dans la thématique de revalorisation de la voirie, et de sécurisation des flux de personnes les empruntant.

La création de stationnement dans le centre bourg dans une thématique de requalification urbaine et d'amélioration du cadre de vie, tout comme l'aménagement de la place en face du resautant « La Grotte ».

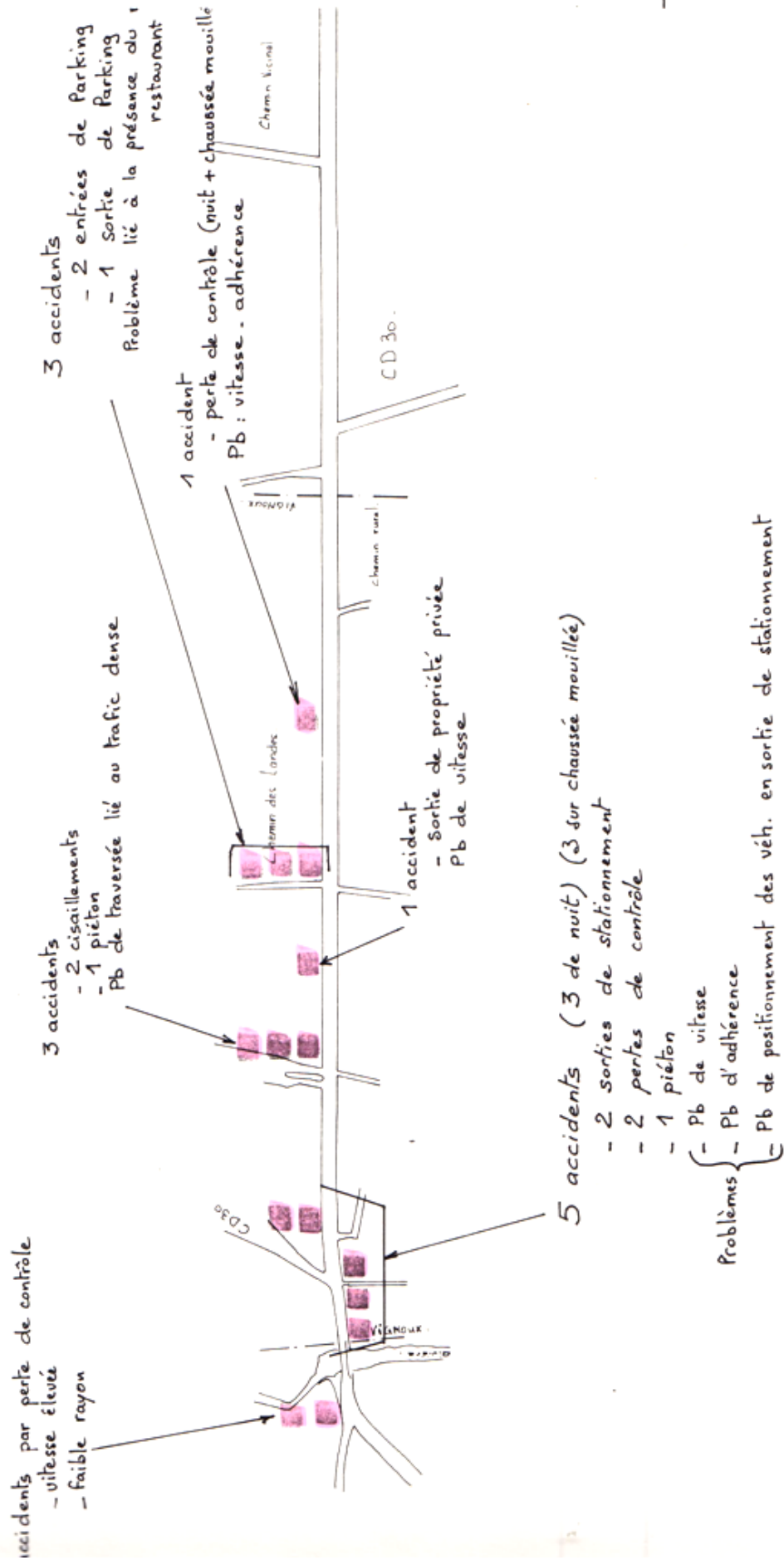
L'exemple de la commune de Vignoux sur Barangeon m'a permis de bien identifier les problèmes que peuvent avoir ces communes rurales dans leur organisation dont l'interface route/rue s'est développer sans projet d'ensemble. Ces problématiques s'inscrivent dans les contrats plan état-région mais qui malheureusement n'ont pas toujours les moyens de leur accorder le financement nécessaire au de grands projets comme il a été proposé par le passé et que j'ai présenté aujourd'hui.



