

Pôle métier restreint Déplacement - Transports « Infrastructure et trafic »

Réunion du 11 février 2014

Visioconférence - Brest (BMO)

Ordre du jour

- Infra routière départementale
- Trafic routier
- Données modes actifs
- Divers

Présents	Membres	Service / Fonction
x	ATTARD Yannis	CEREMA
x	BARBOUX Marie-Françoise	DDTM35
x	BARGAIN Julie	ADEUPA
x	BESAND Valérie	DREAL
x	CAUVET Claude	MKTIC
x	CHARLOT Thierry	CG29
x	CHAUVIN Frédéric	Rennes Métropole
x	GREGOIRE Daniel	CEREMA
x	HAZO Christophe	CG56
x	HERVE Claudine	CG56
x	JAMET Jean-François	DIRO
x	JOURDEN Marie	Lorient Agglomération
x	LAUZIER Pascal	ORTB/DREAL
x	LE GOURRIEREC Gaëtane	DDTM35
x	LECOINTRE Franck	DIRO
x	LEROY Joël	CEREMA
x	LETENDRE Evan	Conseil Régional
x	MEHEUST Anne-Françoise	Rennes Métropole
x	NOEL Olivier	CG22
x	PAGET-BLANC Christelle	Communauté Landerneau Daoulas
x	REBOUT Cécile	CG29
x	TISSOT Edouard	DREAL
x	VASSORD Léonard	Brest Métropole Océane
x	VOLANT Catherine	CG35
excusé	QUENTIN Sébastien	CG56
excusé	HENO Yves-Marie	DREAL
excusée	JARNIER Annaëlle	Brest Métropole Océane

1. Harmonisation de la donnée infrastructure routière

Données présentes sur GéoBretagne

Les données des CG 22, 29 et 35 ainsi que celles de la DIRO sont diffusées via GéoBretagne. Cependant, on constate une grande diversité dans la forme, aussi bien au niveau de la géométrie (à la route, à la section ou au tronçon - dans certains cas on trouve aussi des objets « bretelles » ou « giratoire ») que de la donnée attributaire.

Le CG 56 est disposé à diffuser l'information, puisqu'il le fait déjà pour le RIU (cf. plus bas), mais doit pour ça être formé à l'utilisation de GéoBretagne.

La particularité de la diffusion sur GéoBretagne est rappelée : contrairement à la diffusion pdf sur les sites internet des gestionnaires, ou à la transmission des données pour des applications métier (le RIU ou IRIS pour les trafics), GéoBretagne répond aux exigences de la directive INSPIRE (visualisation, catalogage, téléchargement, interopérabilité).

Le référentiel routier interurbain (RIU)

Joël Leroy du CEREMA (ex-CETE Ouest) présente ses travaux pour intégrer les données transmises par les CG dans le RIU. Ceux-ci consistent principalement dans des redressements de la géométrie (cf. document joint), qui sont ensuite transmis aux CG. L'objectif est notamment d'alimenter l'application CONCERTO pour la sécurité routière (interne à l'Etat).

Le traitement de chaque département n'est pas régulier, mais a lieu tous les 2 ou 3 ans environ. La Bretagne sera traitée en 2015.

Les services routiers des CG présents se montrent intéressés pour récupérer les redressements.

Le RIU est un référentiel, et n'a donc pas vocation à agréger de la donnée. Le CG29 fait remarquer que la donnée attributaire ne peut pas être dissociée de la géométrie, puisque chaque nouveau champ entraîne potentiellement un découpage dynamique en de nouveaux tronçons. Par ailleurs, le CG22 soulève que la géométrie dépend donc des usages qui sont faits de la données : par exemple, leurs couches infrastructure routière servent en interne pour la gestion des transports collectifs, ce qui implique un certain type de forme.

Le CEREMA répond que le bon usage du RIU n'est pas d'ajouter des champs dans la couche référentiel, mais de s'en servir de base pour construire d'autres couches, avec une géométrie correspondante.

