

Pôle métier restreint Déplacement - Transports « Infrastructure et trafic »

Réunion du 15 octobre 2013

Visioconférence - Brest (BMO)

Ordre du jour

- Mise en Oeuvre d'INSPIRE dans le domaine des transports
- Données Réseau routier
- Données Trafic (routier et ferré)
- Données modes actifs

Présents	Membres	Service / Fonction
x	BARBOUX Marie-Françoise	DDTM35
x	BESAND Valérie	DREAL Bretagne
x	DERRIEN MALECKI Anne	Région Bretagne
x	GRANGEREAU Louis Marie	DDTM35
x	GREGOIRE Daniel	CETE Ouest
x	HENO Yves-Marie	DREAL Bretagne
x	JAMET Jean-François	DIR Ouest
x	KERGROHEN Sébastien	DDTM35
x	LAUZIER Pascal	DREAL - ORTB
x	LEHUGER Annie	DREAL
x	PHUNG Fabrice	DREAL Bretagne
x	PIERRE Jérôme	DDTM 35
x	REBOUT Cécile	CG29
x	TISSOT Édouard	DREAL Bretagne
x	VASSORD Léonard	Brest Métropole Océane
x	MAURIN Emmanuel	SNCF
x	MÉHEUST Anne-Francoise	Rennes Métropole

1. Contexte et lancement du pôle métier « Infra et trafic »

La première réunion de ce pôle métier restreint « Infrastructures et trafic » fait suite aux décisions du pôle métier « Transport déplacement » du 20 juin 2013 créant 2 pôles métier restreints : le pôle « Infrastructure et Trafic » qui s'est réuni le matin et le pôle « Transports Collectifs » (TC) se réunissant l'après midi.

La création et les objectifs des 2 pôles métiers restreints ressortent d'un diagnostic sur les données produites et utilisées par les partenaires et d'un ensemble d'entretiens conduits par la DREAL et la DDTM au printemps 2013 avec un certain nombre de collectivités et services bretons. Des attentes en termes d'échange et d'harmonisation de

données et des besoins de mutualisation en sont ressortis.

En outre, l'assemblée générale de GéoBretagne du 19 novembre validera la mise en place des 2 pôles et leur feuille de route définie lors du pôle métier du 20 juin 2013.

Il a été proposé que le pôle restreint « Infrastructure et trafic » concentre son travail sur les données : réseaux routiers, trafics (routier et ferré), modes actifs et sites intermodaux.

Les présentations et le compte-rendu sont téléchargeables ici : <http://cms.geobretagne.fr/content/p%C3%B4le-m%C3%A9tier-d%C3%A9placements-transports-compte-rendu-de-la-r%C3%A9union-du-15102013>

2. Mise en œuvre d'INSPIRE

Les échéances des obligations Inspire sont rappelées : 2010 pour les métadonnées, conformité en 2012 pour les

nouvelles données et en 2017 pour la standardisation de la donnée existante.

INSPIRE (annexe 1) et les spécifications Transports Network concernent tous les réseaux de transports, routier, ferré, fluviaux, maritimes, modes doux etc. . Inspire présente une approche multi-réseaux (et multimodale) en intégrant les connexions entre réseaux. À noter que la directive ne fait pas de référence explicite aux TC. L'approche est plus généraliste et cherche à définir les connexions entre réseaux (« Node » et « connection »)

Les autorités publiques concernées sont pour le réseau routier : l'État, les CG, les concessionnaires d'autoroute. Les infrastructures communales ne sont pas visées par les spécificités Transports Network mais par l'item « voirie adresse ».

Concernant les autres modes de transports, d'autres autorités sont concernées comme les CCI (ports maritimes, aéroports)

Les données trafic ne sont pas visés en tant que telle, mais peuvent être considérées comme relevant d'autres thèmes (notamment « santé et sécurité des personnes » vis-à-vis de la qualité de l'air).

Un standard est en cours de définition par la COVADIS pour ce qui concerne les véloroutes et voies

Production des RIU :

- RN : SETRA, production par DIR et assemblage national par le Cete de l'Est
- RD : Pôle SIR du CETE, production par les CG et assemblage avec les RIU RN du SETRA, par région et DIR Actuellement les CG bretons transmettent leurs données au Cete de l'Ouest qui renvoie les données corrigées géométriquement. Une démarche nationale est en cours pour le rendre compatible INSPIRE, mais rencontre des difficultés de mise en œuvre.

