

Plan Local d'Urbanisme de La Terre des 2 Caps

Orientations
d'Aménagement et
de Programmation
MOBILITE

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil
de la Communauté de Communes de La terre
des 2 caps du 11 juin 2025 approuvant la
révision du P.L.U intercommunal.

Le Président
F. BOUCLET
Le cardo
B.P. 60
62250
MARQUISE
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
DE LA TERRE DES 2 CAPS

PLUi approuvé : 4 décembre 2019
PLUi révisé approuvé : 11 juin 2025



BOULOGNE-SUR-MER
Développement
Côte d'Opale



Sommaire

1 - PREAMBULE.....P.5

2 - ETAT DES LIEUX ET ENJEUX DE MOBILITES DU TERRITOIRE P.9

- 2.1 - Mobilité routière et ferroviaire..... 10
- 2.2 - Mobilité cyclable du quotidien..... 12
- 2.3 - Mobilité cyclable de loisirs 16
- 2.4 - Le stationnement cyclable 18

3 - RÉCAPITULATIF DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT DU PLUi P.21

- 3.1 - Renforcer l'intermodalité cyclable 22
- 3.2 - Développer la mobilité cyclable du quotidien
et ses aménagements..... 22
- 3.3 - Encourager le développement du vélo loisir..... 23
- 3.4 - Renforcer l'offre de stationnement cyclable 23

ANNEXE 1 - TRADUCTION DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENTS PAR COMMUNE P.25

Communes littorales P.26

- Ambleteuse 26
- Audinghen 28
- Audresselles..... 30
- Tardinghen 32
- Wissant 34

Communes de l'arrière littoralP.36

- Audembert..... 36
- Bazinghen 38
- Havelinghen 40
- Leubringhen 42
- Saint Inglevert 44

Communes de l'arc urbain et du bassin carrier..... P.46

- Ferques 46
- Landrethun-le-Nord 48
- Leulinghen-Bernes 50
- Marquise 52
- Réty 54
- Rinxent 56

Communes des monts et vallons bocagers P.58

- Beuvrequen 58
- Maninghen-Henne..... 60
- Offrethun 62
- Wacquinghen 64
- Wierre-Effroy 66

ANNEXE 2 - GUIDE DES AMENAGEMENTS..... P.69



1

PREAMBULE



OBJECTIFS DE L'OAP MOBILITÉ

Objectifs et portée des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Le PLUi intègre des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielles et thématiques. Parmi celles-ci figurent leur OAP Mobilité.

Ces orientations portent sur la formulation de recommandations permettant de mieux prendre en compte les mobilités cyclables dans les projets d'urbanisme et d'aménagement. Celles-ci doivent être respectées dans un rapport de compatibilité.

Politique cyclable de la communauté de communes de La terre des 2 caps

La mobilité cyclable est un enjeu politique important du mandat. Cela s'est traduit par la mise en place d'un service de location longue durée de vélos à assistance électrique et d'une prime à l'achat ouverts aux habitants du territoire.

La collectivité est également consciente que la mobilité cyclable doit être planifiée comme n'importe quel autre mode de déplacement avec l'aménagement d'itinéraires continus et sécurisés, de stationnements, d'une signalétique adaptée et des services appropriés à la pratique.

Cela s'est traduit par l'élaboration d'un schéma directeur cyclable, validé en septembre 2023, qui vise à définir le déploiement des aménagements cyclables à court, moyen et long termes.

Afin de donner à ce document une portée réglementaire et que les propositions d'aménagements cyclables soient intégrées dans les projets d'urbanisme et d'aménagement, ce document vise à :

- **identifier les grandes orientations et les itinéraires à déployer pour le développement du vélo au quotidien** vers les lieux d'habitation, de travail, les commerces, et les services publics. Il s'agit également d'analyser la pratique du vélo combinée avec les autres modes de transport tels que le ferroviaire, le covoiturage, les lignes d'autocars, et sentiers cyclo-touristiques (partie 3),
- **examiner pour chacune des communes du territoire les propositions d'aménagements cyclables** et l'effort à déployer par rapport à l'existant (annexe 1),
- **exposer les principales connaissances sur la manière d'aménager l'espace cyclable** en termes de dimensionnement, de marquage au sol horizontal et vertical (annexe 2).

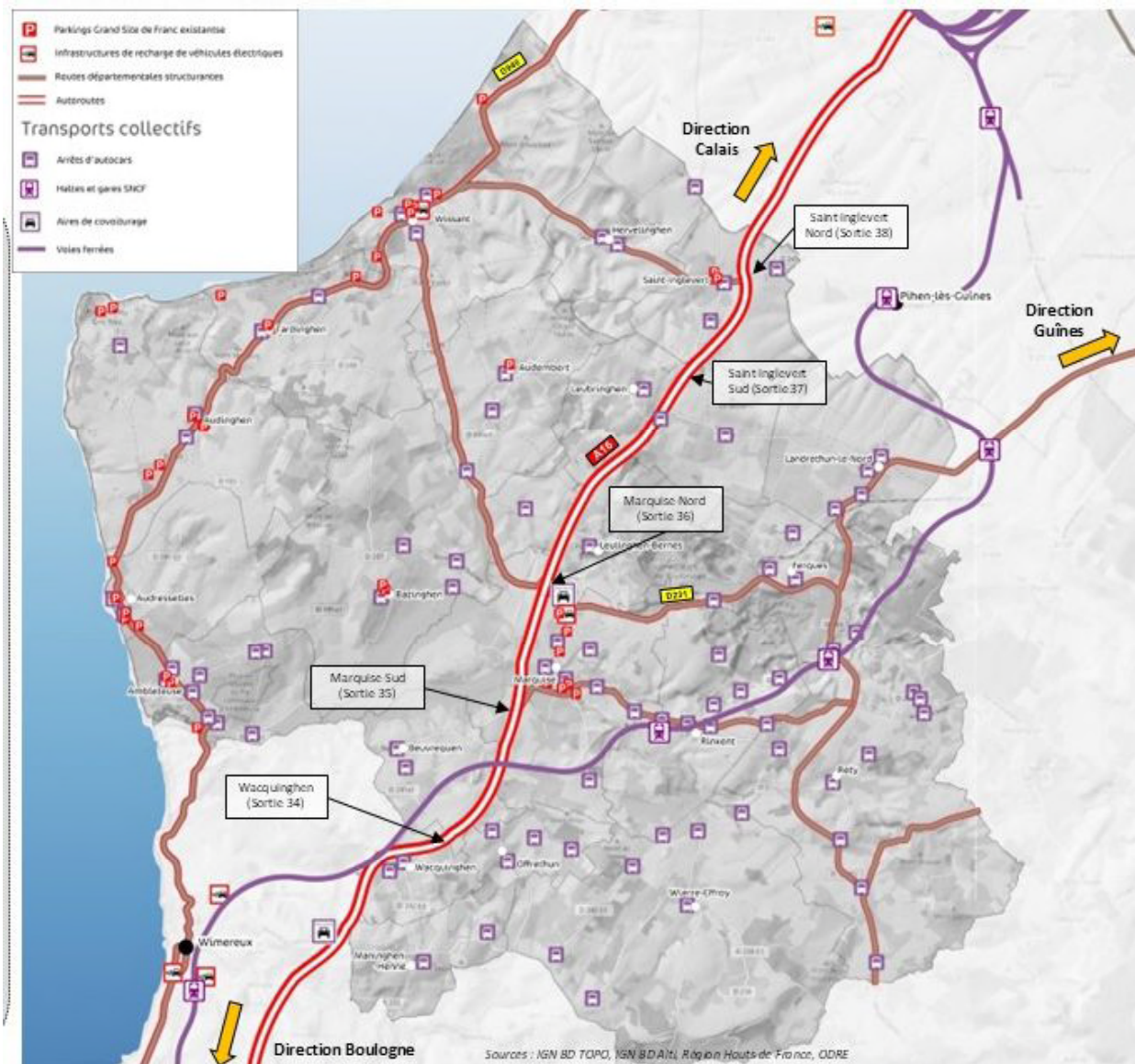


2

ETAT DES LIEUX ET ENJEUX DE MOBILITES DU TERRITOIRE

2.1. MOBILITE ROUTIERE ET FERROVIAIRE

● Etat des lieux



Pour une pratique utilitaire du vélo, sa combinaison avec les transports collectifs permet d'augmenter considérablement l'efficacité de chaque mode de transport. Cette partie vise à réaliser un état des lieux des aménagements routiers et ferroviaires présentant un intérêt en terme d'interopérabilité entre le vélo et les transports collectifs : gare, arrêt de bus, aire de covoiturage, entrée et sortie autoroutière, installation de recharge pour véhicules électriques.

«L'Européenne» (A16), axe routier structurant du territoire dont la section le traversant est libre de péage.

Deux autres axes routiers importants : la D940 et la D231

Une **seule aire de covoiturage** « Le Mont de Cappe » à Marquise (50 places)

Un maillage **dense d'arrêts d'autocars** desservant chaque village, avec :

- 2 lignes régulières de la Région HDF :
 - Calais <> Marquise <> Boulogne
 - Calais <> Site des deux caps <> Boulogne,
- 6 lignes scolaires de la Région HDF,
- Une ligne de transport scolaire à Ferques organisé par la CCT2C.

La gare Marquise-Rinxent, véritable porte d'entrée du territoire. Autres infrastructures ferroviaires la halte voyageur du Haut-banc (Ferques) et gares limitrophes (Caffier, Pihen-lès-Guînes, Wimereux)

Faible nombre d'infrastructures de recharge de véhicules électriques (IRVE).

● Les enjeux de l'intermodalité cyclable

ATOUTS

- Le pôle gare de Marquise-Rinxent, véritable porte d'entrée du territoire
- Une densité importante d'arrêts pour les autocars

FAIBLESSES

- Une seule aire de covoiturage
- La faible densité des bornes de recharge pour les véhicules électriques

ORIENTATIONS

Le principal enjeu réside dans l'accessibilité des modes de transports collectifs en vélo :

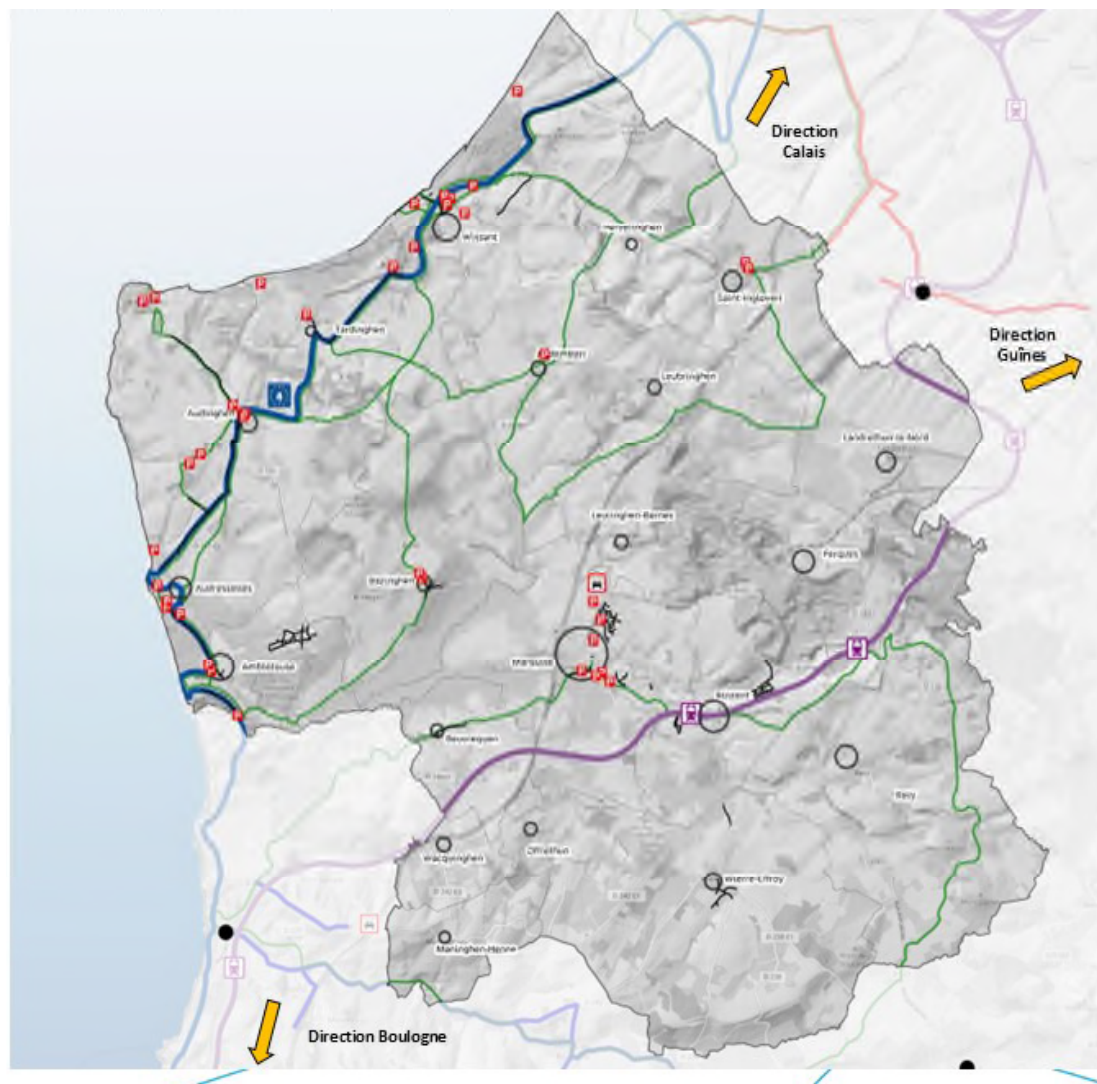
Orientation 1 : Créer des pôles multimodaux autour des points d'entrée du territoire tels que la gare de Marquise-Rinxent et à proximité des entrées et sorties autoroutières

Orientation 2 : Faciliter l'accessibilité des vélos aux gares, aux haltes, aux arrêts d'autocars et aux aires de covoiturage, avec un itinéraire et un stationnement vélo

Orientation 3 : Adapter les aménagements en termes de confort, de sécurité, de visibilité et de praticabilité autour et au sein des gares. Les usagers doivent pouvoir s'y déplacer, vélo à la main, et accéder à l'ensemble des services de transport proposés. Des cheminements dédiés et un environnement accueillant sont une composante importante de l'intermodalité pour les cyclistes

2.2. MOBILITE CYCLABLE DU QUOTIDIEN

● Etat des lieux



Le développement du vélo pour des déplacements au quotidien est indissociable de celui des infrastructures cyclables permettant un itinéraire continu, cohérent et sécurisé. Cette partie vise d'une part à identifier les aménagements cyclables existants, et d'autre part à visualiser les tronçons à aménager issus du schéma directeur cyclable.

Au total, le territoire compte :

- 33,2 km de zones 30,
- 0,4 km de zones de rencontre,
- 2,1 km d'aires piétonnes,
- 2,5 km de chaussées à voie centrale banalisée,
- 11,5 km d'aménagements mixtes piéton/vélo hors voie verte.

La Véloroute (Eurovélo 4) constitue le seul itinéraire cyclable aménagé du territoire. Elle bénéficie principalement de voies mixtes piétonne / cyclable. Quelques portions doivent encore être aménagées.

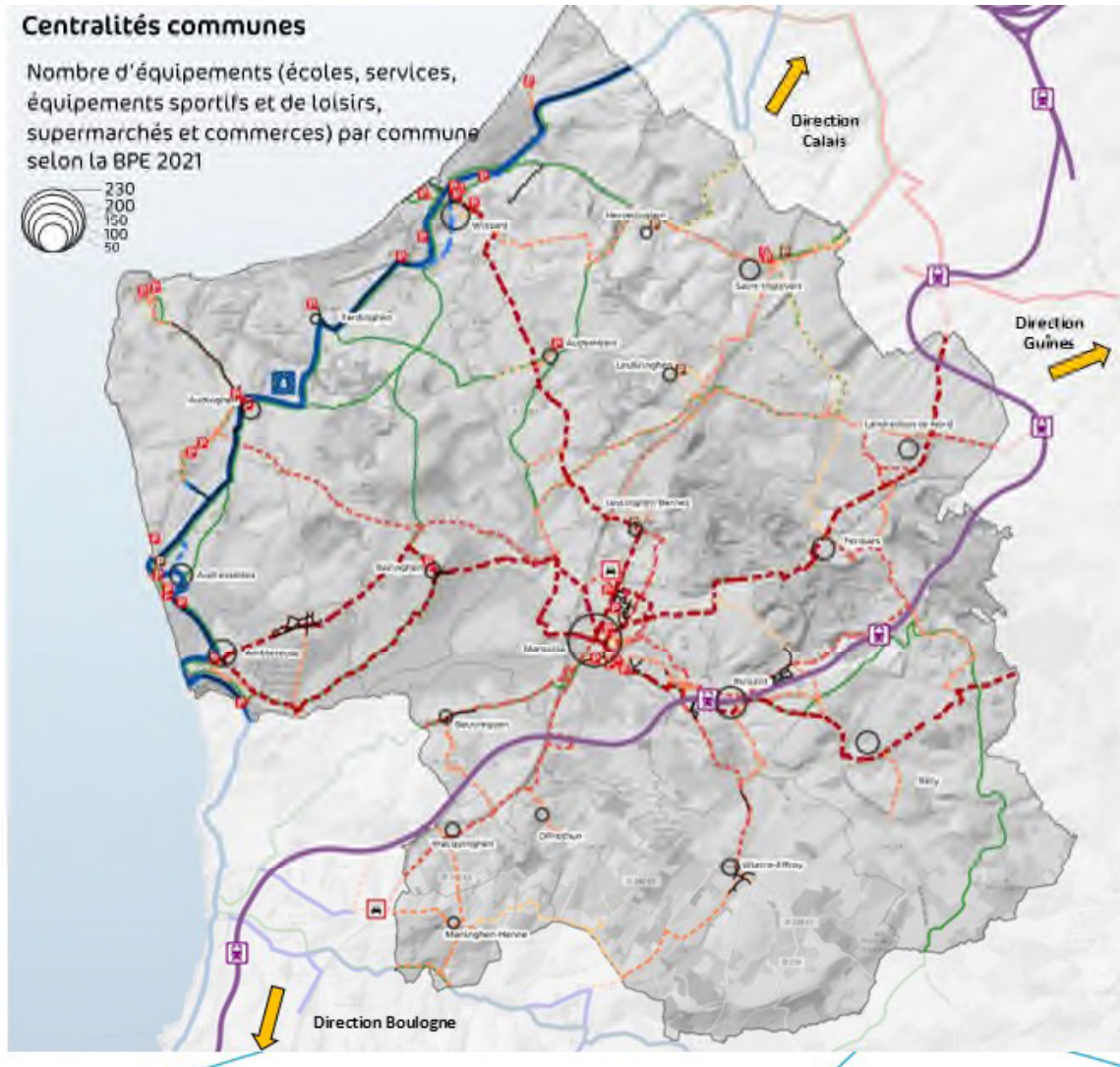
Les autres aménagements cyclables assurent la sécurisation de certaines voiries (Zone 30, chaudiou, zone de rencontre) mais ne constituent pas un réseau continu permettant de circuler de commune en commune.

Les itinéraires cyclotouristiques permettent de recenser les segments de voirie secondaire avec un revêtement satisfaisant, compatible avec les déplacements du quotidien.

Légende

- Limites communales
- Itinéraire de la Véloroute - EuroVelo 4
- Aménagements cyclables existants
- Circuits cyclotouristiques
- Aires de stationnement GSF existantes

● Propositions d'aménagements



Le schéma directeur cyclable prévoit 123 km d'aménagements cyclables dont environ :

- 51 km d'aménagements d'intérêt intercommunal
- 21,5 km d'aménagements en site propre
- 2,3 ml (mètres linéaires) d'aménagements cyclables supplémentaires par habitant

- Les enjeux de l'intermodalité cyclable du quotidien et ses aménagements

ATOUTS

- La Vélomaritime, dorsale littorale bien aménagée
- Un réseau de voirie secondaire propice au développement des déplacements à vélo

FAIBLESSES

- Peu d'itinéraires aménagés et sécurisés pour une pratique quotidienne du vélo

ORIENTATIONS

Orientation 4 : Prendre son vélo au quotidien

- **Densifier le réseau cyclable** garantissant un maillage desservant efficacement les pôles d'attractivité du territoire (zones d'emplois, commerces, services, écoles, lieux touristiques, etc...)
- Développer les aménagements à proximité des établissements scolaires et Etablissements Recevant du Public (ERP) (voies partagées, zones apaisées)
- Prévoir des aménagements cyclables dans les nouvelles zones à urbaniser venant se connecter au maillage
- Développer des liaisons aux sites d'intermodalité et notamment aux gares et aux aires de covoiturage
- **Limiter les détours et les obstacles pour les cyclistes** (ex. autorisation du contre-sens sur les rues à sens unique, cédez le passage cycliste au feu, goulottes dans les escaliers, barrière pivotante...)

Orientation 5 : Se déplacer en toute sécurité

- **Renforcer les zones apaisées** dans la traversée des centres-bourgs et les dessertes de courtes distances vers les lieux de vie (stades, écoles, commerces de proximité, services,...)
- Améliorer les traversées de départementales aux endroits stratégiques
- **S'assurer de la qualité des aménagements cyclables et de leur entretien**
- **Développer de la signalétique utilitaire (panneaux directionnels vélo)**
- **Développer la signalisation horizontale et verticale pour renforcer la présence des cyclistes dans l'espace public (pictogrammes vélo, panneaux A21a « débouché de cyclistes »...)**

Orientation 6 : Soigner l'insertion paysagère des voies cyclables

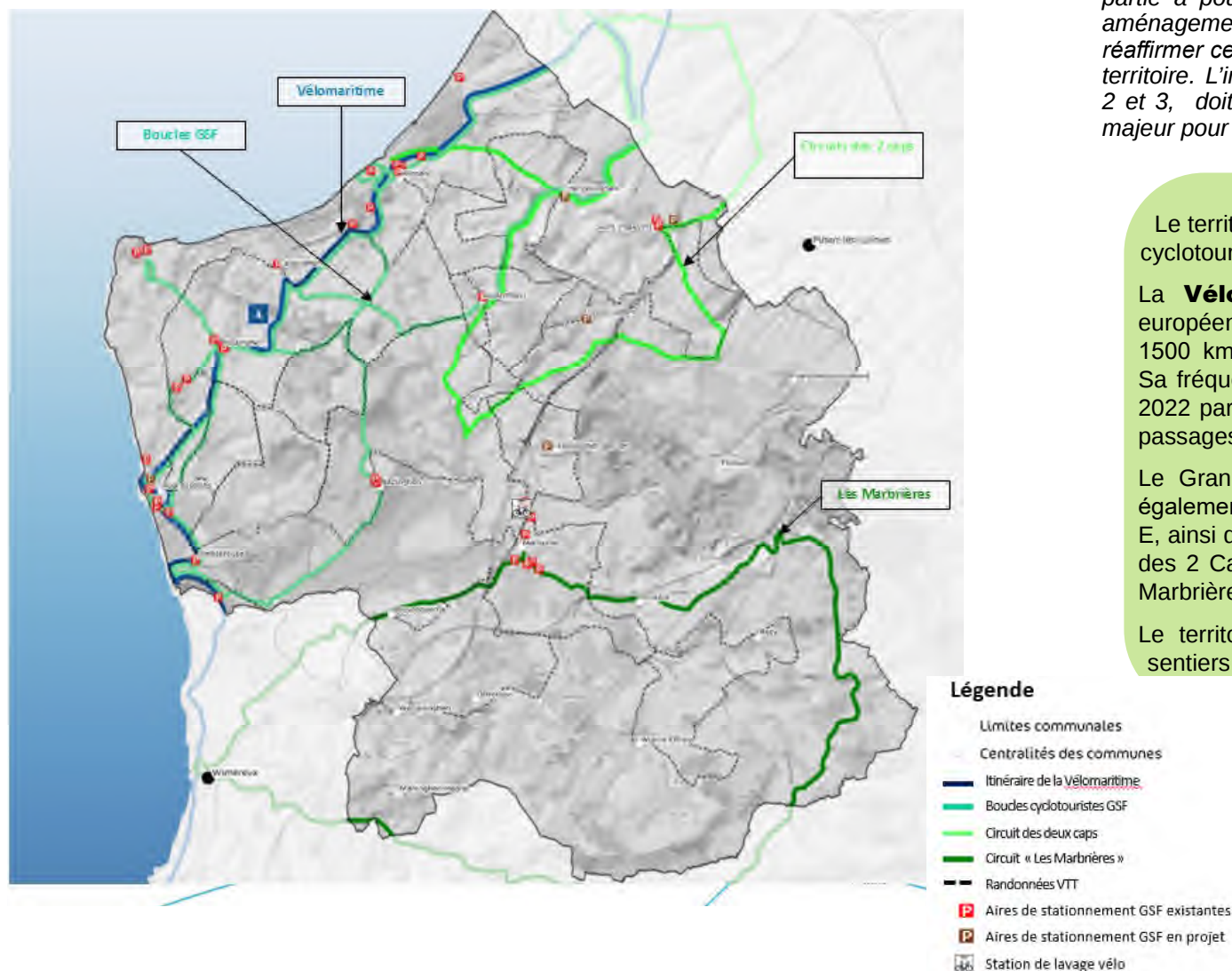
- Utiliser au maximum les routes et les chemins existants, qui permettent un cheminement agréable en limitant l'altération des milieux traversés, et sans rupture des trames paysagères existantes
- **Privilégier les carrières locales dans le choix des revêtements.** Leur intégration visuelle (couleur, texture) doit toutefois être compatible avec des critères de confort, de longévité, d'adaptation aux risques de crue, de coût et d'entretiens
- Prévoir, lorsque cela est possible, **une bande enherbée ou un écran végétal entre la route et la voie.** Attention toutefois à limiter les écrans à l'abord d'intersections ou lorsque la route et la voie cyclable se rejoignent
- Privilégier le contournement des arbres ou des masses végétales existantes plutôt qu'un tracé rectiligne
- Privilégier **un marquage au sol blanc réfléchissant la nuit**

Orientation 7 : Soigner l'insertion paysagère des aménagements annexes

- **Dans les secteurs protégés d'un point de vue paysager, limiter l'impact visuel de la signalisation directionnelle** grâce à une limitation du nombre de panneaux, de leur taille et de leur hauteur (panneaux « miniatures » à un 1 mètre de hauteur)
- **Alterner la signalisation entre les balises et les panneaux de signalisation directionnelle classique** pour un jalonnement discret mais efficace. Porter une attention particulière aux matériaux utilisés pour les mâts supportant les panneaux et les balises selon les caractéristiques du site
- Placer le jalonnement afin qu'il soit utile à l'utilisateur sans surcharger les sites (relais informations services, panneaux présentant les itinéraires, panneaux de guidage vers les services...)

2.3. MOBILITE CYCLABLE DE LOISIRS

● Etat des lieux



La Terre des 2 caps est un territoire de sport de nature. Labellisé « Site VTT-FFC », il dispose d'une offre VTT variée et de qualité. Son réseau de routes communales secondaires est propice à la pratique cyclotouriste. Cette partie a pour objectif de réaliser un état des lieux des aménagements et des itinéraires cyclables de loisirs et de réaffirmer cette pratique comme faisant partie de l'ADN du territoire. L'intermodalité, favorisée par les orientations 1, 2 et 3, doit également être considérée comme un atout majeur pour des pratiques de loisirs et de tourisme

Le territoire compte plusieurs itinéraires et circuits cyclotouristiques.

La **Vélomaritime 4** est un itinéraire d'intérêt européen qui s'étend sur sa partie française sur 1500 km entre Roscoff (Finistère) et la côte belge. Sa fréquentation augmente chaque année (+52% en 2022 par rapport en 2021 à Wissant avec environ 50 passages/jour – source : CD62).

Le Grand site de France des deux caps propose également 5 boucles cyclotouristiques identifiés de A à E, ainsi que 2 autres boucles balisées : le circuit Terre des 2 Caps au départ de Wissant et le circuit « Les Marbrnières », au départ de Wimereux.

Le territoire compte également 10 circuits VTT et sentiers de randonnée pédestre balisés.

● Les enjeux de la mobilité cyclable de loisirs

ATOUTS

- La CCT2C est un territoire de sport de nature, notamment de randonnées VTT et pédestres, avec de nombreux sentiers entretenus et balisés

FAIBLESSES

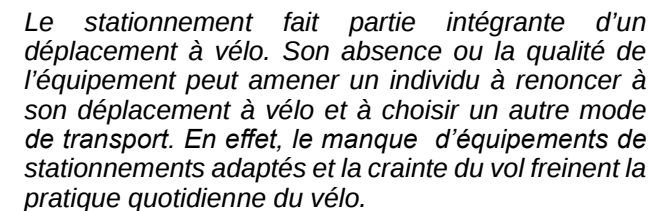
- Peu d'itinéraires aménagés et sécurisés pour une pratique quotidienne du vélo

ORIENTATIONS

Orientation 8 : Poursuivre le développement des sports de nature

- **Identifier les lieux de pratiques sportives de nature et pérenniser l'accès aux chemins ruraux** fréquentés par les marcheurs, traileurs, les cyclotouristes, VTTistes et les usagers du vélo du quotidien
- **Sécuriser les pratiques sportives** lorsque les sentiers empruntent ou traversent des axes de circulation automobile dangereux
- **Améliorer l'accueil et l'information des pratiquants** en valorisant les lieux de départ/arrivée et en améliorant la capacité de stationnement
- **Valoriser les circuits de randonnées existants**
- **Reconnaître la diversité des modes actifs** et penser à leur cohabitation (VTT, randonnée pédestre, vélo au quotidien) dans la réalisation des aménagements

- **Stationnements existants**



De plus, la démocratisation des vélos à assistance électrique fait augmenter la valeur moyenne des bicyclettes, ce qui occasionne une plus grande exigence des utilisateurs par rapport au stationnement sécurisé.

Cette partie vise à faire un état des lieux du stationnement cyclable et de présenter les propositions d'emplacements supplémentaires issus du schéma directeur cyclable.

Le territoire dispose de **235 places de stationnement cyclables**, soit 10 emplacements pour 1000 habitants.

Ces places sont réparties en 35 emplacements et 8 communes différentes.

