

Envoyé en préfecture le 19/12/2022

Reçu en préfecture le 19/12/2022

Publié le

SLOW

ID : 059-215905860-20221214-2022_71-DE



SCHEMA CYCLABLE DE LA COMMUNE DE TEMPLEUVE EN PEVELE

DOSSIER DE PRESENTATION



TABLE DES MATIERES

AMENAGEMENTS CYCLABLES	3
LES ZONES DE CIRCULATION APAISEE	3
LA ZONE 30.....	3
L'AIRE PIETONNE.....	4
LA ZONE DE RENCONTRE	5
LES AMENAGEMENTS CYCLABLES FAVORABLES AUX CYCLISTES	6
LE DOUBLE SENS CYCLABLE.....	6
LA VOIE VERTE.....	7
LA VELO RUE.....	8
LA CHAUSSES A VOIR CENTRALE BANALISEE (ou CHAUCIDOU)	9
PLAN DU SCHEMA CYCLABLE COMMUNAL.....	10
PLAN PAR ZONE.....	11

AMENAGEMENTS CYCLABLES

LES ZONES DE CIRCULATION APAISEE

LA ZONE 30

C'EST QUOI ?

La zone 30 est une « zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par la municipalité »¹.

À QUOI ÇA SERT ?

La zone 30 a pour vocation de sécuriser les déplacements des usagers au sein des agglomérations et a divers avantages :

- **Cohabitation** des différents usages et valorisation de la **vie locale**.

En effet, la modération des vitesses est favorable à la revitalisation des quartiers². Cela encourage également la pratique de la marche et du vélo, bons pour la **santé**.

- **Réduction de la vitesse** permettant de **diminuer le risque d'accident**, puisqu'une vitesse réduite diminue la distance d'arrêt et accroît la vigilance du conducteur. Les chances de survie d'un piéton varient selon la vitesse du véhicule.

En cas de choc avec un véhicule à 30 km/h, le risque de décès du piéton est divisé par six, par rapport à un choc à 50km/h.



- **Diminution de la pollution sonore, ce qui favorise une conduite apaisée.**

En limitant les phases d'accélération des véhicules motorisés, il y a une réduction des émissions de bruit. Ce qui impacte notamment la qualité de vie³.

À QUOI ÇA RESSEMBLE ?

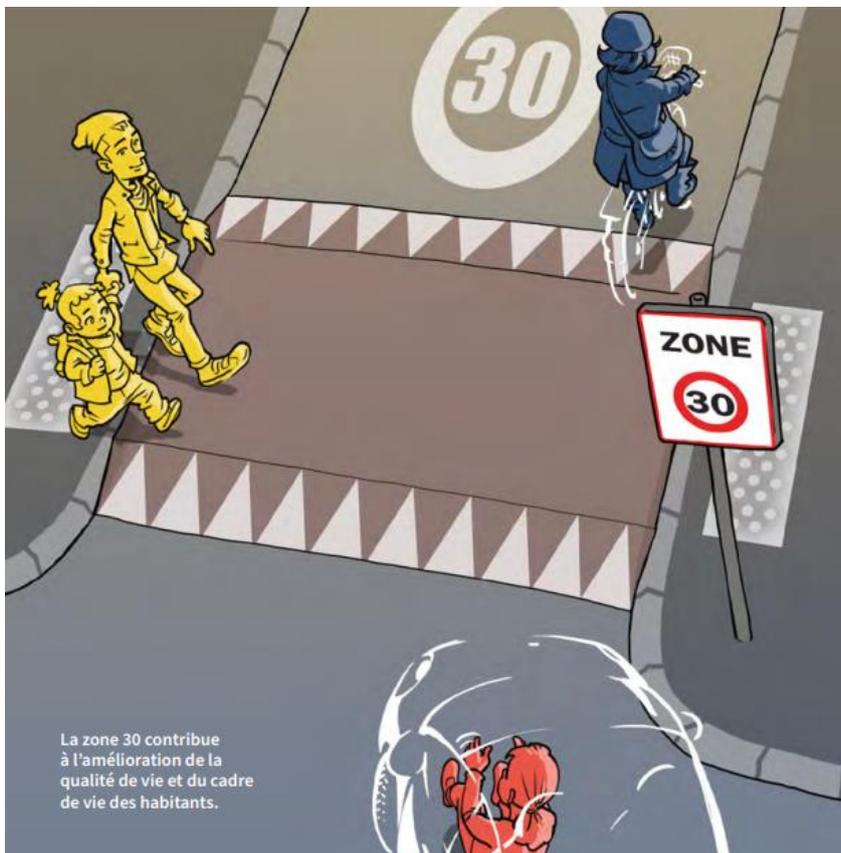
Une zone 30 peut couvrir la totalité ou une partie d'une agglomération, délimitée par des panneaux d'entrée et de sortie de zone (pour les voies à sens unique, l'entrée de la zone 30 doit aussi être signalée



Entre les cyclistes et les usagers motorisés, pour une cohabitation favorable sur un même espace, il faudrait un trafic inférieur à 4000 véhicules/jour et une vitesse effective inférieure à 30km/h.

dans le sens utilisé seulement par le cycliste). L'information peut être renforcée par du marquage au sol (facultatif mais pertinent) car la signalisation verticale peut présenter un défaut de visibilité et les usagers y prêtent moins attention. La signalisation horizontale se trouvant sur la trajectoire visuelle des conducteurs sera mieux perçue.

À l'entrée de la zone, des **effets de seuil** permettent de rétrécir la chaussée et ainsi d'inciter à réduire la vitesse. L'aménagement doit être cohérent et, si besoin, prévoir : ralentisseurs, chicanes, rétrécissements, passages alternés ou aménagements cyclables, car limiter la vitesse des véhicules à 30 km/h n'induit pas toujours un partage apaisé de la rue ou un faible trafic automobile. Ainsi, en zone 30 les voies doivent idéalement être réduites au maximum pour maintenir une vitesse basse.



La zone 30 contribue à l'amélioration de la qualité de vie et du cadre de vie des habitants.

QUELS RÉFLEXES À AVOIR ?



- Je peux traverser la chaussée perpendiculairement où je le souhaite (en cas d'absence de passage piéton à moins de 50 mètres) et je reste attentif à mon environnement.



- Comme sur toutes les voies, j'applique le principe général de prudence du plus fort vis-à-vis du plus faible (décret 2008-754) envers les piétons.



- Je limite ma vitesse à 30km/h.
- Comme sur toutes les voies, j'applique le principe général de prudence du plus fort vis-à-vis du plus faible (décret 2008-754) envers les piétons et cyclistes.

L'AIRE PIETONNE

L'AIRE PIETONNE

C'EST QUOI ?

Une aire piétonne est une « zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone (...) seuls les véhicules nécessaires (...) sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci »¹. C'est donc une **zone réservée aux piétons** : ils y sont prioritaires sur tous les véhicules (sauf les tramways). Seuls les vélos et véhicules nécessaires à la desserte interne peuvent y circuler à l'allure du pas et sans gêner les piétons. Le stationnement n'est pas autorisé dans cette zone, sauf pour les vélos.

À QUOI ÇA SERT ?

- C'est un espace pensé pour le **déplacement du piéton.**
- La **marche** est valorisée et **cela favorise sa pratique.**
- C'est souvent un **lieu de vie**, avec des commerces et services.
- Elle permet ainsi une amélioration du **cadre de vie** avec une réduction de la pollution sonore et atmosphérique.

¹ : d'après l'article R110-2 du code de la route.
² : arrêté PAMA, 2015.



À QUOI ÇA RESSEMBLE ?

Une aire piétonne est souvent aménagée avec un revêtement uniforme sur tout son espace : il n'y a ni chaussée, ni trottoir.

Ainsi le piéton (mais aussi le cycliste) peut se déplacer sur toute la largeur.

Elle est indiquée par des panneaux d'entrée et de sortie de zone. Pour une meilleure lisibilité de cet espace public, les panneaux peuvent être complétés par du **marquage au sol**². En plus, du **marquage d'animation** peut permettre de mieux identifier la priorité du piéton sur tout véhicule.

