

## Diagnostic déplacements et sécurité routière pour les 3 entrées d'agglomération



Dossier réalisé par Patrick ROCHARD

### **DEPARTEMENT DU FINISTERE**

Direction des Déplacements

8, rue de Kerhuel

29 196 Quimper

02 98 76 22 57



## Aménagement des 3 entrées de l'agglomération de Gourlizon :

### Problématique :

- ressenti d'insécurité lié à la vitesse des véhicules
- entrées de ville peu perceptibles en raison de l'absence de bâti au niveau du panneau d'entrée d'agglomération

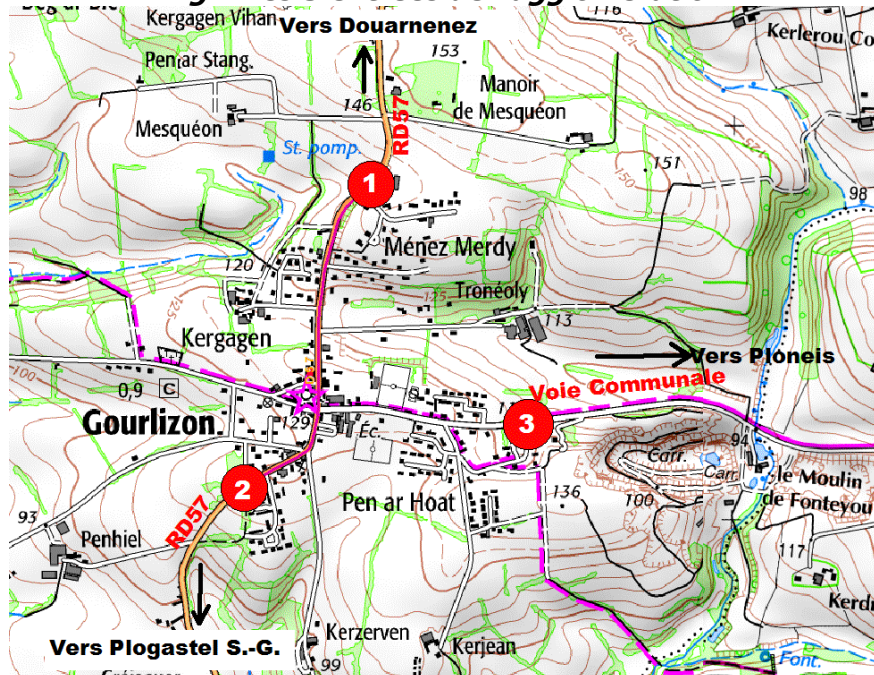
### Commande :

- sécuriser les déplacements
- apaiser des vitesses,
- agir sur le comportement des automobilistes,

**Fig1. Localisation**



**Fig2. Les 3 entrées de l'agglomération**



## Repères

### ***La RD57 : entrées 1 et 2 (voir fig2)***

- **Itinéraires** : Plogatsel S.-G. – Gourlizon – Douarnenez
- Itinéraire à vocation principale de transit
- **Trafic** : 820 véhicules jour dont 87 poids lourds (11%)
- **Contexte** : route légèrement sinueuse/ rase campagne/ arrivée sans transition dans l'espace bâti
- **Profil/ caractéristiques** :
  - Largeur=6,40m
  - Accotement/fossés/talus
- **Vitesses** : 50 km/h et 30km/h en agglomération et 90 km/h avant l'entrée
- **Vitesses pratiquées** : vitesses supérieures à 65 km/h au niveau des panneaux d'entrée d'agglomération (voir données détaillées par ailleurs)
- **Accidentologie** : pas d'accident corporel en agglomération ni à proximité des entrées de l'agglomération entre 2000 et 2014

