

## Réunion du 11 février 2014

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

### Ordre du jour

#### 1. Données TC :

Point avec Breiz Go

#### 2. Données « points d'intérêt et flux générateurs » :

Présentation Adeupa

#### 3. Données « covoiturage

Avancement

Présentation Mktic

#### 4. Conclusions

Présents	Membres	Service / Fonction
x	AULAGNIER Anne-Claire	Morlaix Communauté
x	BARBOUX Marie-Françoise	DDTM35
x	BARGAIN Julie	ADEUPa
x	BESAND Valérie	DREAL Bretagne
x	CHARLOT Thierry	CG 29
x	CLAUVET Claude	MKTIC
x	DUCHESNAY Florent	CG 35
x	DURAND Albane	Covoiturage +
x	HAZO Christophe	CG 56
x	HERVE Claudine	CG 56
x	JOURDREN Marie	Lorient Agglomération
x	LETOURNEUX Marc	CG 44
x	MAURIN Emmanuel	SNCF
x	MAZEAS Philippe	ADEUPA
x	NOEL Olivier	CG 22
x	PAGET-BLANC Christelle	CC Landerneau Daoulas
x	PIERRE Jérôme	DDTM 35
x	REBOUT Cécile	CG 29
x	SOURDIN Estelle	Région Bretagne
x	TISSOT Edouard	DREAL Bretagne
x	TISSOT Karine	Vannes Agglomération
x	VASSORD Léonard	Brest Métropole Océane
Pb Visio	VIOLETTE Mathieu	CG 22
Pb Visio	BURLLOT Lauren	CG 22
Pb Visio	BREGEAT Louis	DDTM 22

### Introduction

La DDTM rappelle qu'à la demande du dernier pôle métier un courrier signé par la DREAL et la Région Bretagne a été envoyé aux 4 CG et aux agglomérations de la région afin d'officialiser l'existence du pôle métier déplacement transport qui a été validé par ailleurs lors de la dernière assemblée générale de GéoBretagne du 19 novembre 2013.

Ce courrier, en exposant les objectifs de ce pôle tout à la fois réglementaire (INSPIRE), mais également technique (partage, harmonisation, diffusion des données...) souligne la nécessité de s'appuyer sur l'engagement des collectivités et la mobilisation de l'ensemble des partenaires, leur

participation pouvant être ponctuelle.

Le partage de données s'inscrit en outre dans le développement des politiques intermodales et de mise en cohérence des réseaux au cœur de la loi de modernisation de l'action publique, notamment avec la mise en place des schémas régionaux intermodaux ou encore les futures AOM.

Les travaux du pôle métier et l'ordre du jour sont donc tout à fait d'actualité.

### 1. Données « TC » : Point sur l'avancement de Breizh Go 2

#### Présentation Région Bretagne

La Région rappelle les missions du SIM (cf. présentation), les évolutions par rapport à BreizhGo1 et fait un point d'avancement de BreizhGo 2.

### Les évolutions / BreizhGo1:

- Mise en qualité des référentiels (Audit en cours)
- Usage facilité : ergonomie, cartes interactives, refonte graphique, version mobile
- Mise à disposition d'outils pour les partenaires : marques grises, web services, exports, outils d'analyse de l'offre

### Calendrier

- Lancement de l'AMO pour le renouvellement du SIM : mars 2013
- Développements : janvier à juin 2014 :
- Lancement du nouveau site : juin 2014

- Développements de fonctions complémentaires : septembre à juin 2015
- Fonction isochrone à usage professionnel
- Fiche horaire personnalisée
- Grille horaire multimodale
- Itinéraires en covoiturage
- Open-data

#### Depuis décembre

- Ateliers pour établir les spécifications fonctionnelles de BreizhGo V2
- Travaux sur la maquette graphique
- Début des audits de mise en qualité des données auprès des partenaires
- Etude par Canal TP du choix de fond de plan cartographique

#### BreizhGo et GéoBretagne

- GéoBretagne pourrait alimenter BreizhGo en Points d'Intérêts (POI)
- Transmission de flux « Points d'arrêts » et « Lignes » par BreizhGo à GéoBretagne

Des aspects techniques et organisationnelles restent à déterminer, notamment concernant ces flux, leur contenu et leur mise à jour.