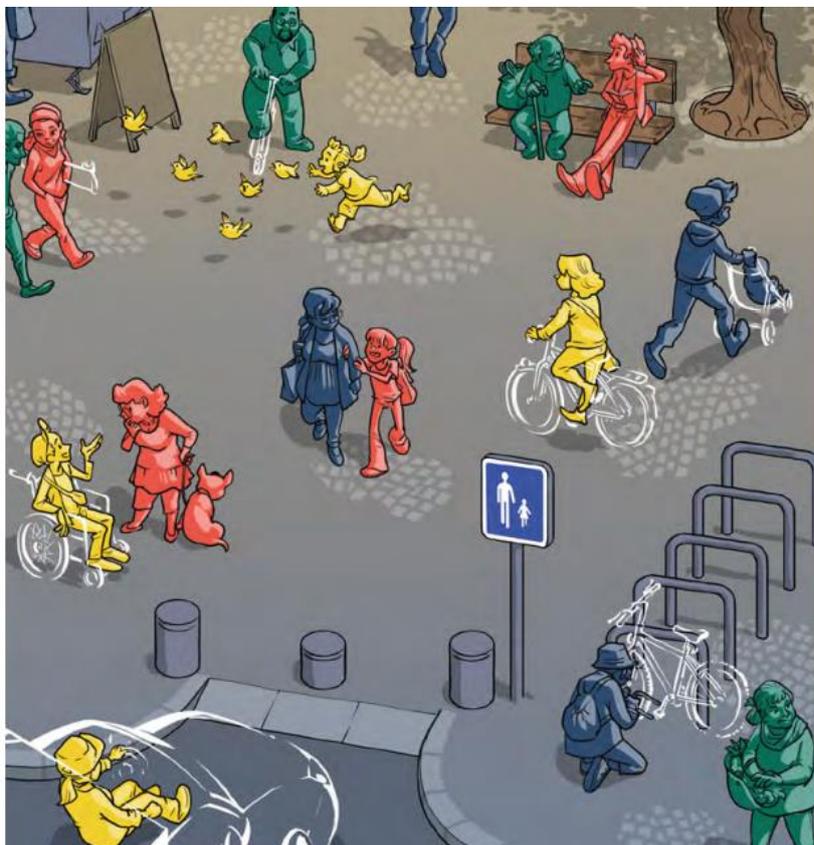


Le **marquage au sol** peut reprendre les éléments des panneaux du code de la route, alors que le **marquage d'animation**, lui, n'est pas réglementé et a une vocation ludique.



Toutes les chaussées sont à **double sens pour les cyclistes**, sauf dispositions différentes prises par la mairie.

Lille



QUELS RÉFLEXES À AVOIR ?



- Je suis prioritaire sur les autres usagers.
- Je peux déambuler librement sur toute la largeur de l'aire piétonne, m'y arrêter pour discuter, jouer, etc.



- Je **peux** circuler dans cette zone (sauf arrêté contraire) en double-sens.
- Je dois circuler à la vitesse du pas (moins de 6 km/h) et sans gêner les piétons.
- Je **peux** stationner mon vélo sur les emplacements aménagés.



- Je **ne** peux pas y circuler, ni y stationner. Sauf exception indiquée par un panneau à l'entrée de la zone (exemple : livraison, desserte de garage, etc). Dans ce cas, je roule à faible allure (vitesse du pas) en laissant la priorité aux piétons.
- Si je souhaite stationner, cela ne sera que temporaire et ne devra pas gêner le cheminement des piétons.

LA ZONE DE RENCONTRE

C'EST QUOI ?

Une zone de rencontre est une « **zone affectée à la circulation de tous les usagers**. Dans cette zone, **les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée** sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à **20 km/h** »¹

À QUOI ÇA SERT ?

- Le but de cet espace est de **favoriser la vie locale** en permettant une appropriation de l'espace public par les usagers (par exemple via la création d'espaces de jeu de proximité). Pour cela, la priorité est donnée au piéton, tout en permettant un accès de la zone aux autres usagers.
- **Avoir un usage transversal** de la voirie et un **partage de la rue** entre les différents usagers.
- La vitesse limitée à 20km/h y contribue et vise à **sécuriser les déplacements** des usagers vulnérables.

Toutes les chaussées sont à **double sens pour les cyclistes**, sauf dispositions différentes prises par la mairie.

- Permettre de **réduire le niveau sonore** de la circulation motorisée. En effet, le bruit est fortement lié à la vitesse de frottement des pneus sur le revêtement. Et on sait aujourd'hui que la pollution sonore est néfaste pour notre **santé**.

À QUOI ÇA RESSEMBLE ?



Une zone de rencontre est indiquée par une **signalisation d'entrée et de sortie de zone**.



Toulouse

Pour une meilleure lisibilité de cet espace public, les panneaux (pas toujours à hauteur des usagers) peuvent être complétés par du marquage au sol². Le marquage d'animation est aussi possible afin de mieux identifier l'espace dans lequel l'utilisateur se situe et la priorité du piéton sur tout véhicule, ainsi que sa présence légitime sur la chaussée. C'est un aménagement qui se veut **cohérent avec la limitation de vitesse** (par exemple : créer un effet de porte en rétrécissant la chaussée en entrée de zone).

Une zone de rencontre peut prendre différentes formes : il peut s'agir d'une seule rue ou d'un ensemble de rues, d'un parvis ou d'une place.

Ainsi, elle peut avoir des vocations différentes : partage de l'espace résidentiel, appropriation de l'espace public par ses habitants, favorisation de la marche et du vélo en centre-ville, priorisation du piéton, etc.

1 : d'après l'article R 110-2 du code de la route.
2 : arrêté PAMA, 2015.



Idéalement, l'espace y est homogène et continu (effacement de la distinction chaussée/trottoirs). Elle ne peut pas être aménagée dans un espace à fort trafic motorisé, car elle serait inadaptée à ses objectifs.

Lambersart

QUELS RÉFLEXES À AVOIR ?



- Je peux circuler sur toute la chaussée mais je ne dois pas m'y arrêter sous peine de gêner les autres usagers.
- Je reste malgré tout prioritaire sur cet espace.



- Je peux rouler sur la chaussée de la zone de rencontre dans les deux sens de circulation.
- Je fais attention aux piétons, je leur laisse la priorité et je limite ma vitesse à 20km/h.



- Je limite ma vitesse à 20km/h et je suis attentif à laisser la priorité à tout autre usager plus vulnérable.
- Je respecte les règles de stationnement, qui n'est autorisé que sur les emplacements aménagés à cet effet (sauf indication contraire, le stationnement sur la chaussée est interdit).

LES AMENAGEMENTS CYCLABLES FAVORABLES AUX CYCLISTES

LE DOUBLE SENS CYCLABLE

C'EST QUOI ?

Il s'agit d'une rue à double sens, dont un sens est strictement réservé aux vélos.

Le DSC est obligatoire pour les rues en sens unique automobile où la limitation de vitesse est de 30 km/h (ou moins).

Le développement des DSC le long des voies limitées à 50 km/h est fortement recommandé.



À QUOI ÇA SERT ?

Alors que les voies à sens unique ont de nombreux inconvénients : « augmentation des vitesses et des distances parcourues — donc augmentation de la pollution et des accidents, perte de lisibilité des itinéraires bus et éloignement des arrêts pour les piétons, rallongement des parcours pour les cyclistes, gêne pour les activités riveraines ». Le DSC a de nombreux avantages :

- Il permet un **maillage rapide du réseau cyclable** et facilite les itinéraires des cyclistes en leur évitant des détours sur leur trajet et sur des axes parfois plus fréquentés.
- Ainsi, il réduit les distances à parcourir pour le cycliste, tout en lui permettant de **se repérer plus facilement**.
- C'est un **aménagement sûr** car il y a une bonne visibilité réciproque des usagers, qui se croisent sur la chaussée. Sur les territoires qui le mettent en place, l'aménagement se révèle sécurisant et peu accidentogène pour les cyclistes.
- Il est **peu coûteux** à mettre en place.

Le cycliste peut effectuer aller et retour par le même itinéraire.

À QUOI ÇA RESSEMBLE ?



Depuis le 1^{er} janvier 2016, le DSC devient la règle générale dans toutes les voies à sens unique limitées à 30 km/h ou moins (sauf justification par arrêté du maire). Dans le cadre du plan vélo national, cette obligation devrait prochainement s'étendre aux rues à 50 km/h.