### ***La voie communale de Ploneis : entrée 3***

- **Itinéraires** : Gourlizon – Ploneis
- Itinéraire à vocation principale de desserte
- **Trafic** : 485 véhicules/ jour dont un nombre important lié à l'activité de la carrière. Le nombre est variable avant/ après la carrière
- **Contexte** : rase campagne avant l'agglomération/ présence d'une carrière avec beaucoup d'activité (PL)/ route légèrement sinueuse/ profil en creux avant l'entrée d'agglomération/ pente montante vers l'agglomération
- **Point de vigilance** : présence de public sensible à l'intérieur de l'agglomération (école, stade)
- **Profil/ caractéristiques** :
  - Largeur=6,40m
  - Accotement/fossés/talus
- **Vitesses** :
  - 90 km/h avant l'entrée de l'agglomération
  - 50 km/h au niveau de la carrière
- **Vitesses pratiquées** : V85 supérieure à 50 km/h au niveau du panneau d'entrée d'agglomération (ligne droite + bonnes visibilité)
- **Accidentologie** : pas d'accident corporel en agglomération ni à proximité des entrées de l'agglomération entre 2000 et 2014

## **Objectifs et éléments de réponse à la problématique**

- Création d'une rupture suffisante dans les comportements des usagers entrants (vitesse, niveau d'attention)
- Mieux marquer les entrées de l'agglomération : la frontière doit apparaître clairement entre environnement rural et milieu urbain. Mettre en place un aménagement ayant un impact visuel fort (effet de porte)
- Améliorer la sécurité des habitants de l'agglomération, notamment les publics sensibles (piétons, enfants)
- Crédibiliser une vitesse d'entrée à 50km/h : l'utilisateur doit spontanément comprendre pourquoi il doit réduire sa vitesse. Un simple panneau 50 n'aura pas d'effet sur les comportements

### **Méthode de l'analyse :**

- Observation des pratiques actuelles
- Précision des besoins
- Préconisations pour améliorer la sécurité des déplacements

# Entrée 1 (Nord)

## RD 57 - En provenance de Douarnenez

### 1. Analyse de l'entrée de l'agglomération

#### 1.1. En approche

Fig.3 Localisation des photos



#### **Photo 1. 300m avant l'entrée de l'agglomération**

- RD limitée à **90km/h**
- Contexte : RD interurbaine de transit en rase campagne (mitage)
- Marquage axial conforte l'aspect 'routier' de cette section
- Lisibilité : l'utilisateur roule entre des **parois** végétales
- Comportement : sur cette section linéaire en 'tuyau' l'utilisateur a tendance à accélérer
- Circulation pulsée (accélération en sortie de virage ou de zone limitée à 50km/h ou ralentissement en approche du virage)
- Piétons/ vélos : absence d'aménagement/ pas ou peu de pratiques
- Vitesse supérieures à 70 km/h



**Conclusion** : en approche, la configuration de la route est conforme au type d'usage attendu par le conducteur

**Photo 2. 200 m avant le panneau d'entrée d'agglomération**

- Le virage (signalé par panneaux J4)
- Le conducteur adapte sa vitesse pour entrer dans la courbe, légère réduction de la vitesse
- On distingue le bâti en arrière du virage, mais on ne perçoit pas l'approche de l'entrée de l'agglomération dans ce contexte de rase campagne.
- Perspective très routière
- Vitesse supérieures à 70 km/h



## 1.2. L'entrée d'agglomération (panneau EB 10)

### Photo 3.

- Carrefour en té (3 branches), voie secondaire à gauche au niveau de l'entrée de l'agglomération/ visibilité suffisantes
- Voie secondaire (Menez Merdy) : , cul de sac, STOP, large patte d'oie, balise J3 , desserte de quartiers résidentiels et d'entreprises
- Rase campagne/ légère descente/ **aspect très routier** : marquage axial/ largeur chaussée=6,40m
- Quelques constructions à gauche/ champ à droite
- Les panneaux ne sont pas en vis-à-vis
- Pas d'éclairage public
- **Section rectiligne** de 120 m
- **Le conducteur ne perçoit pas qu'il entre dans une agglomération** : continuité du déroulé de la RD/ absence d'élément marquant dans le paysage : pas de bâti ni d'effet de porte
- Présence occasionnelle de **piétons**
- Le conducteur perçoit davantage le virage au bout de la section linéaire que l'entrée de l'agglomération
- Vitesses mesurées à cet endroit (véhicules entrant dans l'agglomération) : V85 : 72km/h et vitesse moyenne 56 km/h.



