

Réunion du 15 octobre 2013

Visioconférence - Brest (BMO), St Brieuc (Point Info non connecté)

Ordre du jour

1. Lancement du pôle métier restreint « TC »
2. Programme de travail et priorités du pôle « TC »
3. Données « TC » et partenariat entre BreizhGo2 et Géo-Bretagne
4. Données « Arrêts »
5. Données « covoiturage »
6. Conclusions

Présents	Membres	Service / Fonction
x	BARBOUX Marie-Françoise	DDTM35
x	BARGAIN Julie	ADEUPa
x	BESAND Valérie	DREAL Bretagne
x	BREHIER Odile	Région Bretagne
x	DISERBEAU Eric	Rennes Métropole
x	DUCHESNAY Florent	CG35
x	JAMET Élodie	Syndicat mixte Fougères
x	MAURIN Emmanuel	SNCF
x	MEVEL-VIANNAY Stéphane	CG35
x	MICHEL Renaud	ADEME
x	PHONG Fabrice	DREAL Bretagne
x	PIERRE Jérôme	DDTM 35
x	REBOUT Cécile	CG29
x	TISSOT Édouard	DREAL Bretagne
x	VASSORD Léonard	Brest Métropole Océane

1. Contexte et lancement du pôle métier « TC »

La première réunion de ce pôle métier restreint « Transports collectifs » 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.

Il est rappelé également la directive INSPIRE qui oblige l'État et les collectivités à diffuser leurs données et en particulier les données concernant les questions de transport et de déplacements.

En outre, l'assemblée générale de Géo-Bretagne 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 « TC » concentre son travail sur :

- l'exploitation et la diffusion des données de BreizhGo, en particulier sur les réseaux et le niveau des offres de transport
- la structuration des données « points d'arrêt »

Il conviendra de consolider les futurs membres du pôle métier restreint « TC » pour les prochaines séances.

2. Programme de travail et priorités du pôle

Les attentes formulées lors du dernier pôle ont été reprises, notamment en intégrant l'intermodalité ainsi que l'accessibilité dans les données sur l'offre de TC.

Il est convenu que les priorités du pôle portent sur les données :

1. L'offre de TC et ferrée (lignes et arrêts) et les pôles générateurs
2. La fréquentation des TC, TER, PR, covoiturage, vélo
3. Les services à la mobilité

3. Partenariat BreizhGo et GéoBretagne

Partenariat

La DDTM confirme que l'objectif de mise à disposition des données est prévu par le nouveau marché BreizhGo2

au travers d'une démarche progressive d'ouverture des données du système

d'information multimodale. Elle s'effectuera via GéoBretagne par la

mise en place de flux.

La mise à disposition concernera dans un premier temps des données concernant les points d'arrêts et les lignes de BreizhGo2.

Odile Bréhier précise qu'une partie des données cartographique et géographiques pourront être fournies par GéoBretagne. En particulier pour les données Mobilité (taxis, parkings vélo et relais, station d'autopartage et de taxis, aire de covoiturage...) et celles sur les lieux publics (mairie, écoles...). L'objectif du partenariat BreizhGo/GéoBretagne est d'effectuer progressivement une alimentation des données Mobilité et lieux publics à partir de GéoBretagne. Elles pourraient constituer aussi des données complémentaires pour identifier des lieux de rabattement et le déplacement intermodal. Ainsi BreizhGo2 intégrera l'analyse de l'offre multimodale : des analyses de correspondances ou d'isochrones seront possibles, en particulier pour les professionnels. Par ailleurs, la cartographie sera au centre des outils de recherche des utilisateurs. Une tranche conditionnelle prévoit en outre l'open data.

Le planning du projet sera :

- Réception des offres : sep. 2013
- Marché : décembre 2013
- Mise en service : juin 2014

Aussi les exports de données vers GéoBretagne ne pourraient être envisagés qu'après cette date.

