



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



Cerema

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

Le jalonnement piéton, aujourd'hui.



Par exemple,
à Grenoble.

Source : http://www.lametro.fr/TPL_CODE/TPL_ACTUALITE/PAR_TPL_IDENTIFIANT/920/8-info-actualite-grenoble.htm



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.

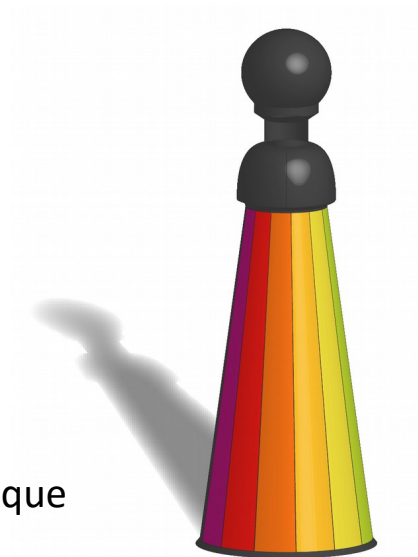
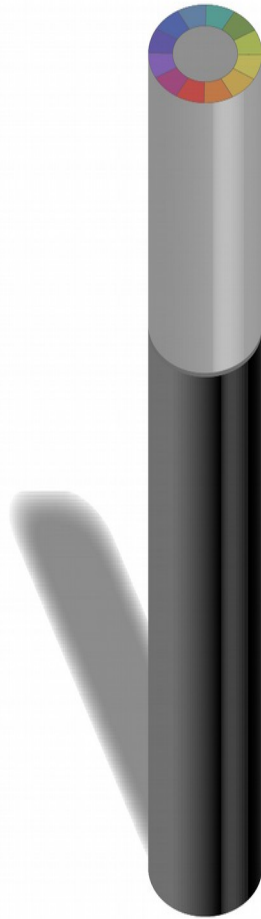




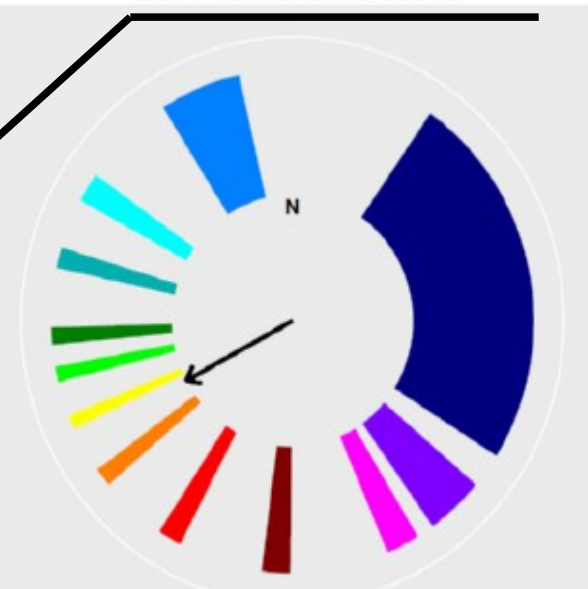
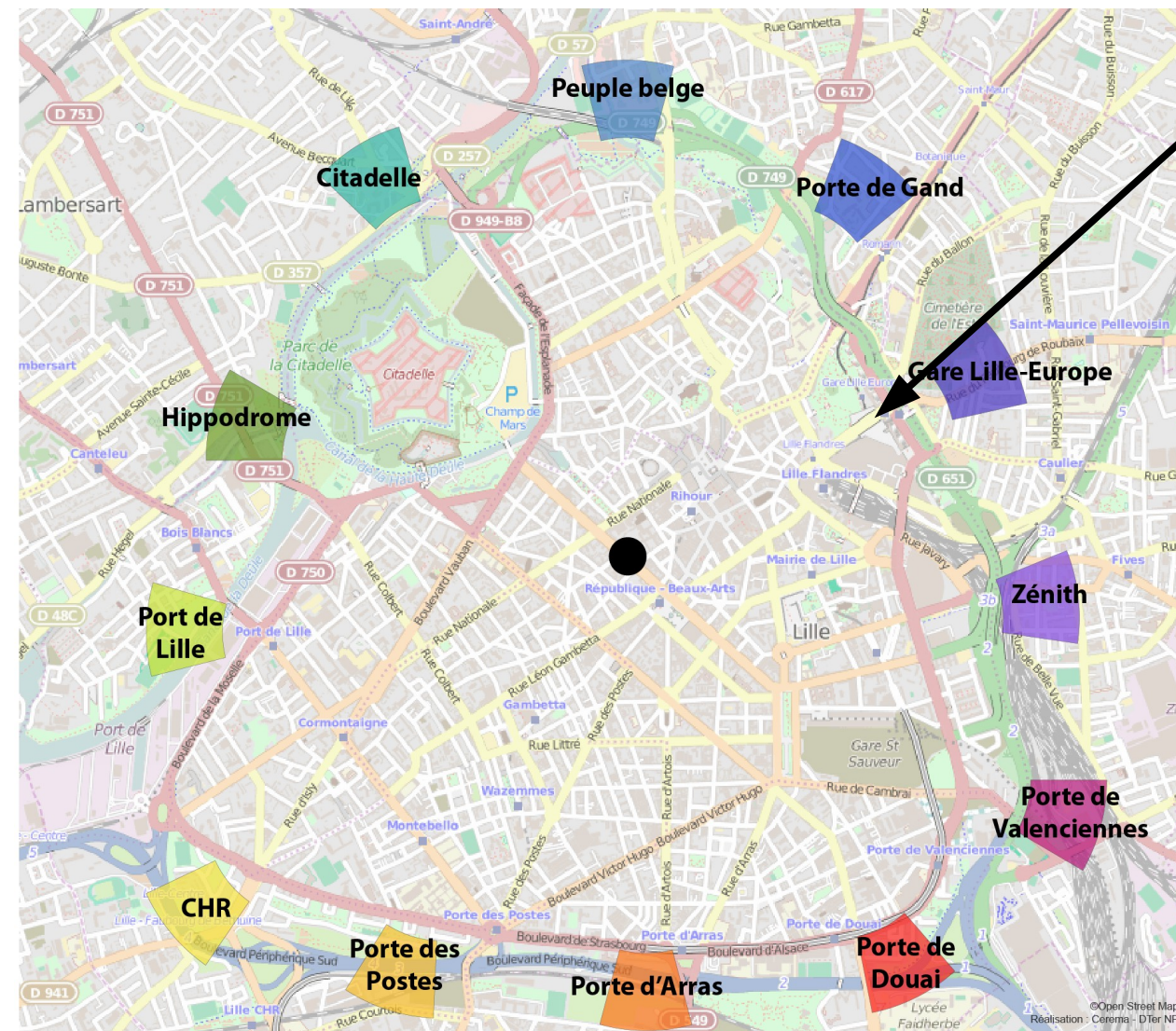
Cerema

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** ?



**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