



**Cerema**

Centre d'études et d'expertise sur les risques,  
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

# Chromorientation : vers un jalonnement plus adapté aux logiques cognitives des piétons et cyclistes en ville ?

Joël Meissonnier

Patrick Palmier

## Le jalonnement piéton, aujourd'hui.



Par exemple,  
à Grenoble.



# Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques,  
l'environnement, la mobilité et l'aménagement



Montigny-en-Ostrevent (Nord, France)





# Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques,  
l'environnement, la mobilité et l'aménagement



**Le schéma des itinéraires EuroVelo –  
Septembre 2011.**

Source : Jouannot, Lemoine, 2013.

## Réseaux de points-nœuds



Depuis le point-nœud n°50, on peut, au choix, se rendre au point-nœud n°49 ou au point-nœud n°51.



Sources:

<http://www.provelo.org/fr/rd/centre-de-documentation/points-noeuds-balisage-un-reseau-cyclable>  
<http://www.wapinature.be/Les-points-noeuds.html>



**Cerema**

Centre d'études et d'expertise sur les risques,  
l'environnement, la mobilité et l'aménagement



## **Jalonnement touristique piéton à Nantes**



Sources :

<http://www.nantes-tourisme.com/parcours-voyage-nantes-centre-ville-13241.html>

<http://www.esperluette-blog.fr/suivre-le-fil-vert/>



**Cerema**

Centre d'études et d'expertise sur les risques,  
l'environnement, la mobilité et l'aménagement



**Strasbourg : des  
marques au sol à  
destination des  
cyclistes**

Source : <http://transports.blog.lemonde.fr/page/32/> - Blog Olivier Razemon, Le Monde, 7 novembre 2012



# Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques,  
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

## Trois enquêtes :

- **Auprès de cyclistes, à Lille.**

Mathon S., Palmier P., Héran F., Meissonnier J., Melennec S., Darricades S., Millien C., 2012, *Vélo et politique globale de mobilité durable, comment estimer le potentiel cyclable d'un territoire ? Une application sur l'agglomération lilloise*, Rapport PREDIT Groupe Opérationnel n°3 « Mobilités dans les régions urbaines », CETE Nord-Picardie, CNRS-MESHS-CLERSE, décembre 2012.

- **Auprès de piétons, à Grenoble.**

Ansart C., Torterotot M., Cohen-Tannugi C., Guichard C., 2015, *Lisibilité urbaine – Ecoquartier et accessibilité*, rapport d'étude, Bron, juillet 2015, CEREMA.

- **Auprès de personnes en situation de handicap cognitif, à Paris/Amiens**

Dejoux V., Meissonnier J., Lamy M., Cadestin C., 2014, *La mobilité des personnes en situation de handicap : approfondissement des connaissances et perspectives d'évolution. Les situations de handicap psychique, cognitif et mental*, rapport PREDIT Groupe Opérationnel n°6 Politiques de transport, Univ Paris 1 - CRIDUP, IFSTTAR, Ville d'Amiens.



# Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques,  
l'environnement, la mobilité et l'aménagement



**Un plan urbain géo-centré à Lille :**

**Des marges de progression  
existent...**

## Plans urbains géo-centrés à Tokyo, Japon.

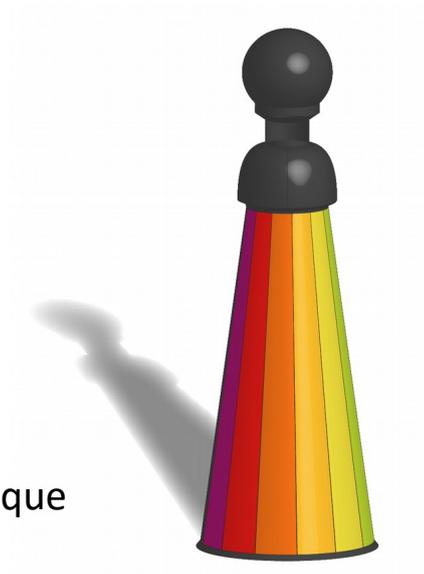
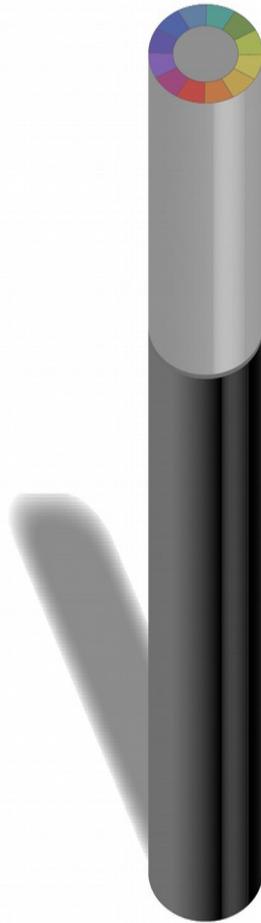




