

Pôle métier restreint Déplacement - Transports « Infrastructure et trafic »

Réunion du 24 juin 2014

Visioconférence - Brest (BMO)

Ordre du jour

- Données trafic
- Modes doux, OpenStreetMap
- Standardisation Véloroutes et voies vertes

Présents	Membres	Service / Fonction
x	BARBOUX Marie-Françoise	DDTM35
x	BARGAIN Julie	ADEUPA
x	BESAND Valérie	DREAL
x	BRISARD Thimothée	CG56
x	COURTIN Jade-Sophie	DREAL
x	DE LA BOUERE Louis-Julien	OSM
x	DELANOE Eric	CG56
x	GAUTHIER Marc	OSM
x	HENO Yves-Marie	DREAL
x	JOURDEN Marie	Lorient Agglomération
x	MEHEUST Anne-Françoise	Rennes Métropole
x	REBOUT Cécile	CG29
x	TISSOT Edouard	DREAL
x	VASSORD Léonard	Brest Métropole Océane
x	VIGOUROUX François	OSM

1. Données trafic routier

Travaux sur l'application IRIS

IRIS est maintenant hébergé sur les serveurs de la DREAL, ce qui facilite la récupération de données.

Diffusion sur Géobretagne

Pour l'instant, seule la donnée trafic TMJA, ponctuelle (à la station), est disponible. Cependant d'autres données existent mais ne sont pas diffusées pour l'instant, comme la vitesse par exemple. Il est demandé de faire remonter les besoins dans le pôle métier.

La question d'un rendu homogène des trafics routiers est abordée. En effet les différents CG adoptent des seuils de trafic ainsi que des codes couleurs différentes. Une harmonisation permettrait d'avoir une vue homogène sur l'ensemble du territoire breton. Edouard Tissot prendra contact avec les gestionnaires de la donnée en inter-session.

2. Harmonisation de la donnée infrastructure routière

Ce point fera l'objet du prochain pôle métier

3. Données relatives aux modes actifs

Présentation d'OpenStreetMap (par François Vigouroux, contributeur OSM)

OSM est avant tout une base de donnée cartographique, alimentée par des contributeurs bénévoles. Les diverses contributions sont tracées et horodatées. En France, l'association OSM France a pour objectif de « *promouvoir le projet OpenStreetMap et notamment la collecte, la diffusion et l'utilisation de données cartographiques sous licences libres* » (ref. OSM France).

La donnée, présente sous forme de points, lignes ou polygones, sont qualifiées par la forme clé=valeur. Par exemple une route nationale sera qualifiée par `highway=primary`. Bien que toutes les qualifications soient possibles, des guides en ligne (ou wiki) sont disponibles

Des passerelles existent entre les SIG classiques type Mapinfo ou Arcgis, Qgis. La licence ouverte des données permet une réutilisation pour d'autres applications, on peut citer par exemple open-cyclemap qui met en valeur les réseaux cyclables, UMap qui permet de créer ses propres cartes, OpenRoute Service qui est un calculateur d'itinéraires ...

Intégration des données modes actifs d'OSM dans Géobretagne

Un prototype de requête, basé sur la codification des modes actifs dans OSM, a été produit. La diffusion sur Géobretagne présente plusieurs avantages :

- Données homogènes et vision globale sur la région
- Possibilité de récupérer la donnée sur GeoBretagne en format SIG
- Croisement avec d'autres données présentes sur GéoBretagne : population, transports, accidentologie...
- Calcul de profil en long

Echanges :

Travaux en cours sur notre région :

Le CG29 indique être dans une démarche de révision de son schéma vélo, et

souhaite avoir une vue exhaustive des aménagements cyclables hors VVV. LA collecte des données ainsi que leur hétérogénéité est une contrainte importante. Ces points sont partagés par l'assistance.

Le CG 56 indique avoir eu les mêmes difficultés lors de l'élaboration d'un calculateur d'itinéraires vélo en ligne (<http://www.velo.morbihan.fr/pv/public/MorbihanVelo2>). M. Delanoë explique que la base de données a nécessité un gros travail de collecte et de résolution de problèmes de jonction (continuité d'itinéraire). Les données cyclables ont été réintégréées sur la BD TO-PO.

La libération des données vers OSM pourrait être un moyen de lever les contraintes évoquées.

Q/R : Comment peuvent être intégrés des données en masse dans OSM ?

Au démarrage de la base, les secteurs étant vierges, il était possible d'intégrer des données en masse de façon automatique, cela n'est plus le cas sauf modifications liées à une évolution juridique ou autre. Le travail est donc fait au cas par cas de façon à ne pas détruire les travaux antérieurs.