Les questions de libération des données, d'open data plateforme, de mise à disposition des données et les conditions juridiques de mise en open data de ces données sont prévues après l'ouverture du site.

Les modalités d'échange avec GéoBretagne sont en cours d'analyse et concernent notamment :

- **Les points d'intérêts (POI)**

Les POI sont issus de nombreuses bases. BreizhGo 1 dispose déjà d'une base POI réalisé par Canal TP : aussi le travail pourrait commencer en s'appuyant sur la base existante :

- identifier les différentes sources de données de la base BreizhGo1 et leur modalités de diffusion
- lancer un travail de définition des POI avec les partenaires, en lien avec les travaux déjà réalisés sur ces données (ADEUPa, EMD, bases déjà agrégées sur GéoBretagne ...)

- **Les données « Arrêts TC »**

La migration des flux de données « Arrêts » vers GéoBretagne est bien prévue, sous réserve de l'accord des partenaires qui devrait être sollicité après juin 2014. Ce point sera débattu

lors du prochain comité technique qui se tiendra la semaine 08.

La DDTM précise par ailleurs que le modèle « d'arrêt » produit par l'AFIMB n'est pas encore approuvé (condition de mise en œuvre à valider)

**Q :** Le CG56 s'interroge sur le descriptif des arrêts et si les données « horaires » ou encore « accessibilité » seront bien intégrées.

**R :** Il n'y a pas d'information dans BreizhGo quand à l'accessibilité des arrêts. Il sera regardé dans le modèle de l'AFIMB le contenu en lien avec l'accessibilité.

Il est proposé qu'une présentation détaillée du modèle Arrêts AFIMB soit faite lors du prochain pôle métier.

Le CG35 et l'agglomération de Lorient précisent qu'ils mettent en place des bases de données TC en particulier sur l'infrastructure, les informations disponibles, le mobilier ou encore les accès...

La DDTM présente les données actuellement disponibles sur GéoBretagne et souligne le peu de données aujourd'hui partagées.

## 2. Données « Point d'intérêt et générateurs de flux »

### Présentation ADEUPa

L'analyse des pôles générateurs de déplacement s'inscrit dans un observatoire assurant le suivi de la mise en œuvre du ScoT du pays de Brest.

Les objectifs de l'observatoire :

- rendre compréhensif les problématiques
- fournir un support d'aide à la décision et à la modélisation
- mieux informer le public, mieux communiquer pour favoriser l'utilisation des TC
- corréliser l'analyse des causes et effets de la mobilité avec la localisation des logements

**La construction des données est multiple.** Elles proviennent

d'observatoire déjà existants comme les écoles du primaire et secondaire déjà numérisés ou encore les données issues de l'observatoire du tourisme sur les équipements de loisirs. Concernant les emplois et les ZA les données sont issues des fichiers SIRENE de l'INSEE (2010) et sont complétées par des fichiers commandés à l'INSEE par l'ADEUPa sur l'emploi public.

Le CG 35 demande quelle est la source utilisée pour les données sur les zones commerciales et dans quelle mesure

sont pris en compte les générateurs de flux exceptionnels à l'occasion par exemple d'évènements culturels ou sportifs.

Pour retenir un équipement et définir des seuils d'attractivité, l'ADEUPa s'est basée sur le nombre d'entrées par an générés par un équipement, ce nombre étant concentré ou non dans le temps (pour les stades ..., annualisation).

Les données sur les sites commerciaux sont issues de données produites dans le cadre du SCoT. La CCI de Morlaix précise que des données sur les activités commerciales sont disponibles aussi en CCI malgré des disparités de saisie entre CCI. Globalement, les données existaient déjà dans leur ensemble, mais de façon sectorielle.

### Définition « générateurs de flux » :

Pour construire sa méthode d'analyse, l'ADEUPa a dû au préalable définir le terme « générateurs de flux » :

Des grands équipements types métropolitains, qui de par la spécificité de leur fonction, ont une aire d'influence étendue, qui engendrent d'importants flux de déplacements.