Il est souligné que les champs du RIU sont restreints mais par contre agrégés par rapport aux données diffusées par les CG.(....) Le RIU n'est pour l'instant pas diffusé en flux.

Échanges

Pourquoi le RIU breton n'est-il pas diffusé sur GéoBretagne? La démarche de diffusion ne peut être portée par le Cete de l'Ouest qui est seulement missionné par le Setra pour harmoniser et recoller les données CG et Diro.

La question d'une convention est posée d'autant que les partenaires présents ont rappelé qu'ils étaient volontaires pour la diffusion de leurs données,

En parallèle de cette question de convention, il serait intéressant de connaître la structuration exacte des bases de données "infra" qui on le rappelle sont plus fournis que le RIU. Il est proposé réinterroger les partenaires sur cette structuration en vue d'une transmission d'un dictionnaire des champs et de savoir si les données qu'ils diffusent intègrent les corrections du Cete faite sur le RIU.

Lors du prochain PM restreint, les gestionnaires de réseau (DIRO et CG) seront invités à échanger sur l'opportunité de rapprocher leurs bases

vertes, mais plutôt orientés tourisme/loisir

2. Réseau routier

Les données des réseaux RN (DIRO) et RD des départements 22, 29 et 35 sont actuellement en ligne sur GéoBretagne. Le CG56 a été contacté pour diffuser ses données.

de données et dictionnaire d'attribut et sur la construction d'une convention en vue d'une diffusion du RIU.

3. Données Trafic

Plateforme IRIS

Le CETE de l'Ouest a présenté son travail sur l'application IRIS, qui met en forme une BD sur les trafics routiers issus des comptages (250 stations en Bretagne) des gestionnaires (CG Bretagne Pays de Loire et DIRO) et permet la consultation (après authentification).

Il reste des problèmes d'homogénéisation des données entre les CG La mise au format (mélodie harpege) de plus en plus complexe est un problème pour l'intégration de la base du Finistère.

Les données sont actuellement recueillies une fois par an, mais un protocole doit être défini pour que la collecte soit effectuée au premier trimestre de chaque année.

Le CETE travaille à un outil de contrôle de la cohérence des données, dont la qualité reste sous la responsabilité des gestionnaires.

Les données sont pour l'instant limitées aux stations de comptages permanents, mais il est envisagé d'inclure les comptages temporaires.

Un travail de sectionnement du réseau est également en cours pour affecter les données à un segment plutôt qu'à un point.

Pour des raisons de rapidité de mise en œuvre, il n'y pas de eu de formalisation par une convention, il serait utile de pérenniser. Comme pour le RIU, la question d'une convention est posée sachant qu'il n'y a pas de réticences manifestes / diffusion de la part des partenaires. Les contraintes étaient plutôt d'ordre techniques, contraintes qui pourraient être dépassés avec un appui spécifique. À définir l'aide que pourrait apporter le pôle métier..

L'application IRIS sera bientôt disponible en internet grâce à l'hébergement sur le serveur de GéoBretagne (in-

tranet aujourd'hui), mais restera soumise à authentification. Cela n'empêche pas les données d'être diffusées via GéoBretagne (l'intérêt dépasse la simple problématique transport, et peut concerner aussi les métiers de l'urbanisme ou de l'environnement - qualité de l'air....). Cela demande une formalisation vis-à-vis des fournisseurs, et les modalités pratiques de diffusion feront l'objet des travaux des prochaines réunions du pôle métier restreint.

Trafic ferré

Le trafic ferroviaire par ligne (RFF) est disponible sur GéoBretagne. Cette donnée est sur la somme cumulée des trafics sur les tronçons avec une distinction fret/grandes lignes/TER.

En ce qui concerne les données SNCF, celles-ci pour la plupart ont un caractère commercial, ce qui exclu a priori toute diffusion, même restreinte aux autorités publiques. Il dépend du niveau national de décider de l'ouverture de certaine données.

La SNCF fournit tout de même à l'ORTB des données :

- trafic ferroviaire par gare (TGV, TER et corail....)
- les montées/descentes par gare sur certaines gares. La diffusion de ces données via GéoBretagne serait intéressante, et un élargissement à l'ensemble des gares bretonnes est envisageable

Quelques données SNCF origines-destinations actuellement historisées sur le site de l'ORTB seraient également diffusables, mais leur non-exhaustivité et la difficulté de les représenter cartographiquement en limite l'intérêt. Attention, elle présente un biais sachant qu'il s'agit d'OD, pure uniquement, c'est-à-dire hors correspondance (pour éviter les double-compte sur la valeur globale).