Le panneau « sauf vélo » doit être obligatoirement apposé sous le panneau de sens interdit. D'autres panneaux peuvent venir compléter l'aménagement à l'autre bout de la rue et aux intersections afin d'indiquer aux véhicules motorisés la circulation des cycles en double sens.

*Certu, 2009



QUELS RÉFLEXES À AVOIR ?



- Lorsque je traverse, je suis vigilant et je regarde des deux côtés de la voie avant de m'engager.



- Je suis attentif aux piétons qui traversent et vigilant aux intersections. Car même si le DSC est un aménagement sûr, le risque peut toutefois venir des usagers qui surgissent sur les côtés en ne regardant que du côté d'où viennent les voitures : un automobiliste qui débouche d'une rue perpendiculaire ou d'une cour privée, un piéton qui traverse, etc.
- Si je roule dans le sens des véhicules motorisés, je ne roule pas dans la bande cyclable en contre-sens, mais bien à ma place, à droite de la chaussée.



- Lorsque j'arrive à une intersection pour m'engager dans un DSC, je pense à bien regarder des deux côtés de la chaussée avant de m'engager.
- Conducteur d'un deux-roues motorisé, j'emprunte le DSC dans le sens de circulation des véhicules motorisés, je n'emprunte pas la bande cyclable à contre-sens.

LA VOIE VERTE

C'EST QUOI ?

La voie verte est définie comme une **route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés** (à l'exception des VAE et engins de déplacement personnel motorisés), **des piétons et des cavaliers**¹.

Elle s'inscrit dans un réseau (qui peut être dense en milieu urbain) et peut croiser d'autres voies ouvertes à la circulation motorisée.

À QUOI ÇA SERT ?

- La voie verte vise à être un espace **convivial, confortable et sécurisé** pour les piétons et cyclistes. Elle encourage et facilite le développement de ces mobilités actives.
- Cet aménagement **assure les liaisons entre espaces** et contribue au **maillage du réseau cyclable** à différents niveaux : quartier, ville, intercommunalité, département... Il a une vocation à la fois utilitaire (desserte de pôles urbains majeurs), mais aussi de loisirs (attrait touristique).

1 : décret 2004-998 / 2 : Certu, 2013



Il n'y a aucune présence automobile sur les voies vertes.



À QUOI ÇA RESSEMBLE ?

La voie verte est signalée par des **panneaux d'entrée et de fin** d'aménagement qui autorisent l'accès aux piétons, cyclistes et véhicules sans moteur (à l'exception des EDPM). L'accès est autorisé **aux cavaliers** si un panneau est apposé en dessous. Les voies vertes longent souvent des **voies d'eau** (chemins de halage) ou utilisent **d'anciennes voies ferrées**, il s'agira alors de pénétrantes urbaines (voies structurantes d'entrée dans la ville). Parfois, ce sont des espaces

qui naissent en milieu urbain et ont pour vocation la **liaison interquartiers**. La voie verte « doit être considérée comme une **emprise indépendante en site propre** et non comme une dépendance d'une voie existante : par exemple, un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte² ».

Pour aménager une voie verte en ville, il faut donc porter une attention particulière à plusieurs éléments :

- La séparation du réseau routier, aucune présence automobile sur ces voies.
- La réduction du nombre de croisements avec ce réseau et avec les accès des riverains
- Comme pour tout aménagement cyclable, la voie verte doit pouvoir laisser passer tout type de vélos (vélo cargo, long tail, etc.).
- La continuité des itinéraires et un revêtement adapté à la circulation des PMR (personnes à mobilité réduite).
- Le dimensionnement en fonction des usages attendus (largeur minimale de 3 m recommandée par le Cerema).



Saint-Nicolas

QUELS RÉFLEXES À AVOIR ?



- Je peux circuler à plusieurs de front sur la voie verte et je partage l'espace avec les autres usagers.



- Je peux circuler sur la voie verte et je partage l'espace.
- Je fais particulièrement attention aux piétons et je régule ma vitesse en fonction des autres usagers.



- Je m'engage sur une voie verte si un panneau m'y autorise.
- Je partage l'espace avec les autres usagers.



- Je ne circule pas sur les voies vertes.
- Je redouble de vigilance aux intersections avec les voies vertes.

LA VELO RUE



C'EST QUOI ?

La vélorue n'existe pas encore dans le code de la route français. Appelée *Fietsstraat* aux Pays-Bas ou en Belgique flamande, la vélorue est une rue où **la place du vélo est affirmée à haut niveau de service**, et dans laquelle le trafic motorisé, faible et de desserte, est autorisé à circuler. Le haut niveau de service est possible grâce à **un flux important de vélos par rapport à un faible trafic automobile**.

À QUOI ÇA SERT ?

- Faciliter la circulation des vélos en améliorant **le maillage du réseau cyclable**. La vélorue doit idéalement s'intégrer dans un itinéraire cyclable.
- **Créer des liaisons** entre les itinéraires cyclables existants en utilisant des rues à faible trafic où la vitesse est modérée (la vitesse limite autorisée est de préférence de 30 km/h).
- **Légitimer** la place du vélo dans la ville.

À QUOI ÇA RESEMBLE ?



En France, l'aménagement d'une vélorue ne se base pas sur un modèle unique, chaque collectivité qui la met en place expérimente selon son propre contexte territorial.

L'aménagement doit **permettre au cycliste de bien prendre sa place sur la chaussée** et de ne pas rouler tout à droite. Cela peut se traduire par des chevrons avec logos vélo ou encore l'apposition de revêtements colorés au milieu de la voie.

Pour que l'aménagement soit compris et approprié par les usagers il doit être lisible, grâce à de l'information

horizontale, mais aussi verticale.

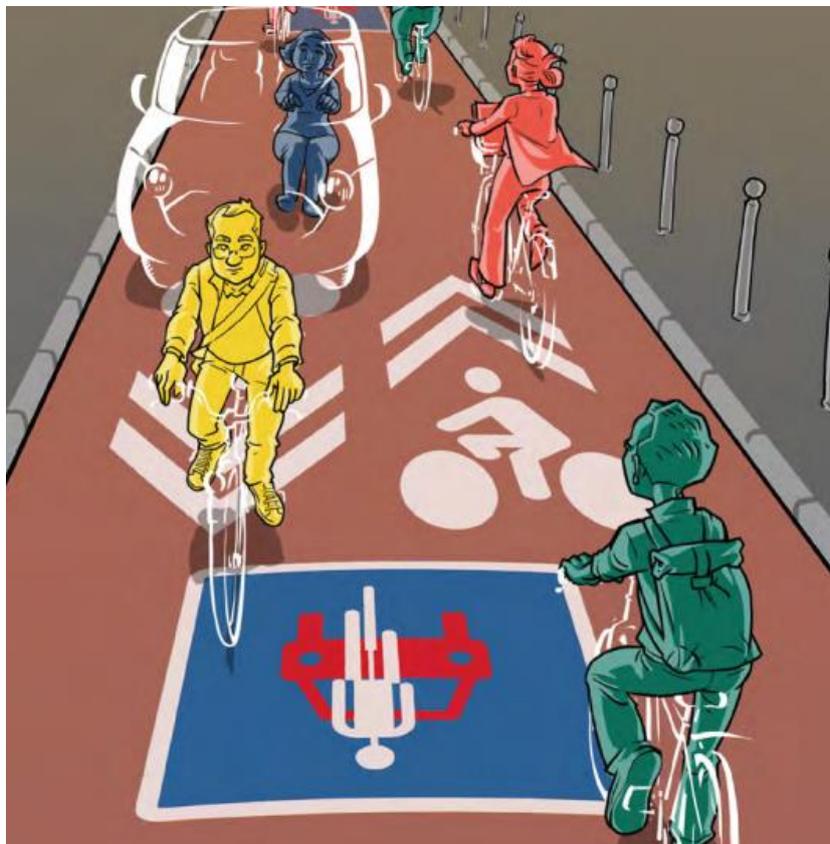
Des panneaux d'information aux entrées et sorties de la vélorue

sont donc nécessaires pour informer les usagers.

Il est également important pour une bonne compréhension d'avoir une identité visuelle spécifique à la vélorue, en rupture avec le reste de la voirie.