# AN 76 TRAVERSEE de VIGNOUX / B.

## Analyse des accidents

15 accidents



## Fiches de lecture

### Lecture 1 : 101 voies urbaines

101 voies urbaines est un livre imagé publié par les éditions du CERTU montrant différents aménagements pouvant être réalisés dans des voies urbaines. Bien que cette lecture date de 1975, il m'a permis d'avoir une bonne visualisation de comment organiser l'espace entre les différentes parcelles jouxtant la rue en fonction des usages cette dernière.

Document très complet, chaque planche présente un aménagement proposé ou l'on retrouve des photographies illustrant l'exemple, une perspective permettant de souligner les points importants de l'aménagement, des « pavés » permettant de souligner les fonctions auxquelles répond l'aménagement, et enfin un court texte permettant de préciser les points remarquable de la planche.

L'ensemble des planches est réparti en six chapitres : aménagement deux-roues piétons, voies de desserte, voies de distribution à deux files de circulation, voies de distribution plus importantes, voies avec terre-pleins latéraux, voies avec terre plein centraux. Ces différents chapitres présentent essentiellement des aménagements centrés autour du thème du chapitre. Mais volontairement, ont été insérés d'autres thèmes (l'eau dans la ville, aménagement de placettes etc ...), permettant de s'interroger sur des aménagements annexes, moins fonctionnels, qui pourrai être intégrer dans un projet.

### Lecture 2 : La requalification de la national n°10 à Chambray-les-Tours

La deuxième lecture concerne l'aménagement de la route national n°10 à Chambray-les-Tours. Bien que assez court et présenté sous la forme d'une planche, ce document du CERTU de 1996 m'a permis dans d'avoir un exemple concret sur ce qu'il se fait en matière de requalification de voie qui est précisément ce sur quoi portait mon projet.

Ville de 8000 habitant avant les travaux de requalification, elle constituait l'entrée sud de la ville de Tours. Composée de petits hameaux, elle a été morcelée par de nombreux aménagement après la seconde guerre mondiale telle que la RN 10, la RN 143, l'Autoroute A 10, le boulevard périphérique sud, et la ligne TGV. Le centre ancien situé hors des grandes voies se voyait coupé de nombre de ses quartiers d'habitation, cette commune s'étant beaucoup développé sous forme d'immeubles de logements et surtout d'habitat pavillonnaire. Ce morcellement était renforcé par la présence de nombreuses implantations industrielles (350 entreprises pour environ 5000 emplois). De plus, plus d'une centaine d'accidents ont été recensés en 5 ans dus à des vitesses excessives, à des demi-tours dangereux aux carrefours, à des conflits entre une circulation de transit et de desserte des activités industrielles et commerciales, voire à des traversées piétonnes intempestives, le soucis de l'Etat

d'améliorer la sécurité sur cette axe de transit était parfaitement légitime. La RN 10 présentait donc des problématiques similaires à celles de mon projet, mais à plus grande échelle.

## Bibliographie

### *Sites internet :*

- <https://datafrance.info/>
- [http://www.centre.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/trafic\\_2009\\_reduit.pdf](http://www.centre.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/trafic_2009_reduit.pdf)
- <http://www.vignoux.fr/phocadownload/canard/canard18.pdf>
- <http://www.pdu-casa.fr/annexe1.pdf>
- [https://www.grandlyon.com/fileadmin/user\\_upload/media/pdf/voirie/20091118\\_gl\\_voirie\\_guide\\_conception\\_structures\\_de\\_chaussees.pdf](https://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/media/pdf/voirie/20091118_gl_voirie_guide_conception_structures_de_chaussees.pdf)
- [http://www.leberry.fr/vignoux-sur-barangeon/loisirs/2015/03/05/la-bibliotheque-installee-a-la-forestiere\\_11352380.html](http://www.leberry.fr/vignoux-sur-barangeon/loisirs/2015/03/05/la-bibliotheque-installee-a-la-forestiere_11352380.html)
- [http://www.valleedulot.com/fr/tourisme-vallee-lot/en-velo-dans-la-vallee-du-lot/documents/catalogue\\_revetements.pdf](http://www.valleedulot.com/fr/tourisme-vallee-lot/en-velo-dans-la-vallee-du-lot/documents/catalogue_revetements.pdf)
- <https://urbanisme.irisnet.be/pdf/ppt-midis-aatl/revetements-pietons-vm>