On peut définir d'autres aires d'influence :

- périmètre dépassant la Bretagne (Océanopolis ...)
- Bretagne occidentale
- aire départementale
- le plus petit générateur de flux est celui engendrant des déplacements à l'échelle du pays (station balnéaire, hôpitaux, aéroport, ...).

La notion de générateur à retenir dépend du périmètre d'étude et de ses objectifs. De même, la saisonnalité et la régularité changent les approches car les préoccupations sont différentes, en particulier sur les impacts en terme de transport.

### Modalités de mise à jour des données :

La plateforme Geopays de Brest facilite le travail de mise à jour des données du Pays de Brest (en particulier les commerces).

L'ADEUPa précise que les données sont mises à jour annuellement pour la plupart d'entes elles dans le cadre des différents observatoires dont elles sont issues.

Le CG 56 souligne la stabilité de certaines données comme les équipements scolaires et la nécessité de définir des objectifs. Certaines données de niveau régional comme les lycées peuvent être facilement alimenter par le CR Bretagne lui-même et des données de niveau départemental

peuvent l'être par les 4 CG. Au delà de la localisation des données il convient de définir un tronc commun d'attributs de ces données, par exemple a minima les effectifs pour les équipements scolaires.

En conclusion un tronc commun de données régionales pourrait être défini et complété par la production de données locales qui pourraient restées quant à elle plus ou moins hétérogènes.

### Les pôles générateurs dans les Enquêtes « Ménages Déplacements »

Pour la réalisation des EMD il est nécessaire de construire une base de données sur les « pôles générateurs ». Lorient Agglomération souligne également l'intérêt de ces données. Elles restent néanmoins lourdes à produire et leur actualisation pose des problèmes de coût pour que les collectivités s'engagent à le faire.

Brest Métropole réfléchit à des enquêtes allégées dans la mesure où les données des EMD classiques ne seront jamais toutes exploitées. En particulier l'utilisation des données des cartes SIM d'Orange est une piste potentielle.

La méthodologie dites « standard Certu » ne définissait pas jusqu'à maintenant d'indication quant à la collecte de ces pôles générateurs.

Récemment, une liste des pôles générateurs a été définie pour la réalisation de l'EMD de Toulouse (2013). Elle a été élaborée par l'ex CETE SO conjointement avec l'ex CERTU. Cette liste contient l'ensemble des générateurs classés suivant 7 "familles. Cette liste peut apporter des éléments intéressants pour les réflexions du pôle métier.

## 3. Données « Covoiturage »

### Présentation DDTM 35

Les partenaires soulignent le besoin de réfléchir à des jeux de données à usage citoyen et des données à usage professionnel

Le point sur les réflexions nationales avec la FEDUCO montre que les attentes sont fortes aussi au niveau national mais que les travaux sont encore assez peu avancés.

### Les normes existantes/en construction en lien avec le thème « Aires de covoiturages »

- La norme RDEX : standard d'échanges d'annonces de covoiturage initié par les opérateurs de covoiturage (protocole V 1.2 géré

la FEDUCO en essai sur SIM et 2 CG). Infos sur le site : <http://rdex.org/>

- Modèle Arrêts AFIMB : des connexions seront à faire avec le modèle « Aire de covoiturage » (Cf. schéma PPT p14)

#### Echanges :

La démarche engagée sur Redon visant à rassembler les offres de covoiturage de éHop et celles du CG44, en utilisant le format d'échanges RDEX, sera intéressante à suivre (mise en place prévue fin 2014).

#### Les travaux en cours de la FEDUCO

##### Les phases du projet :

- Réaliser un modèle conceptuel des données « aire de covoiturage »
- Proposer une procédure de collecte des données pour procéder à un référencement global
- Mettre en open data des données normalisées, pour les SIM et les opérateurs de covoiturage

**Les partenaires du projet sont :** le GART, le CEREMA, l'AFIMB et l'Association des Régions de France

Un appel à contribution « Aires de Covoiturage » a été lancé en fév 2014 sur la base d'un dictionnaire de données Aires cov.xls intégrant les définitions à ce jour produite par le CG29.