Ainsi des revêtements colorés peuvent renforcer la lisibilité et l'attractivité de l'aménagement*. La vélorue doit se mettre en place sur une voie où il y a une faible intensité du trafic automobile et la présence de nombreux cyclistes. Si la rue est à sens unique, les vélorues comportent un double-sens cyclable.

*le marquage au sol de la vélorue n'est pas réglementaire.



QUELS RÉFLEXES À AVOIR ?



- Je circule sur les trottoirs et je fais attention aux autres usagers venant des deux côtés de la rue, avant de traverser.



- Je suis autorisé à rouler au milieu de la voie, je fais attention aux piétons qui peuvent traverser et aux autres cyclistes que je croise ou dépasse.



- Je reste derrière le cycliste si je n'ai pas l'espace nécessaire au dépassement.

LA CHAUSSES A VOIR CENTRALE BANALISEE (OU CHAUDIDOU)

C'EST QUOI ?

Depuis 2015, la CVCB peut se réaliser aussi bien en milieu rural qu'urbain. D'ailleurs, l'ADAV encourage son implantation en zone 30, comme cela est déjà pratiqué en Flandre ou aux Pays-Bas. La CVCB est une **chaussée étroite, sans marquage axial** (ligne centrale). Elle comporte **deux lignes de rives sur les côtés**. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale à double sens et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée « rive ».

La largeur de la voie centrale ouverte aux véhicules motorisés étant insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes.

À QUOI ÇA SERT ?

- Cet aménagement permet d'avoir une **continuité cyclable** dans les cas rares où les contraintes géométriques et circulatoires rendent impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels.
- Il **légitime la place du vélo** dont l'espace wpar rapport aux véhicules motorisés, qui doivent adapter leur allure et position en fonction de la circulation et des autres usagers de la chaussée.



Pour qu'une chaucidou soit bien comprise et appropriée par les usagers, elle doit être lisible et bien expliquée (notamment par un panneau d'information). Elle peut permettre d'assurer une continuité cyclable.

À QUOI ÇA RESSEMBLE ?

L'espace dédié au vélo est clairement délimité par un **marquage au sol de chaque côté de la chaussée** (lignes de rives), l'espace dédié à la voiture est trop étroit pour que deux véhicules se croisent en même temps. **Dans ce cas, les véhicules doivent ralentir et se déporter pour emprunter les lignes de rives lorsqu'elles ne sont pas occupées par des cyclistes.**



Les véhicules motorisés sont par défaut autorisés à circuler (pour se croiser), s'arrêter et stationner sur les lignes de rive. Les piétons peuvent également les emprunter en l'absence de trottoir.

Ce type d'aménagement doit donc être réalisé sur **une voie à faible trafic** motorisé où des aménagements cyclables « classiques » (pistes, bandes...) ne peuvent être réalisés.

6



La largeur des rives recommandée est de 1.50m minimum.

QUELS RÉFLEXES À AVOIR ?



- En milieu urbain, en présence de trottoir, je ne circule pas sur les espaces délimités par les lignes de rive.
- Hors agglomération, en l'absence de trottoir, je peux circuler sur les lignes de rive.



- Je circule dans le bon sens de circulation (toujours à droite de la voie) sur les espaces délimités par les lignes de rive de part et d'autre de la chaussée.



- Je circule au centre de la chaussée en gardant mes distances de sécurité avec le cycliste. Si un autre véhicule arrive en face, alors je me déporte sur la rive à ma droite, en vérifiant auparavant l'absence de cycliste ou à défaut en ralentissant.

Envoyé en préfecture le 19/12/2022

Reçu en préfecture le 19/12/2022

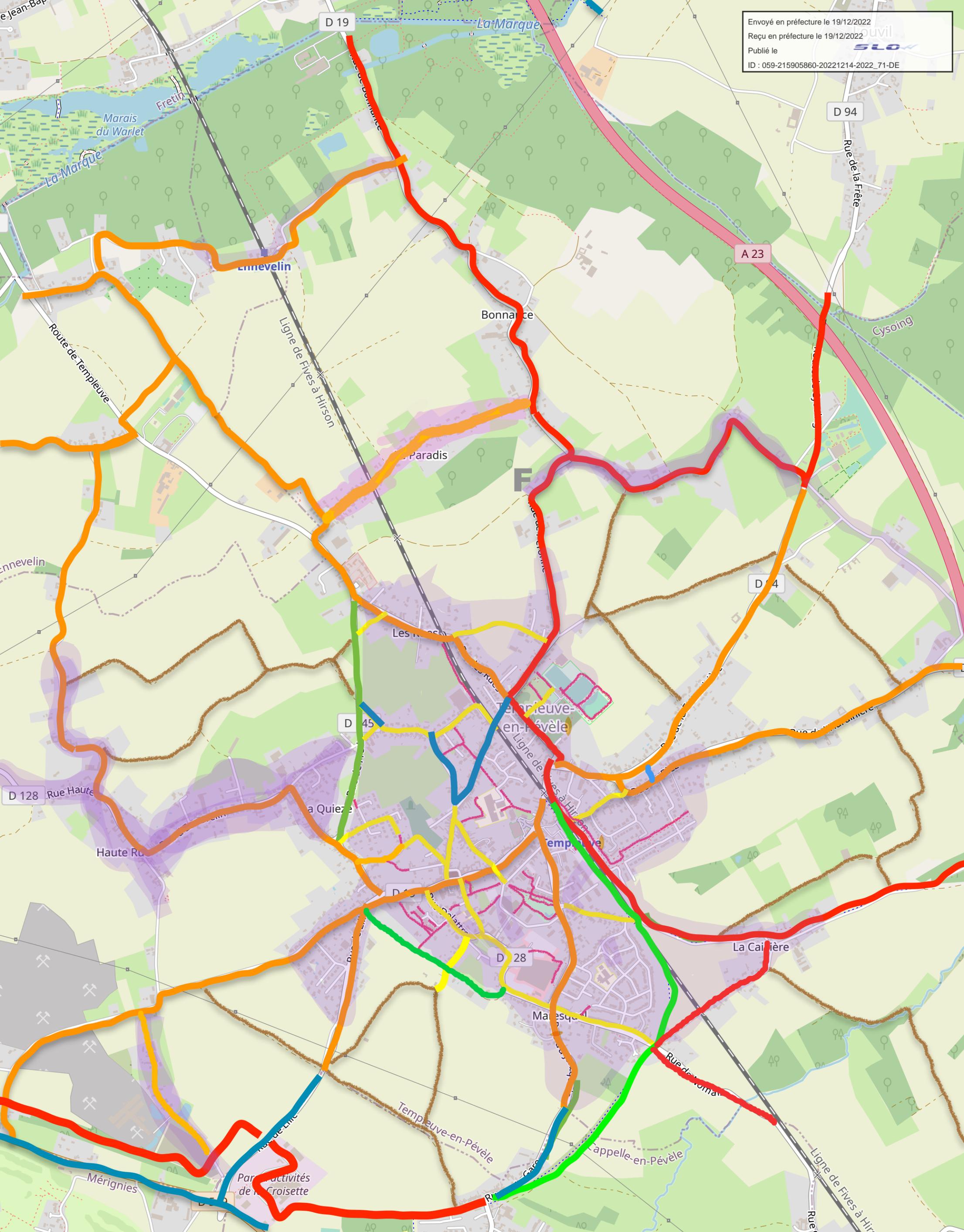
Publié le



ID : 059-215905860-20221214-2022_71-DE

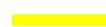
PLAN DU SCHEMA CYCLABLE COMMUNAL

Insérer Map Plan Communal



PLAN PAR ZONE

Légende

-  Réseau principal
-  Réseau secondaire
-  Réseau secondaire
-  Stationnement vélos / abris sécurisés