- L'entrée d'agglomération n'est pas crédible ni lisible : le panneau EB10 est éloigné (plus de 100m) du centre ville (densité du bâti)
- Pas d'influence sur le comportement du conducteur

### 1.3. La pénétrante

#### **Photo 4.**

- Après le virage, on aborde à nouveau une section rectiligne (140m) en descente
- Talus boisé à gauche et une habitation isolée à droite : **le conducteur ne perçoit toujours pas qu'il est dans l'agglomération**
- La route conserve son caractère très 'routier' : marquage axial, aucun aménagement 'urbain'
- Absence d'éclairage public
- Absence d'aménagement pour les piétons : accotements étroits et enherbés= situation dangereuse potentielle pour les piétons
- On observe un effet paroi procuré par l'habitation et par l'encadrement végétal (et le talus) : cette configuration pourrait-être exploitée pour agir sur le comportement de l'automobiliste
- Les vitesses sont comparables à celles mesurées à l'entrée de l'agglomération (entre 50 et 70 km/h)



- Cette configuration n'est pas propice à l'apaisement des vitesses

#### **Photo 5.**

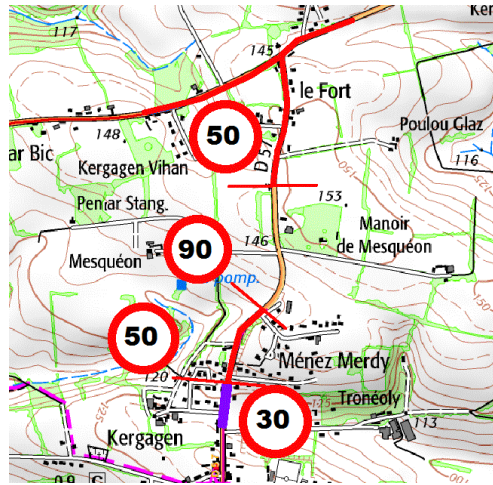
- Le conducteur entre dans un espace qui devient urbain : éclairage public, trottoir, environnement bâti, densification visible du bâti
- Limitation très contraignante à 30km/h , on approche d'un plateau ralentisseur
- Question : a-t-on besoin de rouler à 30 km/h à cet endroit ?
- La chaussée conserve son caractère routier : marquage axial, perspective rectiligne, pas de crédibilisation de la limitation à 30km/h : on ne comprend pas pourquoi il faut à ce point réduire la vitesse





## Les vitesses

**Fig4. les limitations de vitesse entre le Fort et le centre ville de Gourlizon**



Sur une longueur de 700 mètres, depuis la sortie du Fort jusqu'au plateau dans l'agglomération de Gourlizon on a 4 limitations de vitesse : 50, puis 90, puis 50 et enfin 30 (puis 50 vers le centre bourg).

Cette situation est difficilement applicable et acceptable pour l'utilisateur : manque de cohérence et de lisibilité