Les travaux du pôle métier, pouvant déjà s'appuyer sur un bon recensement des aires de covoiturage en Bretagne, seront sans doute plus rapides que la collecte nationale liée à un nombre important de partenaires.

#### Définition des objectifs attendus sur les données «covoiturage : un travail préalable

On peut identifier des objectifs multiples pour le système de transports en lien avec les aires de covoiturage :

- Concentrer les covoitureurs sur des lieux de prises identifiés
- Faciliter la mise en relation des covoitureurs
- Favoriser l'intermodalité, la complémentarité des modes de transports sur le territoire
- Sécuriser les aires et leurs accès
- Evaluer la fréquentation, les pratiques des usagers
- Développer la communication et la promotion des aires

Le pôle métier devra définir les objectifs à court et moyen terme des travaux qui seront menés sur le covoiturage.

Objectif à court terme validé : construction d'un modèle d'aire de covoiturage partagé sur la Bretagne (attributs, dictionnaire)

Objectifs à moyen terme à définir :

- travail sur la construction d'une base d'échange régional/interrégional des offres de covoiturage avec les acteurs publiques/privés intégrable par BreizhGo
- mise en relation de la base Aire de covoiturage avec le système de transport (Intermodalité : accessibilité en mode doux à relier avec les données « Modes actifs », TC, points d'intérêt ...). Ce travail nécessitera de définir des paramètres de rabattement (en lien avec les paramètres de BreizhGo)
- construction de données fréquentation (le CG22 indique que la fréquentation de leurs aires est très variables)

### Présentation Mktic

La présentation de l'outil « Horairesde-covoiturage » met en avant l'approche dynamique du covoiturage et le rôle central des pratiques des usagers qu'il faut intégrer dans les offres. La réponse à des demandes individuelles et quasiment en instantanée se confronte au besoin d'atteindre des masses critiques. La solution proposée est configurable à l'échelle de l'EPCI, la région ou l'entreprise. Elle est en outre facilement intégrable pour des supports différents (tablettes smartphone, visualiseurs adaptables aux sites d'EPCI tel que Pays de Liffré ...). L'outil ne comporte pas de moteur de recherche : il s'appuie sur de la cartographie où sont représentés les trajets.

Le site internet peut être complété par un système d'information par messagerie (type sms, mail...)

Mktic a réalisé un important travail de collecte nationale des aires de covoiturage par le biais de différents producteurs : CG, usagers, organisme de covoiturage (recensement de 1200 aires en France).

Mktic souligne l'importance d'un Plan de communication associant le covoiturage à d'autres modes transports (TC, TAD. Finalement le principe est de promouvoir un covoiturage dynamique (qui s'orienterait quasiment à de l'auto stop).

### Echanges sur les pratiques de covoiturage

éHop indique la difficulté de connaître les usagers, une partie d'entre eux n'utilisant pas les plateformes à leur disposition pour covoiturer. Le covoiturage fonctionne en partie grâce à des relations de proximité (le lieu de travail proche ou le voisinage). Aussi, les points de rendez vous et de contact peuvent être en dehors des aires de covoiturage et des réseaux mis à leur disposition.

Lorient Agglomération indique l'importance également des aires ayant une vocation de lieu de départ (fonction d'arrêt minute) et supportant dès lors des flux d'échange plutôt que des aires de stationnement.

Le CG44 souligne que les pratiques de covoiturage sont variées et hétérogènes avec des publics et des pratiques très différentes. Ce qui implique de s'intéresser d'ores et déjà au « covoiturage 2.0 »

### Retour sur les politiques publiques menées sur les territoires

Le CG 29 souligne sa politique active en matière de covoiturage et qui s'inscrit dans une approche intermodale notamment par la création d'aires de covoiturage assurant aussi une fonction de rabattement sur les TC. Le covoiturage s'inscrit ainsi pleinement dans une offre publique de transport. Se pose la question des P+R, notamment ceux des gares qui doivent conserver un rôle de rabattement.