Normalisation

Des spécifications INSPIRE existent pour les réseaux de transports (cf. CR du précédent pôle métier). Cependant, le modèle de données du RIU (MERIU), construit avant leur publication, n'est a priori pas compatible. Il n'y a à l'heure actuelle pas d'instruction nationale pour adapter le RIU. L'ex CETE Sud Est y travaille, et sera contacté pour le prochain pôle métier.

À noter qu'une commande de la DGITM a été passé à l'IGN pour fournir un modèle de données de l'infrastructure routière pour la gestion des contrôles de vitesse sur le réseau RD.

À noter également qu'il existe un standard Covadis pour les routes à grande circulation, dont la conformité à INSPIRE n'a pas été évaluée.

La question est posée de savoir s'il faut attendre une prescription nationale du règlement INSPIRE, ou si le pôle métier doit amorcer les travaux d'harmonisation dès à présent. Le CG 35 commence à envisager la mise en conformité INSPIRE de ses données infra (pour rappel, l'échéance est fixée à fin 2017 pour le stock de données existantes... et 2012 pour les nouvelles données). Il semble donc judicieux d'avancer au sein du pôle métier, en lien avec les travaux nationaux, ne serait-ce que pour ne pas risquer de s'éloigner encore plus du résultat attendu d'ici 2017.

2. Données trafic routier

Travaux sur l'application IRIS

Daniel Grégoire présente l'avancée des travaux sur la plateforme qui recense les données issues des stations de

attributaire.

comptage des CG bretons et de la DIRO (à usage interne). L'application est en cours d'hébergement par les serveurs de la DREAL pour permettre un accès internet (et donc un partage avec les CG) ; des questions de sécurité informatique restent à régler.

Par ailleurs, un travail sur le sectionnement est prévu pour pouvoir cartographier plus convenablement les données (affectée à une section plutôt qu'au point de comptage).

L'hétérogénéité des outils pour exploiter les données entraîne une non-exhaustivité sur l'ensemble de la région : s'il n'y a pas de problème pour la DIRO et les CG 22 et 35, seules la moitié des données CG56 sont disponibles, et une unique station (sur une vingtaine) dans le 29. Ces soucis techniques devraient être résolus dans l'année (changement de logiciel dans le 29).

Le principe retenu par le pôle métier est la rediffusion des données d'IRIS via GéoBretagne, pour bénéficier du travail de collecte et de redressement effectué par le CEREMA (si le choix est fait de diffuser la donnée redressée).

Deux points restent donc à régler : la formalisation de l'autorisation des gestionnaires de données à les diffuser, et la responsabilité des jeux de données dans GéoBretagne.

Sur le premier point, aucune réserve n'est émise, chaque gestionnaire diffusant déjà (via GéoBretagne ou sur son site internet) les données en question. Il sera donc ajouté une mention dans la convention en cours de préparation qui autorisera la diffusion publique des données d'IRIS.

Le second point sera abordé lors du prochain pôle métier, sur la base des solutions techniques retenues pour la réutilisation de la base IRIS depuis l'application en direction de GéoBretagne. Le CEREMA fait remarquer qu'il n'est a priori pas responsable de la donnée, et que c'est donc plutôt aux gestionnaires de renseigner les méta-données.

3. Données relatives aux modes actifs

Données présentes sur GéoBretagne

Les données modes doux présentent sur GéoBretagne concernent différents types de données, on peut citer :

- pistes et itinéraires cyclables

- sentiers de randonnée
- modes actifs intégrés au référentiel voies et adresses de Rennes Métropole

Constats principaux :

- variété, hétérogénéité des données
- l'information n'est pas complète sur le territoire breton

Présentation du standard Covadis Vélo routes et voies vertes

Le standard covadis VVV Vélos Voies Vertes vient d'être validé le 21 janvier 2014. Une présentation détaillée sera faite au prochain pôle métier.

Il sera également question de la compatibilité du standard Covadis avec la directive Inspire, à laquelle il fait référence.