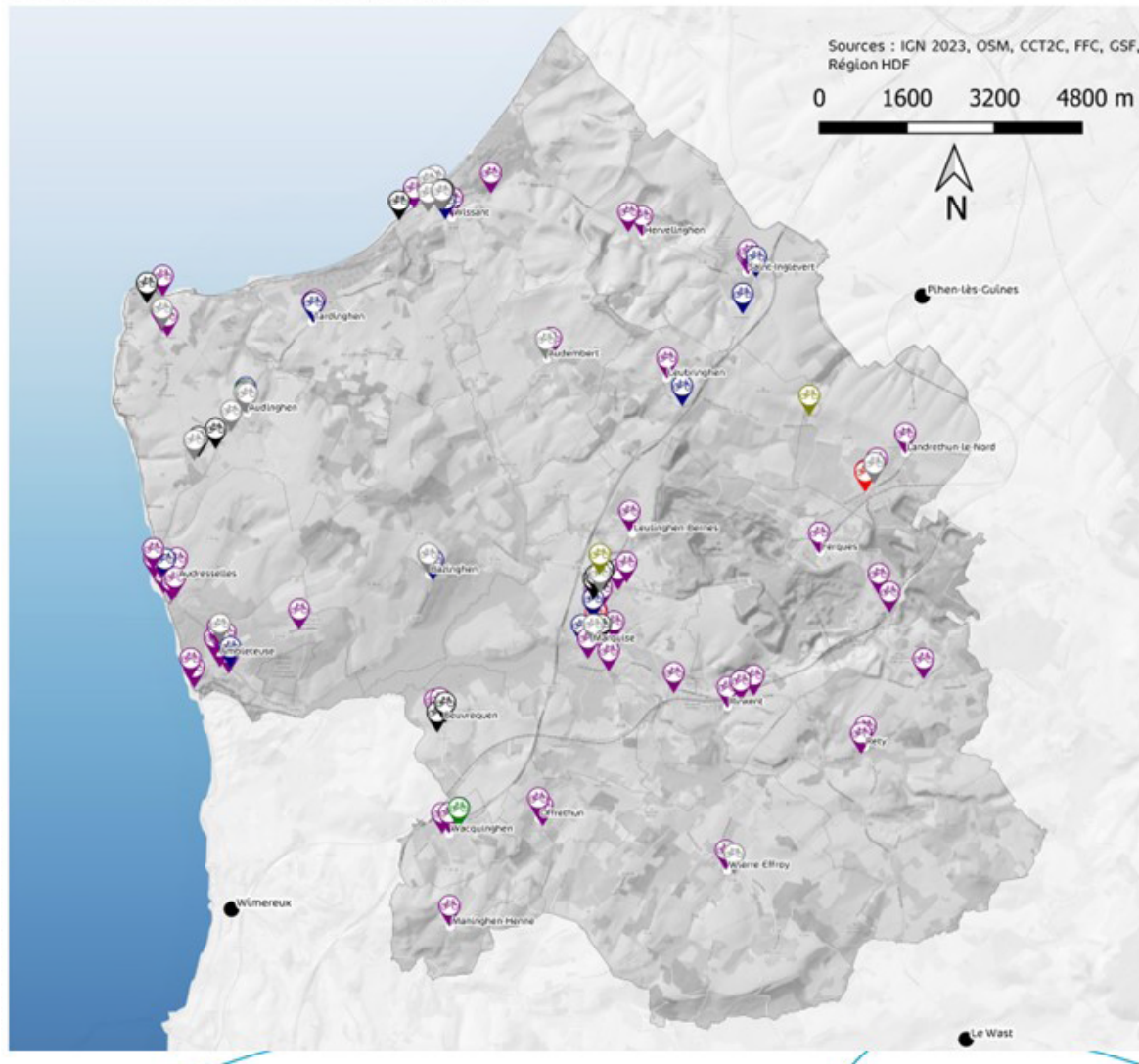
Légende

- ☐ Limites communales
- ☒ Centralités des communes

Type de stationnement existant

- Arceau
- Box vélo
- Ratelier

● Stationnements en projet



Légende

Limites communales

Centralités des communes

Type de stationnement existant

Arceau

Box vélo

Râtelier

Stationnement en projet

Abri vélo

Arceaux

Borne de recharge

Box vélo

● Les enjeux de la mobilité douce et du stationnement cyclable

ATOUTS

Quelques emplacements de stationnements sécurisés à des emplacements stratégiques :

- Des box vélos sur l'aire de covoiturage du mont de cappe à Marquise et à Mimoyecques,
- Quelques arceaux recensés

FAIBLESSES

- Beaucoup de communes n'ont pas de stationnements cyclables
- Une part importante des emplacements cyclables est constituée de râteliers, particulièrement inadaptés pour un stationnement sécurisé
- Plusieurs lieux stratégiques ne disposent pas de stationnements cyclables, tels que la gare de Marquise-Rinxent

ORIENTATIONS

Orientation 9 : Poursuivre le développement du stationnement

- Développer le stationnement dans des locaux vélos sécurisés et accessibles dans tous les lieux d'attractivité (services, établissements culturels, sportifs et sanitaires, les entreprises, les commerces, les écoles, ...)
- Développer les stationnements à proximité de pôles multimodaux
- Localiser les stationnements cyclables à proximité immédiate de la destination (entrée du bâtiment, arrêt de car etc.) en les rendant accessibles en roulant depuis l'aménagement cyclable ou la chaussée utilisée par les cyclistes

Orientation 10 : Proposer des emplacements sécurisés

- **Lutter efficacement contre le vol** grâce à des équipements solides, difficiles à démonter (matériaux, pose, fixations) et permettant d'attacher le cadre du vélo et au moins une roue
- **Remplacer les râteliers existants** par des équipements plus adaptés
- **Entretenir et maintenir le support en bon état** afin d'améliorer le confort d'utilisation et l'image du lieu

3

RECAPITULATIF DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT DU PLUi

3.1. RENFORCER L'INTERMODALITÉ CYCLABLE

Orientation 1 : **Créer des pôles multimodaux autour des points d'entrée du territoire** tels que la gare de Marquise-Rinxent et à proximité des entrées et sorties autoroutières

Orientation 2 : **Faciliter l'accessibilité des vélos aux gares, aux haltes, aux arrêts d'autocars et aux aires de covoiturage**, avec un itinéraire et un stationnement vélo

Orientation 3 : **Adapter les aménagements en termes de confort, de sécurité, de visibilité et de praticabilité autour et au sein des gares.** Les usagers doivent pouvoir s'y déplacer, vélo à la main, et accéder à l'ensemble des services de transport proposés. Des cheminements dédiés et un environnement accueillant sont une composante importante de l'intermodalité pour les cyclistes

3.2. DÉVELOPPER LA MOBILITÉ CYCLABLE DU QUOTIDIEN ET SES AMÉNAGEMENTS

Orientation 4 : **Prendre son vélo au quotidien**

- **Densifier le réseau cyclable** garantissant un maillage desservant efficacement les pôles d'attractivité du territoire (zones d'emplois, commerces, services, écoles, lieux touristiques, etc...)
- Développer les aménagements à proximité des établissements scolaires et ERP (voies partagées, zones apaisées)
- **Prévoir des aménagements cyclables dans les nouvelles zones à urbaniser** venant se connecter au maillage
- Développer des liaisons aux sites d'intermodalité et notamment aux gares et aux aires de covoiturage
- **Limiter les détours et les obstacles pour les cyclistes** (ex.

autorisation du contre-sens sur les rues à sens unique, cédez le passage cycliste au feu, goulottes dans les escaliers, barrière pivotante...)

Orientation 5 : **Se déplacer en toute sécurité**

- **Renforcer les zones apaisées dans la traversée des centres-bourgs** et les dessertes de courtes distances vers les lieux de vie (stades, écoles, commerces de proximité, services,...)
- **Améliorer les traversées de départementales** aux endroits stratégiques
- **S'assurer de la qualité des aménagements cyclables et de leur entretien**
- **Développer de la signalétique utilitaire** (panneaux directionnels vélo)
- Développer la signalisation horizontale et verticale pour renforcer la présence des cyclistes dans l'espace public (pictogrammes vélo, panneaux A21a « débouché de cyclistes »...)

Orientation 6 : **Soigner l'insertion paysagère des voies cyclables**

- Utiliser au maximum les routes et les chemins existants, qui permettent un cheminement agréable en limitant l'altération des milieux traversés, et sans rupture des trames paysagères existantes
- **Privilégier les carrières locales dans le choix des revêtements.** Leur intégration visuelle (couleur, texture) doit toutefois être compatible avec des critères de confort, de longévité, d'adaptation aux risques de crue, de coût et d'entretiens
- **Prévoir, lorsque cela est possible, une bande enherbée ou un écran végétal entre la route et la voie.** Attention toutefois à limiter les écrans à l'abord d'intersections ou lorsque la route et la

voie cyclable se rejoignent

- Privilégier le contournement des arbres ou des masses végétales existantes plutôt qu'un tracé rectiligne
- **Privilégier un marquage au sol blanc réfléchissant la nuit**

Orientation 7 : Soigner l'insertion paysagère des aménagements annexes

- **Dans les secteurs protégés d'un point de vue paysager, limiter l'impact visuel de la signalisation directionnelle** grâce à une limitation du nombre de panneaux, de leur taille et de leur hauteur (panneaux « miniatures » à un 1 mètre de hauteur)
- **Alternier la signalisation entre les balises et les panneaux de signalisation directionnelle classique** pour un jalonnement discret mais efficace. Porter une attention particulière aux matériaux utilisés pour les mâts supportant les panneaux et les balises selon les caractéristiques du site
- Placer le jalonnement afin qu'il soit utile à l'utilisateur sans surcharger les sites (relais informations services, panneaux présentant les itinéraires, panneaux de guidage vers les services...)

3.3. ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO LOISIR

Orientation 8 : Poursuivre le développement des sports de nature

- **Identifier les lieux de pratiques sportives de nature et pérenniser l'accès aux chemins ruraux fréquentés** par les marcheurs, traileurs, les cyclotouristes, VTTistes et les usagers du vélo du quotidien
- **Sécuriser les pratiques sportives** lorsque les sentiers empruntent ou traversent des axes de circulation automobile dangereux

- **Améliorer l'accueil et l'information des pratiquants** en valorisant les lieux de départ/arrivée et en améliorant la capacité de stationnement
- **Valoriser les circuits de randonnées existants**
- **Reconnaître la diversité des modes actifs et penser à leur cohabitation** (VTT, randonnée pédestre, vélo au quotidien) dans la réalisation des aménagements

3.4. RENFORCER L'OFFRE DE STATIONNEMENT CYCLABLE

Orientation 9 : Poursuivre le développement du stationnement

- **Développer le stationnement locaux vélos sécurisés et accessibles dans tous les lieux d'attractivité** (services, établissements culturels, sportifs, sanitaires, les entreprises, les commerces, les écoles, etc.)
- Développer les stationnements à proximité de pôles multimodaux
- Localiser les stationnements cyclables à proximité immédiate de la destination (entrée du bâtiment, arrêt de car etc.) en les rendant accessibles en roulant depuis l'aménagement cyclable ou la chaussée utilisée par les cyclistes

Orientation 10 : Proposer des emplacements sécurisés

- **Lutter efficacement contre le vol** grâce à des équipements solides, difficiles à démonter (matériaux, pose, fixations) et permettant d'attacher le cadre du vélo et au moins une roue
- **Remplacer les râteliers existants** par des équipements plus adaptés
- **Entretenir et maintenir le support en bon état** afin d'améliorer le confort d'utilisation et l'image du lieu



Annexe 1

PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT PAR COMMUNE

Cette partie vise à examiner pour chacune des communes du territoire les propositions d'aménagements cyclables et l'effort à déployer par rapport à l'existant. Les zones à aménager qui figurent dans le PLUi 2019 sont également représentées afin d'identifier les liaisons cyclables sur lesquelles connecter le projet.

L'ensemble des chemins de grandes randonnées, les grandes randonnées de pays, les itinéraires de promenades et de randonnées et les chemins VTT labellisés par la FFC ont également été recensés de manière à pérenniser l'accès aux chemins ruraux, mais également d'identifier les tronçons sur lesquels les usages sont nombreux, pouvant engendrer des conflits potentiels entre marcheur, traileur, vtt et cycliste du quotidien. Afin de faciliter la lecture des cartes, ces tronçons sont identifiés selon la même légende, sans distinguer s'ils relèvent exclusivement de la pratique du vtt, d'activités pédestres ou de l'ensemble de ces activités.

● Etat des lieux des mobilités

Légende

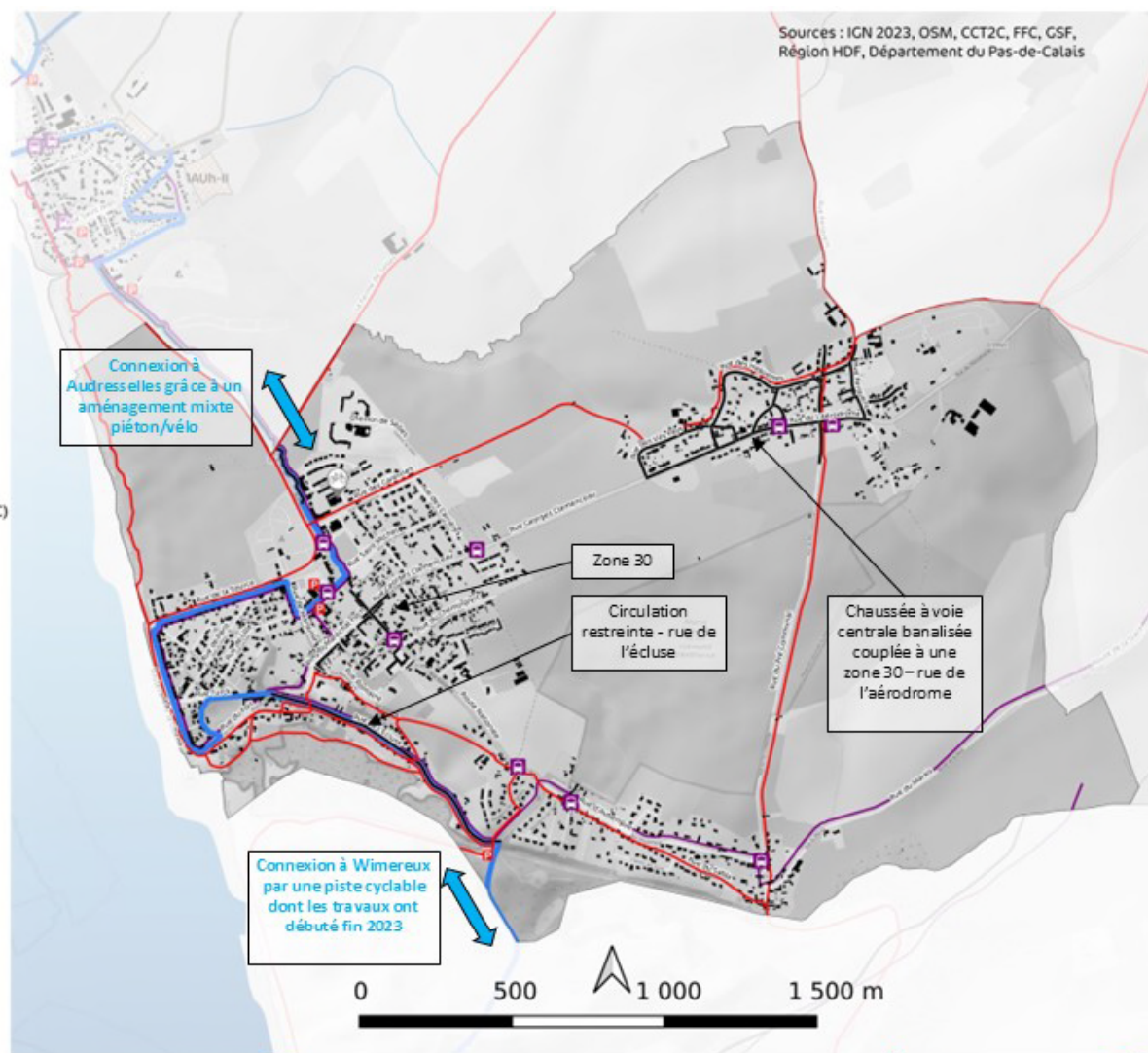
-  Limites communales
-  Aménagements cyclables existants
-  Arrêts de bus
-  Aires de stationnement GSF

Stationnements existants

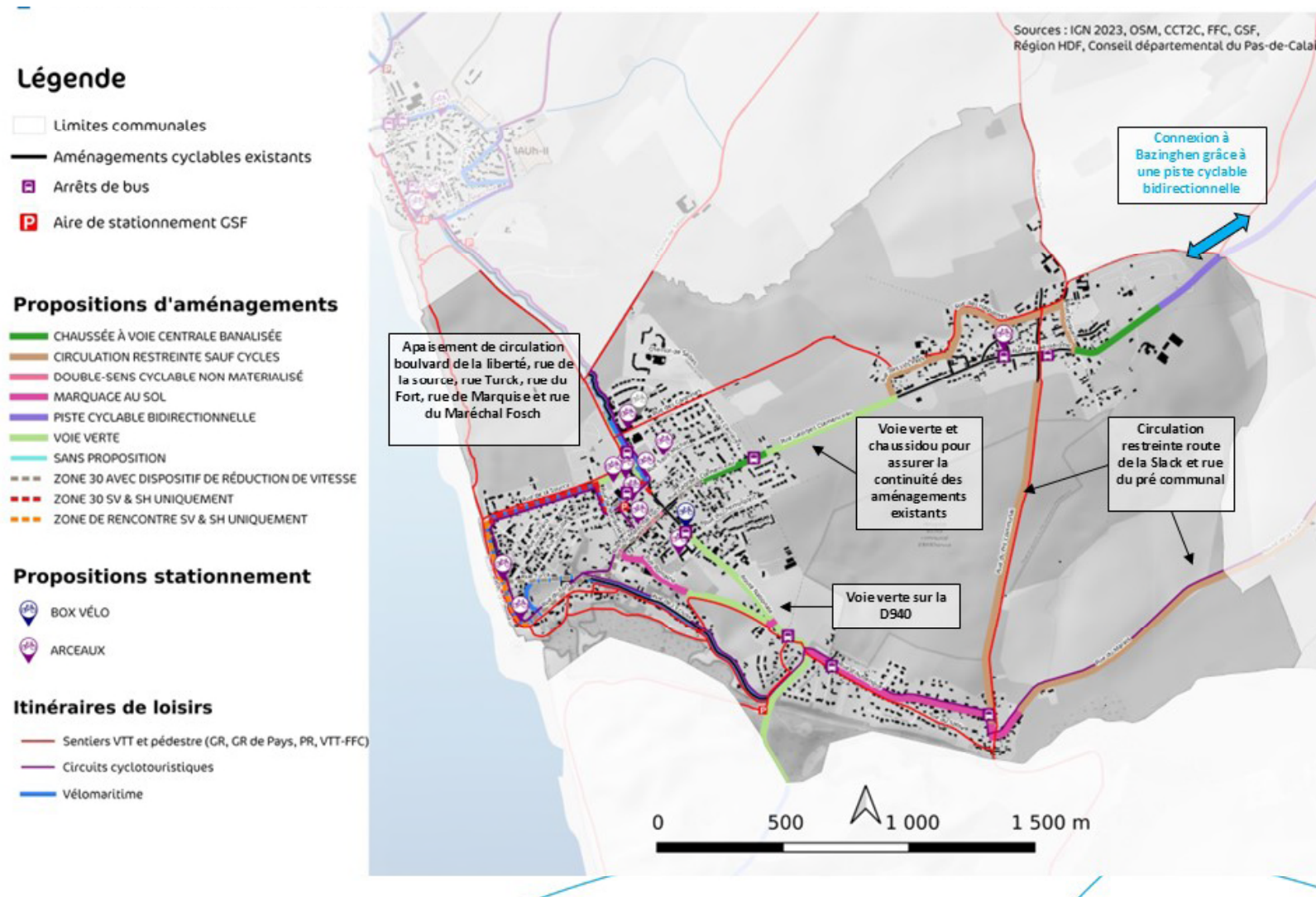
-  RATELIERS A REMPLACER

Itinéraires de loisirs

-  Sentiers VTT et pédestre (GR, GR de Pays, PR, VTT-FFC)
-  Randonnées cyclotouristiques
-  Vélomaritime



● Propositions d'aménagements cyclables



● Etat des lieux des mobilités

Légende

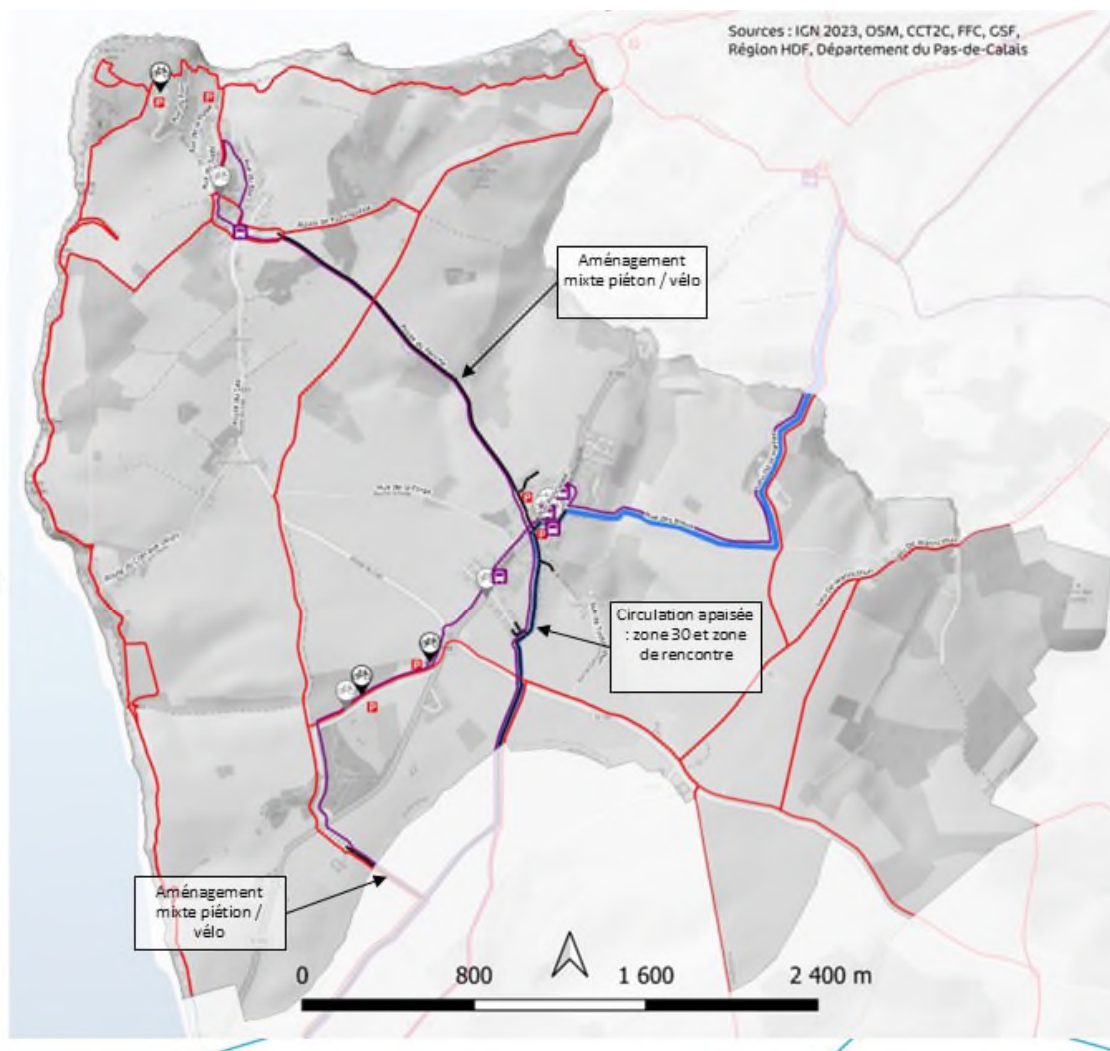
- Limites communales
- Aménagements cyclables existants
- Arrêts de bus
- Aire de stationnement CSF

Stationnement existant

- ARCEAUX EXISTANTS
- RATELIERS EXISTANTS À REMPLACER

Itinéraires de loisirs

- Sentiers VTT et pédestre (CR, CR de Pays, PR, VTT-FFC)
- Circuits cyclotouristes
- Vétomaritime



● Propositions d'aménagements cyclables

Légende

- Limites communales
- Aménagements cyclables existants
- 🚌 Arrêts de bus
- 🅑 Aire de stationnement GSF

Propositions d'aménagements

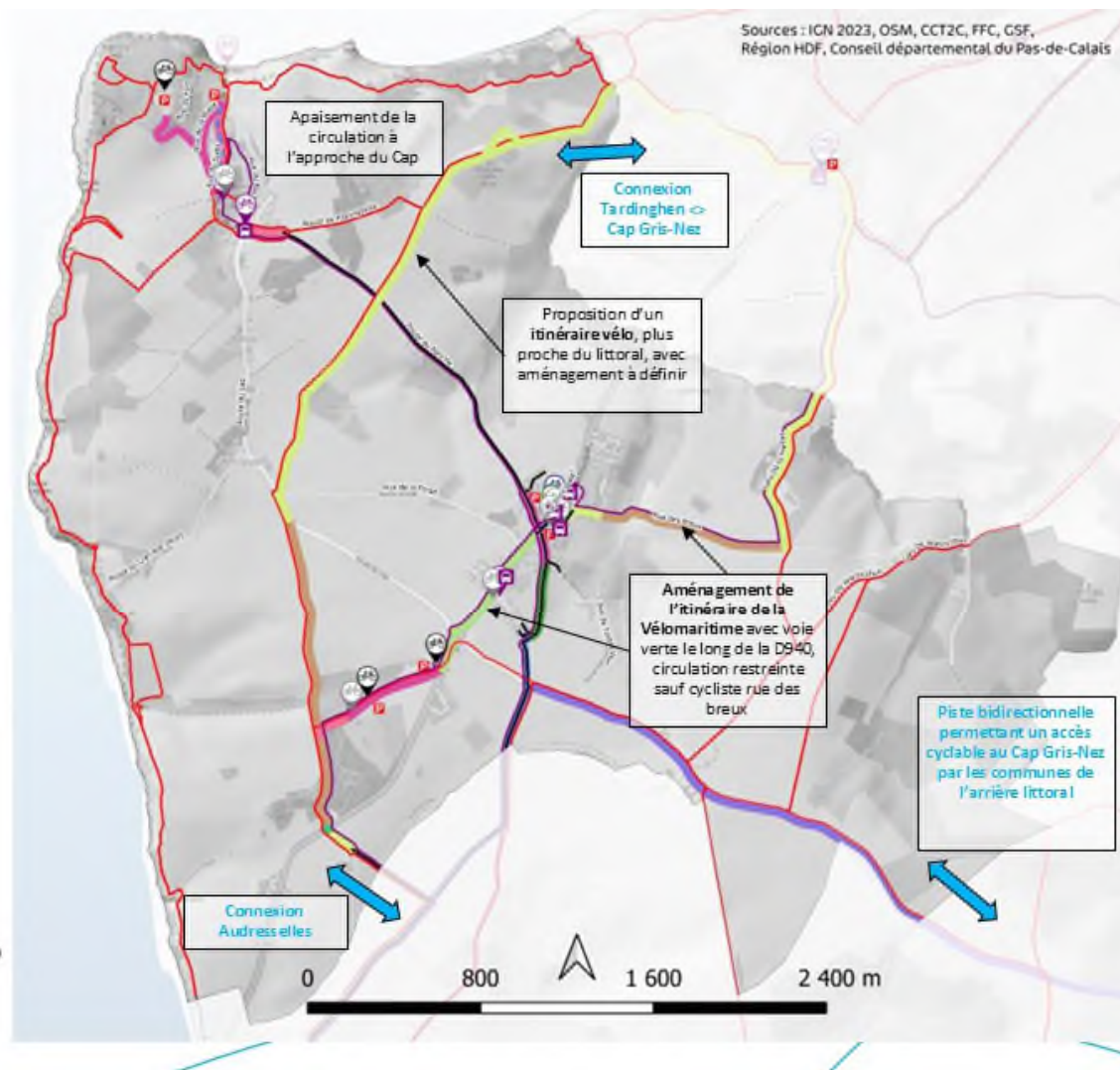
- CHAUSSEE A VOIE CENTRALE BANALISEE
- CIRCULATION RESTREINTE SAUF CYCLES
- DOUBLE-SENS CYCLABLE NON MATERIALISE
- MARQUAGE AU SOL
- SANS PROPOSITION
- PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE
- VOIE VERTE
- ZONE 30 AVEC DISPOSITIF DE REDUCTION DE VITESSE
- ZONE 30 INDUITE

Propositions stationnement

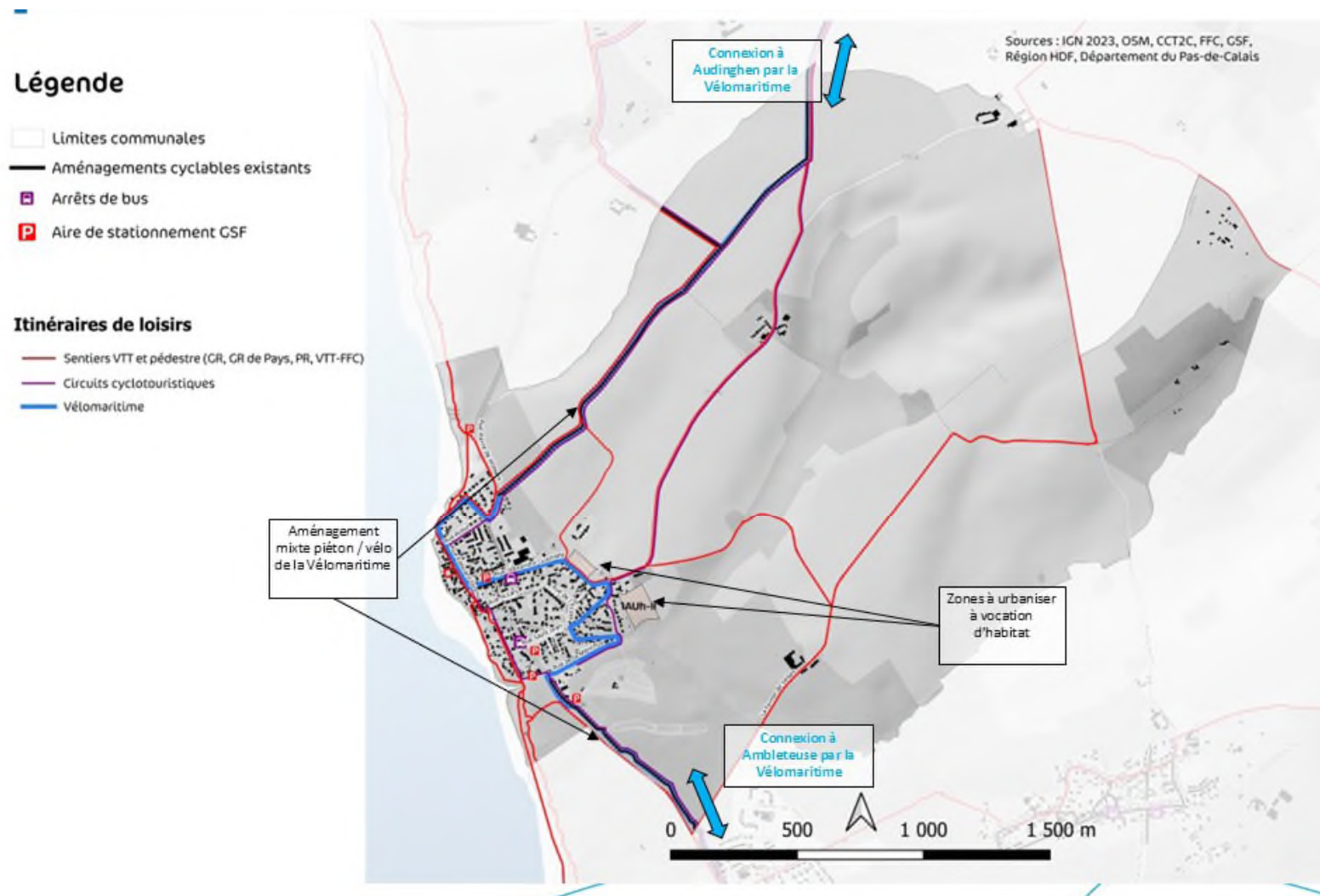
- 🛖 ABRI VÉLO
- 🅑 ARCEAU
- 🅑 BORNE DE RECHARGE
- 🅑 BOX VÉLO

Itinéraires de loisirs

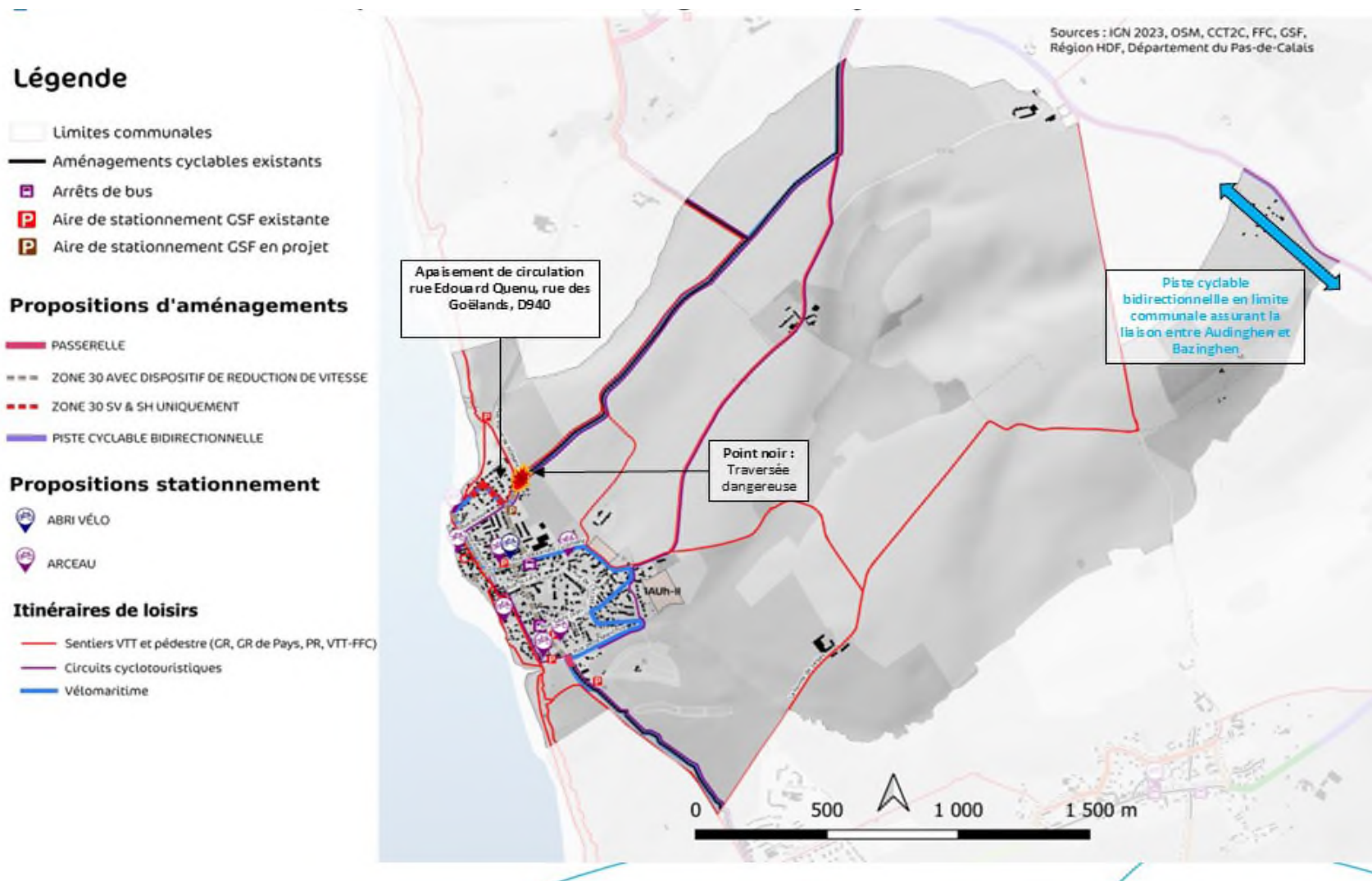
- Sentiers VTT et pédestre (CR, CR de Pays, PR, VTT-FFC)
- Circuits cyclotouristes
- Vélomaritime