ZONE A : ENNEVELIN / TEMPLEUVE EN PEVELE



ZONE B : BONNANCE



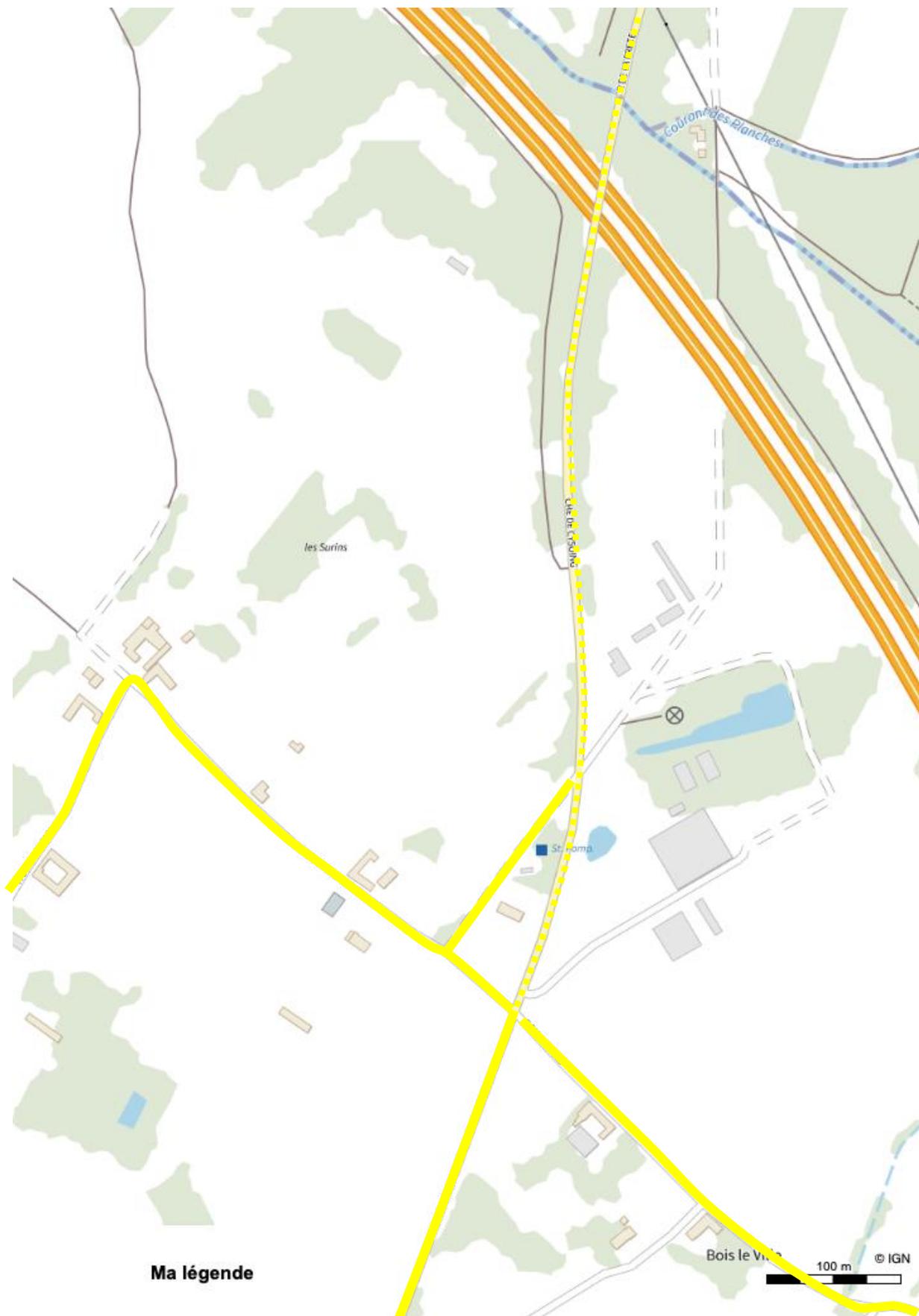
ZONE C : BONNANCE



ZONE D : le Paradis



ZONE E : CHEMIN DE CYSOING



Ma légende

ZONE F : FOURMISIERE



Envoyé en préfecture le 19/12/2022

Reçu en préfecture le 19/12/2022

Publié le

SLO

ID : 059-215905860-20221214-2022_71-DE

ZONE G: FOURMISIERE / HARDINIÈRE



Envoyé en préfecture le 19/12/2022

Reçu en préfecture le 19/12/2022

Publié le

SLO

ID : 059-215905860-20221214-2022_71-DE