Présentation de la politique de Rennes Métropole au sujet des données modes actifs par Frédéric Chauvin [cf document]

Objectifs et enjeux du projet PVCI :

- Souligner une appartenance à un même territoire par un plan communal et intercommunal
- Mobiliser les services et les communes sur un projet mutualisé et faire en sorte que chacun y trouve son compte
- Disposer d'un outil permettant de valoriser « géographiquement » les actions de l'agglomération et des communes à destination du grand public
- Faire de ce projet une « vitrine technologique » aux regards des connaissances et compétences mises en œuvre pour le mener à bien
- **A la demande des élus, constituer sur l'ensemble du territoire un référentiel de modes actifs**
- Veiller à réfléchir aux moyens nécessaires pour pérenniser son utilisation dans le temps

A terme volonté de diffuser un calcul d'itinéraire en mode actif.

Le projet :

Une valorisation de la base de données SIG (voies, équipements publics, espa-

ces verts et modes actifs) est valorisée et au travers de plusieurs produits : plans papiers, panneaux d'informations, Plan web interactif, localisation des programmes immobiliers et restitution enquête Origine-destination.

La définition des modes actifs retenus dans le PPCI :

- Des chemins piétons et/ou vélos serpentant sur le territoire (pas de distinction)
- Des chemins interdits à la circulation générale
- Des larges trottoirs permettant une connexion entre 2 chemins piétons et/ou vélos
- Des bandes cyclables séparées physiquement de la chaussée par un aménagement
- Des chemins piétons et/ou vélos publics ou privés mais ouverts à la circulation douce

C'est la structure du mode actif qui est identifiée et non le type de chemin.

La conception de la base :

Elle a été construite à partir d'un croisement de nombreuses données parmi lesquelles :

- Une orthophotographie aérienne
- Le plan cadastral et les données foncières
- Des guides de randonnées
- Des tracés GPS de randonneurs
- Des données SIG produites au sein de Rennes Métropole
- La connaissance du terrain

La saisie des modes actifs a été confiée à un prestataire extérieur sur la base d'une identification préalable faite par le service SIG. La saisie des modes actifs s'est faite en même temps que d'autres jeux de données.

Les données ont fait l'objet de 2 contrôles :

- La forme via des contrôles automatisés
- Le fond en association avec les communes (sur la base de plans papier)

La mise à jour de la base :

Elle est faite via des informations provenant des revues de presse, des connaissances personnelles, des remontées d'informations, des communes, du grand public, des services métropolitains.

Deux applications ont été développées :

- Une application « client lourd » spécifique développée en interne pour gérer finement les données avec tous les outils nécessaires: accrochage, topologie, bornage, rattachement ...

- Une application client léger (WEB) pour diffuser facilement l'information en offrant des outils intuitifs de localisation et de signalement de mises à jour

En plus de ces outils métiers, une remontée de l'information est faite via SIGN'ADRESSE qui a été développé ultérieurement.

SIGN'ADRESSE est un outil de signalement d'adresse développé par GéoBretagne dans le cadre du pôle métier Voirie-adresse. (lien : <http://geobretagne.fr/signalement/>)

La diffusion des données :

La volonté des élus a été de diffuser tous azimuts ces données via :

- Sur le site des données ouvertes (<http://www.data.rennes-metropole.fr/>) pour contribuer, entre autre, au projet OpenStreetMap (OSM) et à la mise à jour des bases de données routières : Michelin, TomTom, etc. (convention spécifique avec les fournisseurs de données concernés)
- Sur le site cartographique grand public de l'agglomération <http://geo.rennesmetropole.fr>
- Sur la plateforme GéoBretagne
- Sur le site Réseau Carto <http://carto.rennesmetropole.fr>
- Sous la forme de données spécifiques à destination des prestataires / délégataires (SITA, Keolis...)
- Dans les communes (pour les sites internet par exemple) via des PDF, des plans « papier » (édition à la charge des communes), des listing des voies de la commune, des mini-cartes mis à disposition
- Au SDIS 35 (données voies et adresses), au SAMU 35 (plans PDF)

Echanges :

Q. : y-a-t-il des associations qui existent et ont-elles été intégrées dans la démarche de Rennes Métropole (RM) ?

R. : non car la démarche devait être faite rapidement

Q. : les trottoirs ont-ils été numérisés ?

R. Non, seulement les gros trottoirs de liaison permettant ainsi de connecter

les tronçons et de construire des itinéraires plus importants.