● Etat des lieux des mobilités



● Propositions d'aménagements cyclables



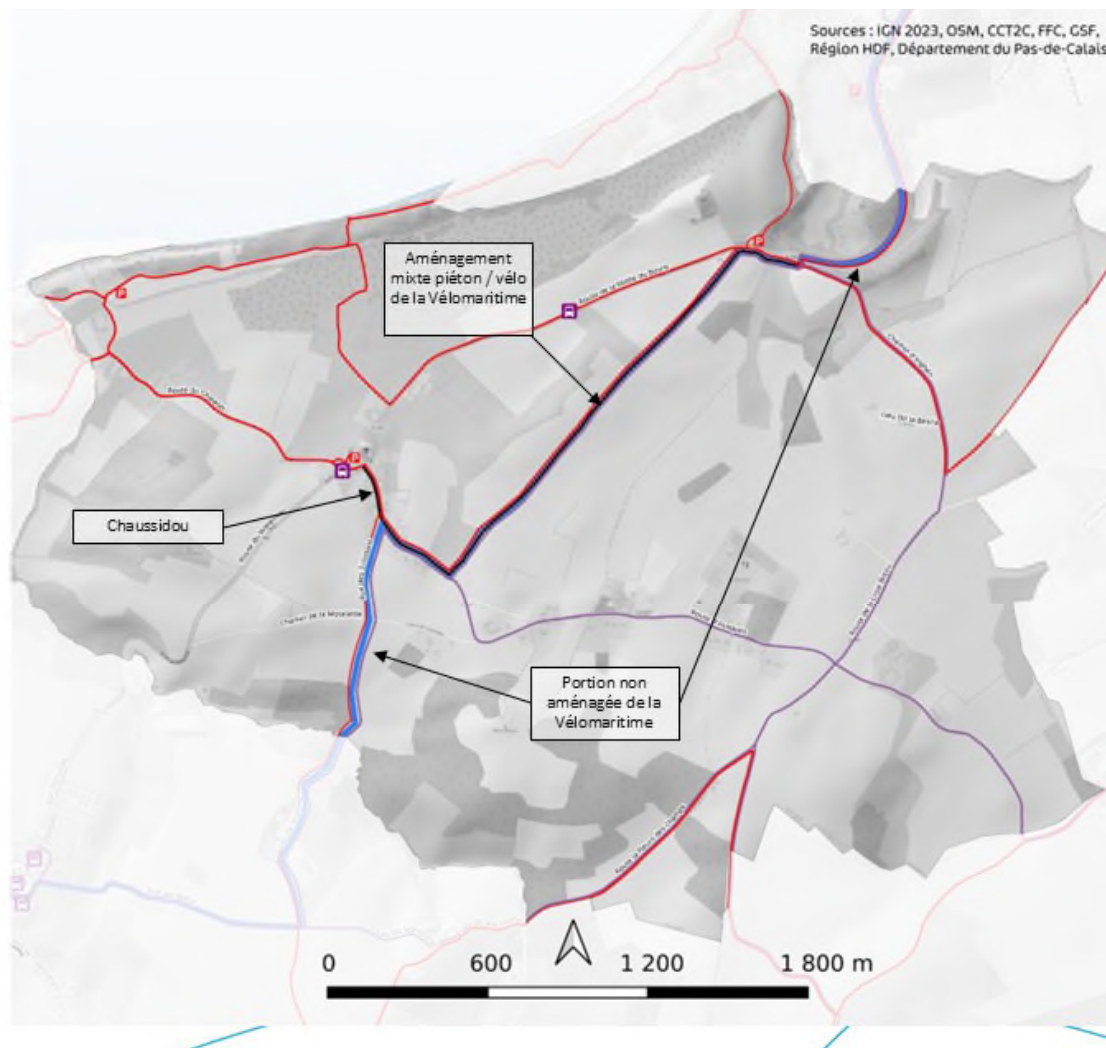
● Etat des lieux des mobilités

Légende

-  Limites communales
-  Aménagements cyclables existants
-  Arrêts de bus
-  Aires de stationnement GSF

Itinéraires de loisirs

-  Sentiers VTT et pédestre (GR, GR de Pays, PR, VTT-FFC)
-  Randonnées cyclotouristes
-  Vélomaritime



● Propositions d'aménagements cyclables

Légende

- Limites communales
- Aménagements cyclables existants
- Arrêts de bus
- P Aire de stationnement GSF

Propositions d'aménagements

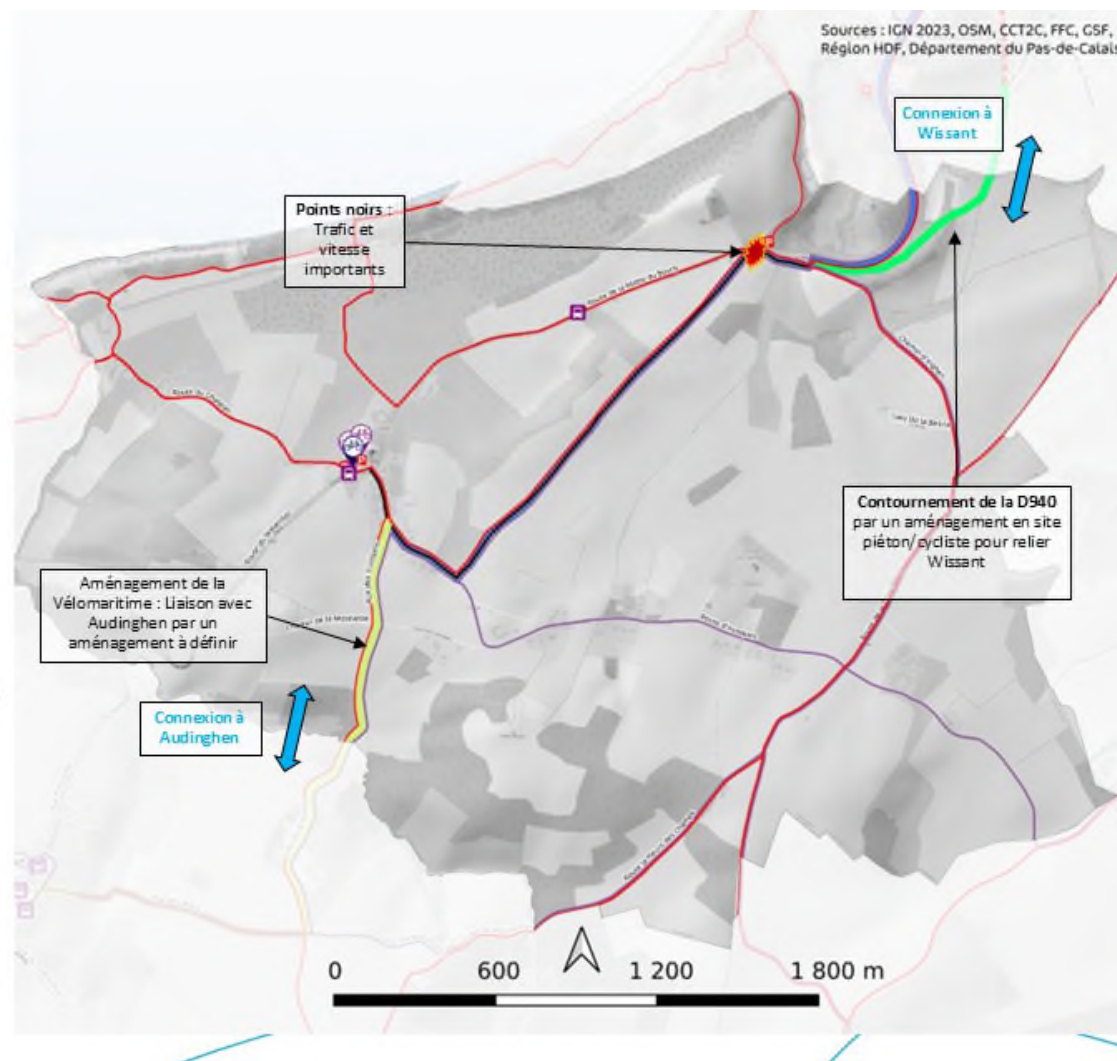
- AMENAGEMENT MIXTE PIETON VELO HORS VOIE VERTE
- SANS PROPOSITION

Propositions stationnement

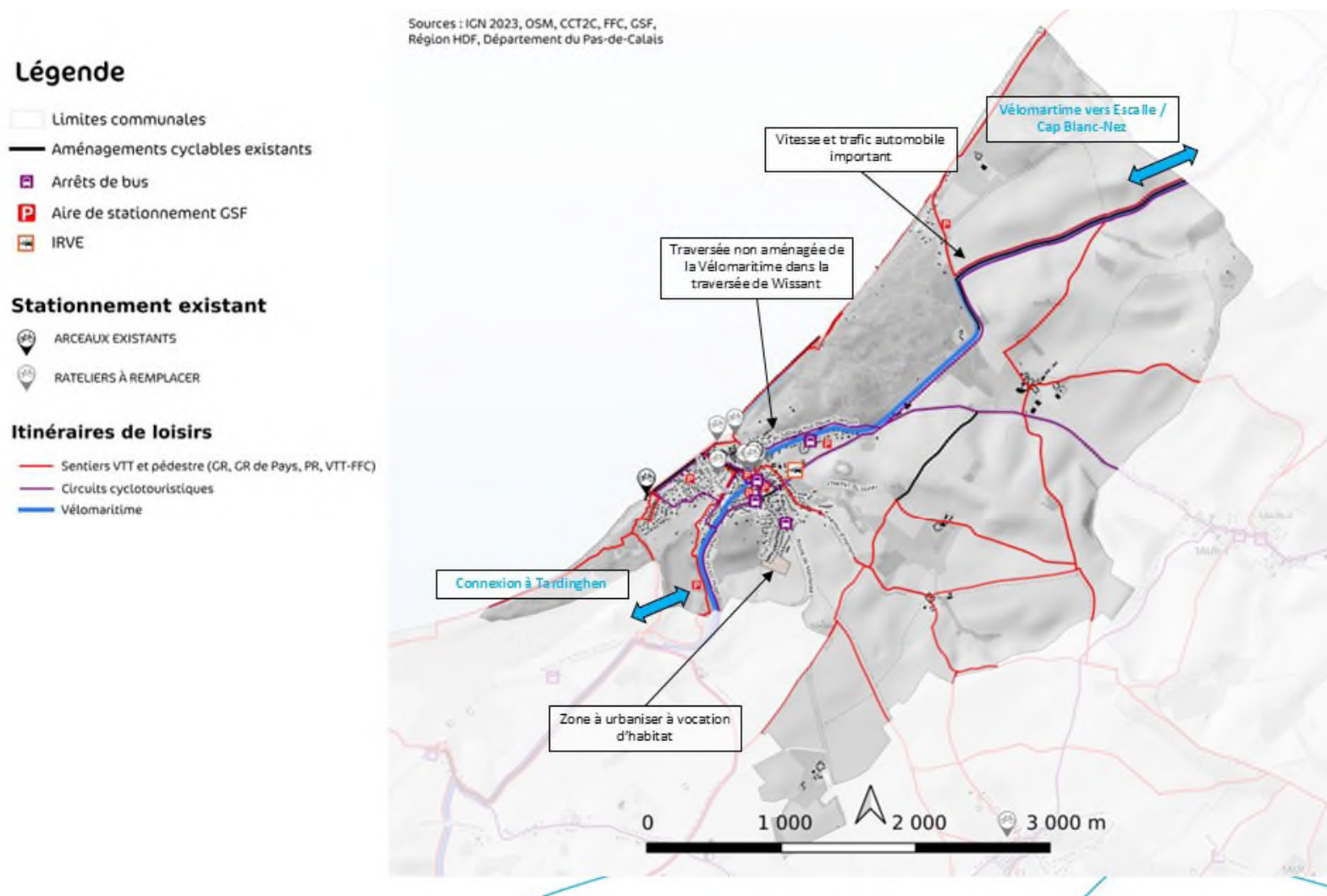
- BOX VÉLO
- ARCEAUX

Itinéraires de loisirs

- Sentiers VTT et pédestre (GR, GR de Pays, PR, VTT-FFC)
- Randonnée cyclotouriste
- Vélomaritime



● Etat des lieux des mobilités



● Propositions d'aménagements cyclables

OAP Mobilité - Propositions d'aménagements cyclables à Wissant

Sources : IGN 2023, OSM, CCT2C, FFC, GSF, Région HDF, Département du Pas-de-Calais

Légende

- Limites communales
- Aménagements cyclables existants
- 🚌 Arrêts de bus
- 🅑 Aires de stationnement CSF
- 🅑 Aires de stationnement CSF en projet

Propositions d'aménagements

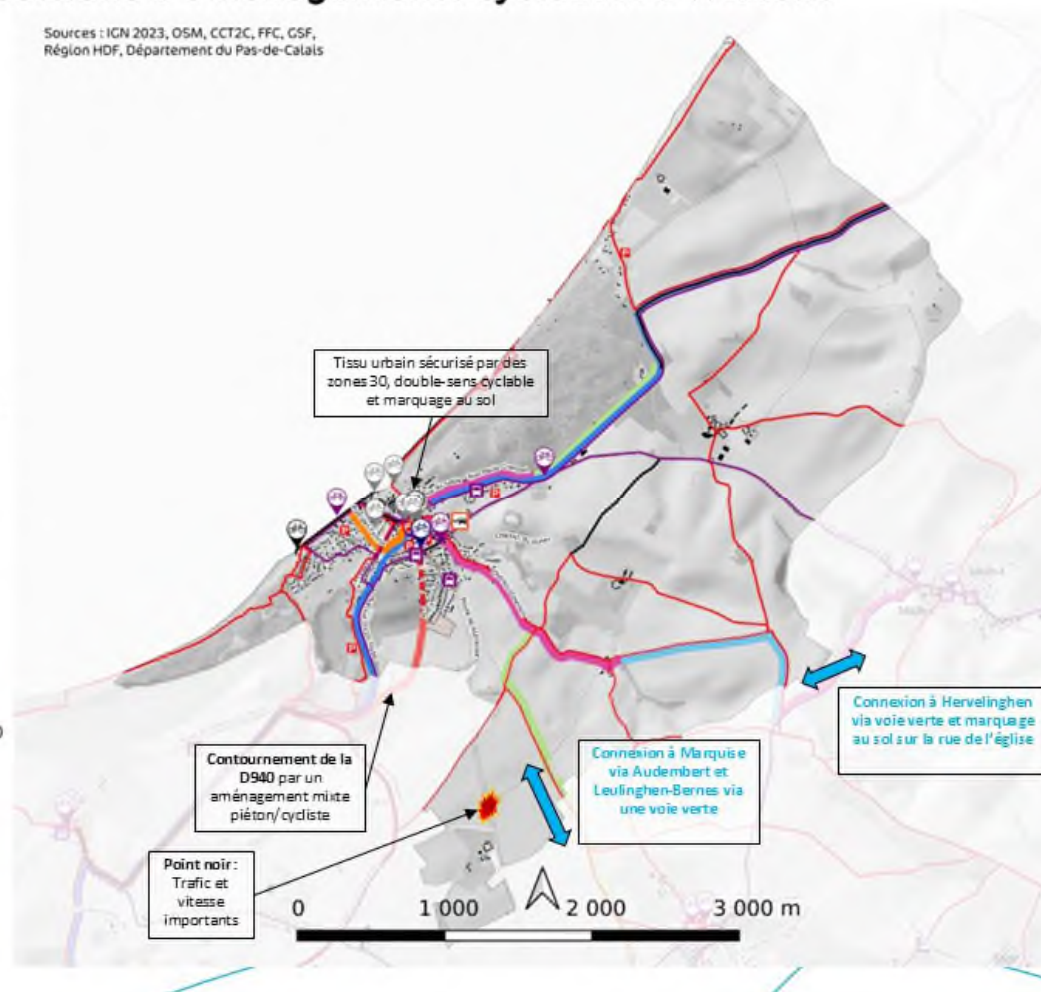
- AMELIORATION DE CHEMIN AGRICOLE EN VOIE VERTE
- AMENAGEMENT MIXTE PIETON VELO HORS VOIE VERTE
- DOUBLE-SENS CYCLABLE NON MATERIALISE
- MARQUAGE AU SOL
- VOIE VERTE
- ZONE 30 AVEC DISPOSITIF DE REDUCTION DE VITESSE
- ZONE 30 5V & 5H UNIQUEMENT

Propositions stationnement

- 🚲 BOX VÉLO
- 🚲 ARCEAUX

Itinéraires de loisirs

- Sentiers VTT et pédestre (GR, GR de Pays, PR, VTT-FFC)
- Circuits cyclotouristiques
- Vélomaritime



COMMUNE ARRIERE LITTORAL - AUDEMBERT

● Etat des lieux des mobilités

Légende

-  Limites communales
-  Aménagements cyclables existants
-  Arrêts de bus
-  Aire de stationnement GSF

Stationnement existant

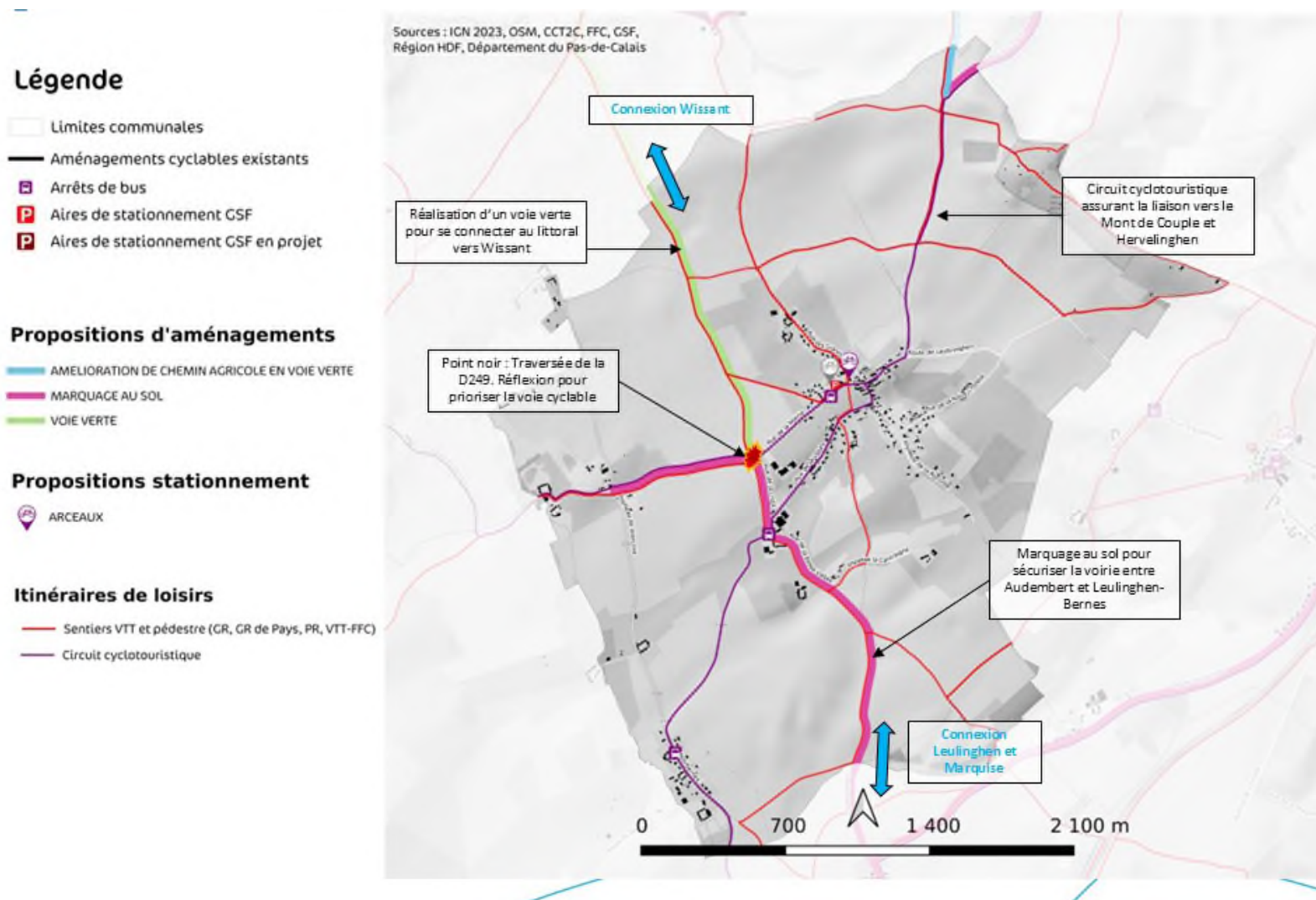
-  RATELIERS À REMPLACER

Itinéraires de loisirs

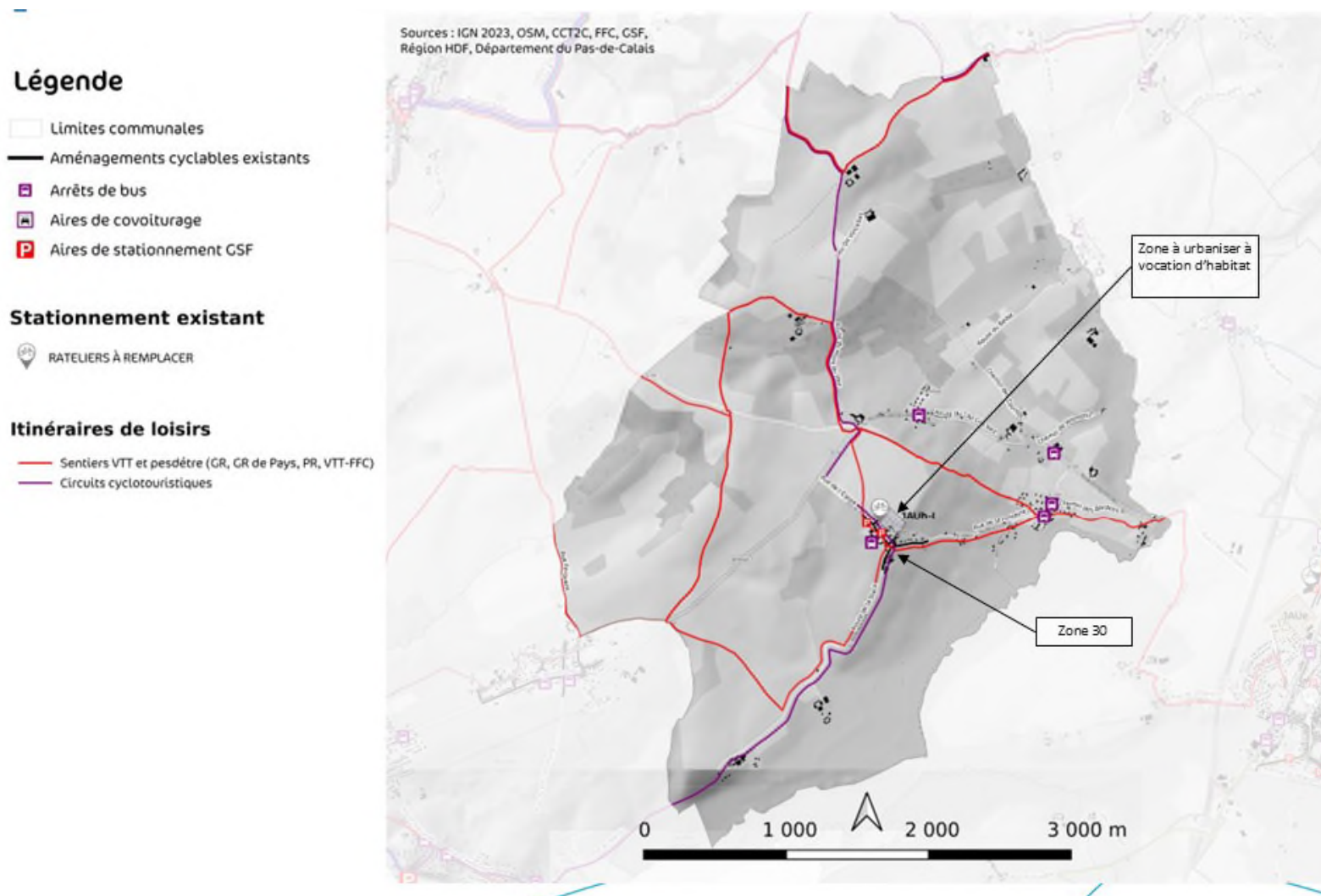
-  Sentiers VTT et pédestre (GR, GR de Pays, PR, VTT-FFC)
-  Circuit cyclotouristique



