

Réunion du 03 mars 2015

Visioconférence - Brest (BMO)

Ordre du jour

- Point d'avancement Breizh Go et données « TC »
- Données Insee «Mobilité» et «Domicile-travail»
- Point sur les Bases « Aires de co-voiturage »

Présents	Membres	Service / Fonction
X	BARBOUX Marie-Françoise	DDTM35
X	BARGAIN Julie	ADEUPA (visio Brest)
X	BESAND Valérie	DREAL
X	BRUNET Joël	DDTM35
X	CHARLOT Thierry	CG29
X	CHAUCHAIX Etienne	Pays de Redon - Bretagne Sud
X	CHAUVOIS Françoise	DDTM35
X	DAJOUX Sylvain	INSEE
X	DUCHESNAY Florent	CG35
X	FAINGAIN Marjorie	Keolis Rennes
X	HENO Yves-Marie	DREAL
X	JOURDEN Marie	Lorient Agglomération
X	LAUZIER Pascal	DREAL
X	LEHUGER Annie	DREAL
X	LEMERCIER Nicolas	DDTM35
X	L'HOSTIS Elisabeth	Pays de Chateaugiron
X	REBOUX Cécile	CG29
X	SOURDIN Estelle	Conseil Regional Bretagne
X	TISSOT Edouard	DREAL
X	VASSORD Leonard	Brest Metropole Océane
X	VIOLETTE Mathieu	CG22

1. Point d'étape sur Breizh-Go

Mise en ligne et travaux futurs

La Région indique la mise en ligne de BreizhGo. Le travail se poursuivra avec :

- des tests sur connecteur et des alertes trafic
- l'ajout de tracé des lignes dont les fichiers KML sont disponibles (ceux de GeoBretagne et les fichiers SIG transmis par les gestionnaires)
- l'amélioration de l'ergonomie sur la recherche horaire

Le travail sur l'interface « A proximité » et les POI est reporté au regard

du temps nécessaire et des moyens disponibles (Région et IGN).

Egalement, des réflexions et des travaux se poursuivent sur :

- l'ouverture et le partage des données
- l'intégration des infos en temps réel
- usage professionnel de l'outil et en particulier la base de données

Aussi concernant le partage des données BreizhGo vers GeoBretagne, celui-ci nécessite l'aboutissement du travail sur l'ouverture des données. La Région précise que depuis un an que les échanges ont commencé sur ce sujet, il n'est pas ressorti d'opposition quant à la diffusion de données en open data.

Q : La convention BreizhGo ne prévoyait-elle pas cette diffusion ? R : La Région confirme mais pour autant l'ensemble des conventions BreizhGo n'ont pas encore été signées et que de plus la convention ne détaillait pas cette diffusion. Le travail est donc à poursuivre pour définir l'étendue des données à diffuser et leur modalité de diffusion.

1. Point sur les données « TC »

Diffusion et représentation des données TC sur GeoBretagne

La DDTM35 présente l'enrichissement de GeoBretagne sur les données « Arrêts » et « Lignes ».

Le CG29 qui diffuse ses données « lignes régulières » devraient bientôt diffuser les points d'arrêts mis à jour par le SAUIV (environ 7000 points dont 800 sur lignes régulières).

A noter, la mise en ligne de :

- Stations et lignes du transport à la demande en Bretagne romantique
- Réseau de transport intercommunal (MOOVI) de Pontivy Communauté et Réseau de bus de Pontivy (PondiBUS)

Diffusion des données TC sur la base [ATC Cerema](#)

Au niveau national, la Base nationale d'arrêts de transport collectif (ATC) collecte plus de 30 réseaux sont déjà disponibles dont ceux de Rennes Métropole (licence OdbL) et Brest Métropole (accès restreint). Cette base ATC permet de visualiser et télécharger les données géolocalisées des arrêts de transports collectifs urbains et départementaux situés en France métropolitaine.).

Les données, disponible sur [cartélie](#), ont toutes été mises en cohérence avec le modèle d'arrêt partagé proposé par l'AFIMB (conforme à la norme européenne IFOPT), en distinguant les zones d'embarquement (arrêts physiques) et les lieux d'arrêts monomodaux (arrêts commerciaux).