ZONE H : HARDINIÈRE



Ma légende

100 m © IGN

ZONE I : Rue de Péronne



Envoyé en préfecture le 19/12/2022

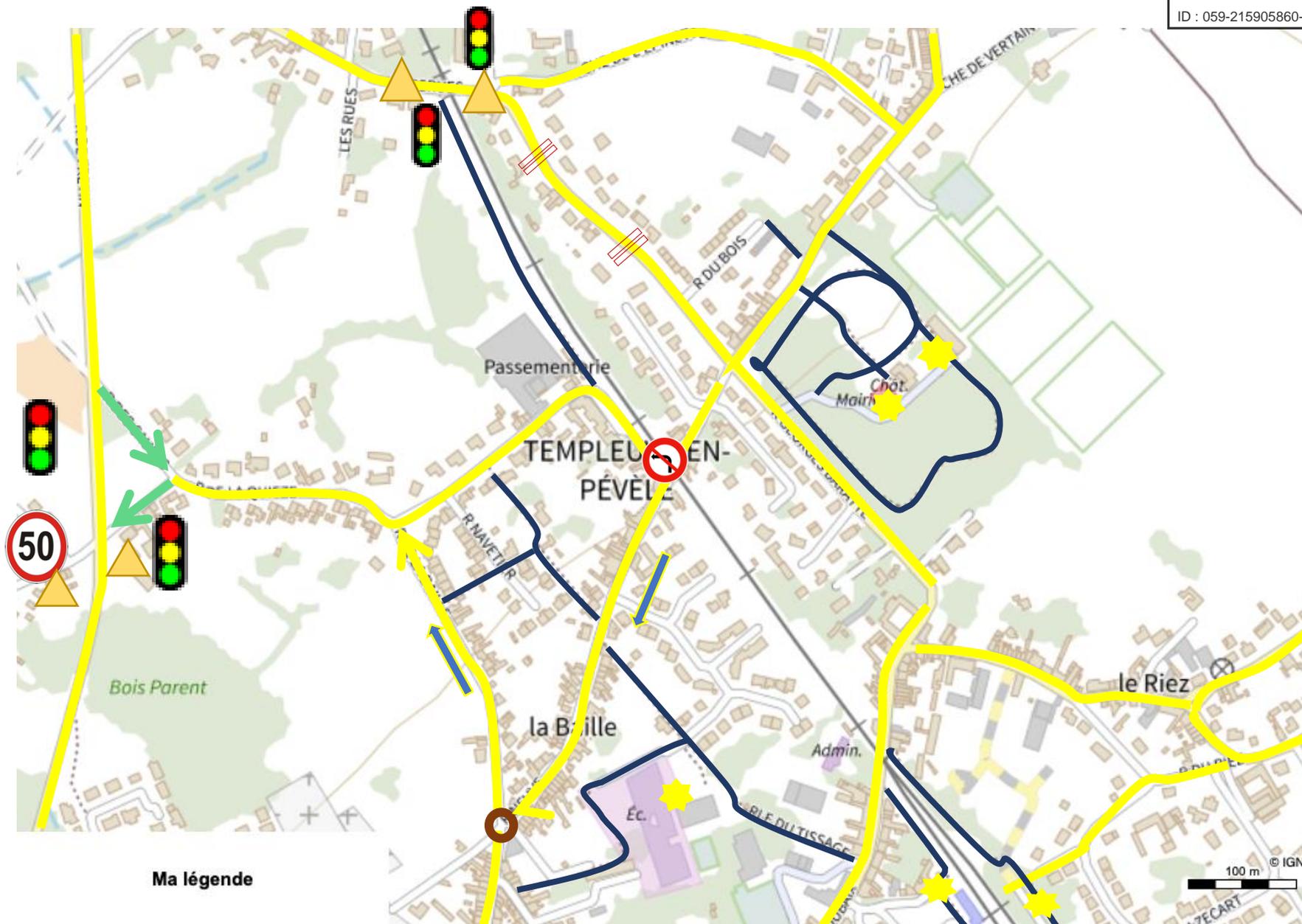
Reçu en préfecture le 19/12/2022

Publié le

SLOW

ID : 059-215905860-20221214-2022_71-DE

ZONE J : BAILLE / CHÂTEAU BARATTE



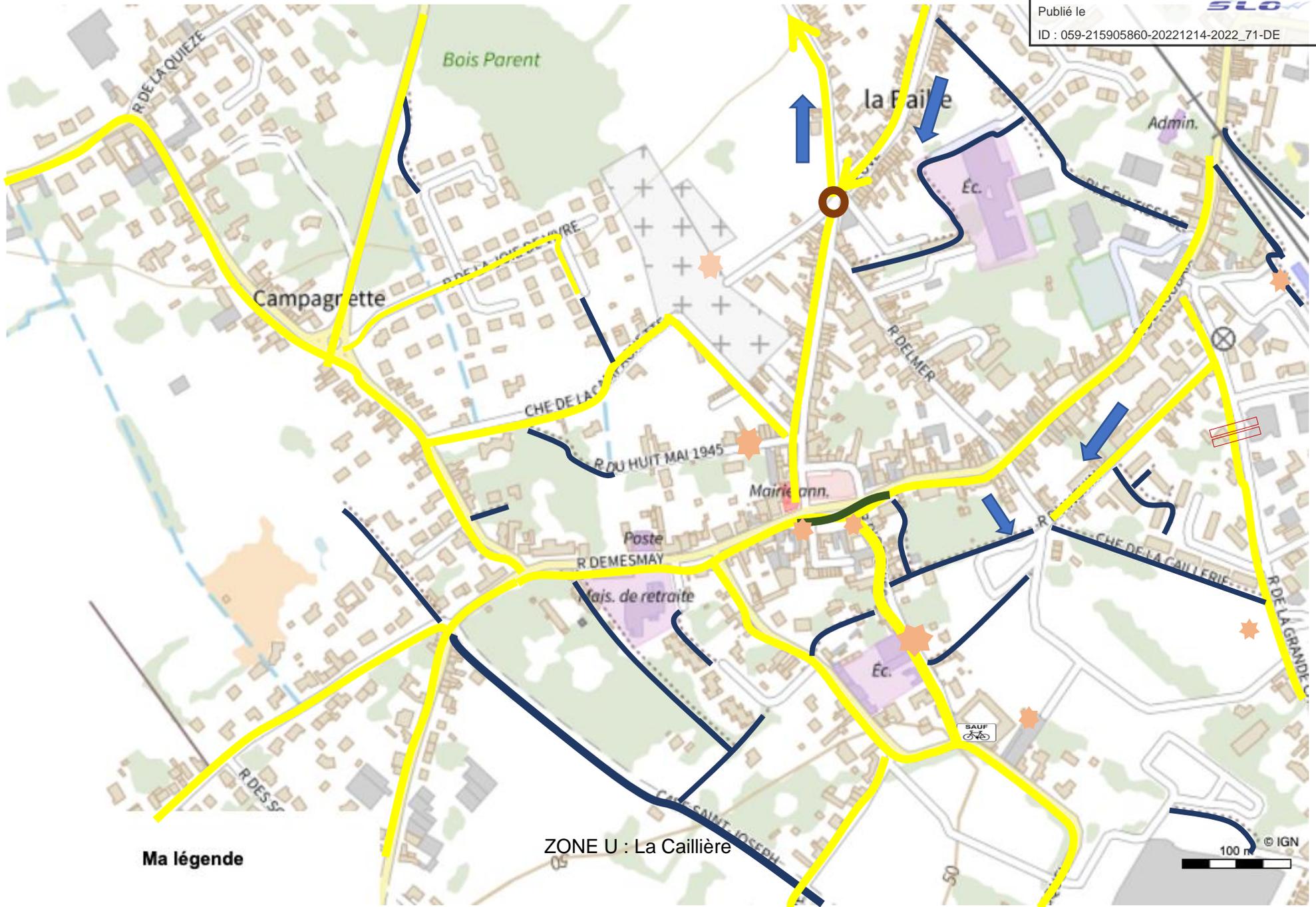
Ma légende

ZONE K : CAMPAGNETTE / BAILLE



ZONE L : CENTRE BOURG

Envoyé en préfecture le 19/12/2022
Reçu en préfecture le 19/12/2022
Publié le
ID : 059-215905860-20221214-2022_71-DE