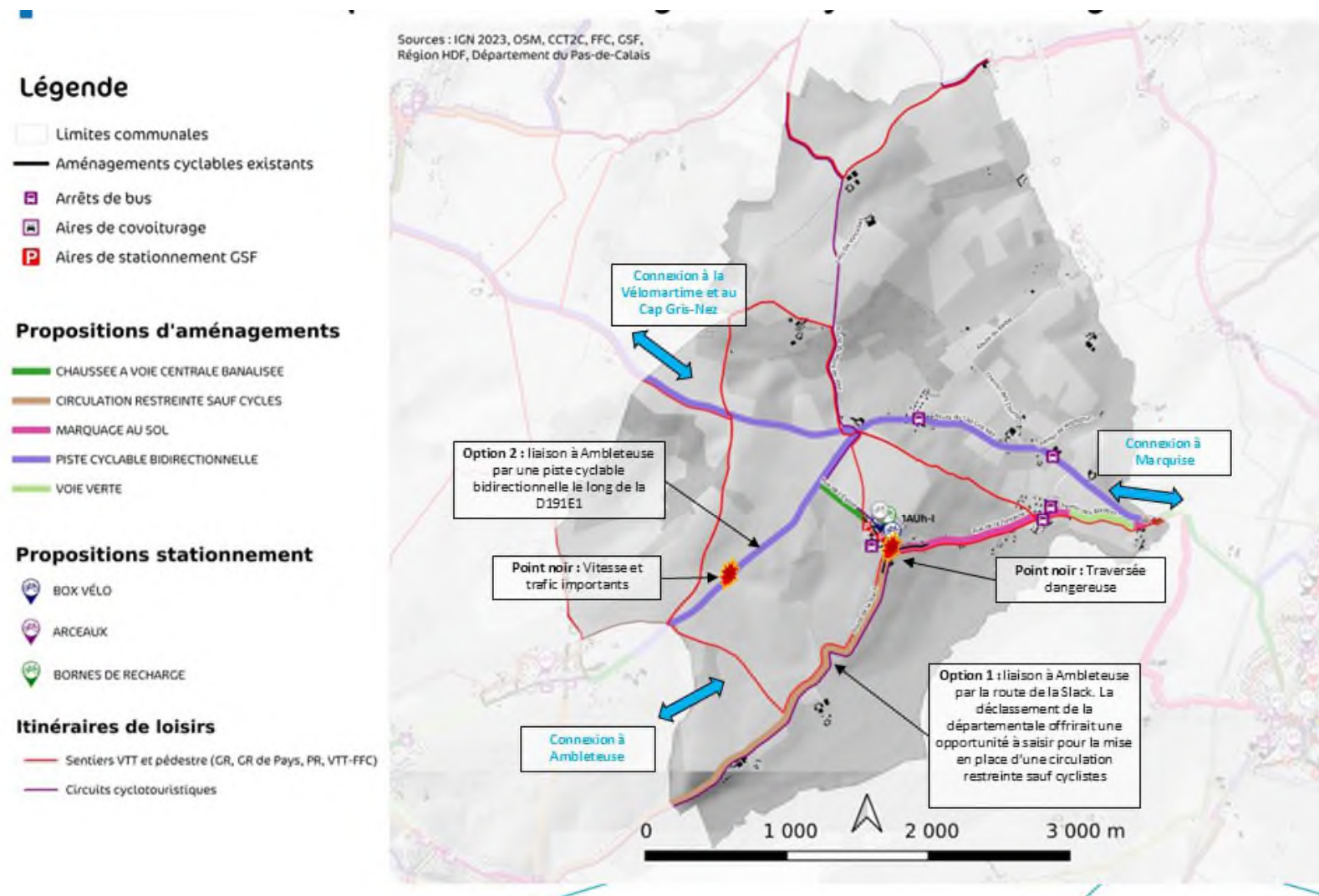
● Propositions d'aménagements cyclables



● Etat des lieux des mobilités

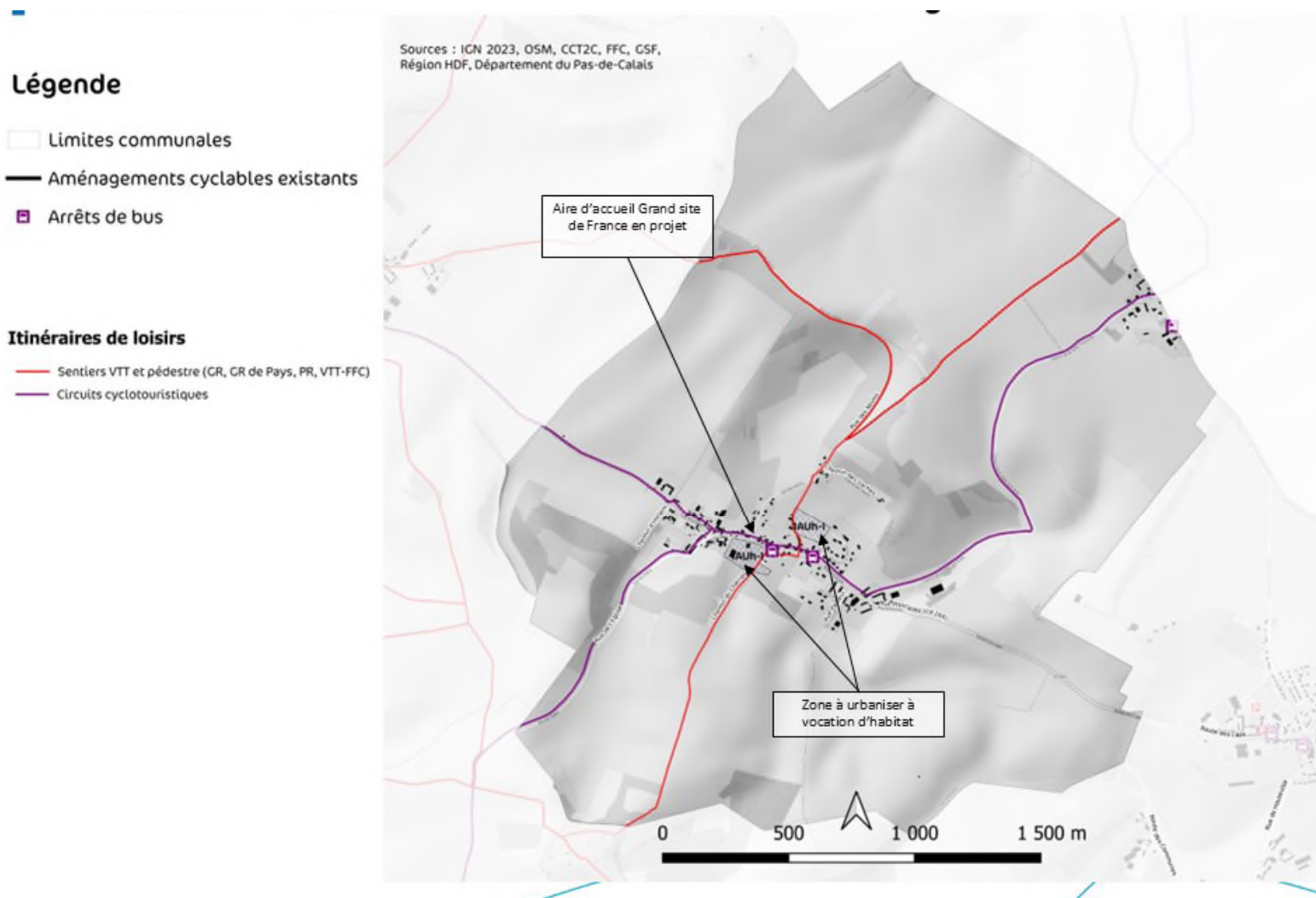


● Propositions d'aménagements cyclables

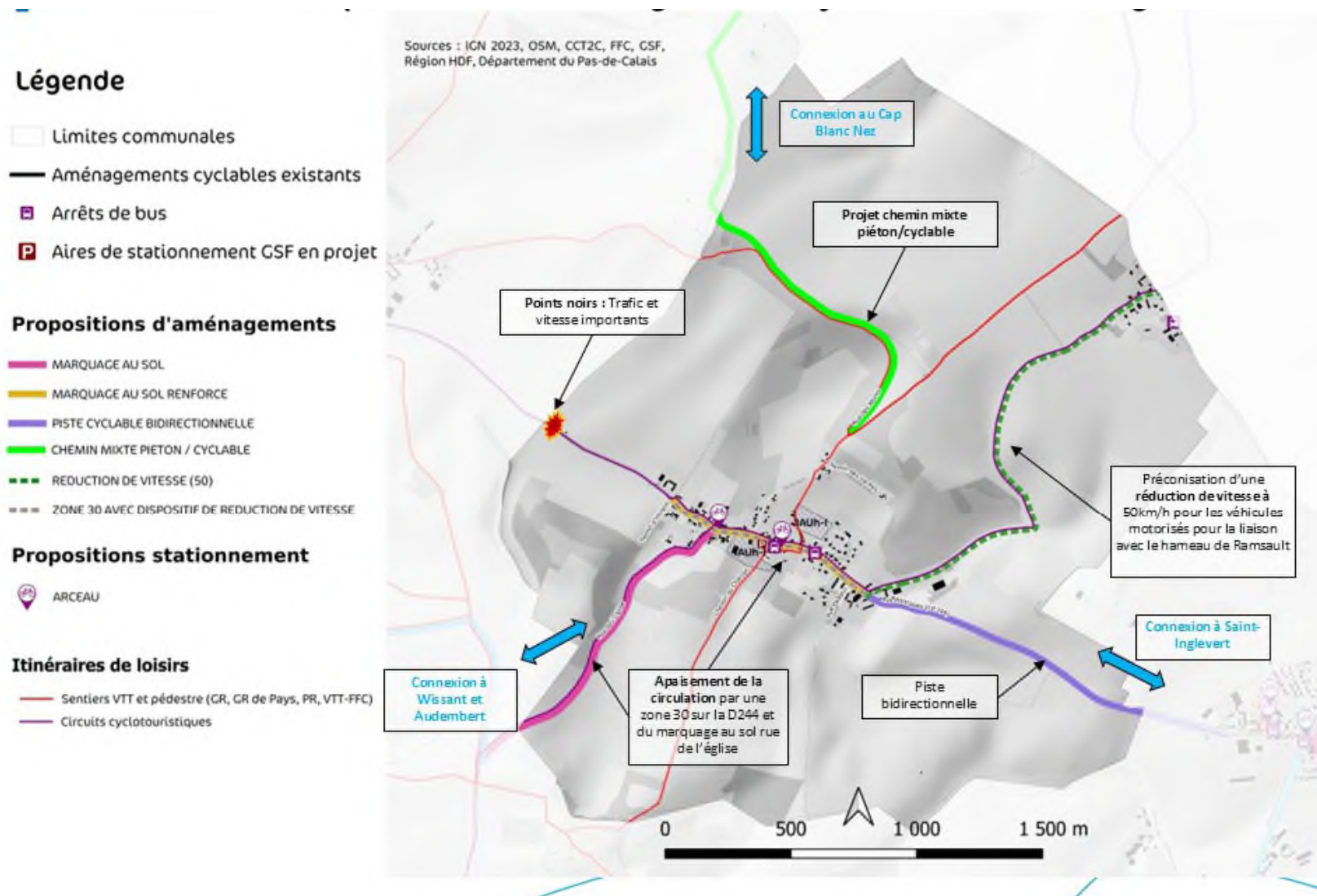


COMMUNE ARRIERE LITTORAL - HERVELINGHEN

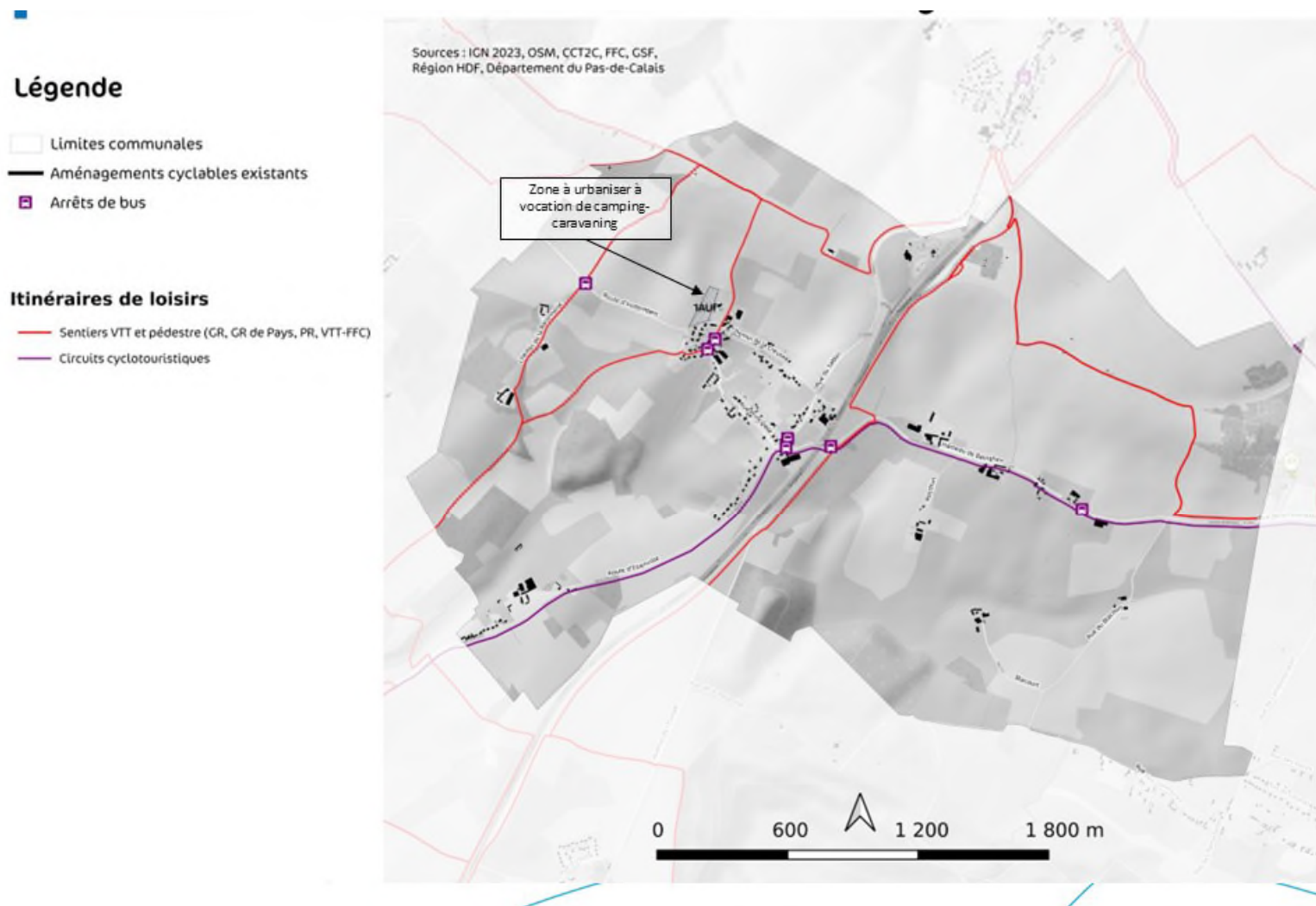
● Etat des lieux des mobilités



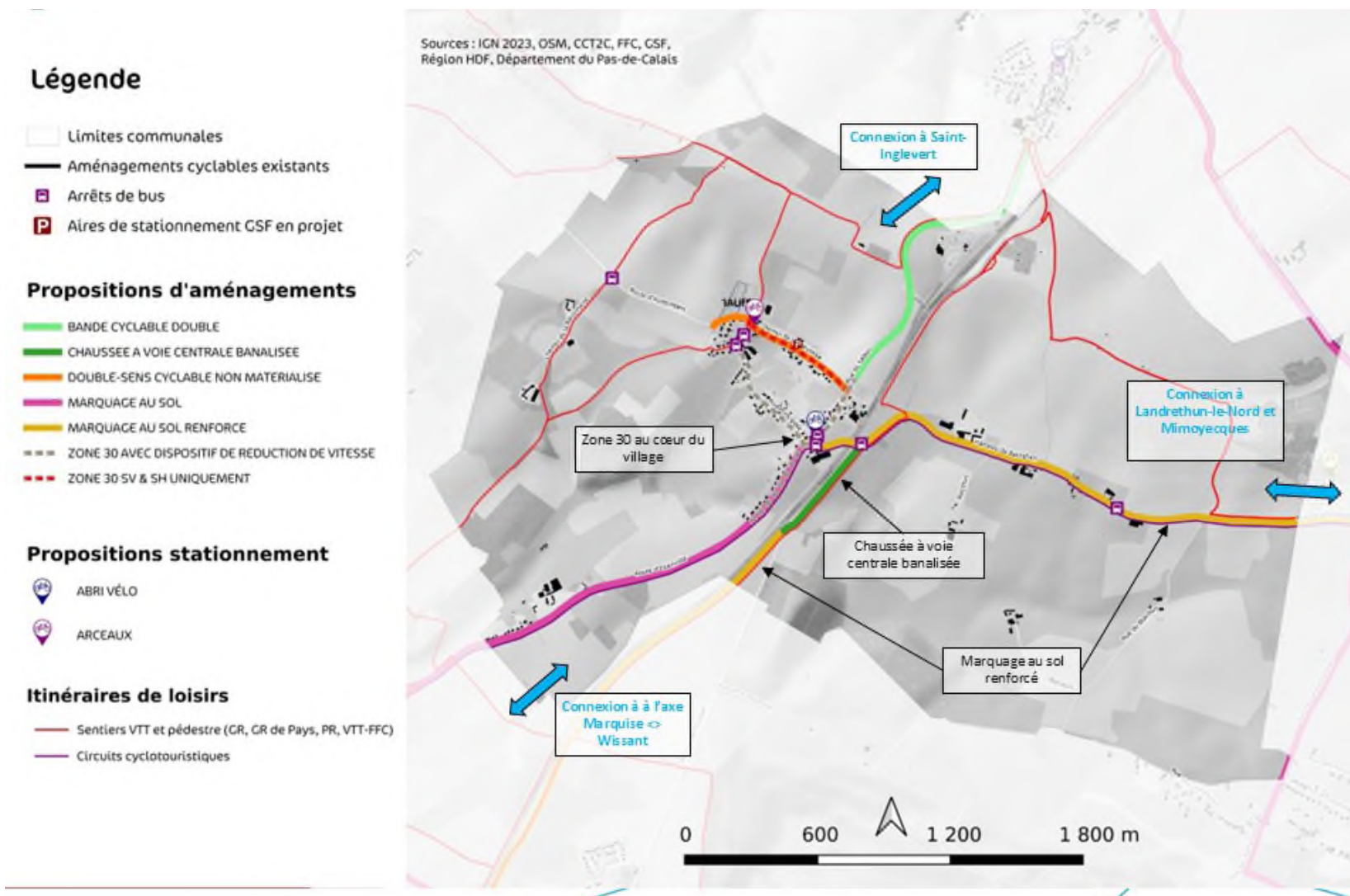
● Propositions d'aménagements cyclables



● Etat des lieux des mobilités

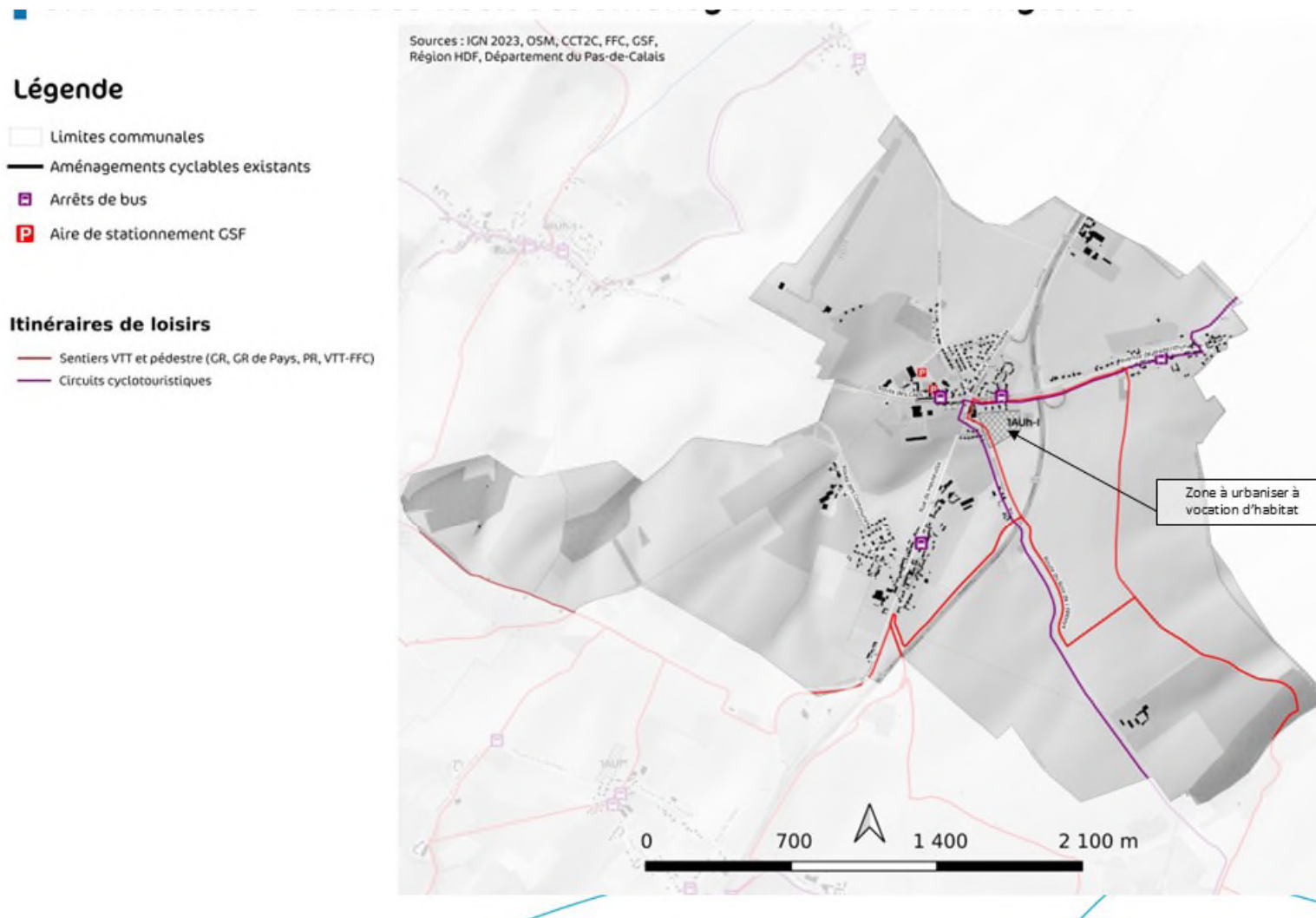


● Propositions d'aménagements cyclables

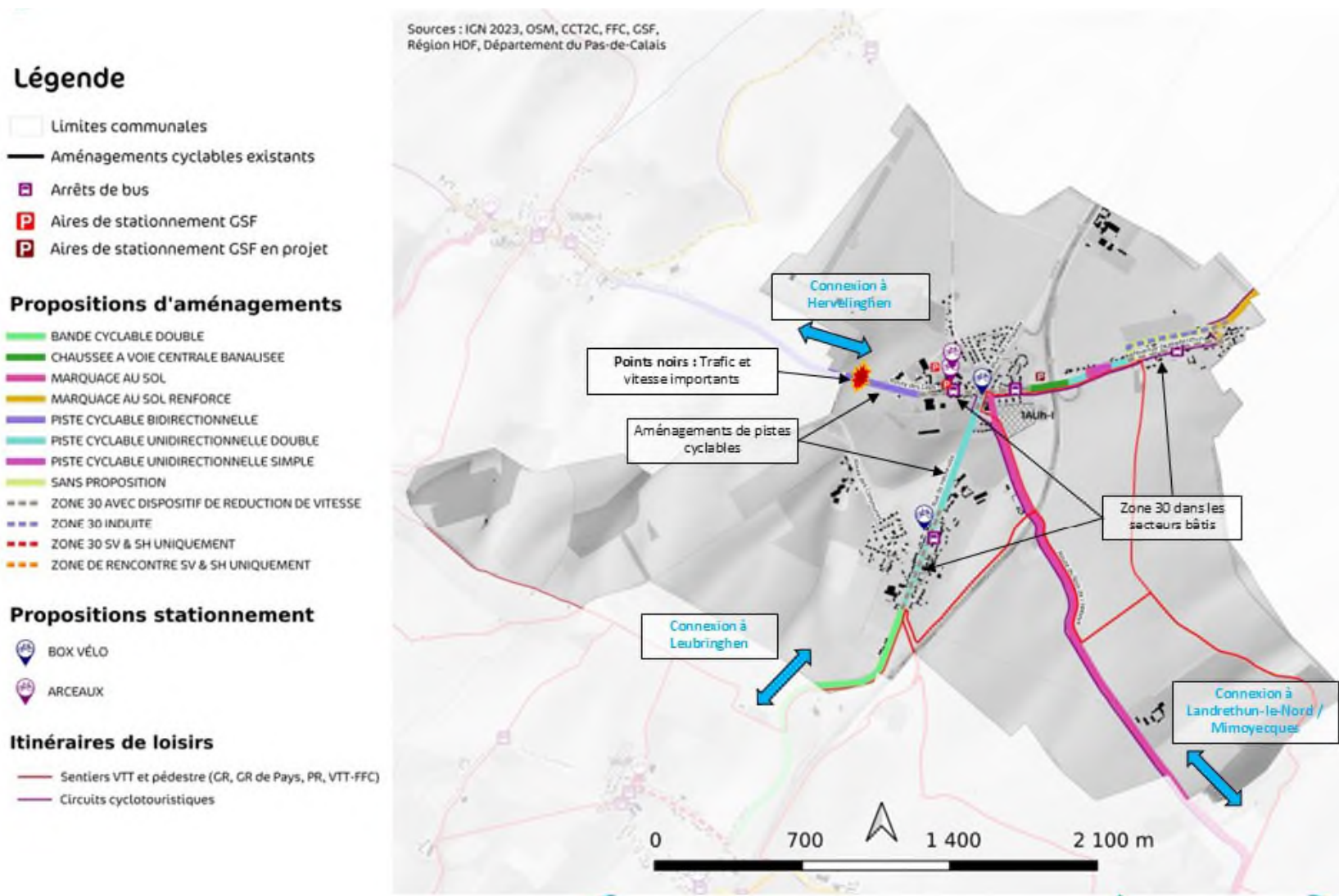


COMMUNE ARRIERE LITTORAL - SAINT INGLEVERT

● Etat des lieux des mobilités

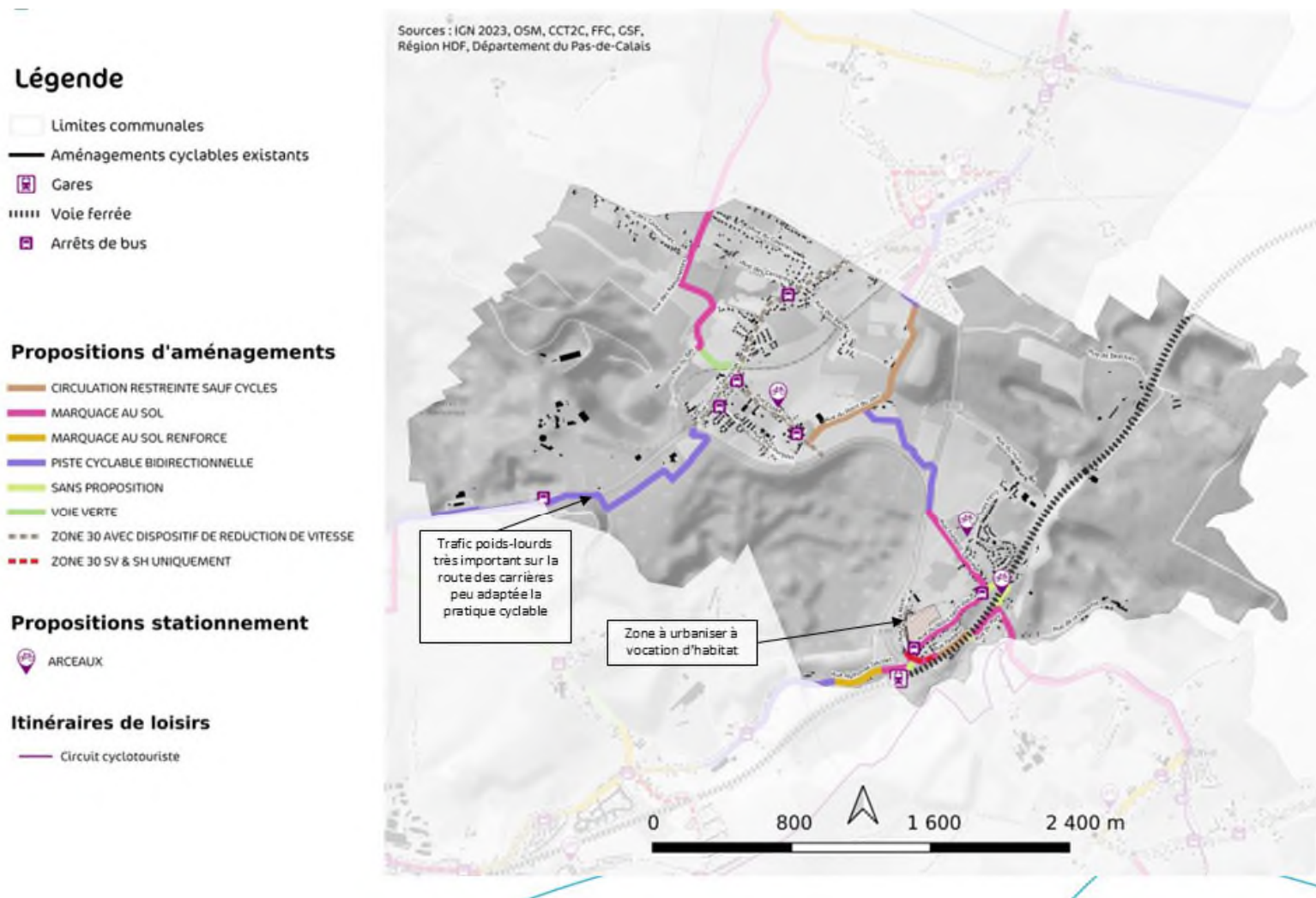


● Propositions d'aménagements cyclables

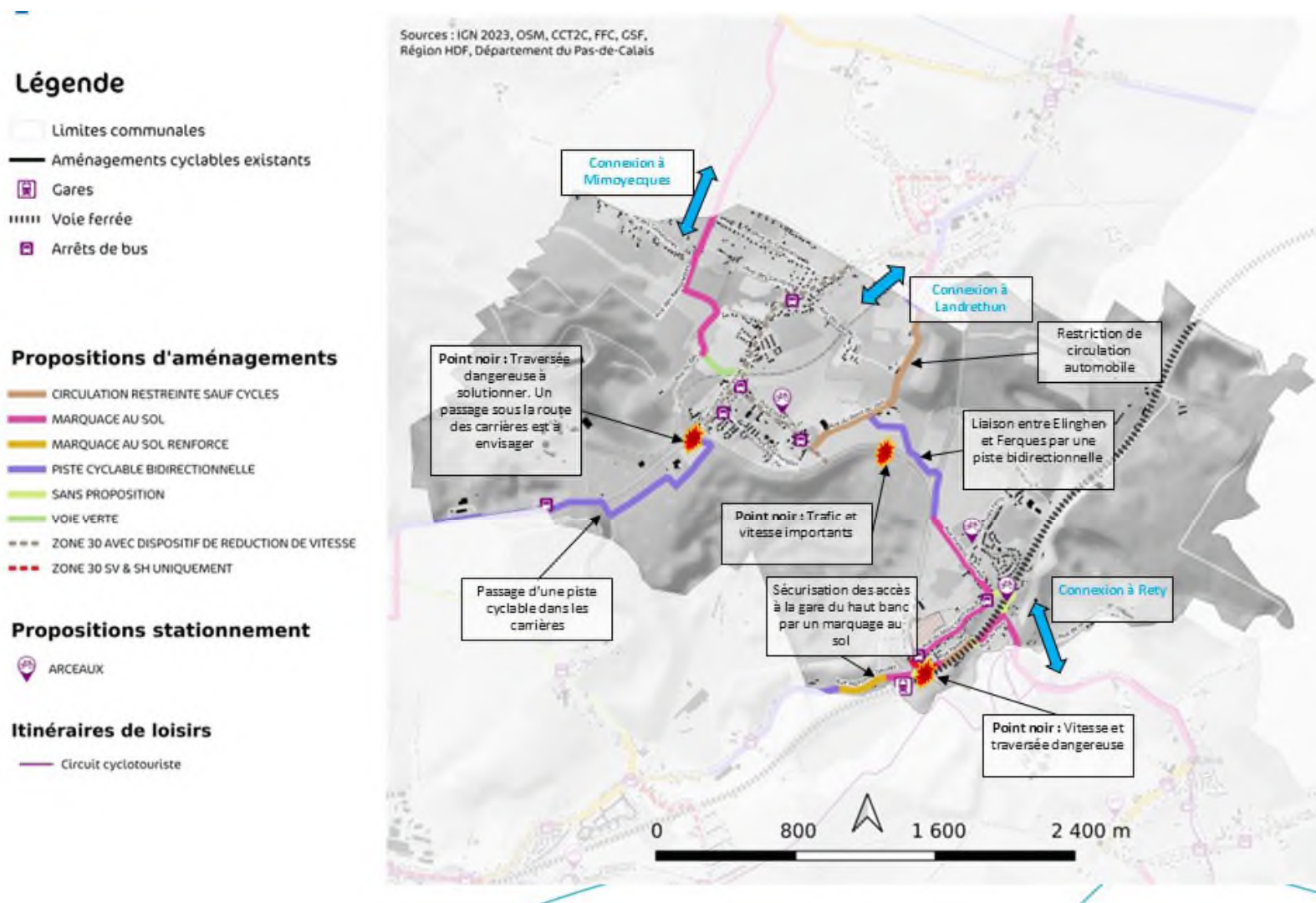


COMMUNE ARC URBAIN ET BASSIN CARRIER - FERQUES

● Etat des lieux des mobilités



● Propositions d'aménagements cyclables



COMMUNE ARC URBAIN ET BASSIN CARRIER - LANDRETHUN-LE-NORD

● Etat des lieux des mobilités

Légende

-  Limites communales
-  Aménagements cyclables existants
-  Voie ferrée
-  Arrêts de bus
-  Aires de covoiturage
-  Aires de stationnement GSF