La couche « quays » (Zones d'embarquement) qui contient les arrêts physiques, décrits par les attributs du modèle d'arrêt partagée et des indicateurs associés :

- population à moins de 300m de l'arrêt
- fréquence de passages des bus à cet arrêt
- amplitude horaire de la desserte à cet arrêt ...

La couche « stopplaces » (Lieux d'arrêt monomodaux) qui contient les arrêts commerciaux, décrits par les attributs du modèle d'arrêt partagée

Echanges

Après avoir exposé rapidement les principaux modèles de données existants, des formats d'échanges, des éléments de définition; les partenaires sont questionnés sur leurs visions, leurs structurations, l'information diffusée sur leur site d'information.

L'affichage des lignes est fortement lié à la philosophie des réseaux et aux cibles associées.

Les arrêts logiques sont en général situés sur la ligne affichée (Keolis, CG35, CG29) et les arrêts physiques sont situés de par et d'autre de la ligne affichée.

En général c'est l'itinéraire principal qui est représenté. Il représente le parcours théorique le plus représentatif de la ligne. De fait, il ne présente pas l'ensemble des parcours desservis et peut s'éloigner à la marge des trajets réels. Pour le CG35, les lignes régulières sont créées dans le sens extérieur vers Rennes.

Les arrêts scolaires ne sont pas affichés car ils évoluent beaucoup plus que les autres arrêts (installations au fil de l'année) ce qui complexifie leur éventuelle diffusion d'autant qu'ils sont gérés par des logiciels spécifiques (hors SAUIV).

CG29 :

SAUIV : la base gère uniquement les lignes régulières, elle est alimentée par l'ensemble des exploitants et ne permet pas de sortie en flux et d'informations pour qualifier les arrêts (l'outil n'a pas été prévu pour cela).

Philosophie : volonté de faire du rabatage vers les transports scolaires si nécessaire.

L'ensemble des arrêts des lignes régulières est représenté quelque soit leur niveau de desserte.

CG35 :

Philosophie : les actifs sont dirigés sur le réseau interurbain et les scolaires sur le réseau scolaire.

CG22 : 2 réseaux de ligne régulières (75 % des usagers sont des scolaires). Si publication, cela se fera uniquement sur les lignes régulières.

BreizhGo : Arrêts tous publics (mixte).

3. Données INSEE « Domicile-Travail »

Les données Insee « Mobilité » et « Domicile-travail »

Ces données sont téléchargeables sur le site de l'Insee :

- Mobilités professionnelles ([DTR](#))
- Mobilités scolaires ([DET](#))
- Déplacement domicile-travail ([NAVxx](#))
- Mobilités professionnelles des individus - déplacements: commune de résidence / commune de travail ([MOBPRO](#))

- Mobilités scolaires des individus - déplacements: commune de résidence / commune de scolarisation (MOBSCO)

Retour sur la consultation des partenaires GeoBretagne (nov 2014)

La DDTM présente une synthèse des réponses à la consultation lancée en nov 2014 sur les fonctionnalités attendues d'un outil sur GéoBretagne sur ces données :

1/Possibilité d'affichage et de téléchargement de DTR et DTU :

- de DTR et DTU à partir de filtres sur la commune d'origine ou de destination sur un périmètre à choisir (commune, EPCI, Pays ...)
- de NAV et MOBPRO sur la base de filtre à définir (commune, part modale...)

2/ Propositions de styles associés :

- Surfactive avec intensités des flux
- Oursin avec possibilité d'affichage avec filtres

Présentation par l'INSEE et Echanges

S. Dajoux présente les deux exploitations réalisées sur le recensement (exploitation principale et complémentaire). C'est à partir de cette dernière que sont issues les bases mobilités et Domicile-travail.

Les modalités de réalisation du recensement sont importantes car elles définissent les conditions/limites d'usage de ces données.

Peut-on comparer 2 millésimes ?

Seulement 20% des communes de - 10 000 hbts sont recensées tous les ans, aussi il convient de ne regarder les évolutions entre au minimum 5 ans (entre 2 années le redressement est réalisé sur la population légale en réajustant le nb de logement / taxe d'habitation).

Que représente le poids des individus dans l'exploitation complémentaire ?

Une commune de - 10 000 habt est enquêtée au 1/4. Un flux de 4 correspond à 1 personne. Pour les communes de + 10 000, en fonction des adresses le poids est différent.