Données « Arrêts, Lignes » de la base BreizhGo

La DREAL souligne que la diffusion des données de BreizhGo2 sous GéoBretagne devrait permettre de répondre aux dispositions de la directive INSPIRE. Les données sur les offres TC mises à disposition, avec possibilité de téléchargement, seront suffisantes. Celles portant sur les horaires ne devraient pas en revanche être nécessaires pour répondre à la directive, bien que pouvant représenter un intérêt pour les partenaires.

GéoBretagne dispose de fonds cartographiques qui peuvent être intéressants pour la visualisation de données Transports tels que des fonds « ortho » ou « open street map » (rapprochement préalable nécessaire auprès de OSM).

Données « lieux publics » ou générateur de déplacement

Concernant les données sur les lieux publics, le Conseil Régional indique qu'il sera possible d'identifier ceux situés à proximité d'un TC, la proximité devant être définie selon la nature des lieux publics ou des pôles générateurs de déplacement. L'exhaustivité de la base de données dépend néanmoins des partenaires et une homogénéité du rayonnement des pôles recensés serait opportune. Dans BreizhGo1 il s'agissait plutôt d'une aide à se localiser alors que la version 2 permettra de calculer des temps de parcours entre l'arrêt TC et le lieu public ou de donner des informations sur les points Mobilité.

Rennes Métropole rappelle néanmoins qu'il est difficile de définir de façon homogène le rayonnement d'un pôle.

L'ADEUPa indique que l'agence a mené une réflexion concernant les données sur les générateurs de déplacement. Toutefois, selon les territoires, la notion de générateurs à retenir peut différer. Des pôles à vocation culturelle ou de loisir auront plus d'importance selon que l'on se situe sur un territoire touristique, urbain ou rural.

Concernant l'utilisation des outils de type OpenStreetMap » évoquée par le CG29 afin de visualiser l'environnement des arrêts, le Conseil Régional précise que le cahier des charges BreizhGo2 prévoit cette faculté.

4. Données « Lignes, Arrêts »

Le CG29 évoque la difficulté de saisir certaines données compte-tenu de la multiplicité des transporteurs. Le CG29 va retirer momentanément sa base arrêt de GéoBretagne, le temps de remettre à plat sa base réseau pour la mise en place du SAUIV. En outre, le parcours de certaines lignes peut varier en fonction des horaires ou de leur fonction (le transport scolaire par exemple).

Le Transport à la demande

Le CG35 expose la cartographie du TAD disponible sur son intranet (cf. conclusions) qui permet de visualiser les lignes virtuelles. La difficulté réside dans la mise à jour des données, le TAD relevant de la compétence des EPCI.

Au regard de l'analyse de l'offre virtuelle proposée, il semble nécessaire d'engager une réflexion sur la manière d'assurer la schématisation du TAD.

La Région indique que le modèle de données n'étant pas défini à ce jour, il n'est pas possible d'identifier les champs de données fournis par les AOT qui seront exploitables et diffusables.

Les CG 29 et 35 évoquent la difficulté qu'il y aurait à constituer une base de données fiables sur les horaires comptentenu notamment des services scolaires. Le CG29 pose la question du modèle AFIMB.

Il est précisé que le modèle des arrêts de BreizhGo2, avec la possibilité d'export sur GéoBretagne, sera établi en cohérence avec les travaux nationaux sur le Modèle d'arrêts partagé dont la standardisation est terminée mais pas encore validée par l'AFIMB.

La DDTM expose en outre le travail national sur les indicateurs « Arrêts » engagé par le CERTU et qui pourrait servir de réflexion au pôle métier. Rennes Métropole et l'agglomération de Concarneau ont à ce jour fait remonter leurs données Arrêts. Le CG29 interroge les formats recevables sur les données horaires. La DDTM interrogera le Certu. Il serait intéressant d'identifier un référent pour suivre ou intégrer ce travail national. La DDTM souligne les besoins des bureaux d'études mais également des collectivités de disposer de critères facilement accessibles pour conduire des analyses cohérentes. La définition d'indicateurs simples permettrait en effet de synthétiser les fiches horaires actuellement peu exploitables.