La SNCF réalise des enquêtes ponctuelles lourdes (données fréquentation, volumes montée/descente de gare) que

l'on pourrait également envisager de publier. Ce sont des données intéressantes pour suivre le transfert modal.

En vue de travailler sur la diffusion de certaines de ces données sur GéoBretagne, il est prévu d'organiser avec l'ORTB et les partenaires du ferré une réunion de travail .

Enfin, RFF dispose de données sur la fréquentation en tonnage de chaque ligne, et avait fait part de son ouverture à diffuser. Le gestionnaire de la donnée sera donc recontacté en ce sens.. Lors d'un entretien en juin, RFF s'est montré disposé à diffuser des données. Il convient de motiver les demandes au regard du travail nécessaire à leur diffusion.

Il est rappelé que GéoBretagne offre la possibilité de diffusion à deux niveaux (tout public ou restreinte).

4. Modes actifs

Terminologie : l'expression « modes actifs » est de plus en plus utilisée en remplacement de « modes doux » pour désigner principalement la marche et le vélo. Le pôle métier emploiera donc ces termes.

Le stock sur GéoBretagne concerne actuellement surtout les itinéraires de loisir, sauf sur Rennes Métropole. Une présentation de la structuration des données de Rennes Métropole est envisagée pour une prochaine réunion.

Démarches nationale, OSM

Le domaine semble relativement vierge, il y a donc la possibilité de structurer la donnée en amont

même de la production, ce qui pourrait d'ailleurs susciter la production.

Le pôle métier n'a pas connaissance de démarche de standardisation hors des voies vertes et véloroutes (cf. plus haut). Il serait souhaitable de se rapprocher du niveau national pour connaître d'éventuelles initiatives (groupe société eco-compteur) et de l'association des départements cyclables. Enfin il serait intéressant de pouvoir comparer les modes de structuration de ces données dans les autres pays européens.

En ce qui concerne les trafics, il est signalé le travail de la société bretonne « éco-compteur », qui a mis au point une BD (alimentée et utilisée par le CG29 notamment).

GéoBretagne indique qu'un rapprochement est envisageable aussi avec la communauté Open Street Map, que ce soit pour la publication sur GéoBretagne de la base voie cyclable d'OSM ou pour travailler à la constitution d'une nouvelle BD avec les contributeurs locaux.

Document à lire : revue Signature (Cer-tu). Article sur l'Observatoire vélo et voie verte : disparités des données pour à terme structurer les données

Conclusions

Ce domaine est à ce développer car il nécessite de travailler en amont et que les collectivités qui cherchent à ce lancer dans la structuration de ces données mais ne savent pas comment s'y prendre.

5. Conclusion

Les priorités de travail proposées en début de séance sont validées.

Il est demandé par ailleurs de formaliser le pôle métier par un courrier de GéoBretagne à destination des services concernés expliquant les objectifs de la démarche et les attendus. Ce courrier s'appuiera sur les décisions de la prochaine assemblée générale du 9/11/2013 et vise à mobiliser l'ensemble des partenaires les plus concernés.

Il est proposé en outre de poursuivre les réflexions suivantes qui seront portés à l'ordre du jour du prochain pôle métier restreint :

- Point d'avancement sur la diffusion du RIU et la standardisation des données infrastructures routes
 - présentation et synthèse par la DREAL sur le retour fait par les CG sur leur données infrastructures (dictionnaire, difficultés rencontrées spécifiquement sur ces données ...)
 - échanges entre les gestionnaires des données infra routière des CG et DIRO sur la proposition d'une convention /
- Point d'étape (mises en lignes et pistes de travail) sur les données
 - trafics avec les données Iris, échange / convention (définition de données stratégiques ou prioritaires, attribut à diffuser) par la Dreal
 - sur les données trafic ferroviaire, données ORTB,
 - les données modes doux par Yves-Marie Héno/DREAL (retour sur échanges avec démarche nationale voies vertes et rapprochement d'OSM)

PROCHAINE RÉUNION

mardi 11 février 2014

à la DREAL Bretagne à RENNES

(salle Parlement B)

Groupe « infra / trafic » : matin de 9h30 à 12h30

Groupe « TC » : après midi de 14h00 à 17h00

Avec possibilité de visioconférence
(BMO, St Briec)