**Fig5. Les mesures de vitesses à l'entrée de l'agglomération**

Commune de GOURLIZON		24/09/2015 à 00:00										
Comptage Trafic/Vitesse sur la RD 57 au PR 3+770		30/09/2015 à 23:00										
Synthèse de l'analyse		Route	P.R. Dist. Sens									
		D0057	3 770 1-2-C									
Jour	6:00 à 22:00	Classes	- de 50 km/h, 50 à 70 km/h, 70 à 90 km/h, 90 à 110 km/h									
			29 D0057 3+770									
Référence de l'analyse												
Localisation	MENEZ-MERDY		Lim. Vitesse									
Sens 1	Gourlizon Bourg vers Le Fort		VL: 60 PL: 50									
Sens 2	Le Fort vers Gourlizon Bourg		VL: 50 PL: 50									
Période	Du Jeudi 24/09/2015 à 00:00 au Mercredi 30/09/2015 à 23:00		7 J. entiers									
Gourlizon Bourg vers Le Fort      Le Fort vers Gourlizon Bourg												
Synthèse de l'analyse du Jeudi 24/09/2015 à 00:00 au Mercredi 30/09/2015 à 23:00												
Débit (Véhicules)	Sens 1				Sens 2				Sens cumulé			
	TV	VL	PL	%PL	TV	VL	PL	%PL	TV	VL	PL	%PL
Débit Total sur la période	3687	3463	224	6,08	3598	3376	222	6,17	7285	6839	446	6,12
Débit Moyen Journalier	527	495	32	6,07	514	482	32	6,23	1041	977	64	6,15
Débit Moyen horaire	22	21	1	4,55	21	20	1	4,76	43	41	2	4,65
Débit Moyen de Jour	509	477	32	6,23	494	463	31	6,33	1004	941	63	6,28
Débit Moyen de Nuit	17	17	0	0,00	20	20	0	0,00	37	36	1	1,92
Débit Moyen Jours ouvrés	554	512	42	7,58	538	496	42	7,81	1091	1007	84	7,70
Débit Moyen Sam. & V.F.	600	587	13	2,17	563	553	10	1,78	1163	1140	23	1,98
Débit Moyen Dim. & Fériés	319	319	0	0,00	346	342	4	1,16	665	661	4	0,60
<i>Les moyennes sont calculées à partir des totaux de la période cadrée sur des jours entiers.</i>												
Vitesse (km/h)	Sens 1				Sens 2							
	TV	VL	PL	%PL	TV	VL	PL	TV	VL	PL	%PL	
Vitesse moyenne/période	55	55	47	56	56	57	47					
Vitesse moyenne de jour	55	55	47	56	57	47						
Vitesse moyenne de nuit	56	56	60	57	58	48						
V85	69	69	66	71	72	66						
V50	59	59	54	60	60	54						
V15	38	41	20	41	44	20						
<i>Les moyennes sont calculées à partir des totaux de la période</i>												
<i>V85, V50, V15: Vitesse en dessous de laquelle roulent 85%, 50%, 15% des usagers</i>												

## **Conclusion de l'analyse de l'entrée 1**

- Manque de lisibilité : l'entrée d'agglomération n'est pas crédible (faible densité du bâti) : la limite à 50km/h n'est pas respectée dans un contexte qui n'est pas urbain
- Succession de limitations de vitesses difficilement acceptables par les conducteurs (50, puis 90, puis 50, puis 30...)
- Vitesses pratiquées en entrée d'agglomération supérieures à 50km/h :
  - V85= 71 km/h
  - Vitesse moyenne : 56 km/h
- Contexte très 'routier'
- Vie locale peu marquée (peu de piétons et de vélos)
- Pas de stationnement
- On peut s'interroger au sujet de l'implantation du panneau d'entrée d'agglomération à cet endroit

## 2. Préconisations en réponse aux besoins

- **Rendre acceptables et crédibles les limitations de vitesses entre le Fort et le centre ville**
  - Ramener à 70 km/h la limitation actuelle à 90km/h qui se trouve entre deux limitations à 50 km/h : transition moins brutale
  - Renforcer le caractère urbain (espace partagé) dès le franchissement du panneau EB10
- **Renforcer la 'porte d'entrée' de l'agglomération**
  - Améliorer la lisibilité : l'usager doit immédiatement comprendre qu'il quitte le domaine exclusivement routier et pénètre dans un espace partagé
  - A cet endroit, la vitesse est élevée : mise en place de repères visuels forts pour éveiller la vigilance du conducteur
  - Se servir de la présence du carrefour au niveau du panneau EB10
- **Agir sur les vitesses en entrée d'agglomération**
  - Redimensionner la chaussée : la réduction des emprises affectées à la circulation induit habituellement une réduction des vitesses pratiquées
  - Effacer les repères 'routiers'
  - Les vitesses pratiquées sont certes au dessus de 50km/h, mais ne sont pas trop excessives au regard du contexte (panneau d'agglo... éloigné de l'agglo). Une légère réduction de vitesse est souhaitable
- **Proposer un cheminement sécurisé pour les piétons**
  - A quel endroit ? : depuis le panneau d'entrée d'agglomération jusqu'au centre ville (d'un seul côté)
  - Aménagement d'un cheminement sécurisé pour raccorder les quartiers de Menez Merdy au centre-ville pour répondre à des besoins identifiés

