

**ATELIER TECHNIQUE « INFRASTRUCTURES CYCLABLES » R2
REUNION DU 16 AVRIL 2015**

DATE DE REUNION
Lieu de réunion

16/04/2015
GIP ATGeRi

Affaire suivie par : Christophe LABARRE et Virgil BRUNEL

PRESENTS :

GIP ATGeRi	CHRISTOPHE LABARRE GUILLAUME LAMBERT
CONSEIL REGIONAL D'AQUITAINE	ISABELLE PREVOST
CEREMA SO	JACQUES PEIGNÉ
COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX	PATRICK MALLET EMMA BRUNET
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BASSIN ARCACHON SUD	CHRISTELLE JAZE
DEPARTEMENT DE LA GIRONDE	MARIE-PAULE THIBAUT HELENE LEALI
INSTITUT NATIONAL DE L'INFORMATION GEOGRAPHIQUE ET FORESTIERE	PHILIPPE ABADIE
OFFICE NATIONAL DES FORETS	FRANCIS MAUGARD
SDIS DE LA GIRONDE	PIERRE-ANTOINE MEUNIER BRUNO PLUSALAINET

1. Ordre du jour

- Introduction, tour de table
- Rappel des objectifs de l'atelier technique « infrastructures cyclables »
 - Rappel des besoins du SDIS DE LA GIRONDE
 - Objectifs et méthodologie proposée
- Présentation de l'analyse technique des bases de données partenaires
 - Rappel des critères techniques
 - Présentation des résultats
- Présentation de la coproduction de la base de données « infrastructures cyclables » sur le département de la Gironde
 - Périmètre
 - Modèle de données
 - Méthodologie
- Proposition d'un programme d'actions et de valorisation
 - Cycle de mise à jour
 - Diffusion
 - Complément des bases de données partenaires
 - Appel à contribution
 - Plaquette de communication
 - Extension du dispositif sur les autres départements
 - Valorisation nationale

2. Rappel des objectifs de l'atelier technique sur les « pistes cyclables »

2.1. Rappel des besoins du SDIS DE LA GIRONDE

L'augmentation de la fréquentation des pistes cyclables durant la période estivale engendre un nombre conséquent d'appels vers le SDIS DE LA GIRONDE (400 interventions par an en moyenne depuis 4 ans). Il est alors confronté à deux types de difficultés:

- La localisation de l'appelant
- L'accessibilité au lieu de l'intervention

Lors de la réception d'un appel, les opérateurs du CTA – CODIS 33 utilisent la cartographie opérationnelle du SDIS. Cette cartographie ne permet pas de se repérer précisément sur ces infrastructures :

- Tracés et noms des pistes cyclables non exhaustifs
- Recensement des restrictions d'accès incomplet
- Base de bornes ou de points de repère incomplète

Les besoins du SDIS DE LA GIRONDE sont les suivants :

- ⇒ Disposer d'une base de données exhaustive sur les pistes cyclables de la Gironde
- ⇒ Identifier toutes les bornes et autres points de repère
- ⇒ Identifier les accès, voire les qualifier
- ⇒ Créer un réseau de points de repère

2.2. Objectifs de l'atelier technique sur les infrastructures cyclables

Partant de ce constat (absence d'une base de données de référence) et des différents besoins exprimés par les participants, l'atelier technique PIGMA sur les infrastructures cyclables se fixe six objectifs :

- ❶ **Consolider une base de données de référence sur les infrastructures cyclables** sans aucune considération métier. Dans un premier temps, une expérimentation sera menée sur le département de la Gironde
- ❷ Mettre en place un **circuit de mise à jour annuelle** de cette base de données de référence
- ❸ Définir les **conditions de mise en partage et de diffusion** de cette base de données de référence
- ❹ Conversion de la coproduction **dans le géostandard Véloroutes et Voies Vertes (VVV) de la COVADIS** (Commission de validation des données pour l'information spatialisée)
- ❺ Proposer un **programme d'actions et de valorisation** sur cette coproduction de données
- ❻ Apporter **une dimension prospective dans la coproduction** en y intégrant les données projets issues des schémas régionaux et départementaux.

4. Présentation de la coproduction de la base de données « infrastructures cyclables » sur le département de la Gironde

4.1. Périmètre

Le périmètre de la coproduction devait initialement se limiter aux pistes cyclables. Compte tenu de l'exhaustivité des bases de données partenaires, le périmètre de la coproduction a été élargi à tous types d'infrastructures cyclables existantes (pistes cyclables, voies vertes, bandes cyclables, zone30, itinéraires à circulation apaisée...) mais également aux itinéraires en projet issus des schémas cyclables départementaux et régionaux.

4.2. Modèle de données

Une partie du géostandard COVADIS Véloroutes et voies vertes V1.0 a été retenue pour la coproduction (Tables Segments et portions cyclables). La dimension Itinéraire du géostandard n'a pas été intégrée.

Plusieurs attributs complètent ce géostandard (Fournisseur de la donnée, Largeur, EMQ, etc...).