Q/R : Quelle qualité de la donnée renseignée sur OSM et quelle validation ?

D'une manière générale cette question se pose pour l'ensemble des bases de données, collaborative ou pas. Lorient Agglo, le CG56 ... indiquent que la donnée Modes actifs a été longue et difficile à établir et qu'elle nécessite un travail de terrain important. Des moyens importants sont souvent à la création de la base mais la mise à jour peut présenter des difficultés. OSM ne garantit pas la mise à jour de la donnée pour autant la base bénéficie de contributions en continue. Les données disposent d'un historique qui permet de voir comment la donnée s'est construite et a évolué au fil des années.

Aussi OSM offre une source en évolution permanente et permet de travailler avec l'utilisateur et les associations comme la [Fubicy](#). Le contributeur apporte des éléments nouveaux tout de suite visualisable (ce qui est attractif) mais a également la possibilité d'annoter simplement la carte pour informer la communauté d'un nouvel

aménagement, d'une erreur, d'un complément Le département du Pas de Calais alimente cette base sur son territoire.

Q/R : Quelle réutilisation de la donnée « modes actifs » ?

Si l'ensemble de la donnée « modes actifs » (CG, OSM, agglo, pays ...) commence à devenir suffisamment exhaustive et de qualité sur le territoire breton, elle pourra être réutilisable par BreizhGo, qui possède en tranche conditionnelle de son marché, une possibilité de calcul d'itinéraires cyclables.

Echanges sur les différentes approches de numérisation du linéaire des modes actifs

La méthode « Tronçon » est bien sûr plus intéressante car en général elle est associée à une plus grande précision géométrique et une qualification au travers de tronçon homogène. Pour autant l'approche itinéraire, sans tronçon associé, est tout de même intéressante car lorsque l'on ne dispose pas toujours de données attenantes aux chemins, elle permet simplement de visualiser un itinéraire ou une boucle.

Remarque : Le CG56 précise qu'il a été parfois nécessaire de couper un tronçon homogène pour que leur calculateur d'itinéraires puisse faire les jonctions.

Echanges sur l'altimétrie associée

Les partenaires soulignent l'importance de pouvoir associer les données tronçon/itinéraires à un dénivelé. En effet l'information sur la pente est un critère de cyclabilité important qui pourrait être intégré dans les calculateurs. Valérie Besand précise que le MNT est disponible sur GéoBretagne (sur le 35 et le 56 un MNT de précision : 20 cm). De façon simple, la superposition de courbes de niveau permet de mettre en évidence le relief sur les itinéraires (calques transparents).

Croisement avec les données accidentologie

Le croisement avec les données accidentologie nécessite de travailler sur la mise en forme et la description de la donnée. Le viewer de géobretagne : <http://geobretagne.fr/sviewer> semble mettre plus en valeur la donnée « accidents mortels »

Le SDIS 29 travaille sur un recensement de toutes leurs interventions concernant un accident de la circulation

Suites à donner

Cécile Rebut se propose d'informer la Fubicy sur la démarche de GéoBretagne.

Travail intercession

• Modes actifs

- Travail sur la typologie des tronçons
- sur l'approfondissement de la requête d'extraction OSM → GéoBretagne : construction de wizard standard avec boîte de rangement des tags associés (nom, vitesse ...)
- sur les styles de rendus cartos en lien avec les expériences déjà menées et les réflexions en cours

Des expériences de collaboration OSM / modes actifs ont déjà été menées à Saint-Nazaire, à Lyon, sur le pays de Gex Les animateurs du pôle métier se rapprocheront de ces territoires pour alimenter la discussion au sein du groupe mais également des démarches de la Fubicy ou d'autres associations.

Pour faciliter les mutualisations et dans un objectif d'enrichissement mutuel, il est fait un appel à des territoires expérimentaux :

- territoires disposant déjà de données
- territoire disposant de peu de données (peu d'infrastructure ou peu de moyens SIG)
- territoire souhaitant organiser une « carthopartie » : journée de renseignement de données OSM sur un territoire limité et qui peut être thématique

Présentation / travaux du prochain pôle métier

- présentation du standard VVV et de sa cohérence/intégration des spécifications Inspire
- présentation d'une ou plusieurs typologies et de styles de rendus.
- retour sur le travail intercession

Les présentations et le compte-rendu du pôle métier du 24 juin sont téléchargeables sur le lien : <http://cms.geobretagne.fr/transports>

PROCHAINE RÉUNION

mardi 4 novembre 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