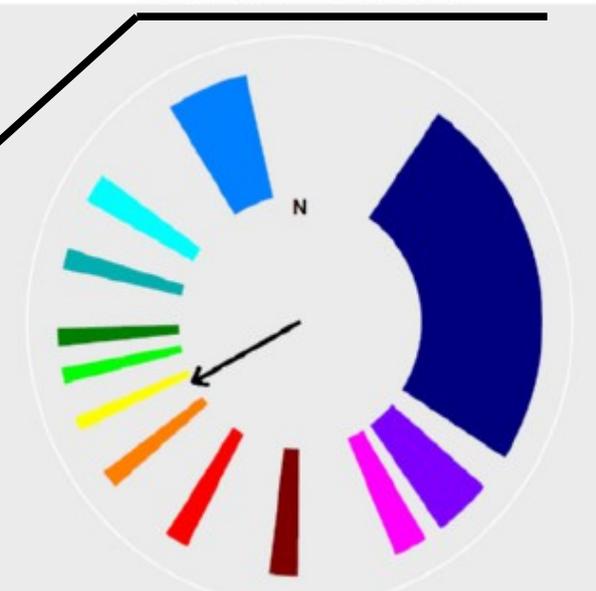
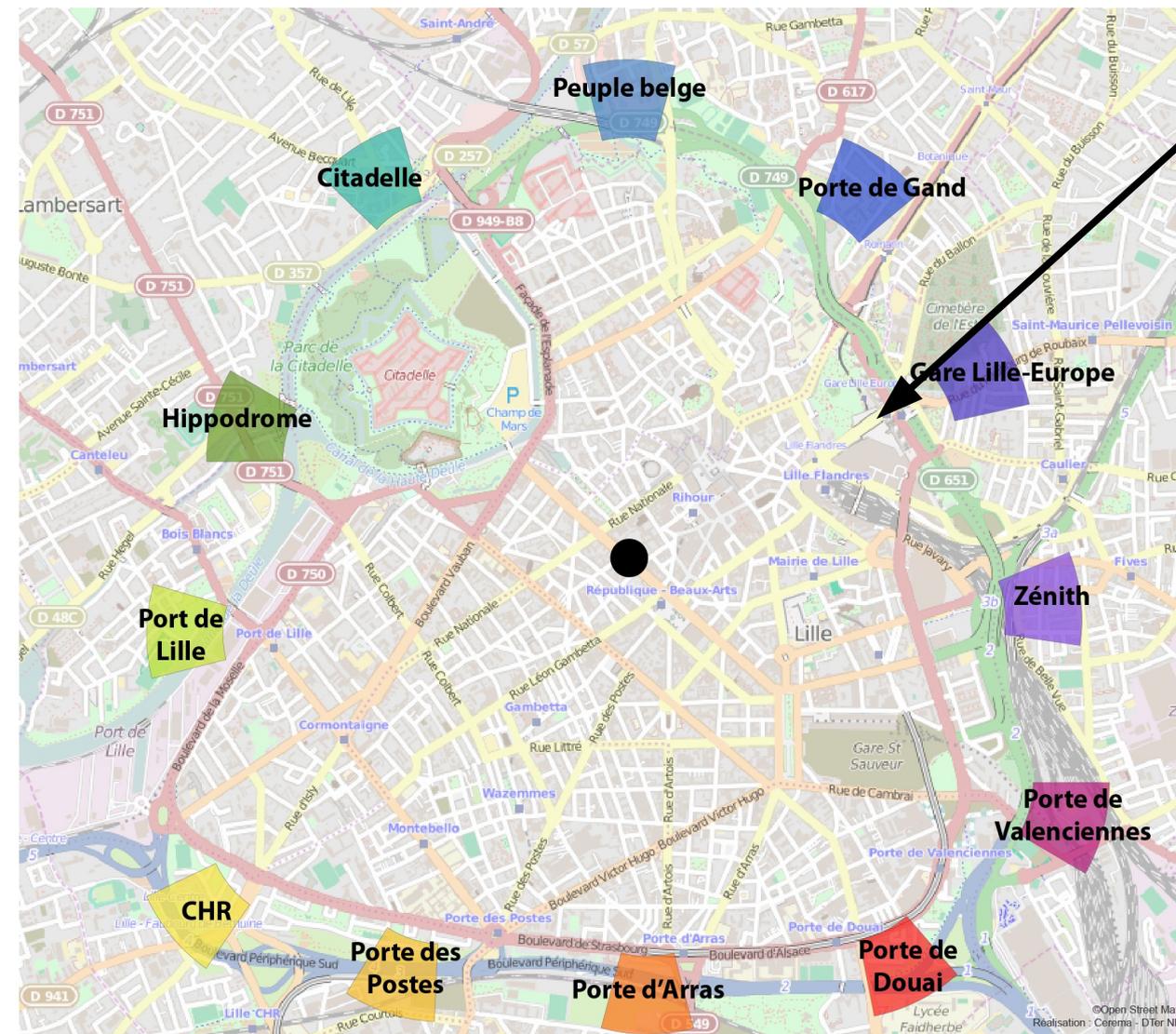
# Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques,  
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