Le CG appuie en outre les projets intercommunaux. Le territoire départemental dispose ainsi d'aires départementales et intercommunales qui peuvent faire l'objet de communications coordonnées (site internet, double logo...).

Les CG assurent le plus souvent une mise à jour par les services routiers et les antennes locales. Les partenaires s'interrogent sur les définitions mêmes des concepts « d'aire de covoiturage » ou encore de « PEM ».

### Echanges sur les données « Aires de covoiturage » des 4 CG bretons

Suite à la remontée des bases de données des différents CG bretons, la DDTM

présente rapidement les différences et les attributs communs des 4 bases de donnée covoiturage. Seule la base du 35 est actuellement disponible sur GéoBretagne.

Le CG56 indique qu'à la différence du pôle infrastructures, les données sur le covoiturage restent en nombre bien plus limité et cela facilite le travail d'homogénéisation des bases existantes. L'effort à produire devrait rester par conséquent supportable pour les producteurs de données.

Les contributeurs de données pourraient être également identifiés dans la sphère privée. Il serait pertinent de disposer de retour des usages que les acteurs privés font des données et de leurs attentes, sans que pour autant cela engage les collectivités.

### Echanges sur les liens avec le système de transports / intermodalité

Pour articuler les enjeux de rabattement aux aires de covoiturage, il sera sans doute plus pertinent de croiser les bases de données TC et covoiturage plutôt que d'introduire des données TC dans la base de donnée covoiturage. En effet, le principe de produire des bases de données dédiées à un mode (infrastructures, modes actifs, TC...) et pouvant faire l'objet ensuite d'analyses croisées entre elles semble plus cohérent.

## 4. Suites à donner

Il est retenu la proposition de poursuivre le travail en intercession de pôles par échanges de mails. Il conviendra à chacun de compléter le projet de liste des personnes intéressées pour participer aux 2 réseaux d'échanges sur les thèmes :

- « Point d'intérêt/pôles générateurs »
- « Covoiturage »

Sur la partie « Covoiturage », il pourrait être intéressant de compléter les personnes déjà identifiées des CG par d'autres partenaires (EPCI, opérateurs de covoiturage : éHop, HorairesdeCovoiturage ...)

Pour cela il est demandé aux partenaires de relayer la construction de cette liste à l'intérieur de leur organisme mais également à l'extérieur. L'expérience terrain des opérateurs serait intéressante à utiliser.

*Il est souhaitable en outre que des binômes thématiques et géomaticiens soient identifiés, même si ce binôme ne peut être systématiquement mobilisé lors des pôles.*

- Travail intercession :

### Données Points d'intérêts / Pôles générateurs

- Travail sur la base de données POI de BreizhGo1 (attente proposition de travail Région/canalTP)
- Envoi Listing données de l'ADEUPA avec source et mise à jour
- Recensement des données POI présentes sur GéoBretagne

### Données « covoiturage »

- Travail sur des google documents (listes des attributs, dictionnaire sur la base du CG29 et intégrant les documents Feduco) en vue de la construction d'un modèle régional

### L'ordre du jour du prochain pôle métier portera sur :

#### Données TC

- Point sur l'avancement de BreizhGo2 et de la diffusion des données « TC » (par la Région)
- Présentation du modèle « Arrêts » de l'AFIMB (par DDTM35 ou KBIC)

### Données Points d'intérêts / Pôles générateurs

- Présentation des travaux réalisés en intercession
- Point des travaux de BreizhGo2 et des données existantes (par la DDTM 35 et Région Bretagne)

### Données « covoiturage » :

- Présentation des travaux réalisés en intercession
- Retour des réflexions nationales (par DDTM35)
- Echanges sur les objectifs à moyen terme

Les présentations et le compte-rendu du pôle métier du 11 février sont téléchargeables sur le lien <http://cms.geobretagne.fr/transports>.

## PROCHAINE RÉUNION

mardi 24 juin 2014

à la DREAL Bretagne à RENNES

(salle Parlement B) et visio à Brest (BMO)

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

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