## Entrée 2 (Sud)

RD 57 - En provenance de Plogastel-Saint-Germain

### 1. Analyse de l'entrée de l'agglomération

Fig 6. Localisation des photos

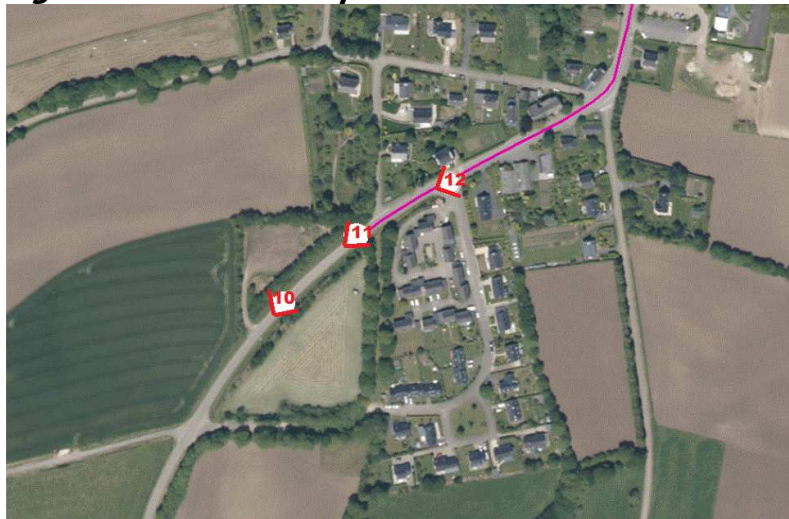


Photo 10. En approche, à 90m du panneau d'entrée d'agglomération (EB10)



- RD limitée à **90km/h**
- Contexte : RD interurbaine de transit en rase campagne (mitage)
- Largeur=5,70m
- Marquage axial (mauvais état) conforte l'aspect 'routier' de cette section
- Lisibilité : l'utilisateur est canalisé entre des talus boisés
- Comportement : sur cette section linéaire en 'tuyau' l'utilisateur a tendance à accélérer
- Piétons/ vélos : absence d'aménagement/ pas ou peu de pratiques
- Forte pente montante vers l'agglomération : impact sur les vitesses

#### Conclusion :

- en approche, la configuration de la route est conforme au type d'usage attendu par le conducteur
- A une distance de 90 m, le conducteur ne perçoit pas qu'il approche de l'entrée de l'agglomération

**Photo 11. L'entrée de l'agglomération ; Panneau EB10**



- Les panneaux EB10 sont placés vis-à-vis
- A cet endroit, le conducteur ne perçoit pas de bâtiments qui correspondent à un espace urbanisé : le panneau EB10 n'est pas marquant : le conducteur reste dans son environnement routier de transit en rase campagne
- Pente montante (rupture de pente après le panneau : section plate)
- On aperçoit le muret en limite de la propriété qui se trouve en extérieur de courbe (au second plan) mais ce n'est pas un repère suffisamment marquant dans le paysage pour comprendre qu'on entre dans une agglomération
- Mesures de vitesses à cet endroit :
  - V85= 66 km/h
  - Vitesse moyenne = 44 km/h
- Piéton et vélo : absence, pas de pratique identifiée (pas de cheminement ni de liaison)
- Absence d'éclairage public

**Photo 12. La pénétrante. Carrefour accès quartier**



- C'est à partir de ce carrefour que le conducteur perçoit qu'il roule dans un espace urbain, habitations, éclairage public, trottoirs, mobilier urbain, passages piétons
- Une section rectiligne de 135 m s'ouvre devant lui avec des repères routiers : marquage axial, route large (6,20), bordures garantissant l'usage exclusif de la chaussée aux véhicules... pourtant on se trouve dans l'agglomération et l'école se trouve juste après le virage, au bout de la section rectiligne...
- Carrefour en T : la voie secondaire de droite mène vers un quartier résidentiel (voir fig.6) avec une trentaine d'habitations qui abrite de potentiels piétons : le centre ville (école notamment) est proche à pied.
- Visibilités en sortie de voie secondaire : bonnes des deux côtés