Il est à noter que depuis cette année, le mode de transports pour les déplacements Domicile-Travail différencie les 2 roues non motorisés des 2 roues motorisés mais cela ne pourra être intégré dans les bases que dans 5 ans.

Quelles sont les préconisations en terme d'analyse de flux ?

Les flux en dessous de 200 sont considérés d'un point de vue statistique comme faiblement fiable en terme de poids qu'ils représentent.

Quelle est la différence entre DTR et MOBPRO : MOBPRO détaille la base DTR par type d'individus.

Différents styles d'affichage couramment utilisés sont présentés :

- oursins,
- flèches joignantes
- résultantes vectorielles
- flèches « saphir »

Mise en œuvre de la diffusion des bases sur GeoBretagne

Valérie Besand (administratrice GeoBretagne à la DREAL) a proposé son soutien pour la diffusion des bases sur GeoBretagne. Celle-ci a transmis à l'Insee une fiche de métadonnées V0. L'Insee n'a pas finalisé la validation. Cette fiche pourra être déclinée sur l'ensemble des bases. La diffusion commencera par la base DTR.

4. Point sur les bases

« Aires de covoiturage »

Etat d'avancement des travaux de structuration et de diffusion

La DDTM35 présente l'avancé de la diffusion des données « Aires de covoiturage » des 4 CG :

- CG 29 et CG35 : diffusé mais format différent à ce jour du dictionnaire commun
- CG 22 : diffusion au format dictionnaire commun
- CG 56 : en cours de diffusion au format dictionnaire commun

Le pôle métier a validé (validation a posteriori par le cg56 non présent) :

- le contenu du dictionnaire des champs communs de la base "aire de covoiturage en Bretagne".
- le principe que le dictionnaire représente un cadre futur à atteindre au fil des opportunités de révisions des tables des CG
- le principe que la base "aire de covoiturage en Bretagne" sera construite par agrégation des bases des 4 CG sur la base du dictionnaire

Travaux préalable à l'agrégation sur la base régionale

Les fichiers doivent être d'intégrer les fichiers en format base de façon à pouvoir réaliser des requêtes sql.

Le format actuel de certains champs du Cg35 ne permettent pas une agrégation simple par requête SQL au format du dictionnaire. Pour autant le Cg 35 indique qu'il peut facilement intégrer un nouveau champ comme « Identifiant » ou modifier un 0/1 en oui/non ce qui solutionne le problème.

5. Suites à donner

Point 1. Données «TC»

- Réflexion à poursuivre et porter à l'alimentation des réflexions sur l'ouverture des données de BreizhGosur les données TC actuelles et futurs : Quelles informations complémentaires associés aux arrêts, quelles données synthétiques peut-on extraire des horaires ?
- Quel niveau de définition des données arrêt peut-on définir / 4 niveaux du modèle ATC (zone d'embarquement, arrêt simple, lieu d'arrêt, groupe de lieu) ? On trouve souvent les 2 premiers niveaux (arrêts physiques et logiques)

Point 2. Données Insee «Domicile/travail»

- L'Insee confirmera par mail sa validation de la fiche de métadonnée
- L'Insee transmettra la carte avec les années de recensement des communes bretonnes
- Mise en ligne de la couche DTR par la DREAL
- La DDTM proposera au pôle métier « Architecture » le développement des filtres identifiés lors de la consultation

Point 3. Données «Covoiturage»

- La DDTM assurera en interseccion les échanges sur les styles.
- Elle fournira au CG35 la liste des champs à créer ou à modifier sur la base du dictionnaire et relancera le CG56 pour diffusion.
- La DREAL a proposé son assistance pour la réalisation des requêtes.

Objectif : Présentation de la base régionale covoiturage et validation des styles, pictos au prochain pôle métier

Les présentations et compte-rendu du pôle métier sont téléchargeables sur le lien :

<http://cms.geobretagne.fr/transports>

PROCHAIN PÔLE METIER

mardi 13 octobre 2015

à la DREAL Bretagne à RENNES
et visio à Brest (BMO) et à définir si besoin

Pôle «infra / trafic» : 9h30 / 12h30
Pôle «TC-covoiturage» : 14h00 / 17h00