Stationnement existant

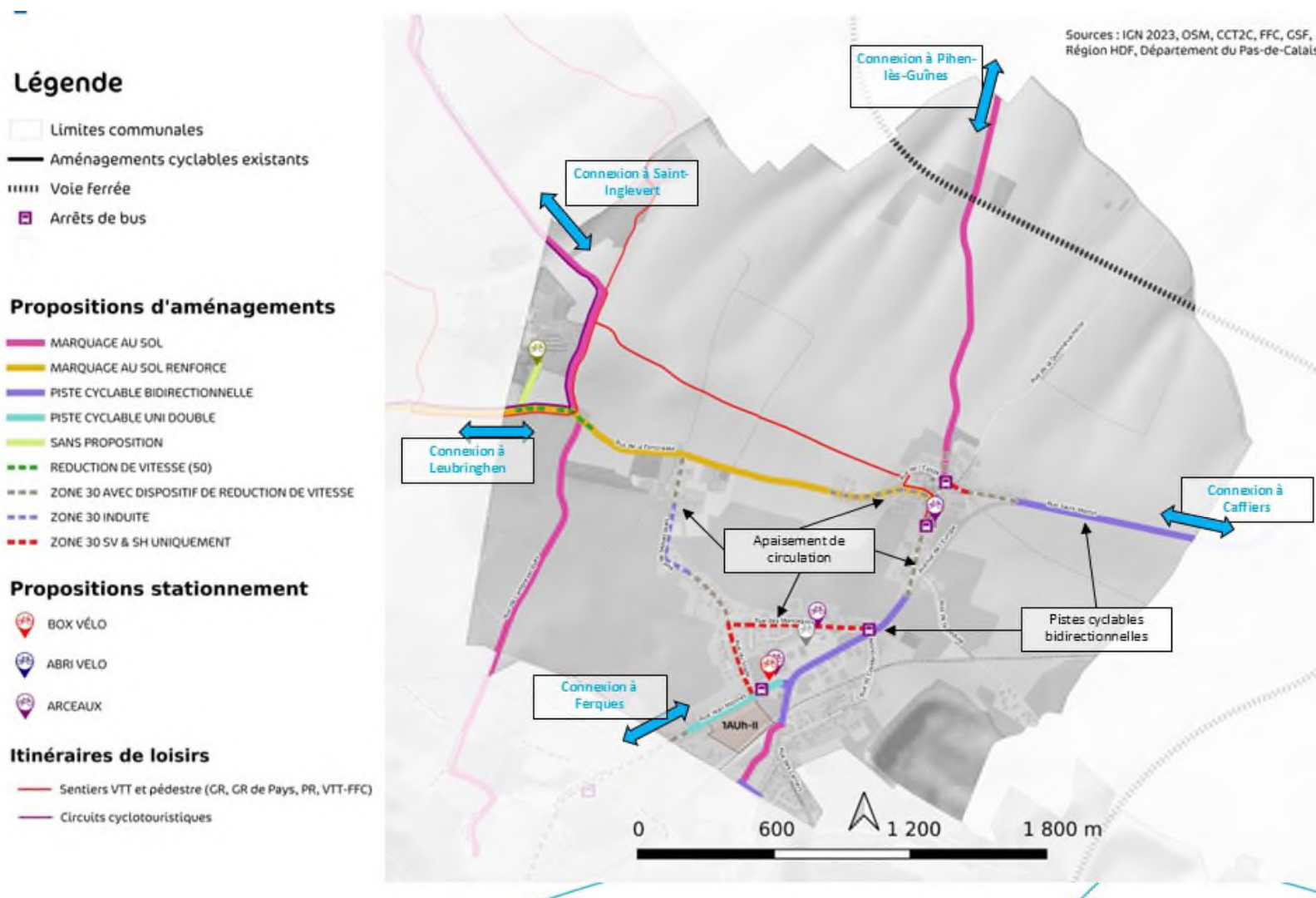
-  RATELIERS À REMPLACER
-  BOX VÉLO EXISTANT

Itinéraires de loisirs

-  Sentiers VTT et pédestre
-  Circuits cyclotouristiques

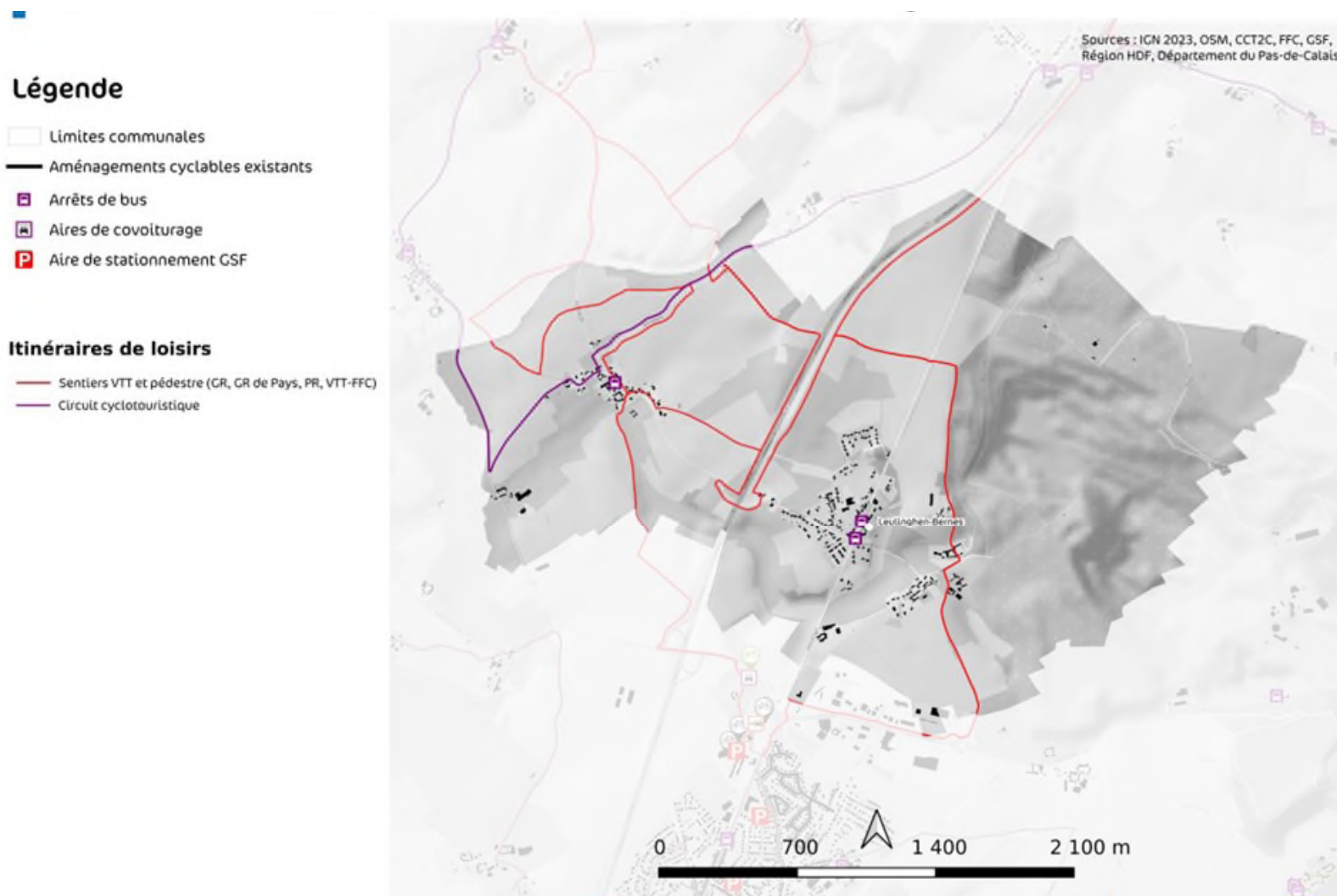


● Propositions d'aménagements cyclables

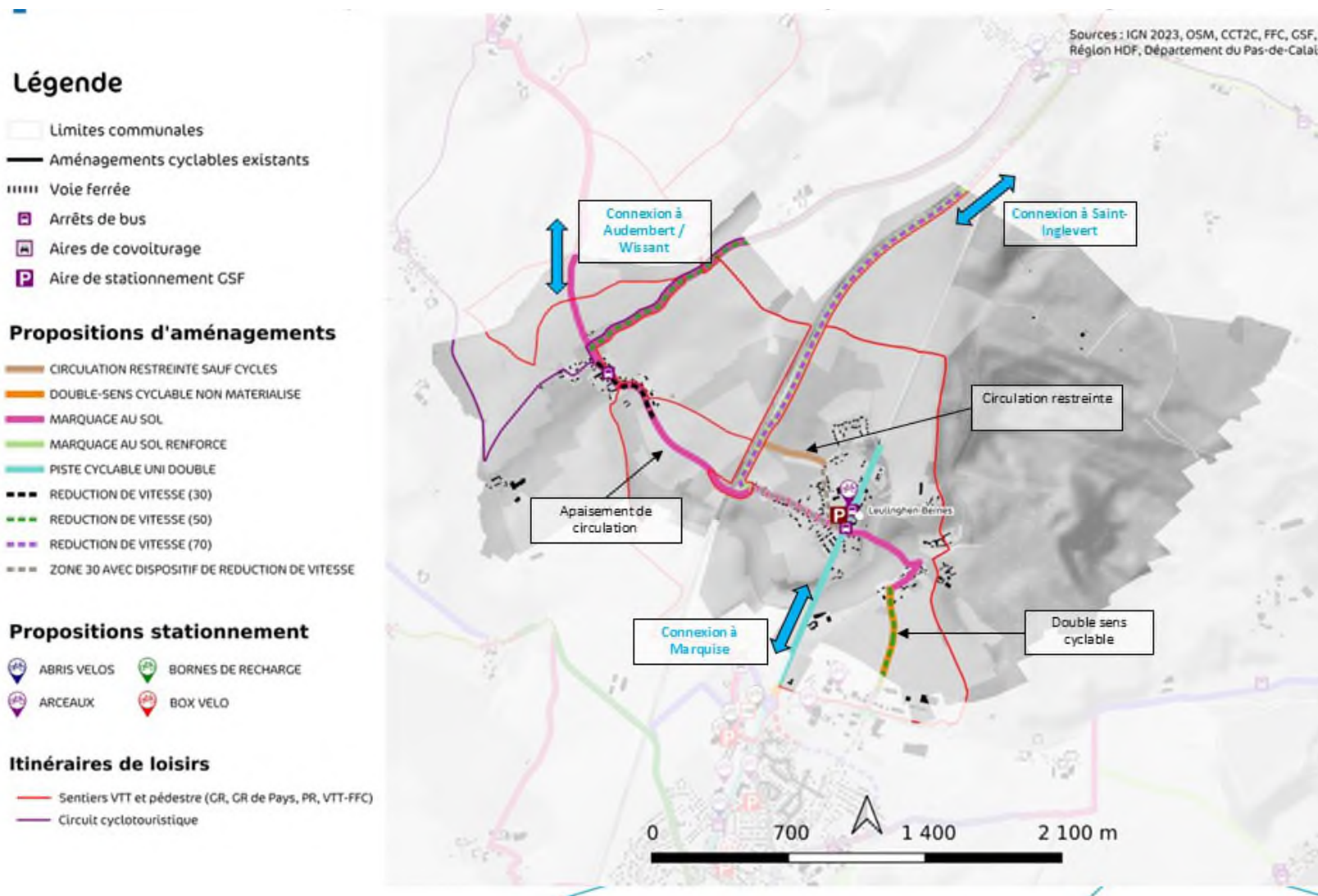


COMMUNE ARC URBAIN ET BASSIN CARRIER - LEULINGHEN-BERNES

● Etat des lieux des mobilités

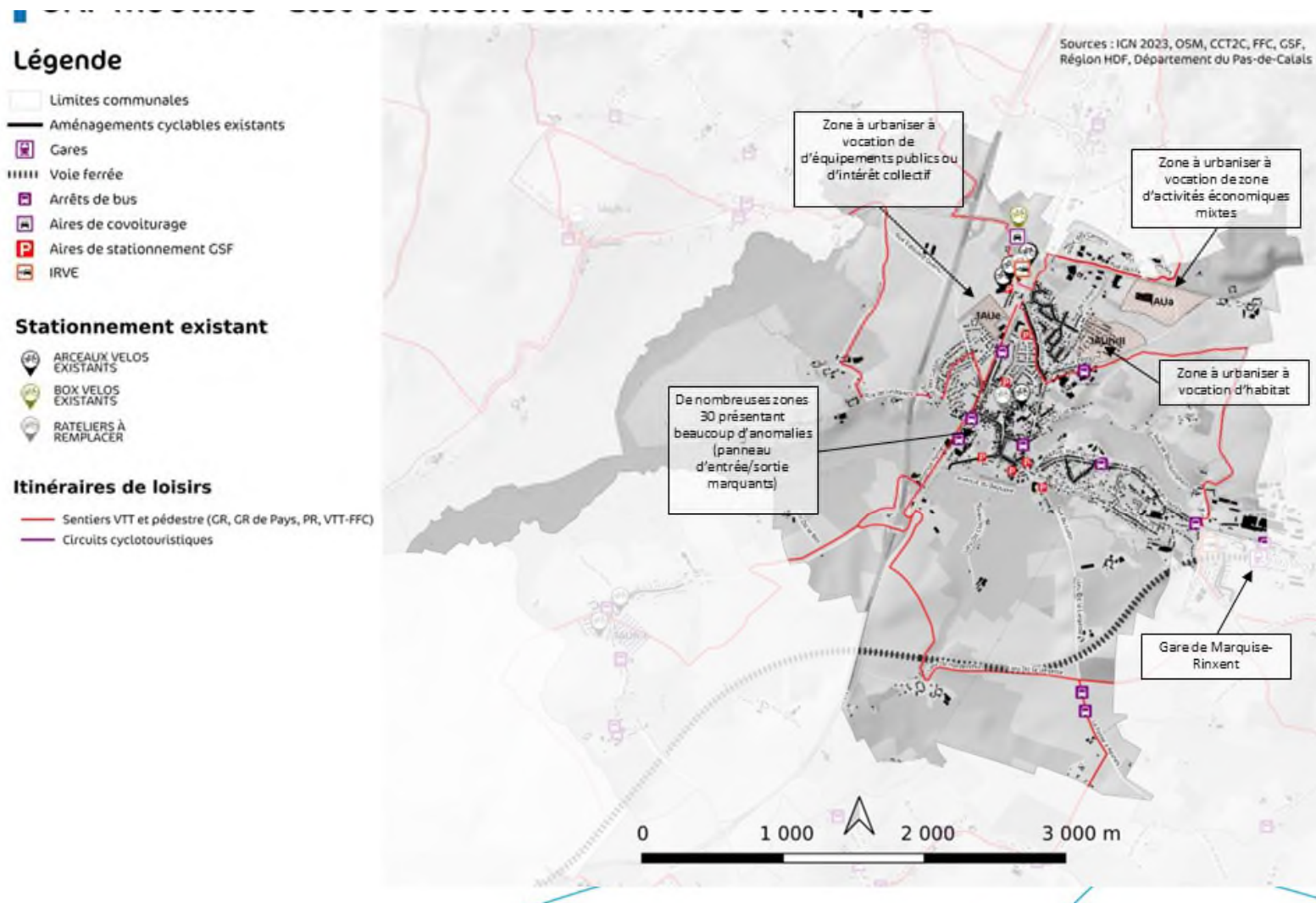


● Propositions d'aménagements cyclables

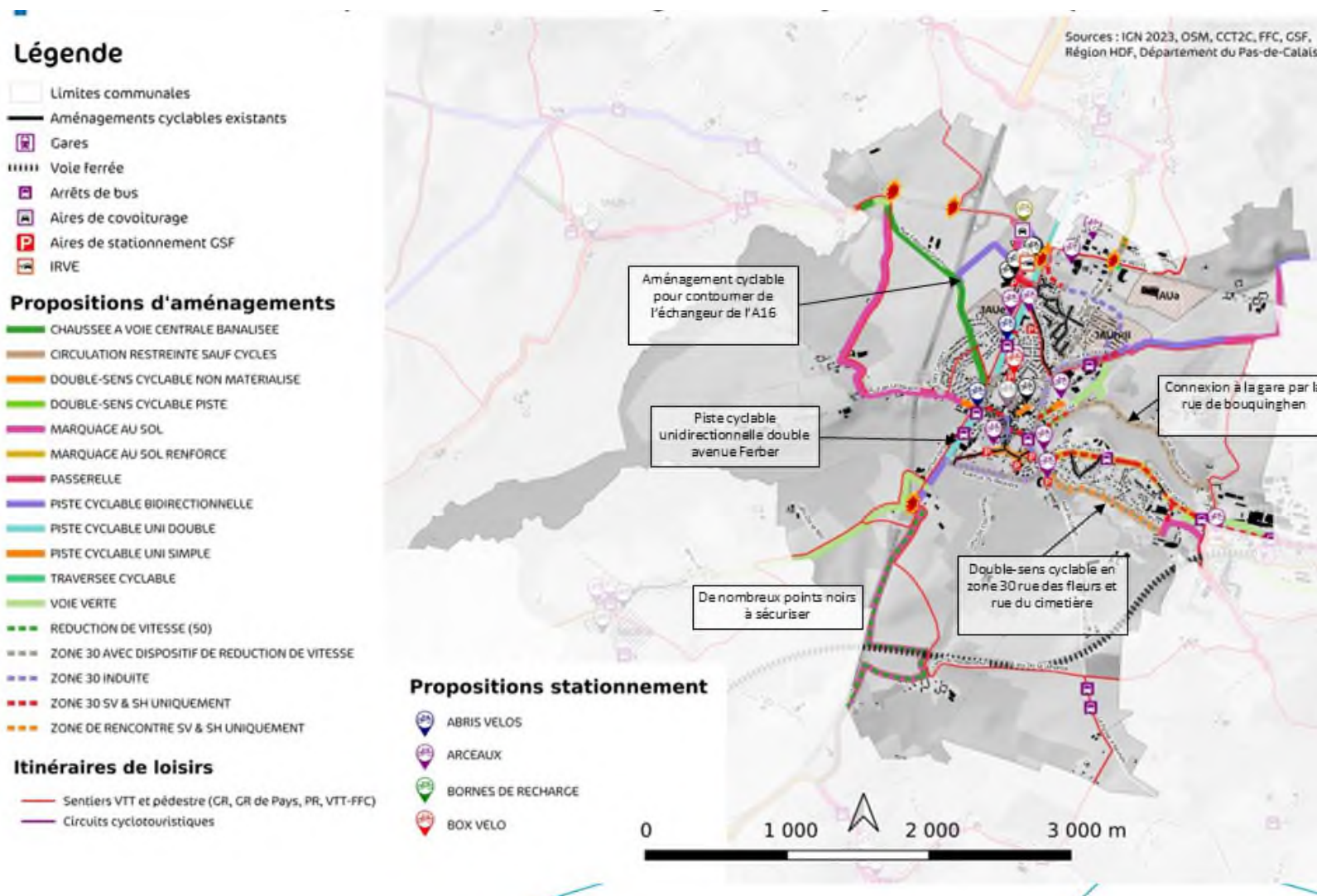


COMMUNE ARC URBAIN ET BASSIN CARRIER - MARQUISE

● Etat des lieux des mobilités

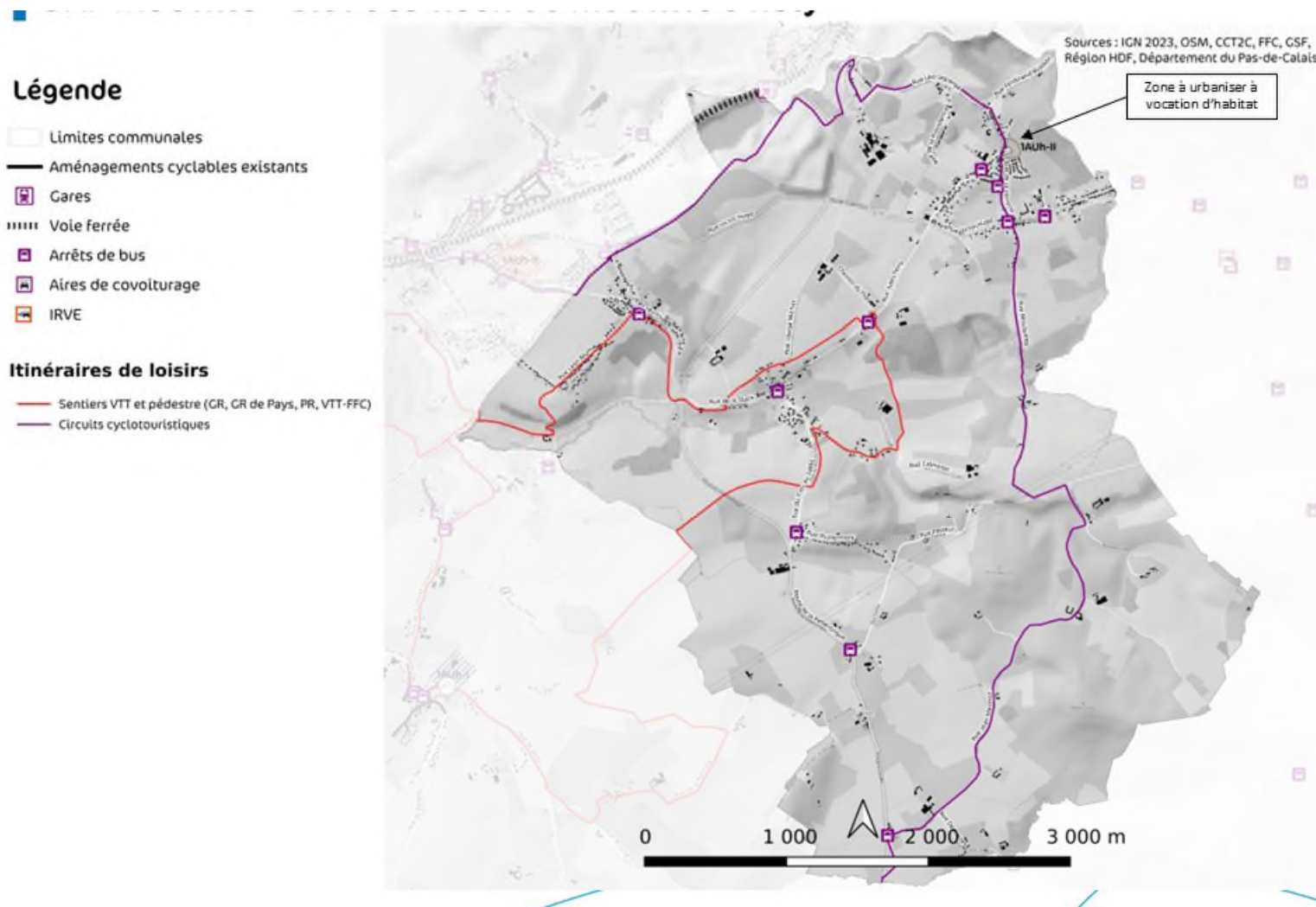


● Propositions d'aménagements cyclables

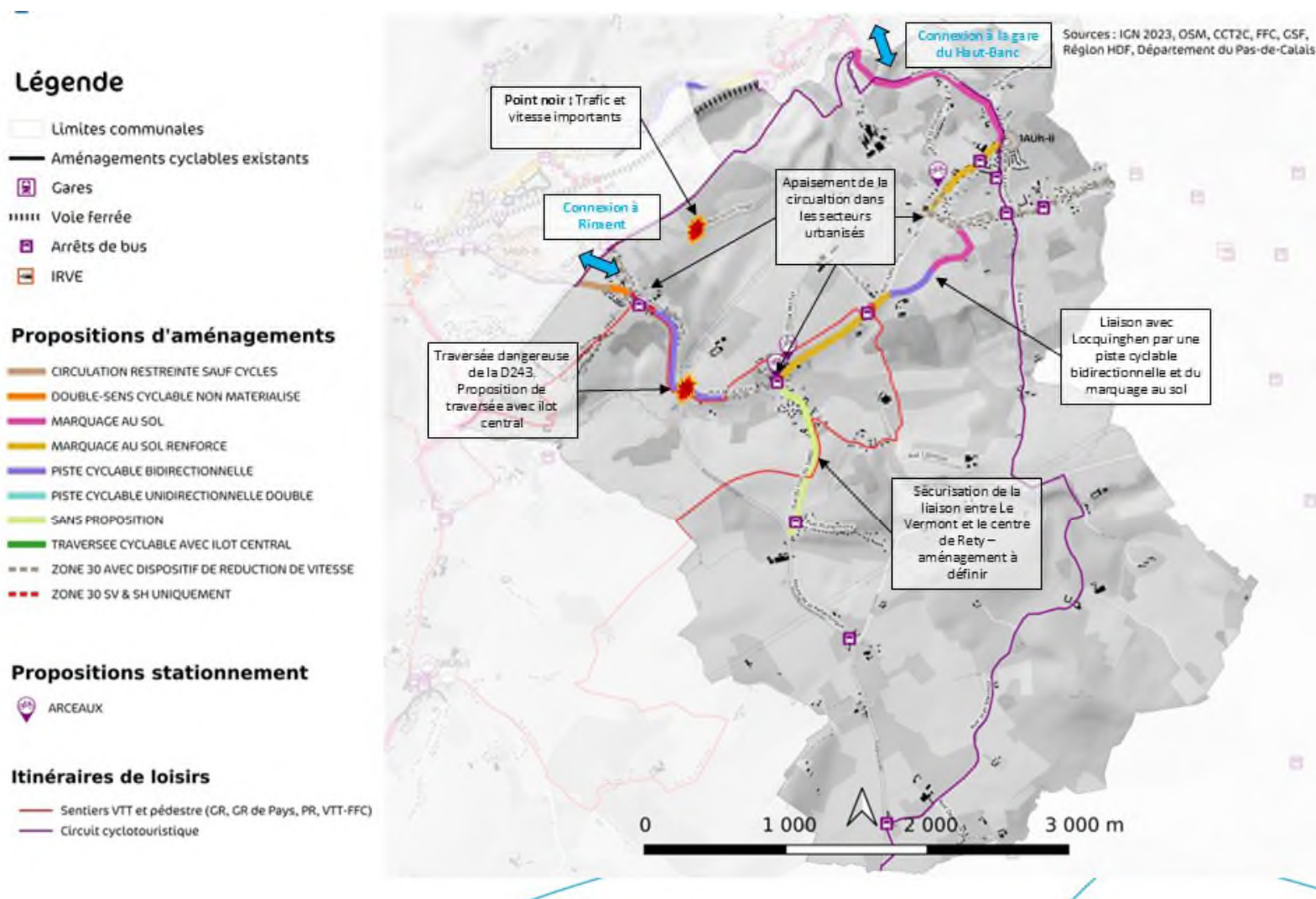


COMMUNE ARC URBAIN ET BASSIN CARRIER - RETY

● Etat des lieux des mobilités

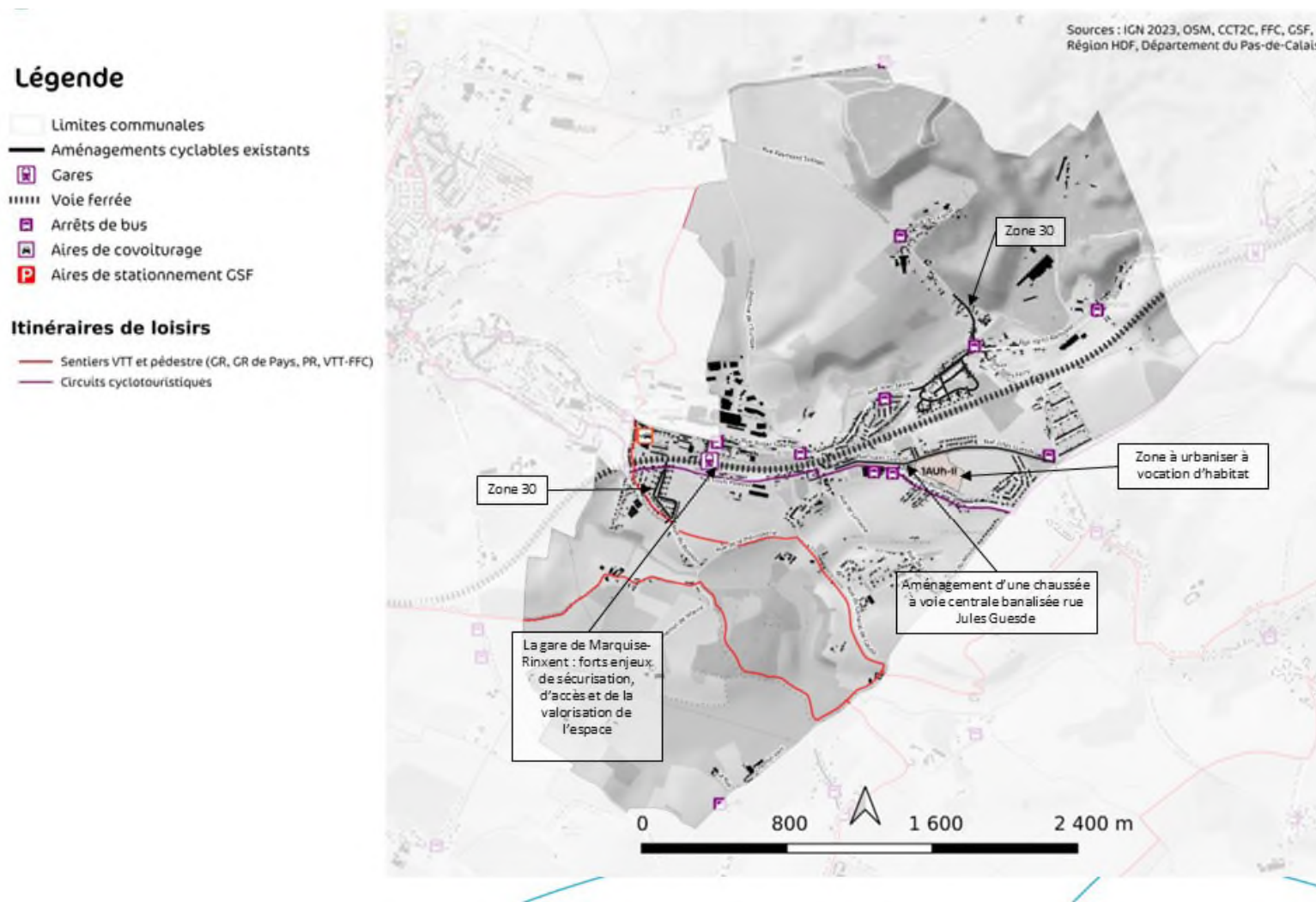


● Propositions d'aménagements cyclables

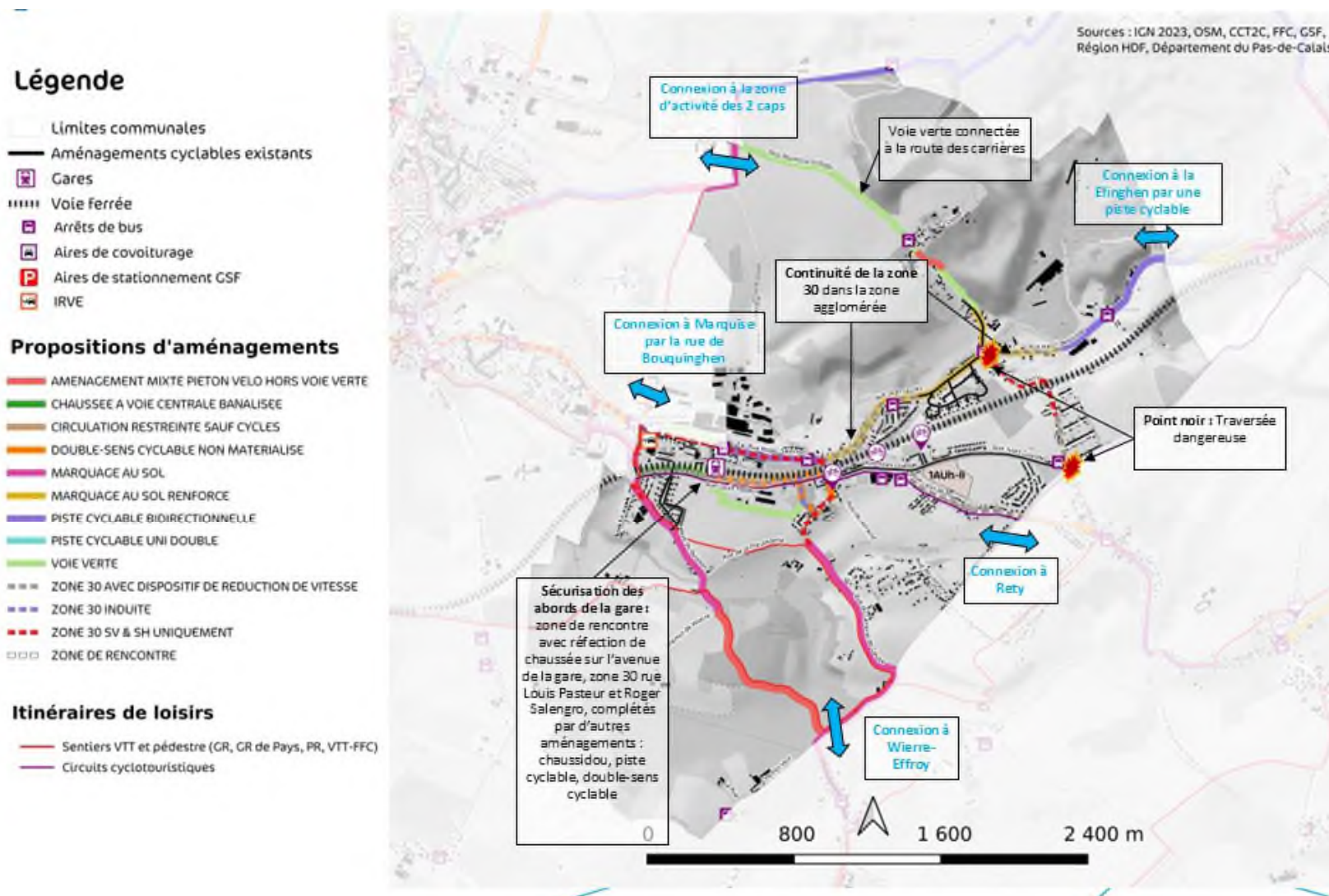


COMMUNE ARC URBAIN ET BASSIN CARRIER - RINXENT

● Etat des lieux des mobilités

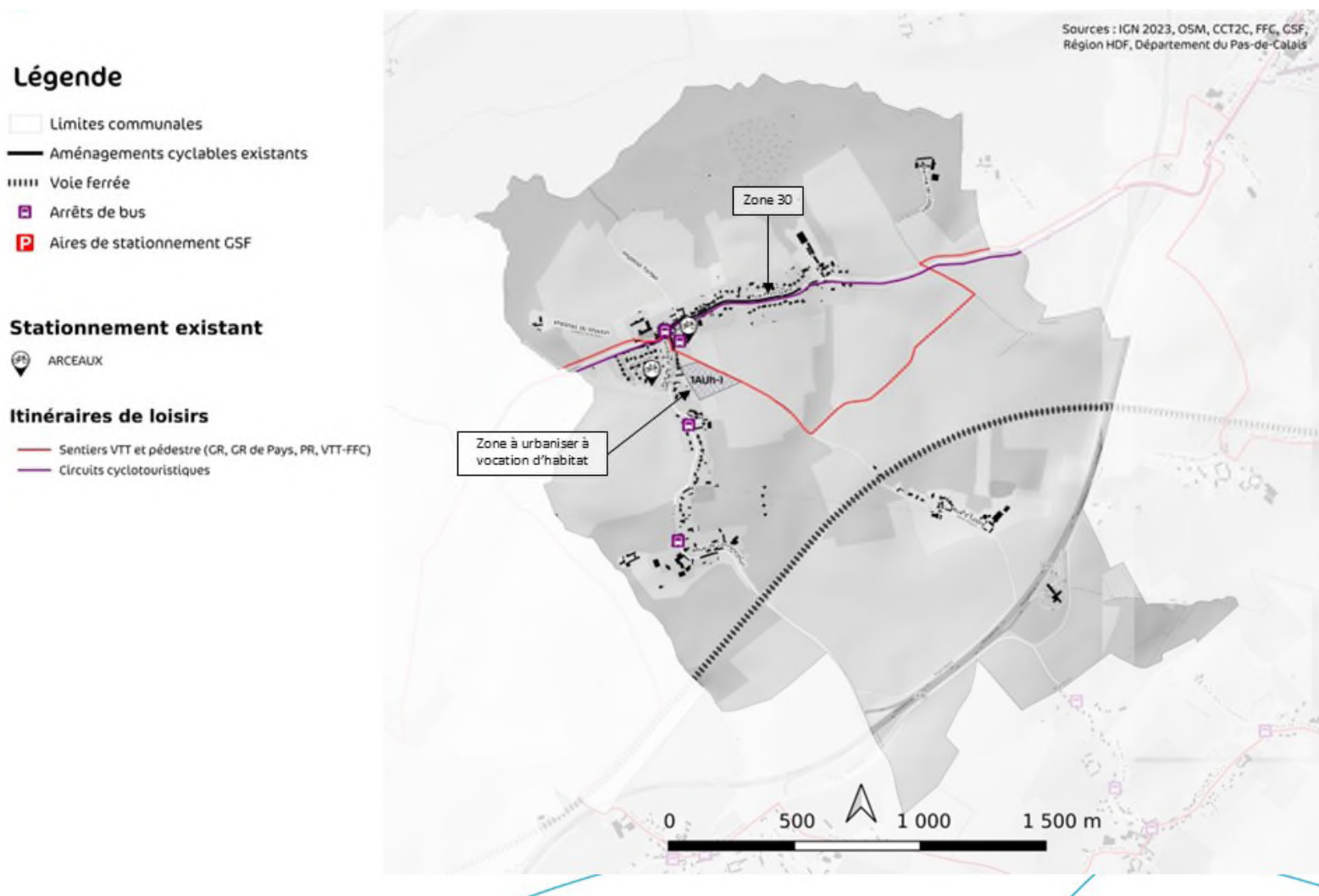


● Propositions d'aménagements cyclables



COMMUNE DES MONTS ET VALLONS BOCAGERS - BEUVREQUEN

● Etat des lieux des mobilités



● Propositions d'aménagements cyclables

Légende

- Limites communales
- Aménagements cyclables existants
- Voie ferrée
- Arrêts de bus
- Aires de stationnement GSF