### *Livres :*

- L'aménagement d'une traversée d'agglomération,  
Une démarche de projet  
Editions du CERTU
- Dominique Fleury : Sécurité et Urbanisme  
La prise en compte de la sécurité routière dans l'aménagement urbain
- 101 voies urbaines  
Ministère de l'équipement
- La requalification de la nationale n°10 à Chambray-les-Tours  
CERTU

## Table des figures

Figure 2 : Commune environnantes de Vignoux .....	6	
Figure 1 : Localisation de la commune .....	6	
Figure 3 : Graphe de l'évolution de la population de Vignoux.....	7	
Figure 4 : Eglise de Vignoux.....	7	
Figure 5 : Localisation des bâtis de la commune.....	8	
Figure 6 : Carte des itinéraires entre Vierzon et Bourges	Figure 7 : Carte du trafic journalier entre vierzon et Bourges.....	9
Figure 8 : T.J.M. dans le Cher .....	9	
Figure 9 : Carte centre bourg .....	10	
Figure 10 : Oeuvre du musée Source : <a href="http://www.vignoux.fr">www.vignoux.fr</a> .....	10	
Figure 11 : Carte de la partie périphérique .....	11	
Figure 12 : Photo du château du Blosset.....	11	
Figure 13 : Tableau des accidents entre 1977 et 1980 (disponible en annexe).....	13	
Figure 14 : Carte des accidents (disponible en annexe).....	14	
Figure 15 : Aménagement place de la mairie du 1er rapport .....	15	
Figure 16 : Partie périphérique prévu dans le 1er rapport .....	15	
Figure 17 : Entrée Nord de Vignoux .....	18	
Figure 18 : Entrée Sud de Vignoux .....	19	
Figure 19 : Entrée Nord, croisement de la Giraudière .....	20	
Figure 20 : Photo centre Bourg .....	20	
Figure 21 : Photo partie périphérique.....	21	
Figure 22 : Photo d'une intersection en périphérie .....	21	
Figure 23 : Photo du parking de la Grotte.....	22	
Figure 24 : Photo du stationnement en face de la boulangerie.....	22	
Figure 25 : Graphe de l'évolution des accidents de la route à Vignoux .....	23	
Figure 26 : Vue aérienne de l'espace en face du parking de la grotte .....	24	
Figure 27 : Zonage du PLU.....	26	
Figure 28 : Schéma de l'aménagement prévu à l'entrée Nord de Vignoux.....	28	
Figure 29 : Dimension d'un coussin berlinois.....	29	
Figure 30 : Tableau des largeurs de routes conseillées selon la vitesse et les véhicules.....	29	
Figure 31: Photo d'un enrobé coulé à froid .....	30	
Figure 32 : Schéma d'une portin de voirie dans le centre bourg .....	31	
Figure 33 : Schéma du profil en travers dans le centre bourg .....	31	
Figure 34 : Schéma de l'aménagement au niveau du restaurant de la Grotte .....	33	

**Sous la direction de : DI PIETRO Francesca**

**Lienard Marc**

**Titre : Requalification de La RD 2076 en voie urbaine dans la commune de Vignoux sur Barangeon**

**Résumé :** La commune de Vignoux sur Barangeon, située entre les deux centres administratifs et économiques du département du Cher, s'inscrit dans un cadre majoritairement rural. Subissant logiquement l'influence de Vierzon et Bourges, elle est un endroit de passage privilégié de la population environnante et paradoxalement cet endroit apparaît délaissé. Absence de places de stationnement près des commerces, bandes piétonnes mal délimitées, vitesses excessives des véhicules dans le centre bourg, nombreux sont les problèmes mise en évidence autant par les habitants que par les autorités publiques, représentant de grandes opportunités pour un aménageur.

Les enjeux de ce projet seront de substituer la route au profit de la rue pour revaloriser le cadre de vie des habitants et faire respecter la vitesse urbaine de 50Km/h dans un but aussi d'améliorer la sécurité des différents flux de personnes dans l'espace considéré.

**Mots Clés : Revalorisation, Requalification, voirie, route, rue, entrée de ville**

**Localisation géographique : Région Centre, Département du Cher - 18500**

**DAE3 Pind**

**2016-2017**