## Le mobilier urbain en vue d'une Chromorientation



Borne ou potelet équipé d'une information chromatique



Chromorientation :  
le cas de Lille



**Cerema**

Centre d'études et d'expertise sur les risques,  
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

## Les principes d'un dispositif de chromorientation

- Donner aux **bornes ou potelets** qui peuplent les environnements urbains une utilité supplémentaire.
- Remettre au goût du jour les **rosaces et tables d'orientation**
- Y ajouter une **information cardinale chromatique « impressionniste »** (il s'agit moins d'un prêt-à-suivre prescriptif que de quelques grandes directions indicatives).
- Des couleurs qui pointent vers **quelques destinations emblématiques périphériques** (qu'on devra décliner *a minima* sur les cartes de la ville fixes ou embarquées).
- Une **flèche** qui permet de situer une place ou un lieu emblématique central bien connu.
- Des couleurs **de tailles différentes, relatives** à la proximité de la destination emblématique vers laquelle elles pointent.



**Cerema**

Centre d'études et d'expertise sur les risques,  
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

## Les **objectifs** visé par un dispositif de chromorientation

- **Faire système** pour **gagner la confiance** : offrir une garantie de retrouver l'information chromatique au sommet d'un potelet à **tous** les carrefours d'une zone urbaine dense et maillée.
- Oser **s'aventurer** dans un dédale de ruelles plus marchables/cyclables que les grands boulevards routiers.
- Oser utiliser les modes actifs pour des **déplacements non-routiniers** plus occasionnels et moins reliés au domicile.
- Faciliter le **chaînage** d'activités « utilitaires » par la marche ou le vélo.
- Convenir **autant aux touristes** et personnes étrangères à la ville qu'aux **résidents** de plus longue date.
- Une conception plus « **universelle** » de l'orientation (pas d'effort cognitif, des couleurs qui peuvent être redoublées de symboles et d'une granulométrie particulière : effleurer un potelet est un geste anodin).



**Cerema**

Centre d'études et d'expertise sur les risques,  
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

## Les **questions** que pose le dispositif de chromorientation

- Convient-il **autant** aux piétons qu'aux cyclistes ? (Les logiques d'orientation ne sont pas complètement identiques).
- A quel **nombre de couleurs** faut-il se limiter ?
- **Quels potelets** faut-il équiper de l'information ?
- Quelle **pertinence** du dispositif lorsque l'on dispose déjà de repères géographiques naturels (montagnes environnantes qui indiquent les grandes directions générales) ?



## Les **limites** d'un dispositif de chromorientation

- N'a pas vocation à remplacer le jalonnement existant mais à le **compléter** (ne permet pas de trouver une adresse précise, juste de s'en approcher plus facilement).
- Adapté à des surfaces urbaines **plates et continues, uniformément accessibles, apaisées et maillées**. Quid des autres ?
- Adapté à des zones urbaines de **forme circulaires ne comportant aucune coupure** ou points de passage contraints. Quid des autres ?
- Dans quelle mesure ne donne-t-on pas, encore une fois, des outils aux habitants des villes-centres (les mieux dotées en offre de transport, les plus marchables et les plus cyclables) **au détriment des autres** ?



# Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques,  
l'environnement, la mobilité et l'aménagement



**Rosaces sur bornes,  
à Lyon.**

Source: Benoît Hiron, CEREMA.





# Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques,  
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

## Merci

Joël Meissonnier  
Chargé de recherches

Sociologie des transports et comportements de déplacement  
Research fellow - Transportation and travel behaviors studies

Équipe de Recherche Associée "Analyse de la mobilité" (IFSTTAR/CEREMA)  
CEREMA - Direction Territoriale Nord-Picardie.  
Département "Transport-Mobilité", Groupe "Mobilités et territoires"  
44 ter, rue Jean Bart (Bureau 405)  
CS 20275  
59019 Lille cedex  
France  
Tel : [+33] (0)3.20.49.61.34  
Fax : [+33] (0)3.20.53.15.25  
[joel.meissonnier@cerema.fr](mailto:joel.meissonnier@cerema.fr)