Propositions d'aménagements

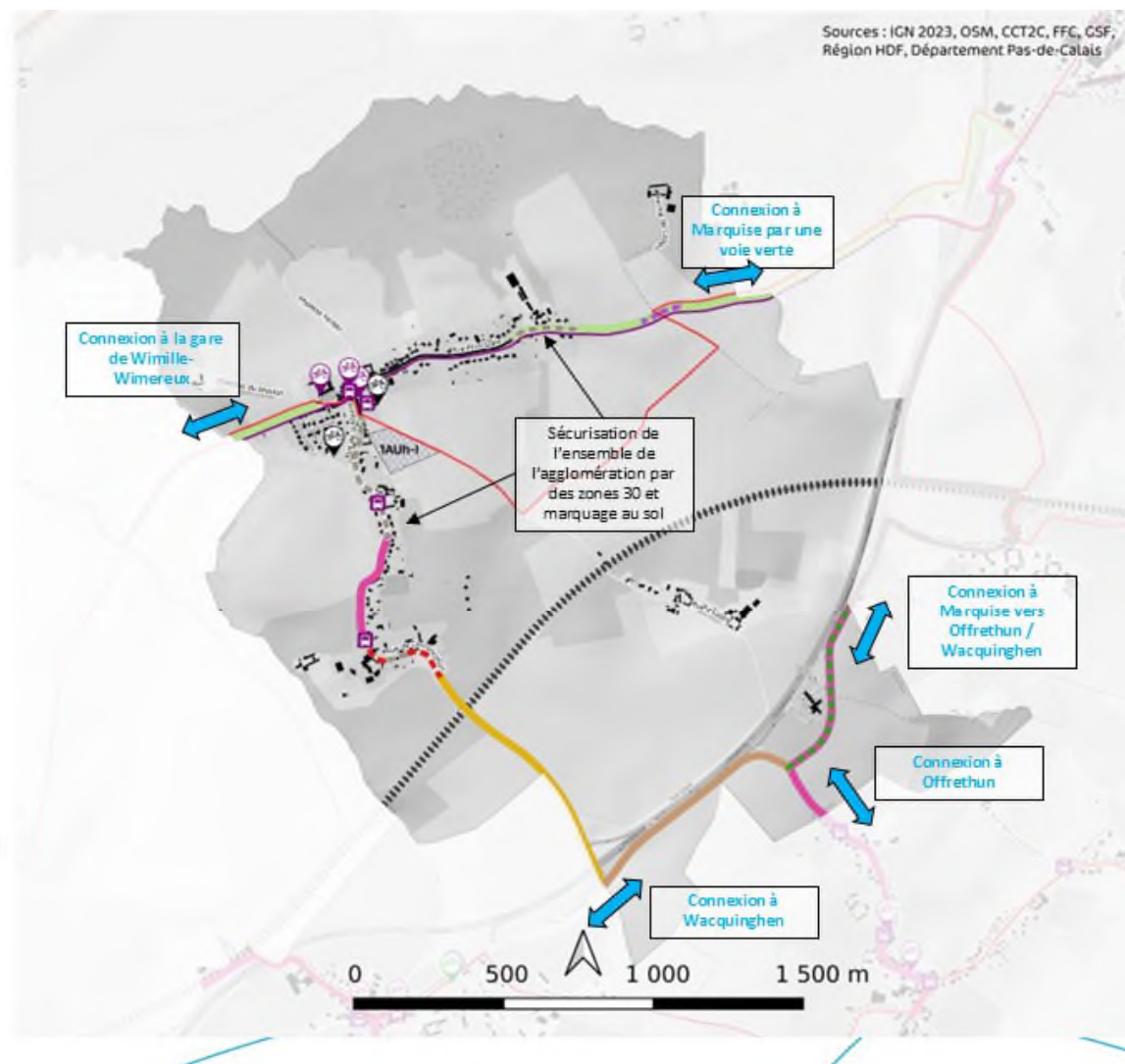
- CIRCULATION RESTREINTE SAUF CYCLES
- MARQUAGE AU SOL
- MARQUAGE AU SOL RENFORCE
- VOIE VERTE
- REDUCTION DE VITESSE (50)
- REDUCTION DE VITESSE (70)
- ZONE 30 AVEC DISPOSITIF DE REDUCTION DE VITESSE
- ZONE 30 SV & SH UNIQUEMENT

Propositions stationnement

- ARCEAUX

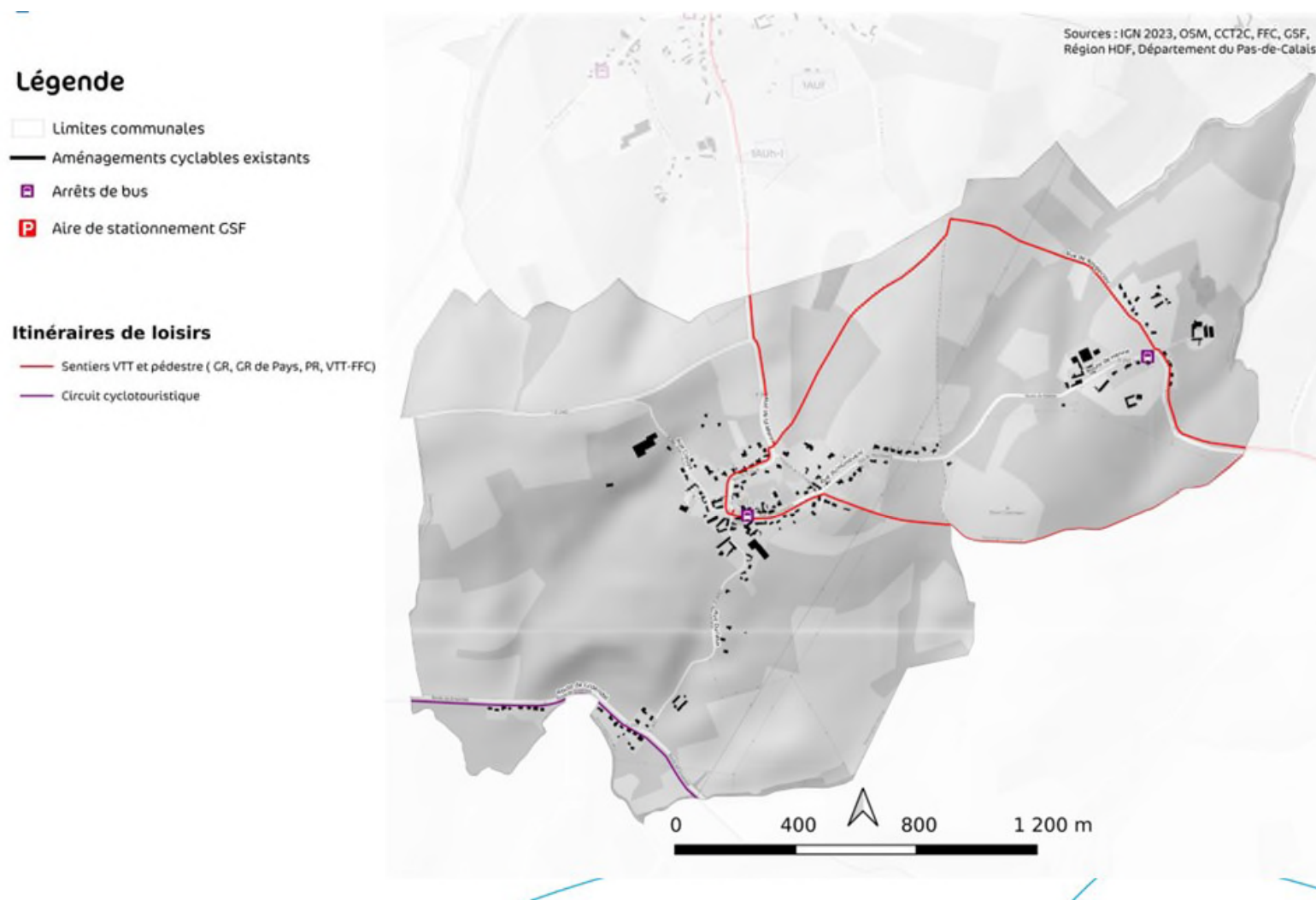
Itinéraires de loisirs

- Sentiers VTT et pédestre (CR, CR de Pays, PR, VTT-FFC)
- Circuits cyclotouristiques

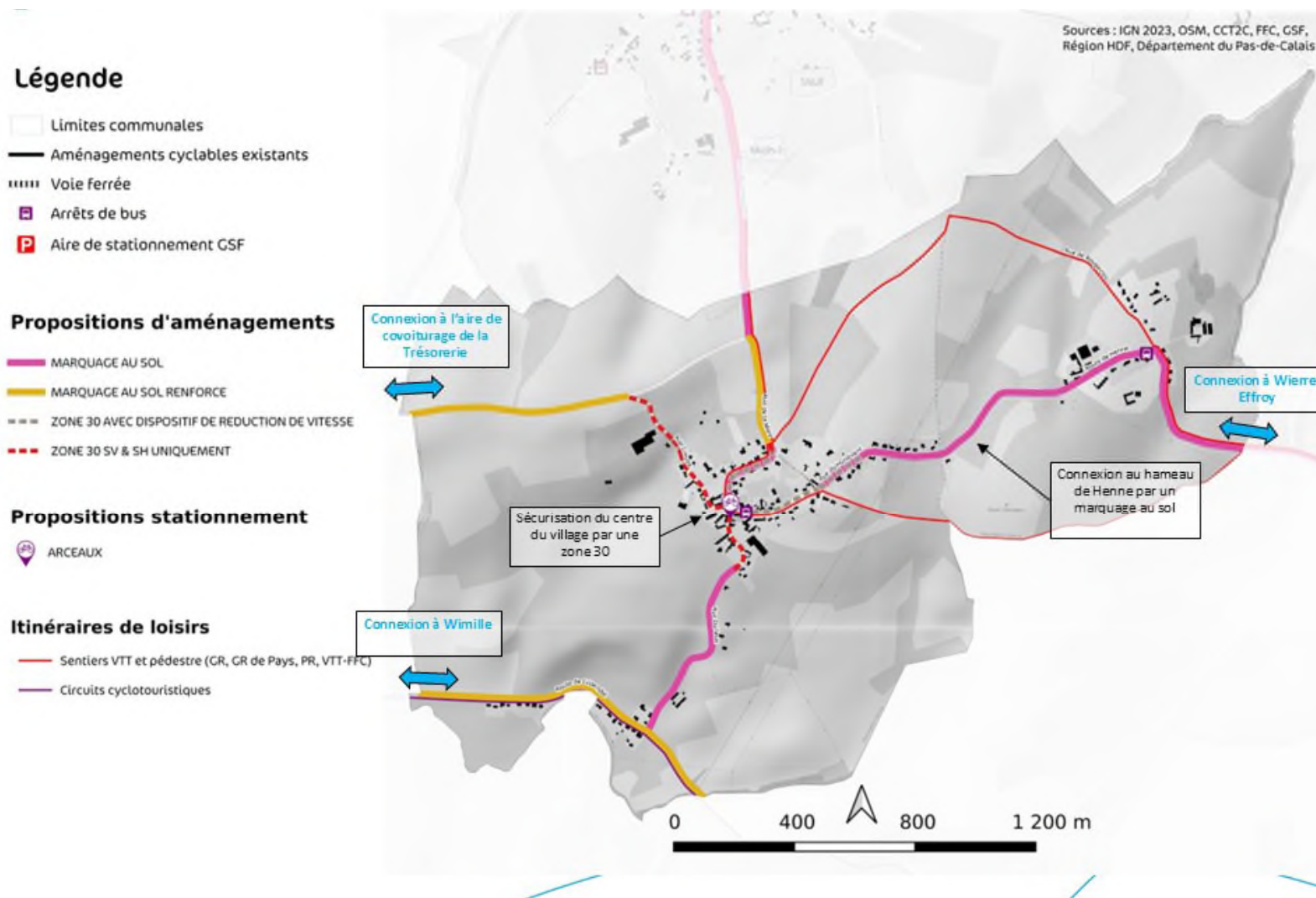


COMMUNE DES MONTS ET VALLONS BOCAGERS - MANINGHEN-HENNE

● Etat des lieux des mobilités



● Propositions d'aménagements cyclables

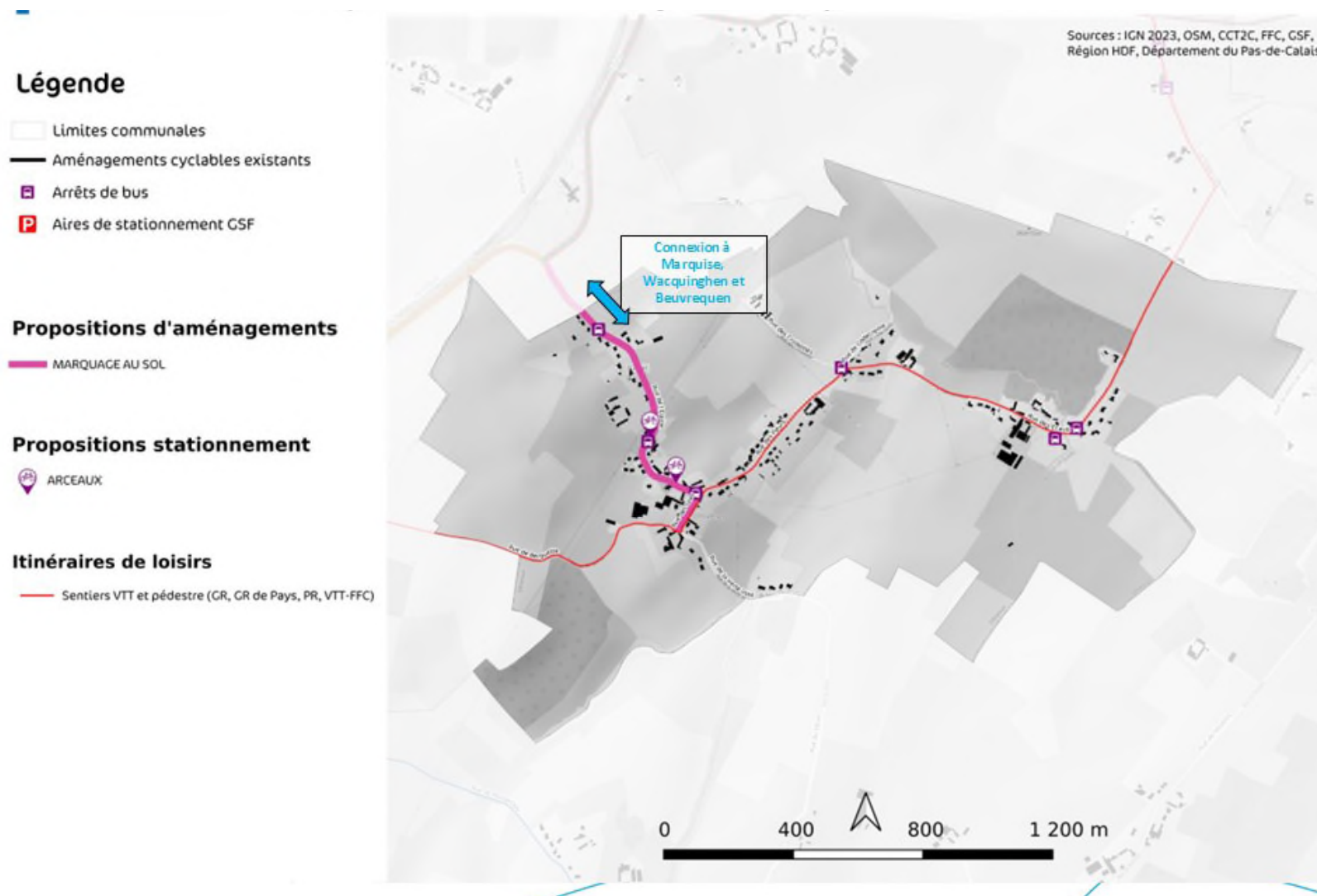


COMMUNE DES MONTS ET VALLONS BOCAGERS - OFFRETHUN

● Etat des lieux des mobilités



- Propositions d'aménagements cyclables



COMMUNE DES MONTS ET VALLONS BOCAGERS - WACQUINGHEN

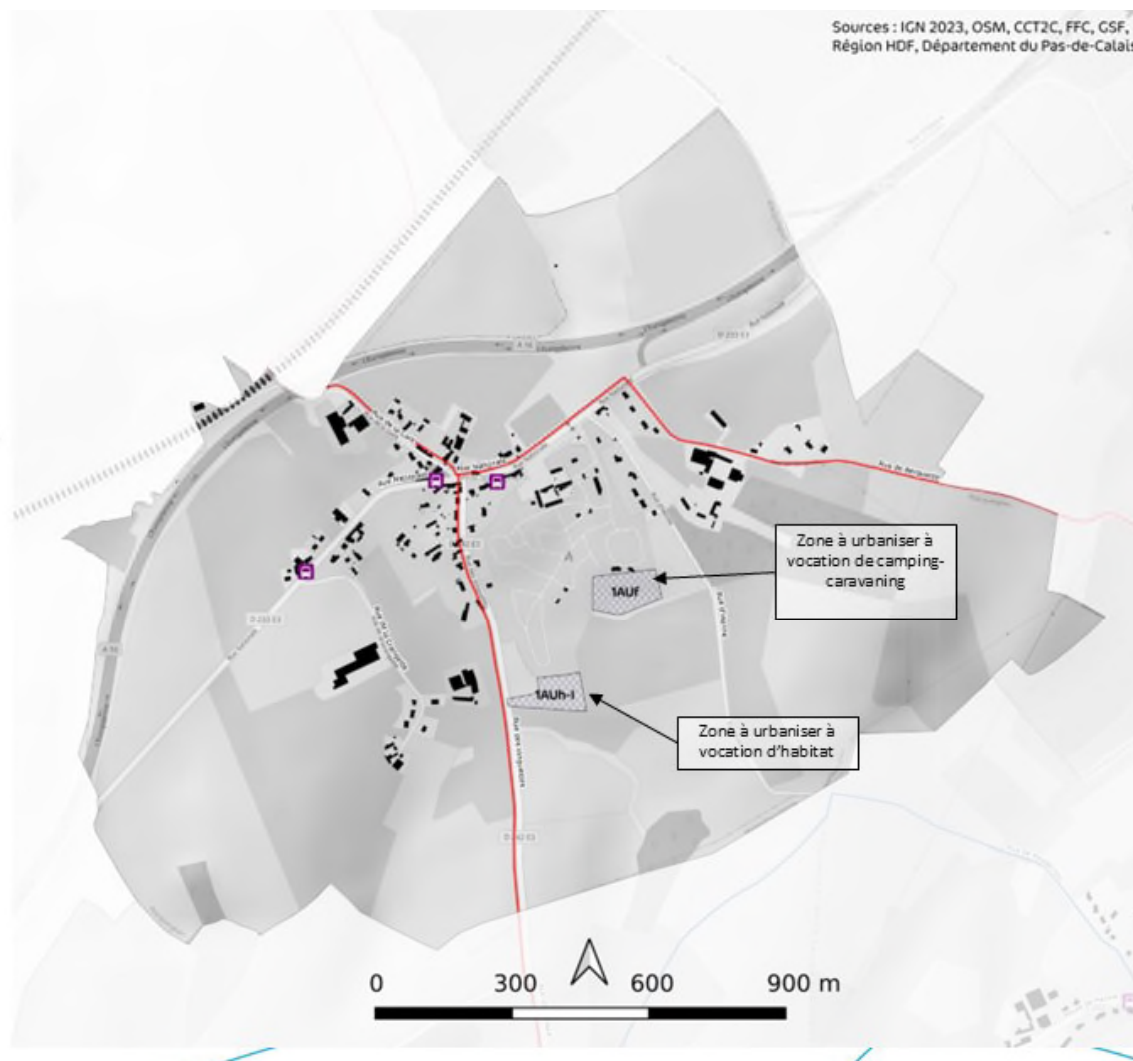
● Etat des lieux des mobilités

Légende

-  Limites communales
-  Aménagements cyclables existants
-  Voie ferrée
-  Arrêts de bus
-  Aires de stationnement GSF

Itinéraires de loisirs

-  Sentiers VTT et pédestre (GR, GR de Pays, PR, VTT-FFC)



● Propositions d'aménagements cyclables

Légende

- Limites communales
- Aménagements cyclables existants
- ▬▬▬ Vole ferrée
- 🚏 Arrêts de bus
- 🅑 Aires de stationnement GSF

Propositions d'aménagements

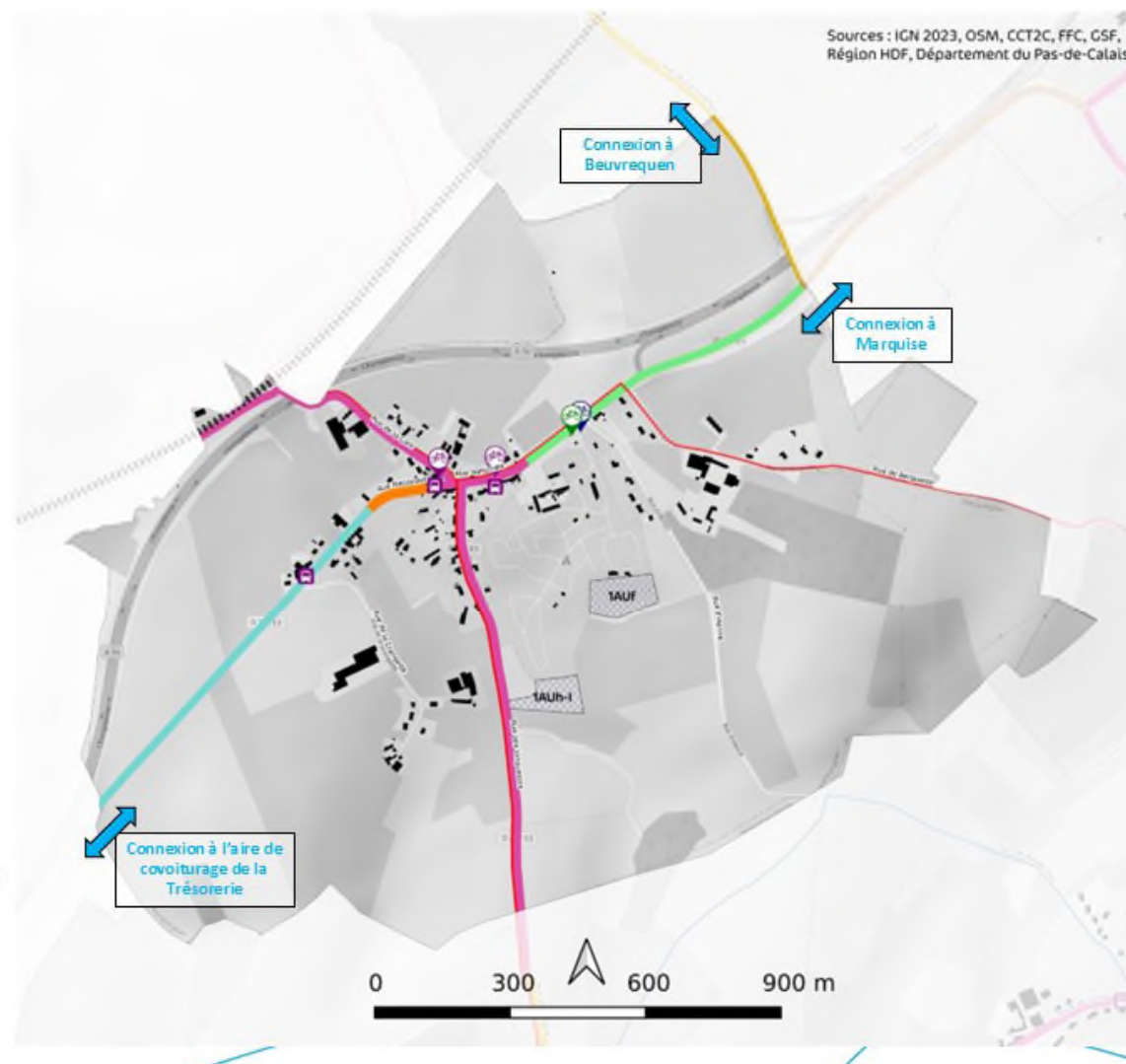
- BANDE CYCLABLE DOUBLE
- CIRCULATION RESTREINTE SAUF CYCLES
- MARQUAGE AU SOL
- MARQUAGE AU SOL RENFORCE
- PISTE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE DOUBLE
- PISTE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE SIMPLE

Propositions stationnement

- 🚲 BOX VÉLO
- 🔌 BORNES DE RECHARGE
- 🚲 ARCEAUX

Itinéraires de loisirs

- Sentiers VTT et pédestre (GR, GR de Pays, PR, VTT-FFC)



COMMUNE DES MONTS ET VALLONS BOCAGERS - WIERRE-EFFROY

● Etat des lieux des mobilités



● Propositions d'aménagements cyclables

Légende

- Limites communales
- Aménagements cyclables existants
- Voie ferrée
- Arrêts de bus
- Aires de stationnement GSF

Propositions d'aménagements

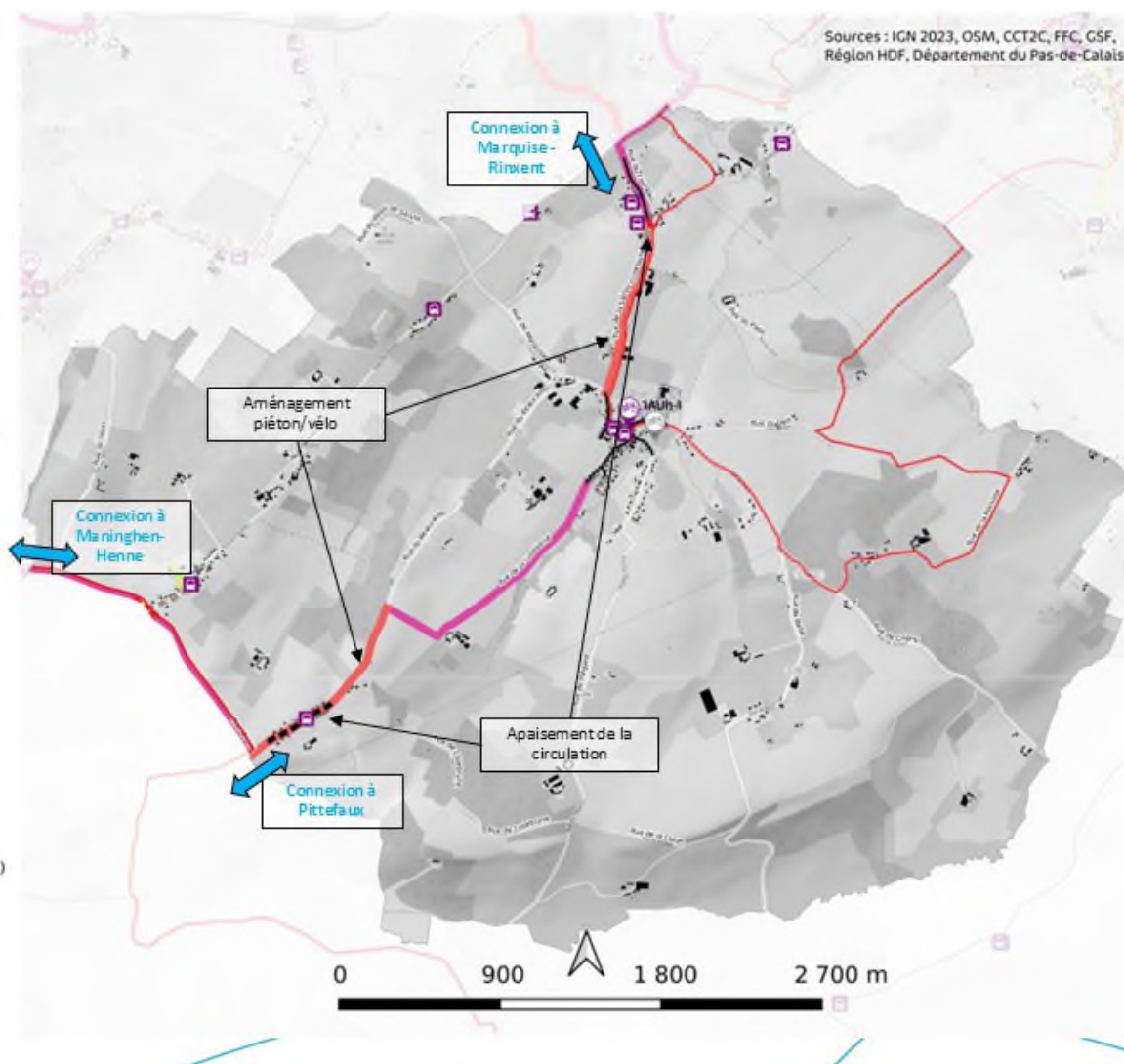
- AMENAGEMENT MIXTE PIETON VELO HORS VOIE VERTE
- MARQUAGE AU SOL
- SANS PROPOSITION
- ZONE 30 AVEC DISPOSITIF DE REDUCTION DE VITESSE
- ZONE 30 SV & SH UNIQUEMENT

Propositions stationnement

- ARCEAUX
- RATELIERS À REMPLACER

Itinéraires de loisirs

- Sentiers VTT et pédestre (CR, CR de Pays, PR, VTT-FFC)



Annexe 2

GUIDE DES AMENAGEMENTS

Cette partie vise à exposer les principales connaissances sur la manière d'aménager l'espace cyclable en termes de dimensionnement, de marquage au sol horizontal et vertical. Sans être exhaustif, il permet d'avoir un premier niveau d'informations afin d'apporter une aide à la décision et à la conception des aménagements et de parvenir à un réseau cyclable territorial structuré, sécurisé, et harmonisé.

Bande cyclable



Coût indicatif :

13€/ml (mètres linéaire) : si uniquement mise en place de la signalisation verticale et horizontale
40€/ml : si élargissement de la chaussée et de sa structure

Largeur recommandée : 1,50m

Largeur minimale : 1,20m

Si stationnement longitudinal : sur largeur de 0,5m

Sécurité pour les cyclistes :



Condition de mise en place

Possibilité 1 :

- Vitesse : 30km/h
- Trafic : 2000 véhicules /j ou plus

Possibilité 2 :

- Vitesse : 50km/h
- Trafic : < 4000 véhicules/j

Définition

Une bande cyclable désigne une **voie exclusivement réservée aux cycles** à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés sur une chaussée à plusieurs voies. **Elle peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle.** Il n'y a **pas de séparation physique avec la chaussée mais un simple marquage au sol** (une ligne blanche discontinue T3 5u ou exceptionnellement par une ligne continue 3u).