**Les vitesses :**

		Commune de GOURLIZON				24/09/2015 à 00:00						
		Comptage Trafic/Vitesse sur la RD 57 au PR 4+615				30/09/2015 à 23:00						
		Route	P.R.	Dist.	Sens							
		D0057	4	615	1-2-C							
		Synthèse de l'analyse										
Jour	6:00 à 22:00	Classes : - de 50 km/h, 50 à 70 km/h, 70 à 90 km/h, 90 à 110 km/h				29 D0057		4 + 615				
Référence de l'analyse												
Localisation	GOURLIZON BOURG								Lim. Vitesse			
Sens 1	Gourlizon centre vers Plogastel St Germain								VL: 50   PL: 50			
Sens 2	Plogastel St Germain vers Gourlizon centre								VL: 50   PL: 50			
Période	Du Jeudi 24/09/2015 à 00:00 au Mercredi 30/09/2015 à 23:00								7 J. entiers			
Gourlizon centre vers Plogastel St Germain					Plogastel St Germain vers Gourlizon centre							
Synthèse de l'analyse du Jeudi 24/09/2015 à 00:00 au Mercredi 30/09/2015 à 23:00												
Débit (Véhicules)	Sens 1				Sens 2				Sens cumulé			
	TV	VL	PL	%PL	TV	VL	PL	%PL	TV	VL	PL	%PL
Débit Total sur la période	2099	1950	149	7,10	2420	2241	179	7,40	4519	4191	328	7,26
Débit Moyen Journalier	300	279	21	7,00	346	320	26	7,51	646	599	47	7,28
Débit Moyen horaire	12	12	0	0,00	14	13	1	7,14	27	25	2	7,41
Débit Moyen de Jour	291	270	21	7,30	333	308	25	7,64	624	577	47	7,48
Débit Moyen de Nuit	8	8	0	0,00	13	13	0	0,00	21	21	0	0,00
Débit Moyen Jours ouvrés	322	293	29	9,01	368	333	35	9,51	689	626	63	9,14
Débit Moyen Sam. & V.F.	304	298	6	1,97	356	352	4	1,12	660	650	10	1,52
Débit Moyen Dim.& Fériés	186	186	0	0,00	226	224	2	0,88	412	410	2	0,49
<i>Les moyennes sont calculées à partir des totaux de la période cadrée sur des jours entiers.</i>												
Vitesse (km/h)	Sens 1			Sens 2			Sens cumulé					
	TV	VL	PL	TV	VL	PL	TV	VL	PL			
Vitesse moyenne/période	47	48	43	44	44	45	46	46	44			
Vitesse moyenne de jour	47	47	43	44	44	45	45	45	44			
Vitesse moyenne de nuit	56	56	0	51	51	25	53	53	25			
V85	67	67	65	66	66	65	66	66	65			
V50	54	54	51	51	51	52	53	53	52			
V15	19	20	16	16	16	17	17	18	16			

**Conclusion de l'analyse :**

- Le panneau d'entrée d'agglomération n'est pas remarqué ni perceptible, ni crédible
- Les vitesses des véhicules entrant sont modérées : vitesse moyenne : 44km/h
- La transition entre la rase campagne et l'espace aggloméré est brutale
- L'espace semble réservé aux véhicules : la chaussée rectiligne et encadrée de trottoirs conserve un aspect très routier

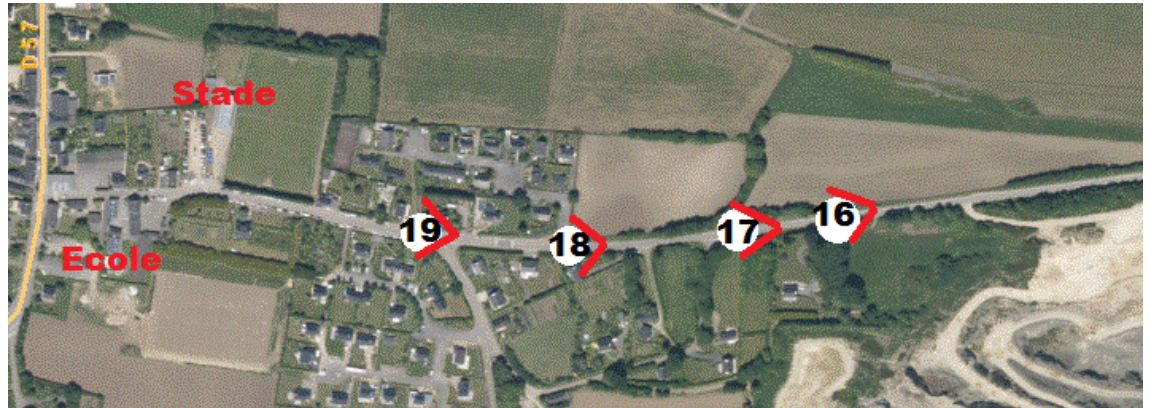
## **2. Préconisations en réponse aux besoins**