Ma légende

ZONE U : La Caillière

Envoyé en préfecture le 19/12/2022

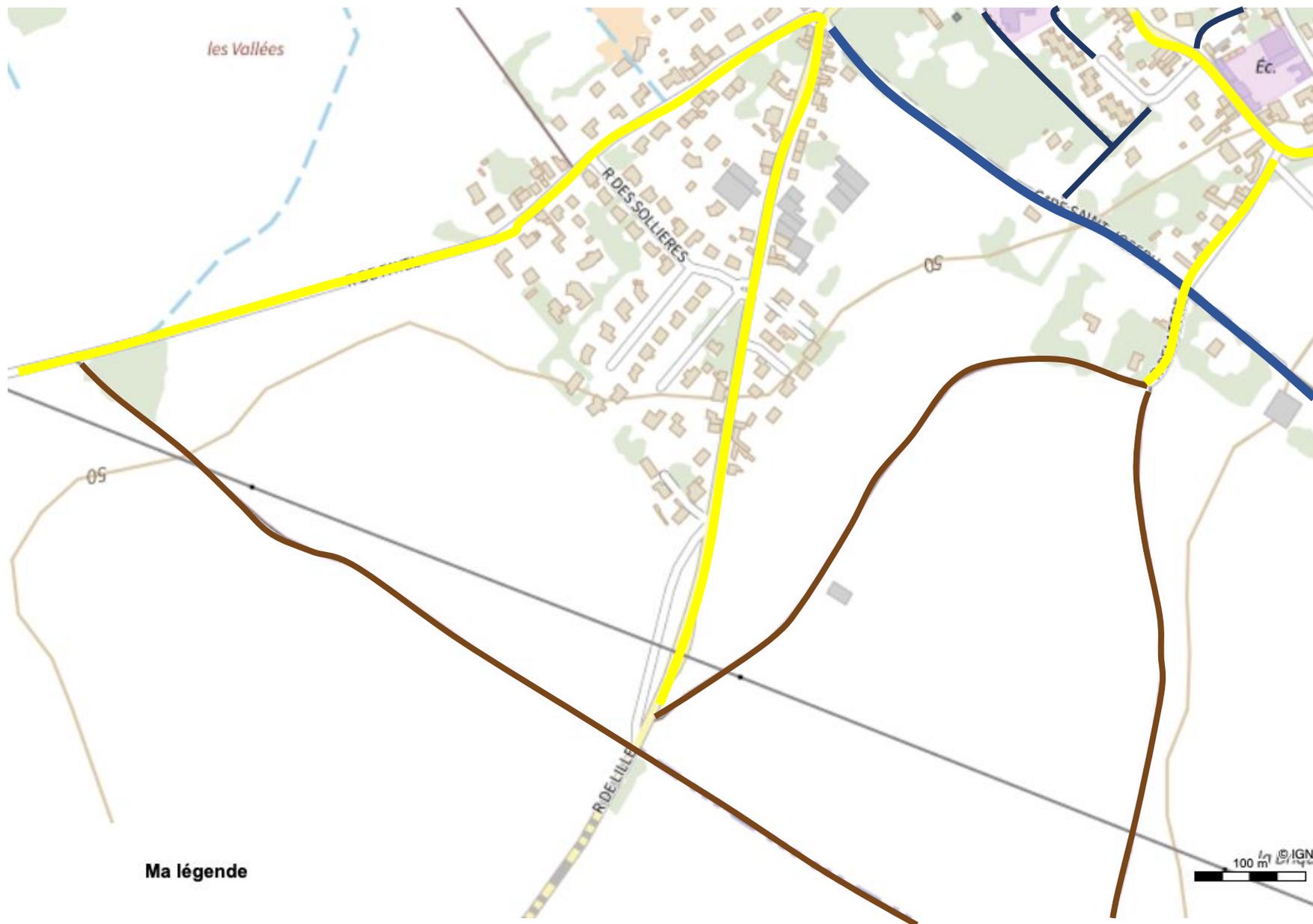
Reçu en préfecture le 19/12/2022

Publié le

SLO

ID : 059-215905860-20221214-2022_71-DE

ZONE M : RUE DE LILLE / CARRIERE SAINT JOSEPH



Envoyé en préfecture le 19/12/2022

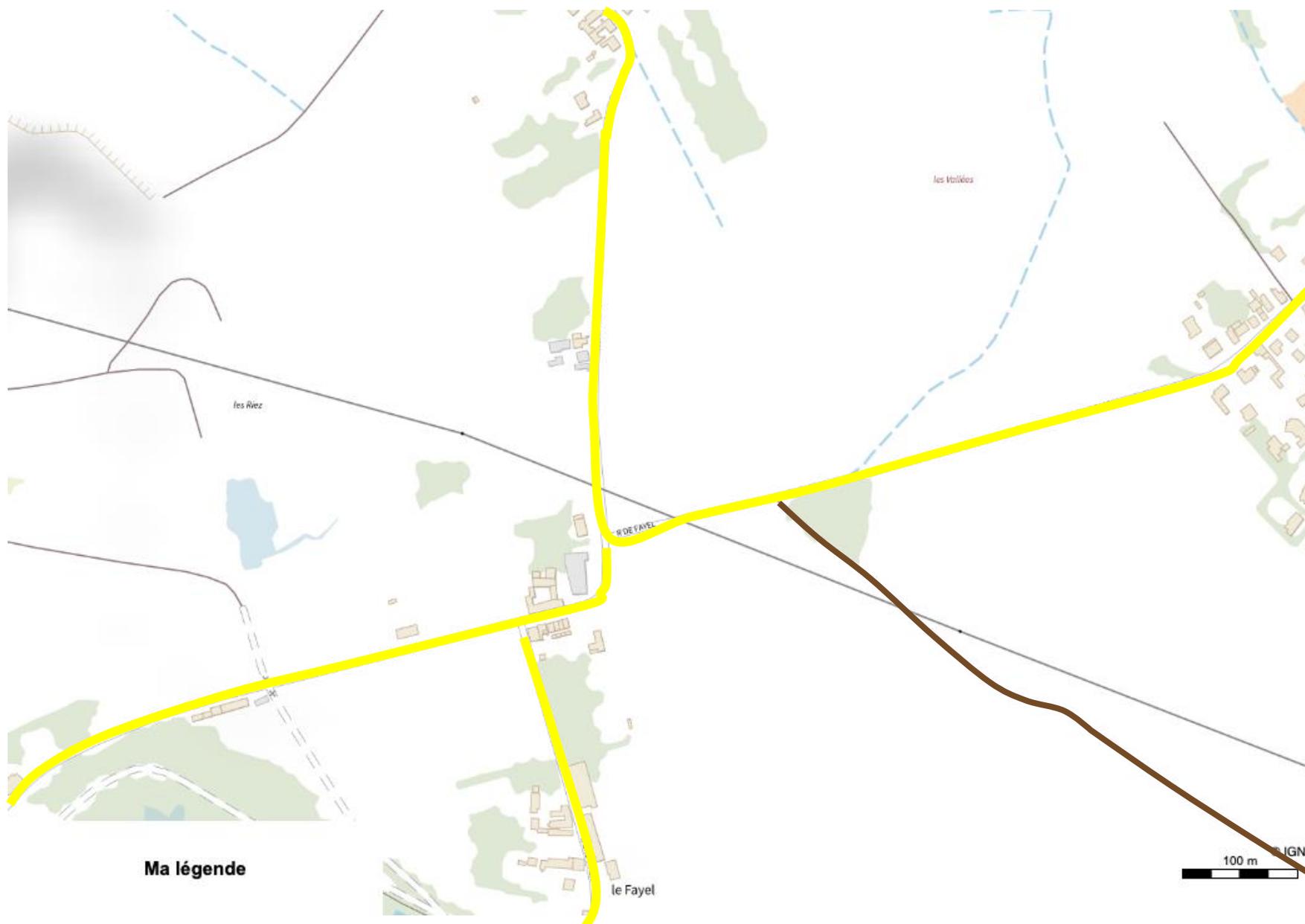
Reçu en préfecture le 19/12/2022

Publié le

SLO

ID : 059-215905860-20221214-2022_71-DE

ZONE N : RUE DU FAYEL / HAUTE RUE



Envoyé en préfecture le 19/12/2022

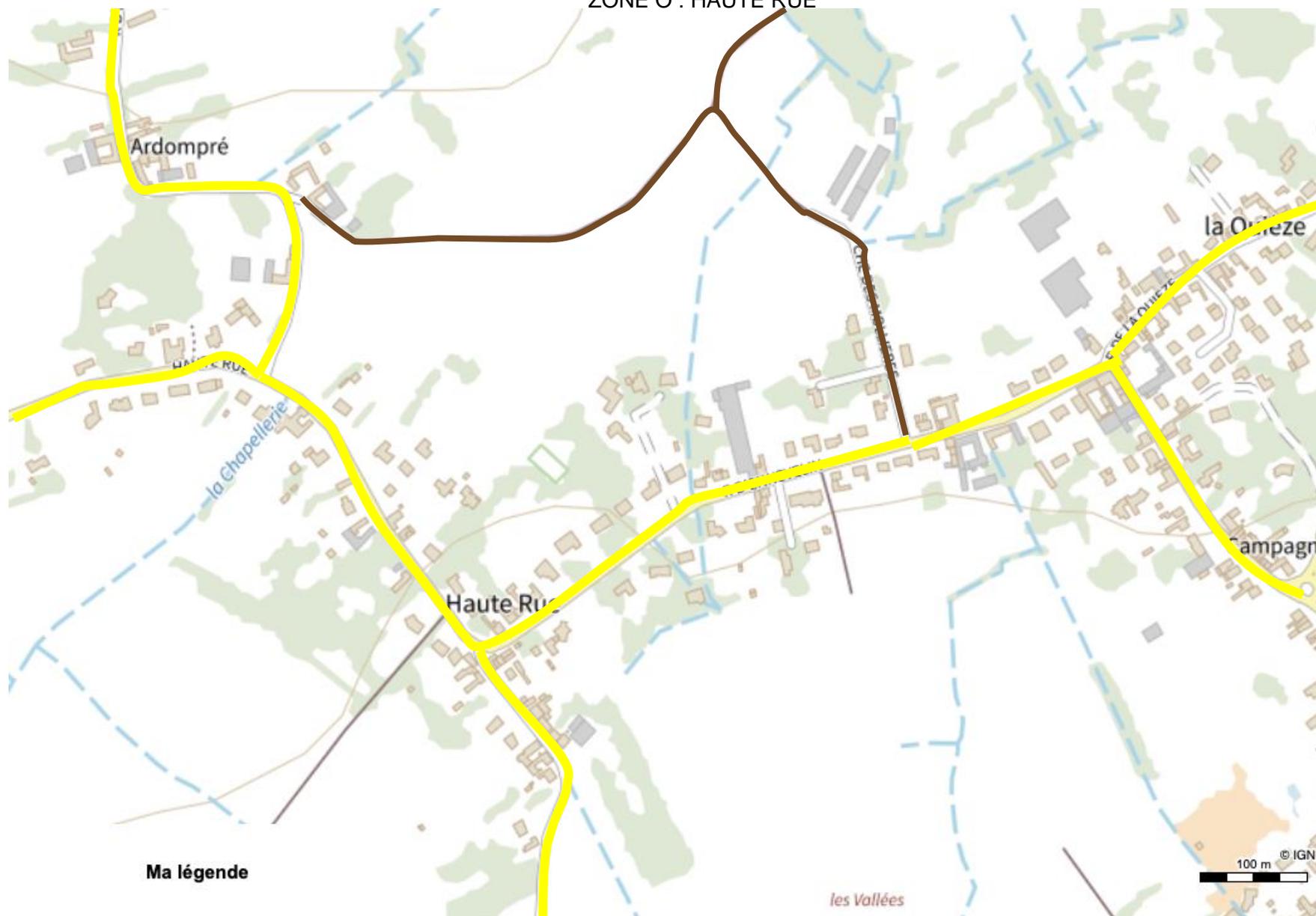
Reçu en préfecture le 19/12/2022

Publié le

SLOW

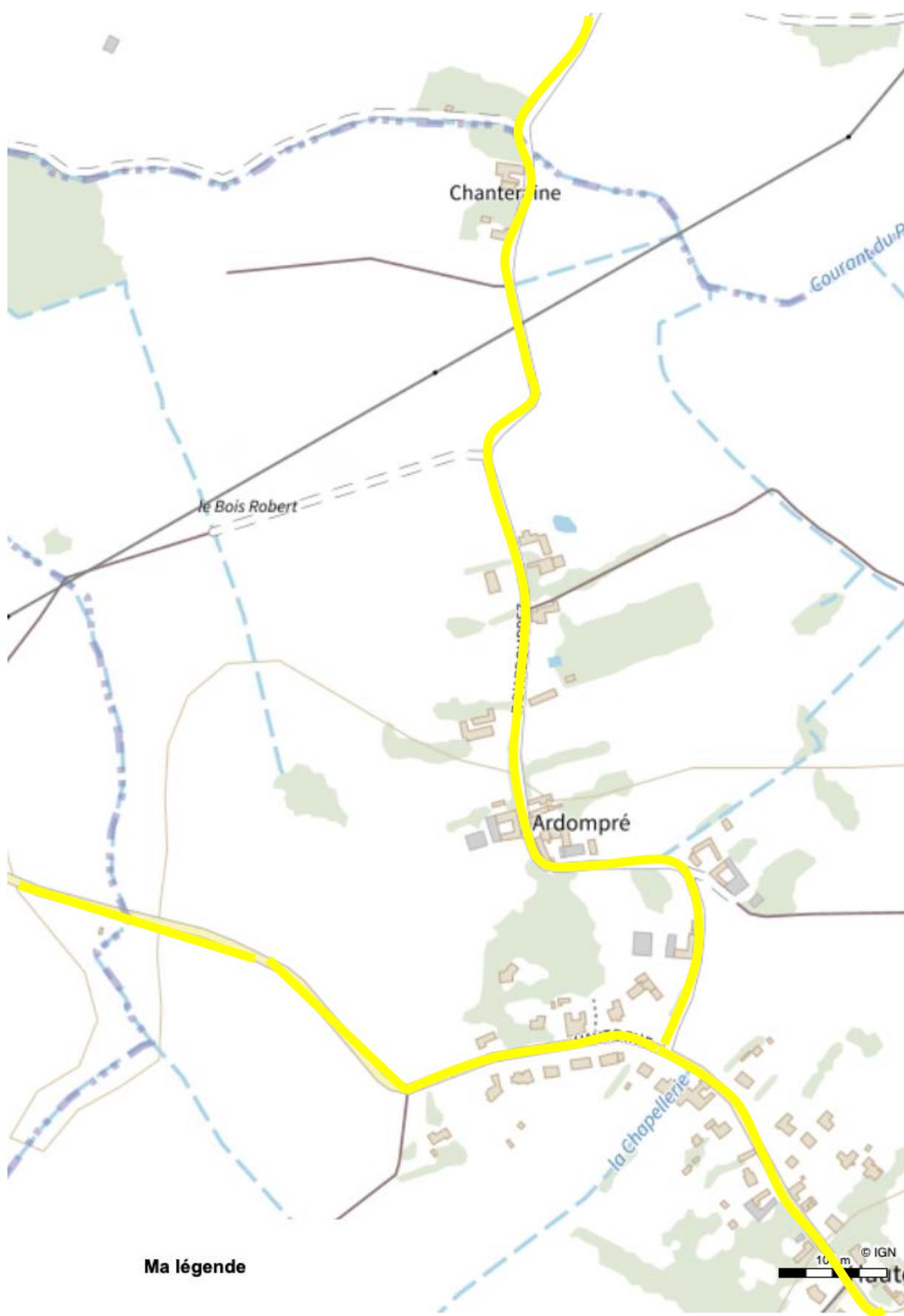