Source : Article R110-2 du code de la route (Décret n°2019-1082 du 23 octobre 2019)

Signalisation verticale



C 113



C 114

Coût d'un panneau : 200€

Pose d'un panneau :

Pose d'un mât existant :

Entre 10 et 30€

Pose d'un mât : entre 65 et 180€

Signalisation horizontale

- Ligne blanche discontinue T3 5u : 4€/ml (en résine)
- Pictogramme vélo blanc et flèches directionnelles à répéter tous les 20m : 34€/u HT + 30€/u



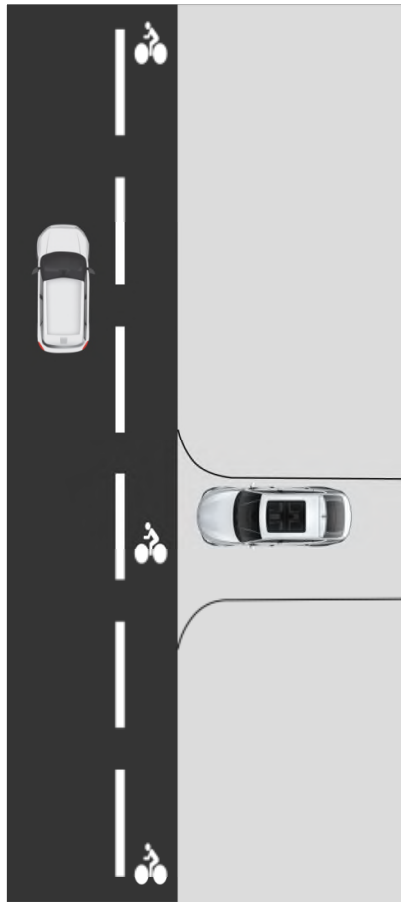
- Aménagement ne nécessitant pas une largeur de chaussée très importante

- Facilité de mise en place

- Coût de réalisation faible

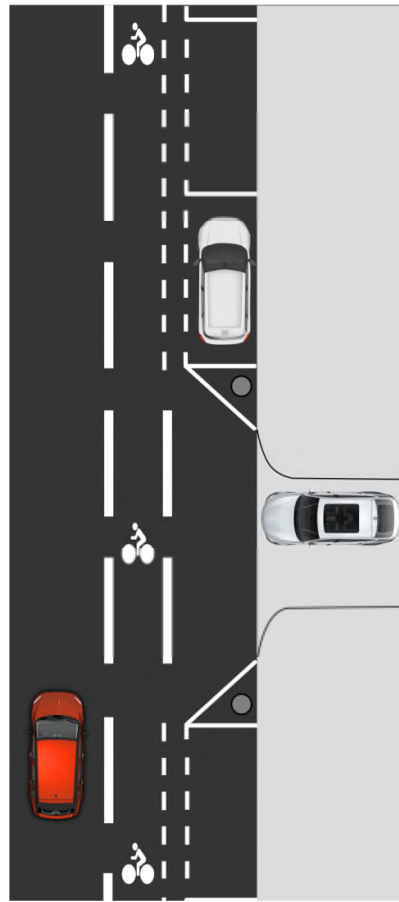


- Risque de stationnement sauvage sur les bandes cyclables



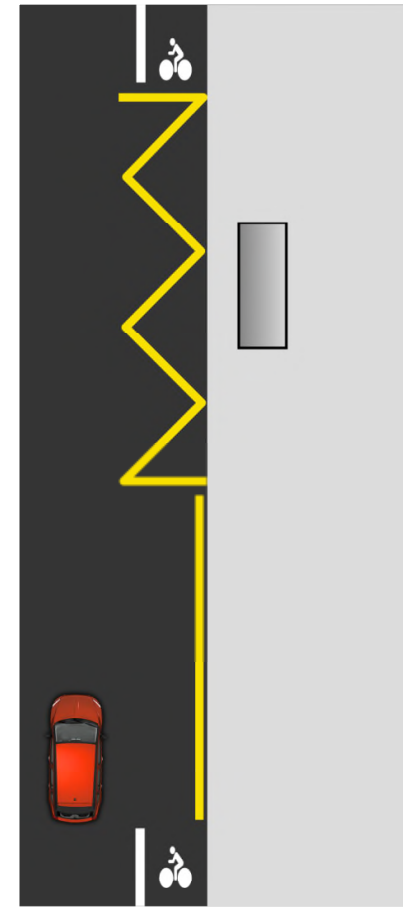
BANDE CYCLABLE EN ABSENCE DE STATIONNEMENT

- **1m50 à 2m de largeur** (1m20 en profil contraint)
- Marquage **pictogramme tous les 20m**



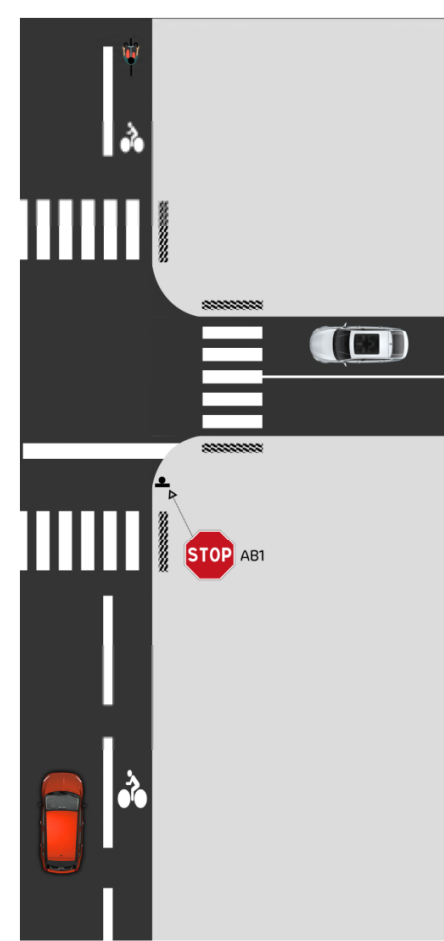
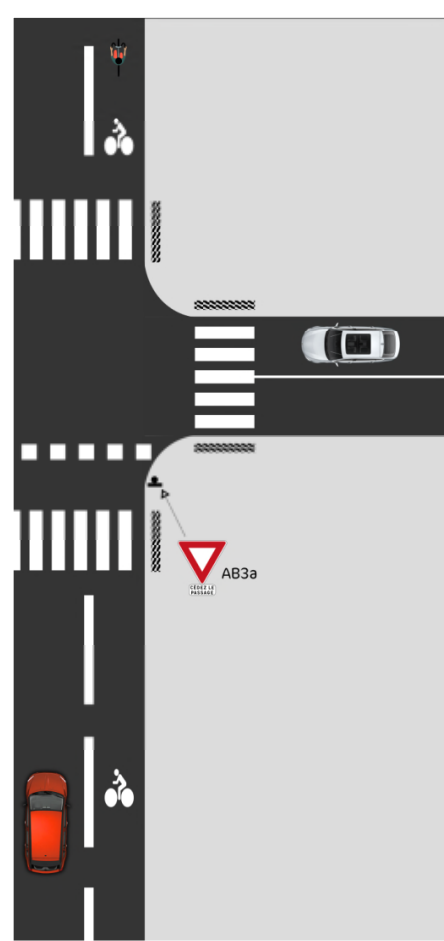
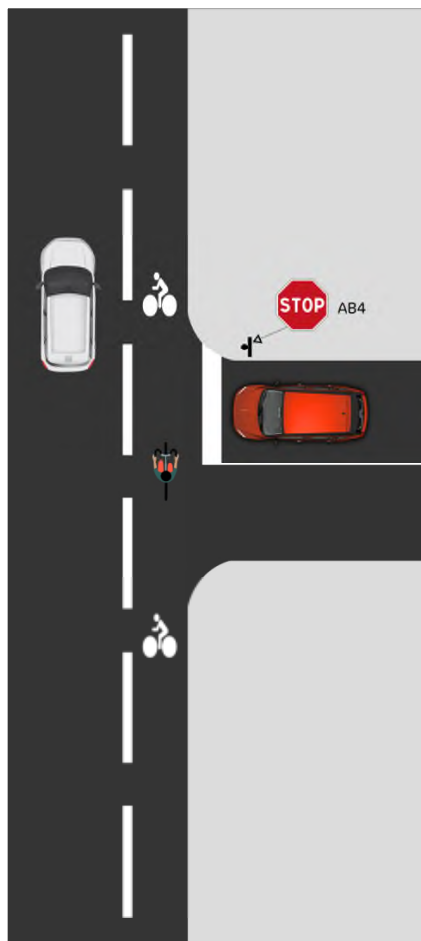
BANDE CYCLABLE AVEC STATIONNEMENT LONGITUDINAL

- **1m70 à 2m de largeur** avec 0,5m le long du stationnement pour éviter le danger lié aux ouvertures de portières
- Marquage pictogramme tous les 20m



BANDE CYCLABLE AVEC ARRET D'AUTOCAR

- **1m50 à 2m de largeur** (1m20 en profil contraint)
- Marquage interrompu par une bande jaune en zigzag ainsi qu'une dizaine de mètres en amont
- Marquage pictogramme tous les 20m

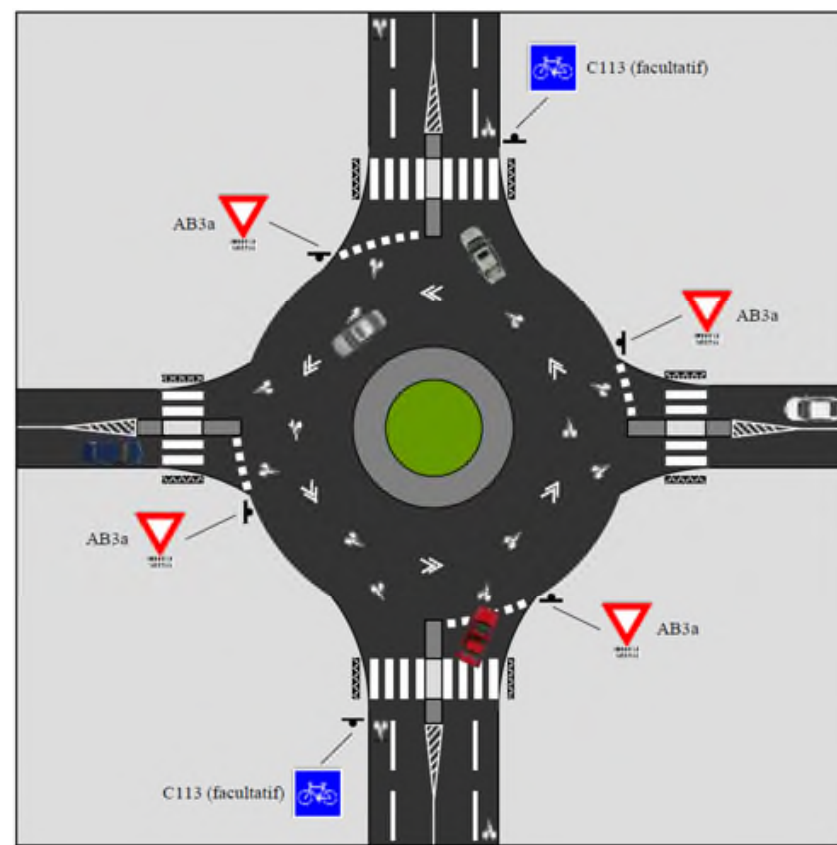
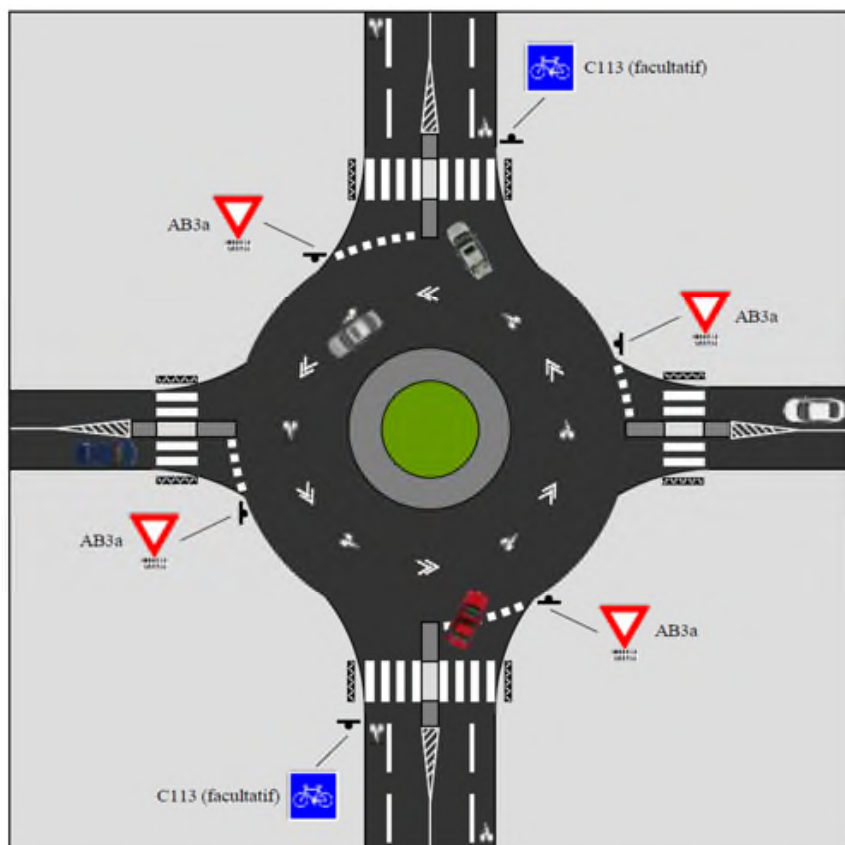


BANDE CYCLABLE SUR VOIE PRIORITAIRE AVEC STOP OU CEDEZ LE PASSAGE

- **1m50 à 2m de largeur** (1m20 en profil contraint)
- La bande se prolonge devant l'intersection
- **Pictogramme au sol placé avant et après l'intersection**
- En cas de voie non prioritaire large ou de carrefour jugé dangereux, le pictogramme vélo, associé à un double chevron, peut être répété au niveau de l'intersection

BANDE CYCLABLE SUR AXE NON PRIORITAIRE AVEC STOP

- **1m50 à 2m de largeur** (1m20 en profil contraint)
- Interruption de la bande devant l'intersection
- **Pictogramme au sol placé avant et après l'intersection**



BANDE CYCLABLE SUR LES MOYENS, PETITS ET MINI-GIRATOIRES, AVEC OU SANS FIGURINES EN ENTRÉE ET SORTIE DE GIRATOIRE

- Pas de marquage d'une bande cyclable
- **La bande est interrompue en amont du giratoire**
- La trajectoire du cycliste est marquée par des pictogramme et des doubles chevrons
- **Attention : Pour les grands giratoires, le marquage est fortement déconseillé** à cause de la vitesse des véhicules motorisés

Piste cyclable bidirectionnelle



Coût : 350€/ml HT

Largeur recommandée : 3 à 4m

Sécurité pour les cyclistes :



Condition de mise en place

Possibilité 1 :

- Vitesse : 30km/h
- Trafic : 4000 véhicules /j ou plus

Possibilité 2 :

- Vitesse : 50km/h
- Trafic : tous trafics

Possibilité 3 :

- Vitesse : 70km/h ou plus
- Trafic : tous trafics

Définition

Une piste cyclable est une **chaussée exclusivement réservée aux cycles** à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés.

Source : Article R110-2 du code de la route (Décret n°2019-1082 du 23 octobre 2019).

Signalisation verticale



C 113



C 114

Coût d'un panneau : 200€

Pose d'un panneau :

Pose d'un mât existant :
Entre 10 et 30€
Pose d'un mât : entre 65 et 180€

Signalisation horizontale

- Ligne axiale discontinue T3 2U : 2€/ml (en résine)
- Figurine vélo répétées tous les 20m : 34€/u HT

Piste cyclable bidirectionnelle Av François Mitterrand à Wimereux



Piste cyclable bidirectionnelle rue Roger Salengro à Hulluch



- Sécurité du cycliste
- Maillage du réseau cyclable

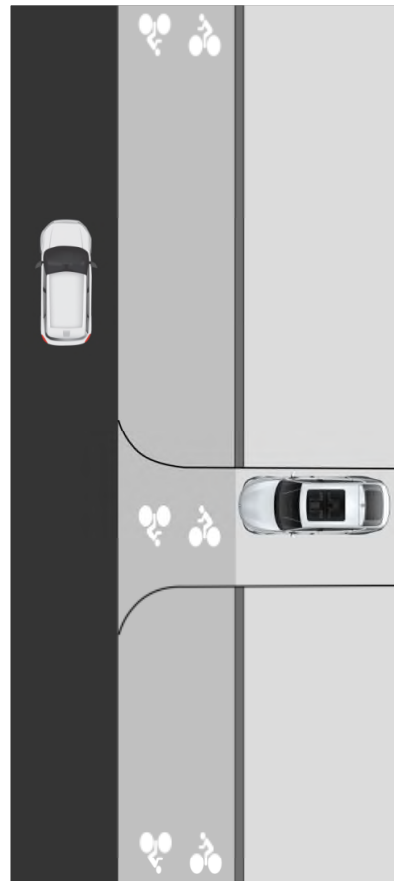


- Rendre visible les cyclistes aux intersections afin d'assurer leur sécurité.
- Coût de réalisation important



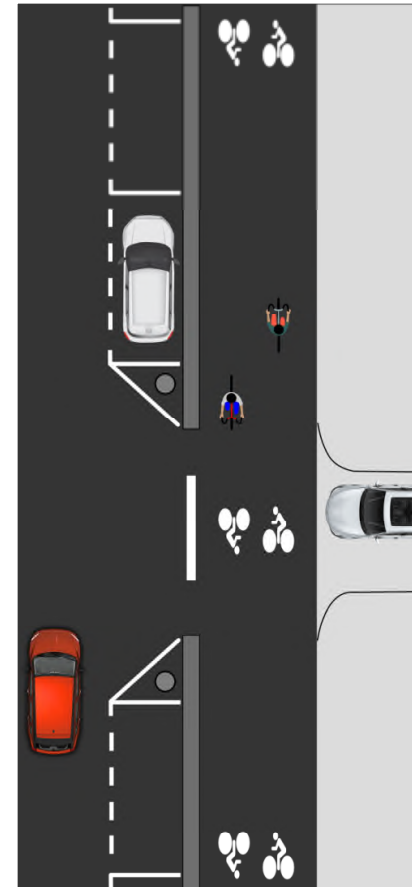
PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE AU NIVEAU DE LA CHAUSSEE

- **3 à 4m de largeur hors séparateur** (2m50 en profil contraint)
- Séparateur d'a minima 15 cm de hauteur comprise entre 20 et 70 cm de largeur interrompu à intervalle régulier pour l'évacuation des eaux de pluie
- **Pictogramme au sol placé tous les 20m**
- Une ligne axiale discontinue peut séparer les deux voies



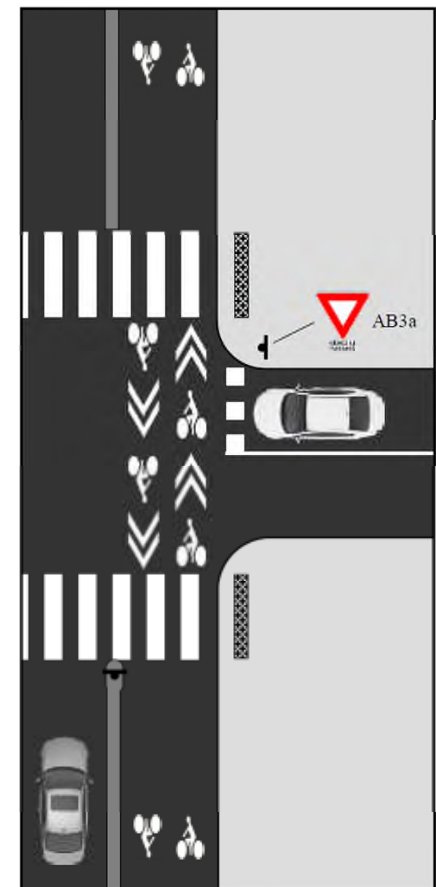
PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE AU NIVEAU DU TROTTOIR

- **3 à 4m de largeur hors séparateur** (2m50 en profil contraint)
- Séparateur physique ou dénivellation détectable a minima de 10cm de largeur et 10cm de hauteur, interrompu au niveau des charretières
- **Pictogramme au sol placé tous les 20m** et au niveau des charretières
- Une ligne axiale discontinue peut séparer les deux voies



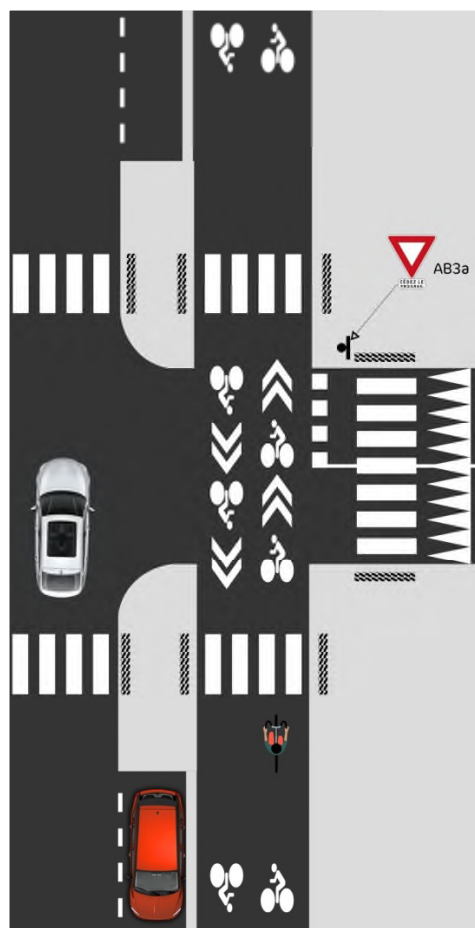
PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE SEPARÉE PAR LE STATIONNEMENT

- **3 à 4m de largeur hors séparateur** (2m50 en profil contraint)
- Séparateur d'a minima 15 cm de hauteur comprise entre 50 et 70 cm de largeur interrompu à intervalle régulier pour l'évacuation des eaux de pluie
- **Pictogramme au sol placé tous les 20m**



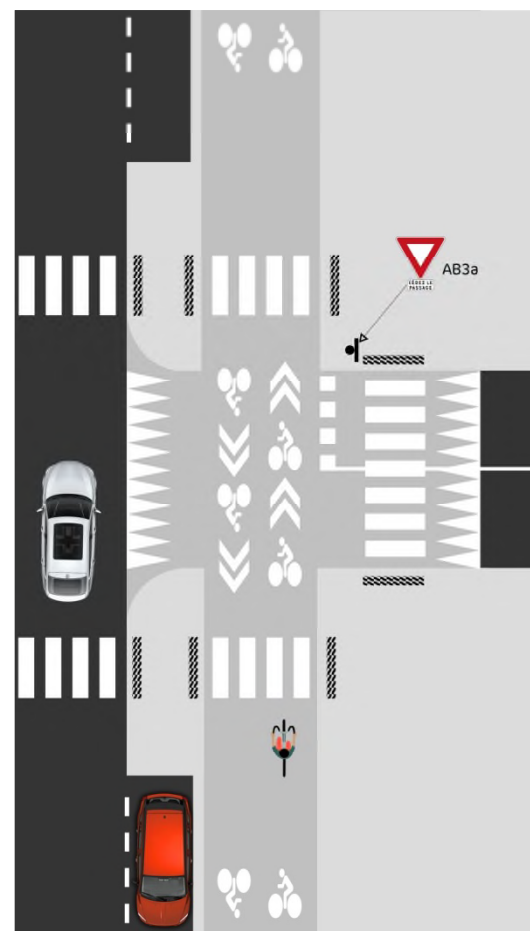
PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE EN INTERSECTION PRIORITAIRE SUR LA VOIE SECANTE

- **3 à 4m de largeur hors séparateur** (2m50 en profil contraint)
- Séparateur interrompu au niveau du passage piéton
- **Pictogrammes vélo et double chevrons aux intersections**



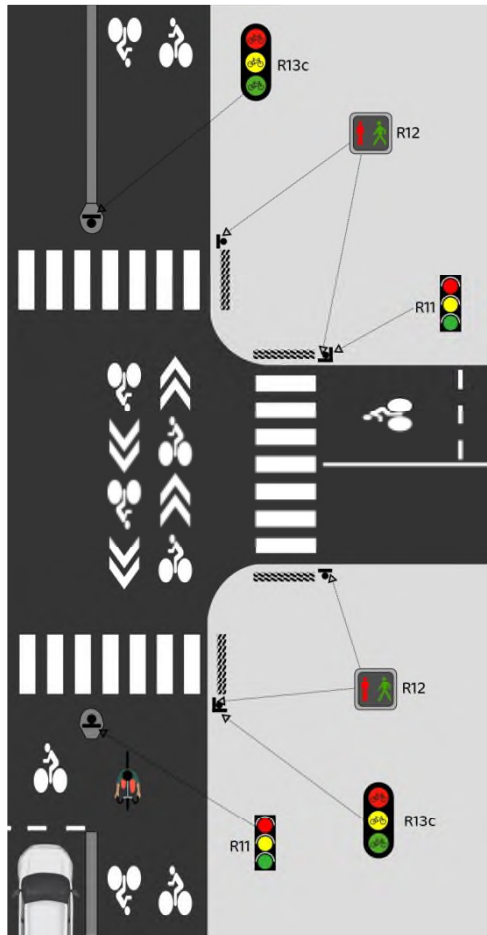
PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE EN INTERSECTION, PRIORITAIRE SUR LA VOIE SECANTE, SEPARÉE PAR DU STATIONNEMENT

- **3 à 4m de largeur hors séparateur** (2m50 en profil contraint)
- **Séparateur entre le stationnement et la piste** d'environ 15cm de hauteur et de 50 à 70cm de largeur
- Un espace libre de tout obstacle doit être dégagé sur 5m avant ou après les passages piétons pour une visibilité suffisante en sortie de rue sécante
- **Figurines vélo associées à des doubles chevrons** devant chaque voie débouchant sur la piste



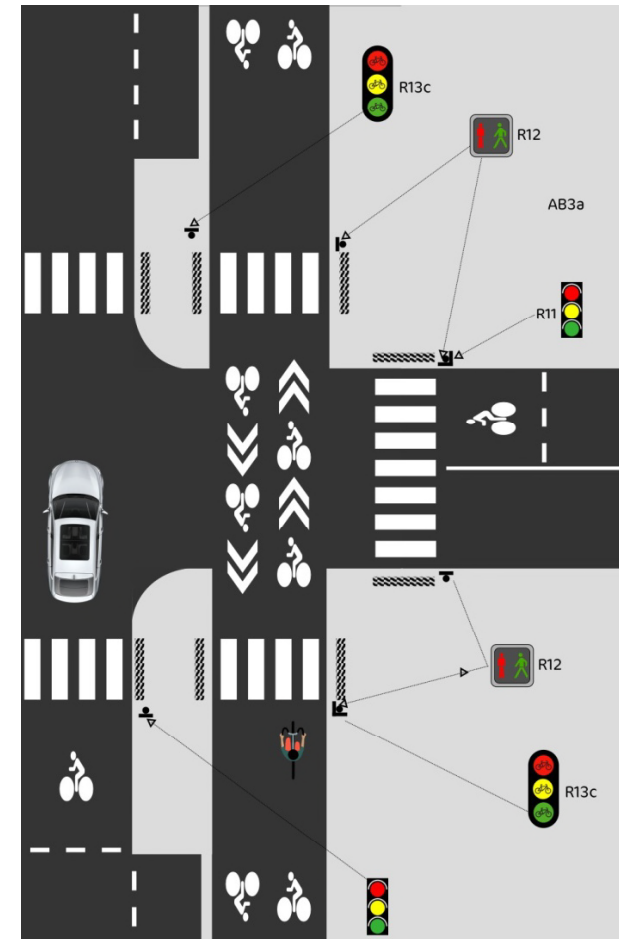
PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE EN INTERSECTION AU NIVEAU DU TROTTOIR, PRIORITAIRE SUR LA VOIE SECANTE, SEPARÉE PAR DU STATIONNEMENT

- **3 à 4m de largeur hors séparateur** (2m50 en profil contraint)
- Séparateur ou dénivellation interrompus au niveau des passages piétons
- Un espace libre de tout obstacle doit être dégagé sur 5m avant ou après les passages piétons pour une visibilité suffisante en sortie de rue sécante
- La chaussée est surélevée au niveau du trottoir au niveau de l'intersection
- **Figurines vélo associées à des doubles chevrons** devant chaque voie débouchant sur la piste



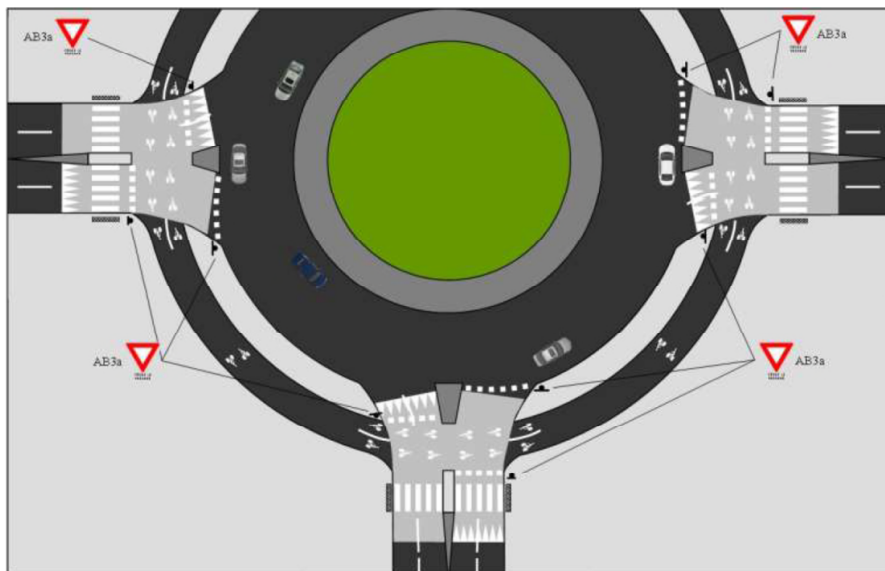
PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE EN INTERSECTION REGLEE PAR UN FEU

- 3 à 4m de largeur hors séparateur (2m50 en profil contraint)
- Séparateur interrompu au niveau du passage piéton
- Pictogrammes vélo et double chevrons aux intersections



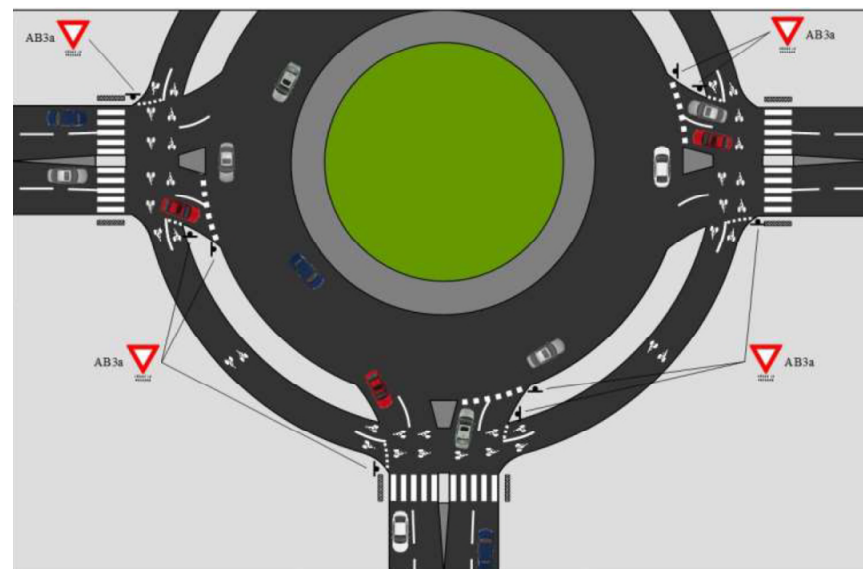
PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE EN INTERSECTION GERE PAR DES FEUX , SEPEREE PAR DU STATIONNEMENT

- 3 à 4m de largeur hors séparateur (2m50 en profil contraint)
- Séparateur entre le stationnement et la piste d'environ 15cm de hauteur et de 50 à 70cm de largeur
- Un espace libre de tout obstacle doit être dégagé sur 5m avant ou après les passages piétons pour une visibilité suffisante en sortie de rue sécante
- Figurines vélo associées à des doubles chevrons devant chaque voie débouchant sur la piste



PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE ANNULAIRE PRIORITAIRE

- 3 à 4m de largeur hors séparateur (2m50 en profil contraint)
- Piste contigüe au trottoir délimitée par un séparateur physique ou une dénivellation détectable (a minima 10cm de largeur et 10cm de hauteur)
- La piste traverse les voiries branchées au giratoire sur un plateau surélevé
- Pictogramme au sol placé tous les 20m et au niveau des intersections
- Une ligne axiale marque la séparation des voies au niveau des intersections



PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE ANNULAIRE NON PRIORITAIRE

- 3 à 4m de largeur hors séparateur (2m50 en profil contraint)
- Piste contigüe au trottoir délimitée par un séparateur physique ou une dénivellation détectable (a minima 10cm de largeur et 10cm de hauteur)
- La ligne de cédez-le-passage sur la piste est appelée ligne 25/25
- Pictogramme au sol placé tous les 20m et au niveau des intersections
- Une ligne axiale marque la séparation des voies au niveau des intersections

Piste cyclable unidirectionnelle



Coût : 230€/ml HT

Largeur recommandée : 2m

Sécurité pour les cyclistes :



Condition de mise en place

Possibilité 1 :

- Vitesse : 30km/h
- Trafic : 4000 véhicules /j ou plus

Possibilité 2 :

- Vitesse : 50km/h
- Trafic : tous trafics

Possibilité 3 :

- Vitesse : 70km/h ou plus
- Trafic : tous trafics

Définition

Une piste cyclable est une **chaussée exclusivement réservée aux cycles** à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés.