- Améliorer la perception d'entrée dans l'agglomération au niveau du panneau EB10
- Effacer les repères routiers
- Le conducteur doit clairement ressentir qu'il pénètre dans un espace partagé
- En approche de l'école : maintenir un niveau de vitesse bas, ne pas favoriser la prise de vitesse sur la section linéaire entre le carrefour en té et le virage avant l'école (voir photo 12)



## Entrée 3 (Est)

Voie communale (rue du stade) - En provenance de Ploneis



**Photo16.** En provenance de Ploneis, à 100 m du panneau EB10



- Le conducteur vient de passer devant la carrière Le Roux (limitation à 50kmh)/ forte pente montante/ ligne droite/ rase campagne
- La route rectiligne est encadrée de murs végétaux
- On aperçoit à peine le panneau d'entrée d'agglomération (flèche rouge sur la photo) planté en rase campagne bien avant les premières habitations : manque de visibilité
- Les véhicules sont en phase d'accélération, mais les vitesses sont modérées en entrée (plus élevées en sortie notamment avec la forte pente descendante)

**Photo17. L'entrée d'agglomération en rase campagne**



- Le conducteur est en rase campagne, il aperçoit une habitation, tout au bout de la ligne droite à 150m : placé à cet endroit, le panneau marquant l'entrée de l'agglomération n'est pas crédible
- La route conserve son caractère routier (largeur, marquage axial) et son environnement... et le conducteur conserve son comportement de conduite en milieu interurbain de rase campagne : il ne perçoit pas l'impact du panneau et donc ne modifie pas sa vitesse ni ne renforce sa vigilance

**Photo 18. Limitation à 30 km/h**



- Le conducteur quitte l'environnement de rase campagne et arrive dans un espace bâti (résidentiel)
- Sans transition, la vitesse est 'cassée' pour descendre à 30 km/h avec un plateau ralentisseur très inconfortable pour tous (même pour ceux qui roulent lentement) **a-t-on besoin de rouler à 30km/h à cet endroit ?** Cet aménagement uniquement destiné à casser la vitesse est difficilement acceptable par l'utilisateur.

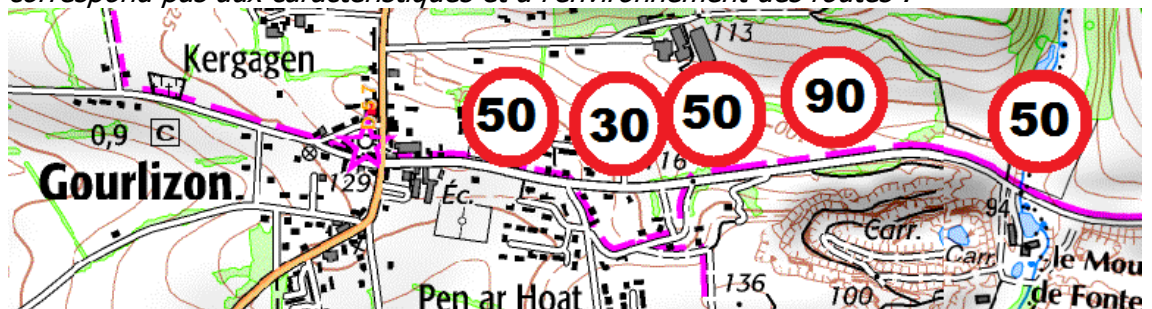
**Photo19. Entre le plateau casse-vitesse et le stade**