ID : 059-215905860-20221214-2022_71-DE

ZONE O : HAUTE RUE



Ma légende

ZONE P : ARDOMPRE



Ma légende

ZONE Q : LE FAYEL



Envoyé en préfecture le 19/12/2022

Reçu en préfecture le 19/12/2022

Publié le

SLO

ID : 059-215905860-20221214-2022_71-DE

ZONE R : CANCHOMPREZ



Ma légende

ZONE S : RUE DE NOMAIN



ZONE T : RUE DU RIEZ / GRANDE CAMPAGNE



Envoyé en préfecture le 19/12/2022

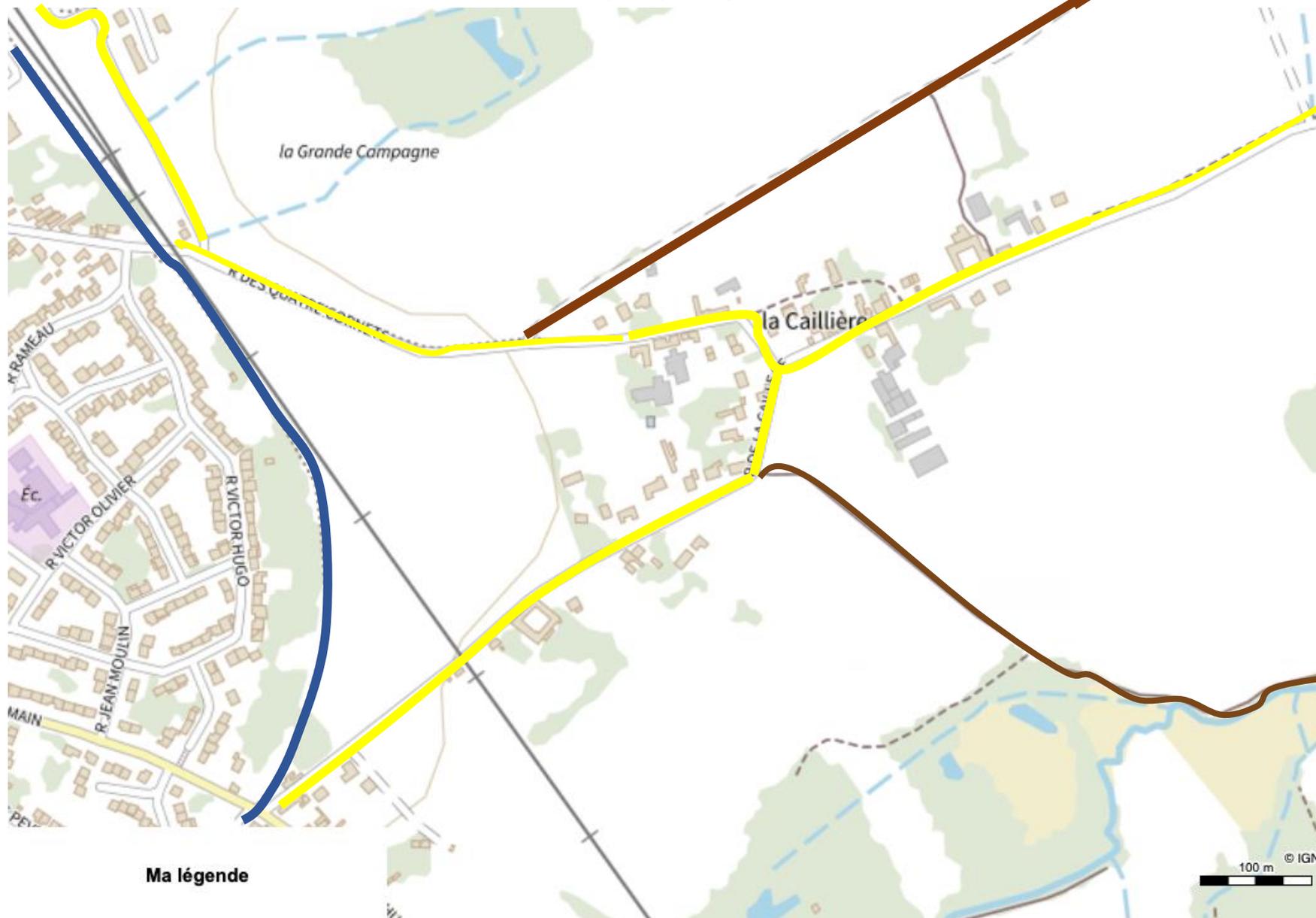
Reçu en préfecture le 19/12/2022

Publié le

SLO

ID : 059-215905860-20221214-2022_71-DE

ZONE U : LA CAILLERE



Ma légende

ZONE V : HARDINIÈRE / CAILLÈRE