Rennes Métropole craint qu'il ne soit pas pertinent de définir et d'utiliser des indicateurs dont la définition dépend de la nature des territoires, des objectifs du concessionnaire ou encore des usages qui pourraient en être fait par exemple par des bureaux d'études.

La DREAL rappelle que la donnée doit être diffusée, mais qu'il faut être attentif en revanche à la diffusion d'indicateurs susceptibles de comparer des territoires dont les caractéristiques et la nature des actions peuvent différer sensiblement. Il rappelle que la vocation de GéoBretagne consiste à mettre à disposition de la donnée brute

et non des analyses qui relèvent de la compétence d'autres acteurs. Cependant si les pôles métiers GéoBretagne n'ont pas vocation à travailler à l'élaboration d'indicateurs (qui dépasse leur cadre principalement technique), il n'y a pas de problème en revanche pour que la plateforme diffuse des indicateurs, une fois ceux-ci déterminés et calculés (par exemple, les indicateurs de la charte foncière, définis dans le cadre de la charte, sont disponibles sur GB).

Aussi, la DREAL propose que l'objectif soit bien à terme de mettre à disposition les données brutes sur les horaires, sachant que cet objectif ne sera pas contraint par des limites techniques. À la lumière des débats, il est souligné la complémentarité des deux démarches. La DDTM propose par conséquent de suivre la démarche nationale afin que les partenaires du pôle métier puisse être informés et en capacité de proposer, réagir et d'utiliser s'il le souhaite la méthode qui sera retenue pour constituer ces indicateurs.

5. Autres données : Données « Covoiturage »

La base de données « covoiturage » du CG35 est établie et mise à jour en relation avec les EPCI, le CG n'ayant pas de compétence particulière sur ce sujet. Elle a été constituée sur la base de la carte routière du CG.

La DDTM souligne la réflexion nationale conduite par la FEDUCO sur l'organisation de bases de données sur le covoiturage et qui pourrait offrir un cadre pour les réflexions locales.

Le CG29 indique la conduite d'une politique volontariste sur le département concernant le covoiturage. Un partenariat est conduit par conventionnement avec les EPCI pour mettre en place un réseau d'aires respectant un niveau d'exigences minimum pour l'ensemble

du département. Les services ont récemment restructuré la base de données qui contient des informations sur la desserte par d'autres modes, le revêtement, la capacité... Il n'y a pas en revanche d'affichage ni de données concernant l'intermodalité sur les aires.

L'ADEME souligne la nécessité de prendre en compte les aspects du confort au point d'arrêt.

6. Conclusions

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.

La réflexion portant sur les indicateurs d'analyse des arrêts fera l'objet d'un suivi, mais ne sera pas utilisé dans GéoBretagne qui se concentrera sur les données brutes.

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 de BreizhGo2 et des diffusions de données
⇒ présentation par la Région, notamment les modèles de données en cours (« Lignes », « Arrêts »...)
- La structuration de base de données sur les générateurs de déplacements
⇒ présentation des réflexions de l'ADEUPa
- Retour des réflexions nationales sur l'organisation de base de données

sur le covoiturage et sur les indicateurs « Arrêts »

⇒ présentation par DDTM/Région

- Point sur le TAD

Par ailleurs il a été prévu :

Le schéma du TAD élaboré par le 35 est diffusé aux partenaires : cartographie du TAD disponible sur le lien à la fin cette page.

Le CG29 transmet les spécifications de la base de données du CG à la DDTM35 en complément des données du CG35 afin d'alimenter sa réflexion pour suivre la démarche nationale sur le covoiturage.

Pour mémoire, Il est rappelé que la représentation des services de l'État et des collectivités soit assurée dans l'animation des pôles, mais également parmi les participants. Il est souhaitable en outre que des binômes thématiques et géomaticiens soient identifiés par service, même si ce binôme ne peut être systématiquement mobilisé lors des pôles.

Les présentations et le compte-rendu de cette réunion du pôle métier restreint sont téléchargeable sur le lien suivant :

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

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)