- Section limitée à 50km/h/ caractère très routier/ rue linéaire, accotements larges
- Le conducteur ne perçoit pas qu'il est en agglomération, il a conservé ses repère routiers, on peut rouler bien au-delà de 50km/h sur cette ligne droite bien dégagée
- Liaison quartiers résidentiels – centre ville (école notamment)
- On aperçoit à peine l'antique panneau signalant la présence d'une école/ le conducteur se dirige pourtant vers le cœur du bourg sur la rue qui dessert l'école et le stade

### **Les limitations de vitesse :**

*La succession de limitation de vitesse depuis l'entrée de la carrière LEROUX est difficilement lisible et compréhensible pour le conducteur, et ne correspond pas aux caractéristiques et à l'environnement des routes :*



Depuis Plonéis, on a l'entrée de la carrière (50),  
puis aucune limitation (90),  
l'entrée d'agglomération (50),  
le plateau casse-vitesse (30)  
et 50 à nouveau sur une section linéaire.

## 2. Préconisations en réponse aux besoins

- Améliorer la perception d'entrée dans l'agglomération au niveau du panneau EB10 qui n'est pas visible placé en rase campagne
- Effacer les repères routiers qui accompagnent le conducteur jusqu'en centre ville et renforcer les repères urbains
- Le conducteur doit clairement ressentir qu'il pénètre dans un espace partagé
- En approche du stade et de l'école : maintenir un niveau de vitesse bas, ne pas favoriser la prise de vitesse sur la section linéaire entre le plateau casse-vitesse et le stade
- Avant le stade : sécuriser les déplacements doux
- A partir du stade : créer un effet de porte : l'environnement n'est plus le même, le conducteur peut entrer en conflit avec du public sensible : il faut faire clairement ressentir ce changement d'environnement
- Raccorder les liaisons piétonnes existantes entre les quartiers et le centre-ville (notamment l'école) avec des cheminements sécurisés

## POUR INFORMATION :

### Entrées et sorties d'agglomération

La gestion des limitations de vitesse en entrée et en sortie d'agglomération constitue également un enjeu important. La transition entre milieu interurbain et urbain (et réciproquement) implique que l'usager adapte, de manière importante, sa vitesse au nouvel environnement qu'il rencontre. Le bon positionnement des panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération contribue à crédibiliser le bien fondé de la limitation de vitesse et donc son respect par l'usager.

L'article R110-2 du Code de la route définit l'agglomération comme l'« espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés, et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde ».

*La détermination des limites d'agglomération par le maire a des conséquences non seulement sur les circulations, mais aussi sur la réglementation d'urbanisme, la fiscalité, la publicité...*

L'urbanisation constitue le principal signe d'entrée en agglomération.

L'espace bâti se caractérise alors par :

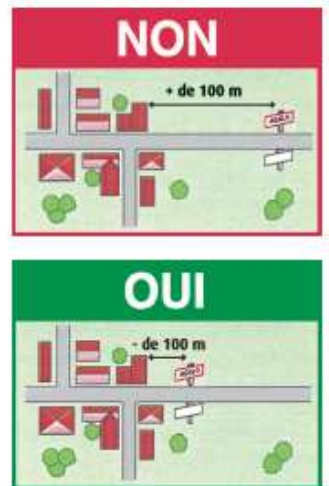
- un espacement réduit entre bâtiments (typiquement moins de 50 mètres) ;
- des bâtiments proches de l'emprise de la voirie ;
- une fréquence significative d'accès riverains.

Il s'accompagne le plus souvent des aménagements suivants :

- le début des aménagements piétons (trottoirs...) ;
- un éclairage public de type urbain ;
- du mobilier et des plantations à caractère urbain...

Ce sont autant de codes qui créent une rupture visuelle, un effet de porte et aident à marquer la rupture avec le milieu interurbain.

Les panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération sont posés en vis-à-vis, sur l'accotement droit, à moins de 100 mètres (valeur indicative) de l'espace bâti et des éléments qui caractérisent l'existence de l'agglomération.



Source : Charte de sécurité routière de la Mayenne - 2006