Source : Article R110-2 du code de la route (Décret n°2019-1082 du 23 octobre 2019)

Signalisation verticale



C 113



C 114

Coût d'un panneau : 200€

Pose d'un panneau :

- Pose d'un mât existant : Entre 10 et 30€
- Pose d'un mât : entre 65 et 180€

Signalisation horizontale

- Ligne axiale discontinue T3 2U : 2€/ml (en résine)
- Figurine vélo répétées tous les 20m : 34€/u HT

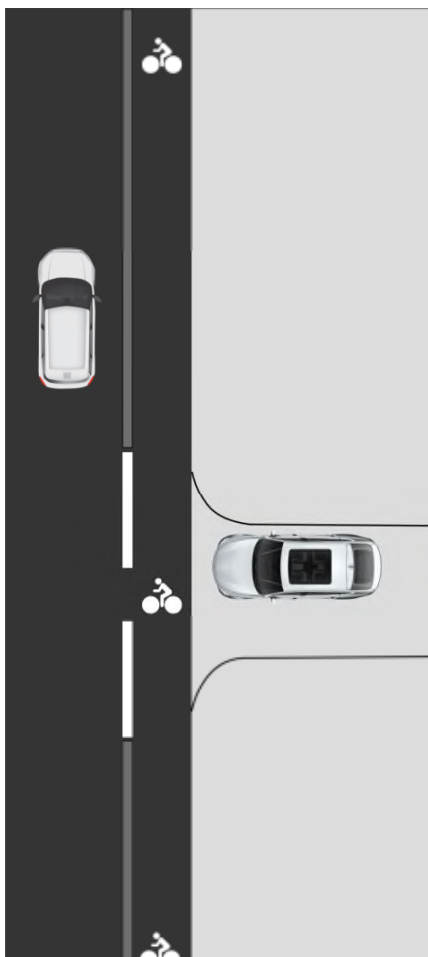
Piste cyclable unidirectionnelle Av Winston Churchill à Calais



- Sécurité du cycliste
- Maillage du réseau cyclable

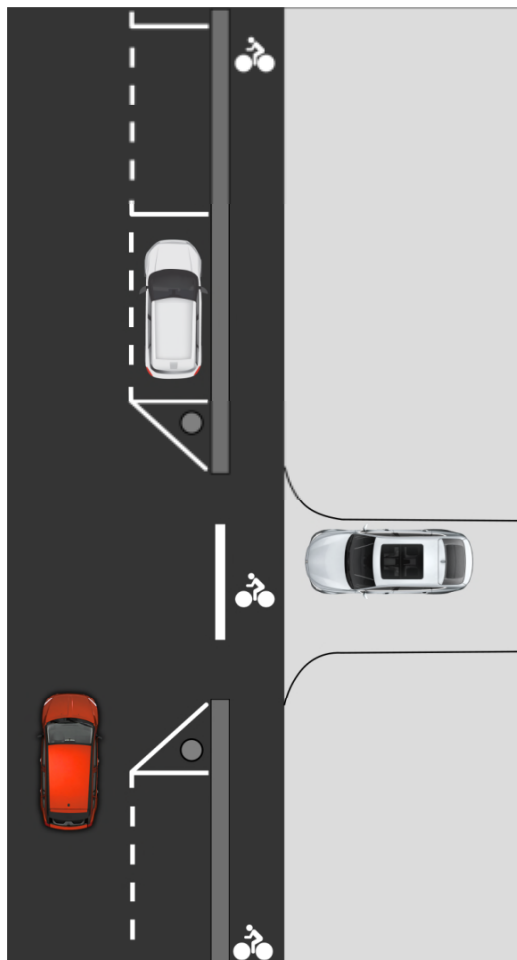


- Rendre visible les cyclistes aux intersections afin d'assurer leur sécurité.
- Coût de réalisation important



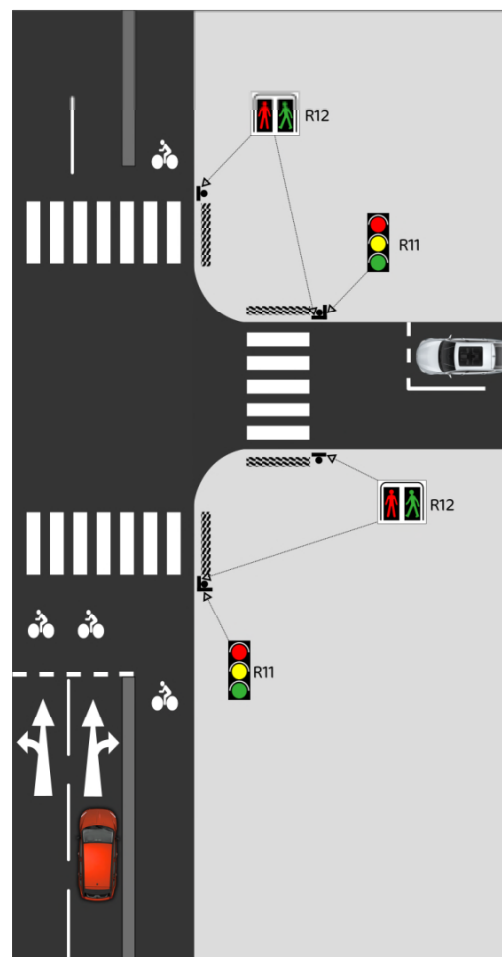
PISTE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE EN SECTION COURANTE

- 2 à 2m50 de largeur hors séparateur (1m60 en profil contraint)
- **Séparateur** d'environ 15cm de hauteur et entre 50 et 70cm de largeur
- **Pictogramme au sol** placé tous les 20m
- **Pare le risque de stationnement illicite.** Possible sans stationnement latéral



PISTE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE SEPARÉE PAR DU STATIONNEMENT

- 2 à 2m50 de largeur hors séparateur (1m60 en profil contraint)
- **Séparateur** d'environ 15cm de hauteur et entre 50 et 70cm de largeur entre le stationnement et la piste
- **Pictogramme au sol** placé tous les 20m
- En cas de **fort trafic et vitesses élevées**



PISTE CYCLABLE EN INTERSECTION RÉGULÉE PAR UN FEU

- 2 à 2m50 de largeur hors séparateur (1m60 en profil contraint)
- **4m de longueur pour le sas au niveau du feu** dans lequel figure le pictogramme vélo
- Le séparateur s'interrompt au niveau de la ligne du feu



Coût :

Stabilité : entre 100€ et 150€/ml
Enrobé : entre 300€ et 400€/ml

Largeur recommandée : entre 3 et 5m
Largeur minimale : 3m

Sécurité pour les cyclistes :



Condition de mise en place

Aménagement à privilégier en périphérie au sein de grands paysages (bords de rivières, parcs,...) sur de grands linéaires avec peu d'intersections.

Définition

La voie verte est route exclusivement réservée à la circulation des piétons, des cavaliers et des véhicules non motorisés.

Source : Article R110-2 du code de la route (Décret n°2019-1082 du 23 octobre 2019).

La voie verte constitue un espace de convivialité et de sécurité pour les personnes à mobilité réduite, les piétons, les cyclistes, les rollers, etc. Voie de communication à part de toute circulation motorisée, elle n'en constitue pas moins un élément d'un réseau maillé, plus dense en milieu urbain, et peut donc croiser d'autres voies dont la plupart sont ouvertes à la circulation motorisée.

Signalisation verticale



C 115



C 116

Coût d'un panneau : 200€

Pose d'un panneau :

Pose d'un mât existant :
Entre 10 et 30€
Pose d'un mât : entre 65 et 180€

Signalisation horizontale

Figurine vélo et une figurine piéton placées au niveau des entrées charretières : 34€/u HT



- Maillon du réseau cyclable et piéton
- Espace très sécurisé



- Possibilité d'une présence de cyclomoteurs (normalement interdits)
- Un trottoir ne peut pas être assimilé à une voie verte



VOIE VERTE EN SECTION COURANTE

- Entre 3 et 5m de largeur (2,5m par espace contraint)
- **Traitement paysager** par une bande enherbée ou plantée, noue, talus, barrière en bois pour séparer la chaussée adjacente
- Au niveau des charretières, les pictogrammes vélo et piétons sont placés parallèlement en sens opposé



VOIE VERTE EN INTERSECTION

- Entre 3 et 5m de largeur (2,5m par espace contraint)
- **Traitement paysager** par une bande enherbée ou plantée, noue, talus, barrière en bois pour séparer la chaussée adjacente. Ce traitement ne doit pas gêner la visibilité de part et d'autre de l'intersection
- Traversée piétonne de 2,5m minimum, avec figurines vélos de part et d'autre
- Peut être accompagnée dans plateau au niveau de l'intersection



Coût : 100€/m² HT

Recommandations

- Préférer les plateaux au dos d'âne
- En carrefour : Plateau ou mini giratoire

Sécurité pour les cyclistes :



Condition de mise en place

Ne nécessite pas obligatoirement de signalisation horizontale et délimitation, sauf :

- Trafic motorisé supérieur à 8000 véhicules/jour
- Rue en pente
- Présence d'obstacles au dépassement

Définition

Section ou ensemble de sections de voies constituant 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 doubles sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. **Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation** et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Source : Article R110-2 du code de la route : (Décret n°2019-1082 du 23 octobre 2019).

Signalisation verticale



B 30



B 51

Coût d'un panneau : 200€

Pose d'un panneau :

Pose d'un mât existant :

Entre 10 et 30€

Pose d'un mât : entre 65 et

180€

Signalisation horizontale

Mention « zone 30 », implantée au sol dans le sens entrant de la circulation : 200€/u



- Aménagement permettant de faire cohabiter tous les usagers de la route en ville

- Dispositif de sécurisation permettant de limiter les distances d'arrêts

- Limite les nuisances



Double sens cyclable



Coût : 10€/m² HT

Recommandations

Largeur de chaussée recommandée :
entre 2,70m et 4m

Sécurité pour les cyclistes :



Condition de mise en place

Possibilité 1 :

Section à 30km/h
Trafic < 5000 véhicules/j

Possibilité 2 :

Section à 50km/h et choix d'une
bande ou piste cyclable

Définition

Le double sens cyclable donne la possibilité aux cyclistes d'emprunter une rue à sens unique dans le sens inverse de la circulation automobile. Dispositif généralisé dans les zones 30 et zones de rencontres

Source : Article R110-2 du code de la route (Décret du 31 juillet 2008).

Signalisation verticale



B 1 +
M9v1C



C 24
(facultatif)

Coût d'un panneau : 200€

Pose d'un panneau :

Pose d'un mât existant :
Entre 10 et 30€
Pose d'un mât : entre 65 et
180€

Signalisation horizontale

Pictogramme vélo et flèche directionnelle ou un double
chevron : 34€/u HT + 30€/u

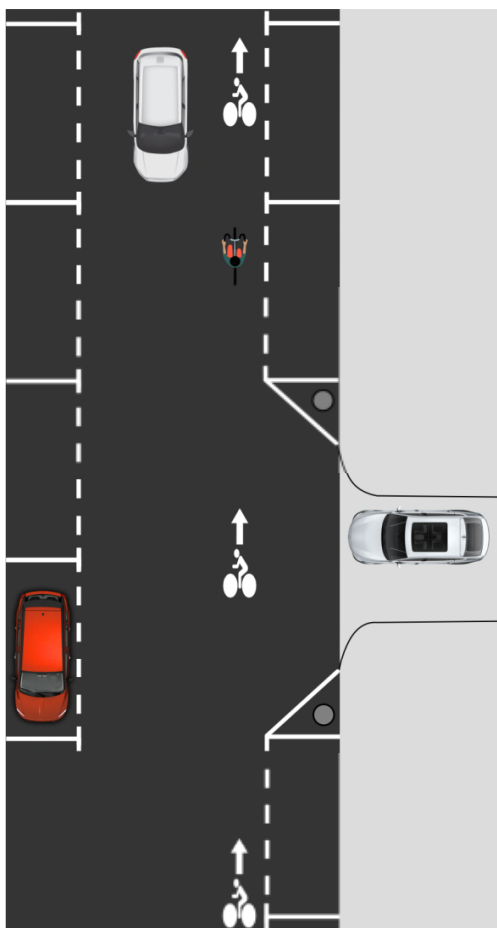


- Fort maillage du réseau
cyclable à travers une
agglomération

- Limite les nuisances

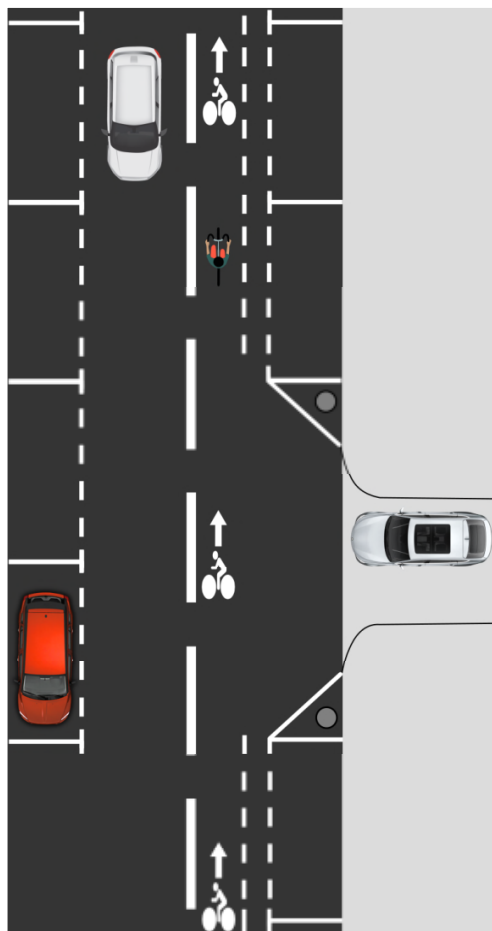


- Mauvaise connaissance de cet
aménagement par les auto-
mobilistes, importance de la
signalétique



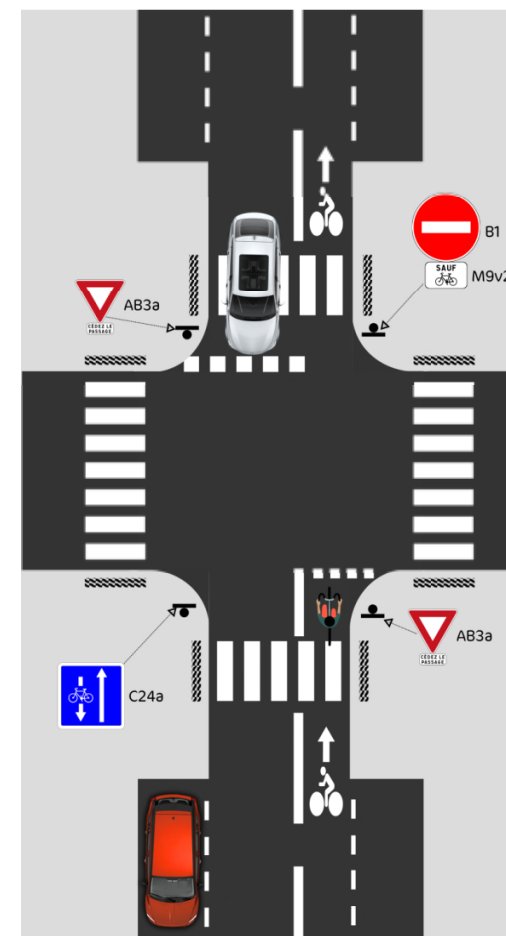
DOUBLE SENS CYCLABLE EN PICTOGRAMMES FLECHES

- L'espace circulaire est compris **entre 2m70 et 4m de largeur**. Le double-sens n'est pas délimité
- Les pictogrammes au sol sont placés tous les 20m, avec une flèche directionnelle en aval
- À utiliser pour sur des voies en sens unique, couplée à une zone 30 ou une zone de rencontre



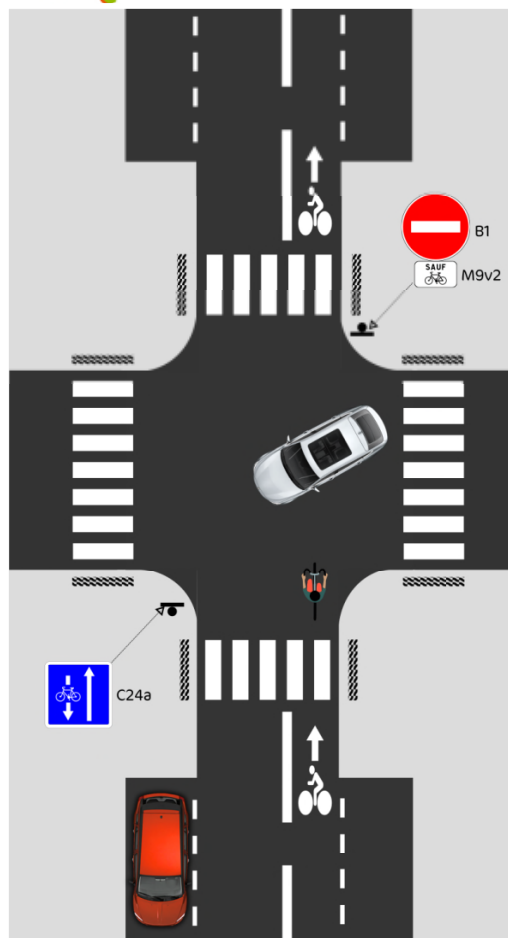
DOUBLE SENS CYCLABLE MARQUE EN BANDE CYCLABLE

- L'espace circulaire doit être **d'au moins 4m de largeur**.
- En présence de stationnement, une surlargeur de 50cm est possible
- Les pictogrammes au sol sont placés tous les 20m, avec une flèche directionnelle en aval
- À utiliser pour sur des voies en sens unique, couplée à une zone 30 ou une zone de rencontre



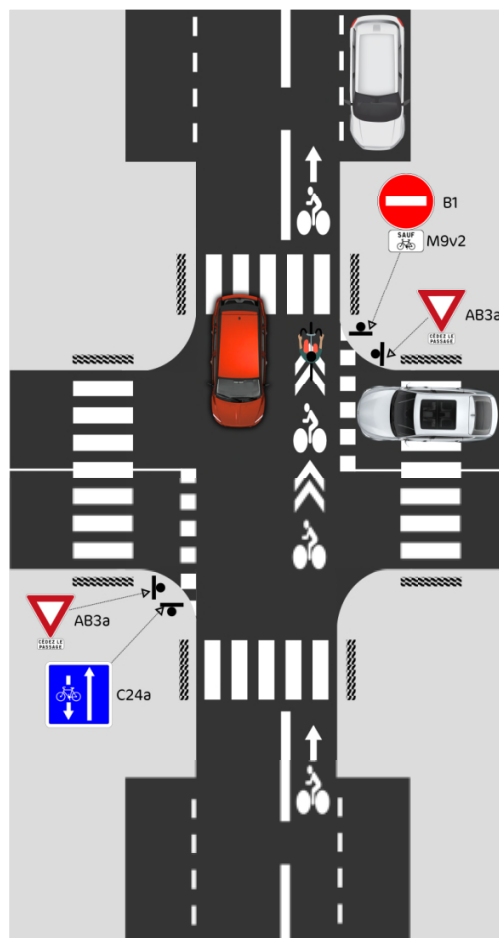
DOUBLE SENS CYCLABLE EN PICTOGRAMMES FLECHES SUR UN AXE NON PRIORITAIRE AVEC CEDEZ LE PASSAGE

- Le double-sens est marqué sur **8m minimum** en amont et en aval de l'intersection
- Le pictogramme fléché est disposé en amont et en aval de l'intersection, dans les amorces de bandes cyclables
- Le cédez-le-passage est marqué par une ligne 25/25



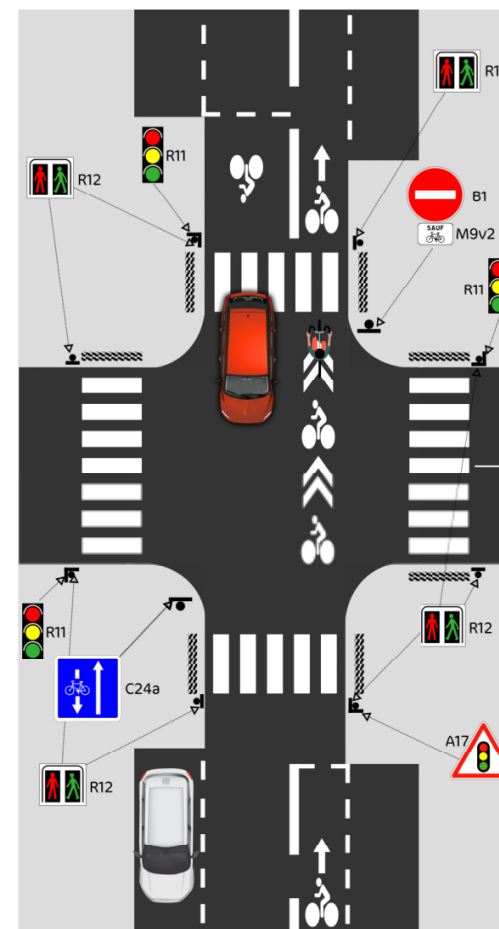
DOUBLE SENS CYCLABLE EN PICTOGRAMMES FLECHES EN INTERSECTION AVEC PRIORITE A DROITE

- Le double-sens est marqué sur 8m minimum en amont et en aval de l'intersection
- Le pictogramme fléché est disposé en amont et en aval de l'intersection, dans les amorces de bandes cyclables



DOUBLE SENS CYCLABLE EN PICTOGRAMMES FLECHES SUR UN AXE PRIORITAIRE AVEC CEDEZ LE PASSAGE

- Le double-sens est marqué sur 8m minimum en amont et en aval de l'intersection
- Le pictogramme fléché est disposé en amont et en aval de l'intersection, dans les amorces de bandes cyclables
- Au niveau de l'intersection, la priorité du double-sens est matérialisée par les pictogrammes « vélos » accompagnés de doubles chevrons



DOUBLE SENS CYCLABLE EN PICTOGRAMMES FLECHES SUR UN AXE REGULE PAR FEUX

- Le double-sens est marqué sur 8m minimum en amont et en aval de l'intersection
- Le pictogramme fléché est disposé en amont et en aval de l'intersection, dans les amorces de bandes cyclables
- Au niveau de l'intersection, la trajectoire du double-sens est matérialisée par les pictogrammes « vélos » accompagnés de doubles chevrons

Zone de rencontre



Coût : 150€/m² HT

Recommandations

Aucun aménagement cyclable spécifique n'est nécessaires

Sécurité pour les cyclistes :



Condition de mise en place

Possibilité 1 :

Vitesse : 30km/h
Trafic : 2000 veh/j ou plus

Possibilité 2 :

Vitesse : 50km/h
Trafic : < 4000 véhicules/j

Le marquage d'animation est légal en aire piétonnes et zone de rencontre (Arrêté du 23 septembre 2023)

Définition

Une zone de rencontre est section ou une ensemble de sections de voies en agglomération constituant **une zone affectée à la circulation de tous les usagers**. Dans cette zone, **les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée et bénéficient de la priorité sur les véhicules**. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/ h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. **Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation** et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Source : Article R110-2 du code de la route (Décret n°2019-1082 du 23 octobre 2019).

Signalisation verticale



B 52



B 53

Coût d'un panneau : 200€

Pose d'un panneau :

Pose d'un mât existant :
Entre 10 et 30€
Pose d'un mât : entre 65 et 180€

Signalisation horizontale

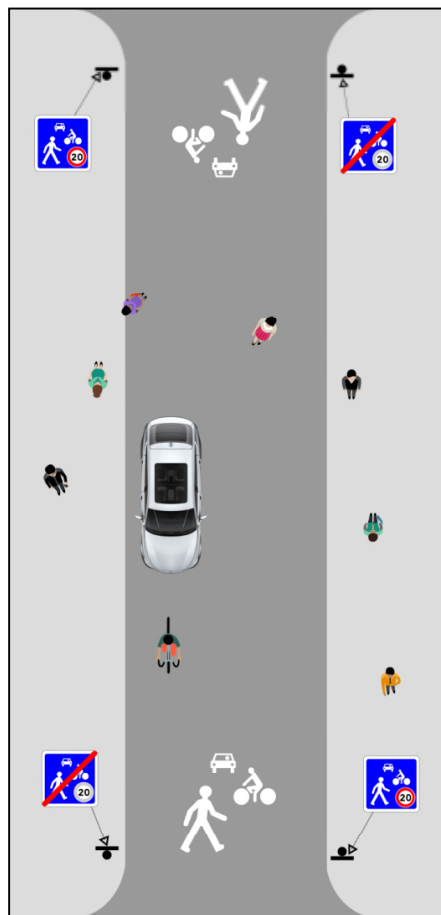
Dans le sens entrant, les silhouettes du panneau B52 sont apposées dans le sens de la circulation : 340€/u



- Espace réservé en priorité aux mobilités douces
- Limite les nuisances

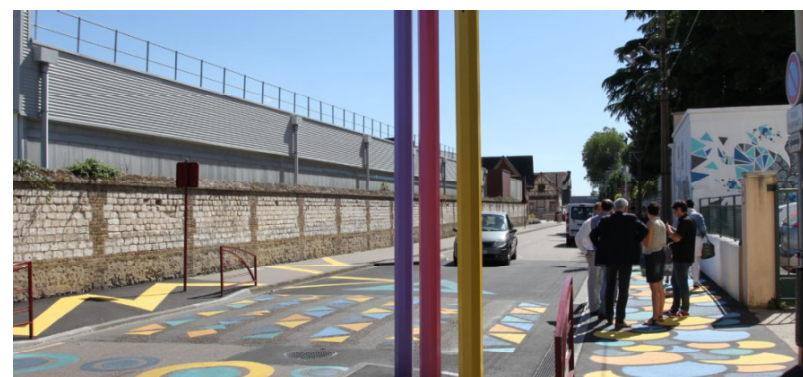
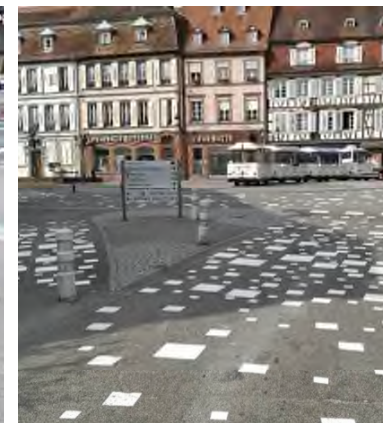


- Vitesse limitée mais risques de conflits d'usagers
- Mauvaise connaissance de cet aménagement par les automobilistes



ZONE DE RENCONTRE

- Zone limitée à 20km/h
- Peut être aménagé d'un double-sens cyclable ans les rues à sens unique
- Stationnements vélos fortement recommandés



Chaussée à voie centrale banalisée (chaucidou)



Coût :

- 26€/ml UT si mise en place de la signalisation verticale et horizontale
- 80€/ml HT si élargissement de la chaussée

Recommandations

Largeur recommandée :

Voie centrale : entre 2,5m et 4m
Accotements : entre 1,5m et 1,8m

Sécurité pour les cyclistes :



Condition de mise en place

Possibilité 1 :

Trafic inférieur à 5000 véhicules/j
Part des PL < 6%

Possibilité 2 :

Vitesse : 50km/h
Trafic : < 4000 véhicules/j

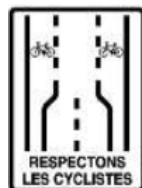
Définition

Il s'agit d'une voie unique sans marquage central, bordée par deux lignes de rives suffisamment larges pour permettre la circulation des vélos. Les véhicules motorisés circulent de front et peuvent se déporter ponctuellement sur la partie cyclable lors d'un croisement, afin de donner la priorité aux cyclistes et piétons.

Source : L'article R.431-9 du code de la route (Décret n°2015-808, juillet 2015) rend légale la mise en place de cet aménagement en agglomération.

Le décret n° 2003-283 : autorise cet aménagement hors agglomération.

Signalisation verticale



Coût d'un panneau : 200€

Pose d'un panneau :

Pose d'un mât existant :
Entre 10 et 30€
Pose d'un mât : entre 65 et 180€

Signalisation horizontale

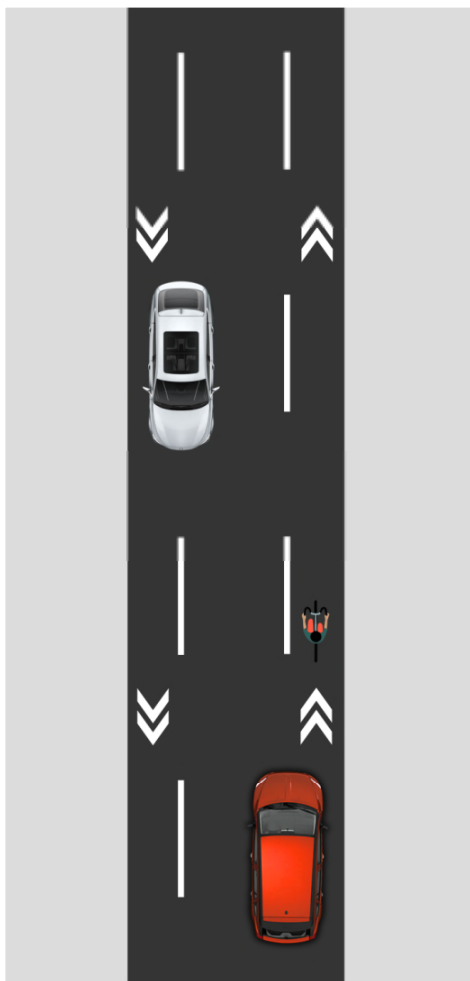
Ligne T2 3U de part et d'autre de la voie centrale : 2€/ml (en résine)
Doubles chevrons disposés tous les 20m sur les rives



- Améliore les conditions de la circulation des cyclistes
- Facilité de mise en place

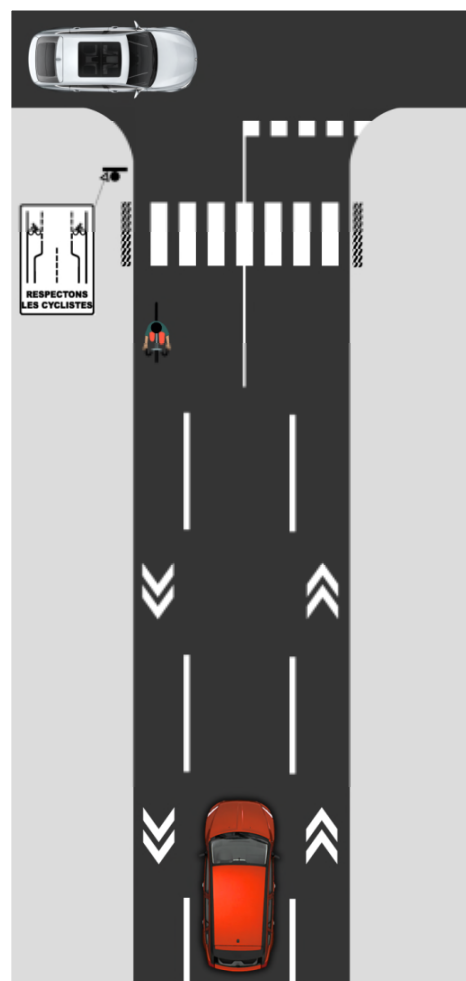


Mauvaise connaissance de cet aménagement par les automobilistes



CHAUSSÉE A VOIE CENTRALE BANALISÉE EN SECTION COURANTE

- Entre 2,5 et 4m pour la voie centrale
- Entre 1,5 et 1,8m pour les accotements (minimum de 1,2m)
- Des **doubles chevrons** sont placés tous les 20m



CHAUSSÉE A VOIE CENTRALE BANALISÉE EN INTERSECTION

- Entre 2,5 et 4m pour la voie centrale
- Entre 1,5 et 1,8m pour les accotements (minimum de 1,2m)
- À l'approche de l'intersection, passage en marquage axial sur une distance suffisante

OAP MOBILITE



Communauté de Communes de la Terre des 2 Caps
Le Cardo - BP 60 -62250 MARQUISE
03.21.87.57.57
contact@terredes2caps.com
www.terredes2caps.fr



BOULOGNE-SUR-MER
Développement
Côte d'Opale

Agence d'attractivité, d'urbanisme et de
développement économique
2, bis Bd Daunou - BP 611 -
62321 BOULOGNE-SUR-MER
03.21.99.44.50
bdco@boulogne-developpement.com
www.boulogne-developpement.com