Q/R : les liens avec OpenStreetMap

Au moment de la création de la base, OSM n'était pas au stade que l'on connaît aujourd'hui, aussi les données d'OSM n'ont pas été récupérées. Par contre RM a modifié sa licence, devenue ODBL pour qu'OSM puisse intégrer les données de RM.

OSM récupère cette base, via l'open data de RM et de la contribution d'un citoyen qui a créé une routine pour les insérer dans OSM et via l'affichage du fond de plan de Rennes pour le mettre à jour.

Aujourd'hui la base de données de RM est en avance sur celle d'OSM, sauf sur la commune de Rennes.

Q/R. sur la mise en œuvre et les moyens alloués

La mise à jour est réalisée par les services gestionnaires. La constitution a été longue et lourde (2009-2012).

L'outil intranet avec les communes démarre doucement, mais RM cherche à faire une démarche gagnant gagnant vis à vis des communes au travers de l'organisation de soirées adresse avec les élus pour des problématique de sécurité avec le SDIS et autres services de sécurité.

En termes de moyen un animateur est chargé du référentiel (revue de presse, lien avec les agents 40 % sur le plan de ville équipement compris), deux agents font les mises à jour sur le territoire et 5 personne en interne sur la mise à jour tel que une ZAC avec chacun 6-7 communes. Ce ne sont pas des personnes dédiées mais des géomaticiens qui travaillent sur plusieurs thèmes et plusieurs communes.

Q/R : la mise à jour est faite en continu en fonction des interventions.

Q/R. sur la numérisation

Elle est faite sur le référentiel voirie, les voies ont été numérisées sur la base d'une orthophoto de précision au centre de la chaussée en y ajoutant des attributs avec des sens de circulation.

Q/R. : Pas de calcul des km parcourus mais possibilités de développer des outils.

Q/R. : Prise en compte de l'accessibilité

La problématique n'est pas prise en compte car impossible de géoréférencer l'ensemble de la données, même si des besoins sont présents.

Q/R. : Lien RM et Inspire

RM se rapproche des objectifs Inspire.

Tour de table sur les pratiques :

CG56 : pas de notion d'itinéraire, les communes ont attribué des caractérisations et du kilométrage avec des sens. Le travail se cale sur la BDtopo. Il s'est appuyé également sur les informations du comité régional du tourisme.

CG29 : la numérisation des VVV du CG29, qui s'appuie sur la BDTopo, a été réalisée avant la définition du standard covadis. Le CG29 est intéressé par une présentation du standard Covadis VVV afin d'évaluer l'ampleur du travail à mener pour faire évoluer ses données VVV vers le respect du standard Covadis.

Concernant les données des aménagements cyclables hors VVV, le CG29 est favorable à la définition, dans le cadre de Géobretagne, d'une structuration commune de ces données. Cela permettra de faciliter les agrégations, à l'échelle départementale ou régionale, de ces données essentiellement constituées par les intercommunalités.

Pour mener ce travail de structuration des données aménagements cyclables, il lui semble important de préciser en amont les fonctionnalités que les collectivités pourraient souhaiter développer à partir de ces données (outils de recherche d'itinéraire par exemple). Le CG29 a recueilli des données sur GéoVélo, calculateur d'itinéraire développé par un privé en partenariat avec Nantes Métropole.

Présentation d'OSM et de ses opportunités

OSM est une base de données « libre » (licence ODBL depuis fin 2012) ; renseignée par des contributeurs volontaires, qui intègre des visualiseurs.

<http://www.openstreetmap.org/>

Il s'agit d'une cartographie collaborative/ production par la communauté.