COVADIS	
OBJECTID_COVADIS	
ID_LOCAL_COVADIS	
NOM_COVADIS	
NUMERO_COVADIS	
SRC_GEOM_COVADIS	
GESTION_COVADIS	
AN_OUVERT_COVADIS	
AVANCEMENT_COVADIS	
PRECISION_COVADIS	
STATUT_COVADIS	
ID_ON3V_COVADIS	
REVETEMENT_COVADIS	
SENSUNIQUE_COVADIS	
DATESAISIE_COVADIS	
FICTIF_COVADIS	
PROPRIETE_COVADIS	
SRC_ANNEE_COVADIS	

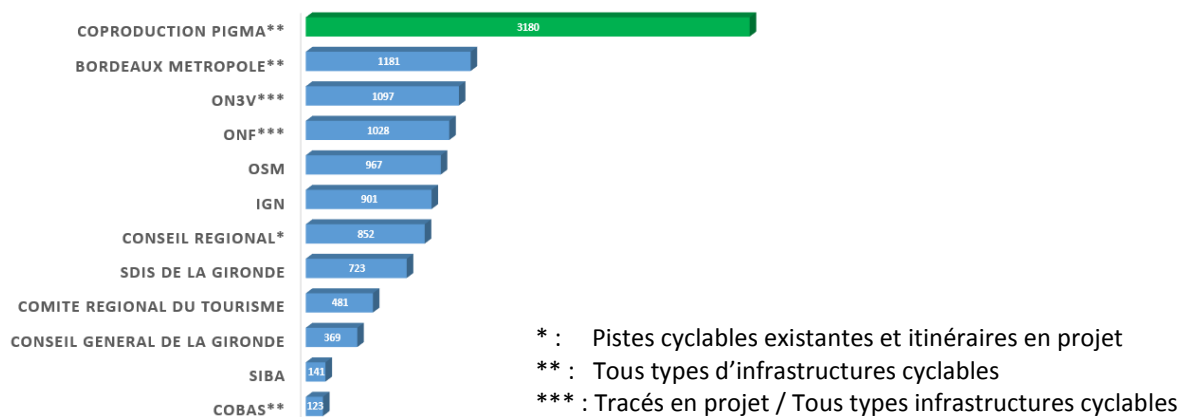
FOURNISSEUR	
LARGEUR	
KML	
PLOT_DEBUT	
PLOT_FIN	
TYPE_AMENAGEMENT	
EMQ	
NUMERO_ROUTE	

Il a été relevé qu'il peut y avoir confusion entre les champs GESTION_COVADIS (gestionnaire du tronçon) et FOURNISSEUR (fournisseur du tronçon). Ce dernier sera renommé FOURNISSEUR_DONNEES.

Un dictionnaire d'attribut a été produit et distribué aux contributeurs.

Champs	Description	Type	Contrainte	Code Covadis	Valeur	Définition
NUMERO_COVADIS	Numerotation de l'itinéraire.	Caractères	Aucune			
NOM_COVADIS	Nom officiel de l'itinéraire ou, à défaut, celui qui est présent sur les documents de communication et connu du grand public.	Caractères	Aucune			Exemple : LA VELODYSEE
ID_LOCAL_COVADIS	Identifiant créé et géré par l'organisme producteur du segment cyclable.	Caractères	Aucune			
ID_ON3V_COVADIS	Identifiant créé et géré dans la base de données nationale des véloroutes et voies vertes.	Caractères	Aucune			
STATUT_COVADIS	Statut réglementaire qui caractérise le type d'aménagement qu'emprunte le segment cyclable.	Caractères	Valeur vide interdite	VVT	Voie verte	Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers (code de la route, article R110-2). Aménagement en site propre, réservé aux déplacements non motorisés et destiné aux piétons, cyclistes, rollers, personnes à mobilité réduite et, dans certains cas, aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale (cahier des charges du schéma national des véloroutes et voies vertes).
				PCY	Piste cyclable	Chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues (code de la route, article R110-2). Un segment cyclable classé en piste cyclable représente soit une piste cyclable bidirectionnelle, soit une voie équipée de pistes cyclables monodirectionnelles permettant de se déplacer dans les deux sens de circulation. Les voies équipées d'une seule piste cyclable monodirectionnelle sont considérées comme des segments cyclables de type « Route ».
				ASP	Autre site propre	Site propre permettant de circuler dans les deux sens réservé aux cyclistes et à d'autres personnes non motorisées, qui n'est ni une voie verte, ni une piste cyclable (chemin de halage, route forestière...).
				RTE	Route	Route ouverte à la circulation des véhicules motorisés sans aménagement spécifique ou dont un seul sens de circulation est équipé d'un aménagement cyclable.
				BCY	Bande cyclable	Voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies (code de la route, article R110-2). La notion de bande cyclable regroupe les accotements revêtus.
				ICA	Itinéraire à circulation apaisée	Couloir bus ouvert aux cyclistes, zone 30, zone de rencontre, contre-allée.
AN_OUVERT_COVADIS	Année d'ouverture du segment.	Caractères	Aucune			Exemple : 2013
SENSUNIQUE_COVADIS	Indique si le segment se parcourt dans un seul sens de circulation.	Caractères	Faux par défaut	N	N'a pas l'information	
				VBAI		
				F	FALX	

Kilomètres linéaires des différentes bases de données
"Infrastructures cyclables" sur le département de la Gironde (33)



La qualification attributaire disponible dans la coproduction est issue directement des bases partenaires.