Plusieurs couches sont disponibles par défaut sur le site :

- Standard
- Carte cyclable, Carte Transports
- MaqQuest ouverte, Humanitaire

Précisons que ces couches par défaut ne sont que des visualisations d'une partie restreinte des données disponibles

Les modes actifs dans la Carte cyclable sont différenciés de la façon suivante : piste, chemin, sentier pour chevaux, voie cyclable et voie piétonne.

A ce jour seul le fond de carte Standard OSM est intégré à Géobretagne.

C'est à dire que les données de la table ne sont pas accessibles. Pour autant des requêtes (à définir) sur la Bdd permettraient d'extraire des contributions, ce qui représente une opportunité intéressante.

Des journées de collecte (cartoparties : Vern/seiche, Rennes ...) permettent gratuitement de recueillir de la donnée et de former des contributeurs locaux.

Les outils de contributions sont simples d'utilisation. Des fiches d'aide à la contribution « Wiki OpenstreetMap » listent des recommandations sur comment entrer et baliser les données, en particulier les données liées au cyclisme et les pistes cyclables. Lien : <http://wiki.openstreetmap.org/wiki/Bicycle>

Des partenariats avec les collectivités existent /ont existé (diffusion et production de données).

Echanges sur l'alimentation de GeoBretagne et sur leur structuration

Q/R : Comment rendre visible la donnée modes actifs ? Comment produire la donnée, pour quels besoins, sous quel format ?

Il est proposé de construire un groupe de travail travaillant spécifiquement les données «modes actifs ».

4 Point sur les données ferroviaires

Annonce : diffusion imminente sur Géobretagne de la donnée de fréquentation des gares (ORTB)

Suites à donner

Il est retenu la proposition de poursuivre le travail intersession de pôle par échanges de mails. Il conviendra de définir les personnes intéressées pour faire deux groupes de travail sur les thèmes « Infrar routières » et « Infrar modes actifs intégrant les VVV ». Il est demandé aux partenaires de relayer la construction de cette liste sur la partie modes actifs à l'intérieur de leur organisme mais également à l'extérieur (EPCI ...).

Proposition de travail Infrastructures

Référentiel routier : besoin de faire un retour sur les sujets abordés en séance. En particulier quelles sont les grandes différences entre le standard Covadis « Voies d'intérêt national » et sur le format inspire décrites dans le guide de mise en œuvre des spécifications des réseaux de transports de

l'annexe I d'INSPIRE.

(lien :http://inspire.ign.fr/sites/all/files/inspire_dataspécification_tn_v3.1.pdf)

La DREAL relancera les gestionnaires d'infrastructure (DIRO+CG), ainsi que le CERMA (D-Ter Ouest et Sud Est) pour avancer sur le sujet d'ici le prochain pôle métier.

Proposition modes actifs

Travail sur les données «modes actifs » avec deux approches :

- **approche « randonnées / itinéraires » en lien avec les travaux du standard Covadis**
- **approche « tronçon / structure » comme Rennes Métropole :**

Les deux approches nécessitent de définir l'ensemble des partenaires en lien avec ces données

Proposition de pour l'approche « randonnées / itinéraires » :

- **Travail intercession**
- échanges avec la fédération VVV,
- construction d'un google document (attribut/ définition)
- **Présentation/travaux du pôle métier du 24 juin**
- présentation du standard VVV et de sa cohérence/intégration des spécifications Inspire
- quels objectifs les partenaires bretons se fixent sur ces données (ceux qui ont déjà leur données sur Géobretagne et ceux qui travaillent sur ce sujet) par rapport au standard

Proposition de travail intersession pour « tronçon / structure » :

- **Travail intercession**
- travail sur la méthode de collecte (quelles sont les pratiques de collectes)
- appel à territoire pour travailler sur les données d'un périmètre urbain et d'un périmètre rural d'étude
- **Présentation/travaux du pôle métier du 24 juin**
- Retour sur le travail intercession

Echanges sur des extractions tags vélos d'OSM sur les périmètres identifiés - Echanges avec un représentant d'OSM

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

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