Plusieurs remarques ont été faites en séance suite à la présentation des résultats :

- Sur la dénomination : Un tronçon peut avoir plusieurs dénominations et appartenir à plusieurs itinéraires. Le SDIS DE LA GIRONDE souhaiterait une qualification plus précise de la dénomination (voire une homogénéisation dans les pratiques de dénomination) pour pouvoir améliorer la localisation des appelants, par exemple : 15^{ème} km sur la piste cyclable Ville1 – Ville2 plutôt que 35^{ème} km sur la Velodyssée.

A contrario des dénominations d'itinéraires comme la Vélodyssée intéressent les organismes travaillant sur la thématique touristique.

- Sur le bornage et le jalonnement : La localisation précise d'un cycliste sur les infrastructures cyclables est difficile en l'absence de bornes / jalonnement. Le cas de l'île de Ré, avec un marquage au sol, est un bon exemple. Le département de la Gironde a fourni les bornes kilométriques sur leurs infrastructures et une campagne d'amélioration de ces données est en cours (exhaustivité, précision, etc...). Cette démarche de coproduction pourrait sensibiliser les gestionnaires locaux à la problématique du jalonnement et du bornage.

- Des tronçons qualifiés en pistes cyclables ne le sont pas (exemple du tronçon ONF au sud du bassin d'Arcachon qui est en fait une piste forestière). Une remontée d'information pourrait être organisée entre les différents partenaires afin d'améliorer la coproduction.

- Remarque sur les données attributaires, de M. Mallet de Bordeaux Métropole : *Les données attributaires ne pourront s'enrichir sur la qualité de ces équipements que si les délibérations communales, départementales ou autres, de dénomination des voies, sont suffisamment explicites et qualitatives sur les usages desdites voies, leur vocation, leur statut de voie à circulation « douces » (voie verte, piste cyclable, boucle verte, ...), voire leur qualité d'itinéraire à l'échelle nationale et européenne.*

5. Proposition d'un programme d'actions et de valorisation

5.1. Cycle de mise à jour

L'ensemble des participants s'entend sur le principe **d'une mise à jour annuelle de la coproduction** qui sera réalisée **Avril/Mai 2016**. Plusieurs modes opératoires sont proposés par le GIP ATGeRi aux participants :

- **Option 1** - Fourniture d'un différentiel par les partenaires contributeurs basé sur le geostandard COVADIS (mode opératoire que souhaiterait privilégier le GIP ATGeRi dans le cadre de cet atelier)
- **Option 2** - Fourniture d'un différentiel par les partenaires contributeurs non geostandardisé
- **Option 3** - Fourniture annuelle des bases partenaires contributeurs dans le geostandard COVADIS
- **Option 4** - Fourniture annuelle des bases partenaires contributeurs non geostandardisées

5.2. Diffusion

Les deux bases de données (infrastructures existantes et itinéraires en projet) seront disponibles sur la plateforme PIGMA avec les métadonnées associées. La diffusion se fera à travers trois canaux différents :

- Le catalogue de données PIGMA
- Le FTP PIGMA
- L'extracteur de données PIGMA

5.3. Complément des bases de données partenaires

Le GIP ATGeRi invite les différents participants de l'atelier à enrichir leur base de données cyclables sur leur territoire avec cette coproduction.

5.4. Appel à contribution

Le GIP ATGeRi fera prochainement un appel à contribution auprès de réseau de partenaires PIGMA en Gironde pour compléter les territoires peu couverts en données infrastructures cyclables. Les principales cibles seront les intercommunalités.

5.5. Plaquette de communication

Une plaquette de communication pourrait être prochainement réalisée par le GIP ATGeRi pour valoriser les travaux de cet atelier technique de coproduction.

5.6. Extension du dispositif sur les autres départements

Le GIP ATGeRi propose d'étendre ce dispositif de coproduction sur le département des Landes en s'appuyant sur l'ADACL et le projet IGECOM. Une démarche équivalente est actuellement portée par l'AUDAP sur le département des Pyrénées Atlantiques. Une agrégation des coproductions sur la Gironde et les Pyrénées Atlantiques serait à étudier.

5.7. Valorisation locale et nationale

❶ La base de données des infrastructures cyclables coproduites dans le cadre de cet atelier sera intégrée dans le produit cartographique AQUIMAP développé par le GIP ATGeRi pour l'application mobile sur l'itinérance douce AQUIMAP (application mobile financée par la Région Aquitaine).

❷ Une convention d'intégration sera également proposée à l'IGN afin d'intégrer tout ou partie de cette coproduction dans le Référentiel à Grande Echelle.

❸ Le GIP ATGeRi propose également de mettre en place un partenariat avec l'Association des Départements et des Régions Cyclables qui porte l'Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes.