



Géo17

Politique départementale SIG de la Charente-Maritime

GROUPE DE TRAVAIL CYCLABLE N°4

COMPTE-RENDU DES ECHANGES ET RELEVÉ DE DECISIONS

14 mai 2024

En visioconférence et présentiel

Participants

Organisme	Nom	Fonction
CdC Ile de Ré	Florence DELAMARCHE	Responsable SIG
	Emeline CHIOROZAS	Directrice du service mobilité
SIG Aunis	Fanny BONNETEAU	Cheffe de projet SIG
CdC Aunis Atlantique	Heini DEMOUGEOT	Cheffe de projet vélo
	Lola SALAUD	Stagiaire
CA Rochefort Océan	Olivier BUTEL	Chargé de mission SIG
	Claire BOURDAIS	Chargée de mission tourisme et mobilité douce
Pôle Marennes Oléron	Aurélien CHAUMET	Responsable SIT
CdA Saintes	Alexandra POUILLAIN	Géomaticienne
Vals de Saintonge Communauté	Fabien DUBOIS	Chargé du SIG
DDTM17	Patrice VERDIN	Responsable de l'unité Connaissance
SDIS17	Johann BERLANGA	Technicien SIG
Conseil Départemental	Maxime BOUTRY	Gestionnaire SIG (Dir Environnement Mobilité – Service mode actif de déplacement)
	Julie CARON	Chargée du Plan Vélo du Quotidien
Soluris / Géo17	Clotilde MOHSEN	Animatrice et chargée de projets SIG

Excusés :

Antoine AMEAUME

Sandrine SIMON

Alexis BODET, Olivier LEFEVRE

Loïc SANDILLON

Sébastien ANOINE-LELOUTRE

Amélie GENTET

Ordre du jour

- Rappel des conclusions des derniers GT
- Tour de table des participants au GT
- Témoignage CdC Île de Ré et DDTM17 : Jalonnement des pistes cyclables sur l'Île de Ré
- Construction d'un modèle de données commun pour la gestion et l'entretien du cyclable
- Suites pour le prochain GT

Témoignage CdC Île de Ré et DDTM : jalonnement des pistes cyclables sur l'Île de Ré

Numérisation des itinéraires dès 1999.

Actuellement, on trouve les informations suivantes sur les itinéraires de la CdC : type de revêtement, confort de roulement, longueur, largeur, surface. Les linéaires représentant les itinéraires sont découpés par type de revêtement, à chaque commune et à chaque intersection.

Les itinéraires sont numérisés pour la carte touristique avec une distinction des aménagements en site propre et en site partagé.

Pour la gestion du cyclable, la CdC distingue sur ses itinéraires les « voies vélo » en site propre, les « voies mixtes » qui semblent correspondre aux voies vertes (réservée vélo, riverains et exploitants agricoles), les « voies de liaison » entre voies vélo et voies mixtes en site partagé et les « itinéraires urbains conseillés » permettant d'accéder à des points d'intérêt dans les villages. La CdC ressence également les projets d'aménagement pour le schéma directeur cyclable.

Mise en place d'un jalonnement en 2001, sous forme de peinture au sol, pour aider à localiser les interventions du SDIS. La DDE renouvelait les peintures au sol tous les 3 ans.

Le jalonnement est fait uniquement hors centre urbain sur les itinéraires en site propre gérés par la CdC. Les itinéraires dans les zones urbaines gérés par les communes ou sur des sites partagés sont de fait déjà équipés de points de repère. Par ailleurs, dans les centres des communes ils sont plus souvent modifiés.

Le marché d'entretien des jalons prévoit qu'ils soient entretenus tous les deux ans. Deux agents de la CdC font des inspections. Sur les pistes calcaires, des encarts en enrobé ont été posé pour le marquage du jalon. Malgré l'enrobé, les jalons s'effacent plus vite sur ces pistes calcaires. L'usure des jalons dépend également de la fréquentation : sur certaines pistes, on atteint aux pics de fréquentation les 12 000 passages quotidiens.

Suivi des interventions sur le patrimoine : un agent fait des patrouilles et relève des éléments. Pour les panneaux, la CdC garde trace de ce qui a été commandé et a une bonne connaissance de son inventaire.

Les données itinéraires et jalons sont diffusés à la demande (au CD17, au SDIS, à la DDTM). La CdC ne diffuse pas de données en opendata pour le moment. Les aménagements de la CdC ne sont pas encore conformes au modèle national pour une diffusion sur le PAN.

Un loueur de vélo sur la CdC a numérisé les aménagements en site propre pour Google qui propose depuis des itinéraires sécurisés aux usagers. Resterait à faire remonter ces aménagements sur le PAN afin que les utilisateurs de Géovélo et toutes les applications de vélo puissent s'en emparer.

A noter : le SIG de la CdC recense également la signalisation horizontale et verticale, le mobilier urbain, les barrières, etc.

Sur la répartition des compétences :

- La CdC gère les grands axes du réseau cyclable qui relient les communes.
Tous les jalons du réseau sont gérés et entretenus par la CdC.
- Les communes gèrent leurs itinéraires dans les centres-bourgs.
- La CdC gère les pistes cyclables situées sur les Routes Départementales
- La CdC propose aux communes un groupement de commandes pour l'achat des panneaux

Echanges pour la construction d'un MCD commun pour la gestion et l'entretien du cyclable

Définition d'un itinéraire cyclable

Définition :

Un itinéraire peut être touristique (et/ou dédié au vélo du quotidien).

Il emprunte autant que possible des aménagements cyclables sécurisés, en site propre ou partagé.

Il est jalonné de signalisation horizontale ou verticale.

Il peut être sous forme de boucle cyclable (contrairement au Géostandard VVV) ou linéaire, du moment qu'il reste continu ?

Il peut être géré par plusieurs collectivités ?

Il peut être constitué d'un itinéraire principal, de variantes, de déviation provisoire ou découpé en plusieurs étapes (équivalent des portions cyclables dans le Géostandard VVV)

Modélisation géométrique :

Multiligne

Echanges

Le CD17 distingue les boucles (ou circuits) des itinéraires.

Les boucles ont un départ et une arrivée.

Un itinéraire est traversant, on ne définit pas le départ et l'arrivée (ex : vélodyssée).

➔ **On propose de distinguer boucles et itinéraires. Les deux empruntent des aménagements cyclables.**

PMO : seuls les aménagements portent une géométrie linéaire. Les itinéraires ne portent pas de géométrie, seulement des attributs. A l'image du Géostandard VVV et du système de « relations » qu'on retrouve sur OSM et Geotrek.

Chaque aménagement est rattaché à un ou plusieurs itinéraires (ou boucle). On aura le type d'aménagement « aucun aménagement » (ou sentier ou voirie ?) pour assurer la continuité des itinéraires sur des tronçons où il n'y a pas d'aménagement.

➔ **Pas de géométrie pour les boucles et itinéraires. Elle sera portée par les aménagements.**

Définition d'un aménagement cyclable

Définition :

Un aménagement est principalement défini par

- *Son type : bande cyclable, chaussée à voie centrale banalisée, couloir ouvert bus/vélo, double sens cyclable, piste cyclable, voie verte...*
- *Son régime de priorité : aire piétonne, zone de rencontre, zone 30*
- *Son revêtement : lisse, rugueux, meuble*
- *Son gestionnaire, son propriétaire ?*
- *Son sens : unidirectionnel, bidirectionnel*
- *Son statut : en projet, en travaux, ouvert*

Modélisation géométrique :

Ligne

Un aménagement peut être numérisé au centre de la voie et porter des attributs gauche / droite ou il peut être numérisé sur sa position réelle (schéma national des aménagements cyclables)

Echanges

Un aménagement peut être une section d'itinéraire **ou ne pas appartenir à un itinéraire**.

Comment choisir le type d'aménagement lorsqu'il peut y avoir confusion ? Par exemple : un aménagement avec un marquage au sol à l'image des bandes cyclables, mais avec des panneaux voies vertes, et positionné sur un trottoir.

➔ **Choisir le type d'aménagement qui convient le mieux et proposer un attribut précisant la (non-)conformité de l'aménagement**

Pour le choix du type d'aménagement, le groupe propose de s'appuyer plus sur le marquage au sol (ou sur la largeur, ou sur le revêtement) que sur la signalisation verticale.

Par ailleurs la définition de la (non-)conformité demandera peut-être de préciser les types d'aménagement définis dans le schéma national (exemple : une voie verte non déclarée par arrêté est-elle conforme ?)

Définition d'une signalisation cyclable

Définition :

La signalisation jalonne les itinéraires, elle peut être verticale (panneaux) ou horizontale (marquage au sol)

Modélisation géométrique :

Point

Echanges

Le suivi des signalisations peut vite s'avérer complexe car elles sont nombreuses et se dégradent vite.

La signalisation horizontale peut concerner les jalons (à l'image de l'Île de Ré), les SAS vélo (importants pour les services de l'Etat – appel à projet « AVELO 2 »). Pas sûr qu'il soit utile de relever : chevrons, logos vélos.

On distingue (plutôt côté signalisation verticale), la signalisation destinée au cheminement sur l'itinéraire et celle indiquant des points d'intérêt, bien qu'elles soient souvent posées sur les mêmes supports.

A noter qu'on va vers une uniformisation de la signalisation verticale due aux recommandations CEREMA sur le jalerique et subventions territoires cyclables soumises à conditions. Avec notamment un système de balisage points nœuds.

- ➔ **Un intérêt pour le partage de la localisation des panneaux, afin que plusieurs gestionnaires puissent s'appuyer sur le même support**
- ➔ **A l'image de ce qui se fait pour les candélabres, il pourrait être intéressant d'avoir une plaque avec un identifiant unique sur chaque support, afin que le SDIS puisse localiser un appel**

Petits rappels en séance :

- La Loi pour une République Numérique rend obligatoire la diffusion des aménagements cyclables sur le PAN.
- Le schéma national n'impose que 3 attributs obligatoires : identifiant, type d'aménagement et commune
<https://doc.transport.data.gouv.fr/type-donnees/amenagements-cyclables/normes-et-standards-schema-national-des-amenagements-cyclables>

Prochain GT

Retours sur la proposition de MCD commun à faire dans l'été.

Puis GT à programmer en fin d'année.

Rappel des conclusions des derniers GT

Le GT cyclable a été initié mi-2023.

En amont de la première séance, une enquête a permis de recenser les besoins de chacun, aboutissant à une feuille de route pour ce GT qui se décline en 4 axes principaux :

1. **Partager les expériences** sur la gestion, la diffusion et la valorisation des données cyclables
2. **Diffuser** les données cyclables **sur le Point d'Accès National**
3. **Partager** les données de **gestion et d'entretien** du cyclable
4. Eclaircir certains **aspects juridiques**.

Au GT2 de septembre 2023, les deux premiers axes ont été abordés :

1. **L'organisation interne du CD17 :**
Un Schéma Directeur Départemental avec 9 grands itinéraires et des boucles
Une équipe de 4 personnes : 3 référents pour 3 secteurs et 1 patrouilleur sur l'ensemble du terrain
Le patrouilleur contrôle la signalisation à l'aide de QField, associé à QGIS pour le bureau, avec une BD PostgreSQL
2. Les schémas de données nationaux ont été étudiés :
Le **Géostandard Véloroute** décrivant les itinéraires
Le **schéma de données national sur les aménagements cyclables**
Le **schéma de données national sur les stationnements cyclables**

Au GT3 de février 2024, le partage d'expérience s'est poursuivi avec :

1. Un témoignage de la DDTM17 décliné sous deux axes :
Les besoins DDTM en données SIG : homogènes, exhaustives (statistiques, gestion de crise), continues sur le territoire (itinéraires touristiques et déplacements du quotidien traversant les limites administratives) et si possible des itinéraires jalonnés pour la gestion de crise.
Les participations DDTM au financement des aménagements cyclables : le FMA pour les projets d'aménagements cyclables et pour les programmes territoires cyclables.
2. Un témoignage de la **CARO sur la mise en place d'un référentiel photo 360° géolocalisé** pour la gestion du cyclable : objectif de réactivité pour la mise à jour de photos, prises avec une Gopromax et mise à disposition sur Panoramax. Au-delà du cyclable, ce référentiel est utilisé pour le suivi de l'immobilier en bord de voies communautaires, pour la couverture de l'Île d'Aix (non couverte par Street View), pour la surveillance des digues.

Au GT3 de février 2024, les réflexions se sont poursuivies sur les axes 2 et 3 de la feuille de route :

1. Sur la mise en conformité des aménagements au modèle national :
la connaissance des schémas nationaux est importante pour que la diffusion sur le PAN des données cyclables s'anticipe au plus tôt
mais il est trop tôt pour la mise en conformité des données. Les travaux doivent d'abord s'orienter vers la gestion/l'entretien du cyclable qui se pense en amont de la diffusion.
2. Sur les données de gestion et d'entretien, les besoins ont été recensés :
Les informations à connaître pour gérer la signalisation, les aménagements, les itinéraires
Les besoins de continuité d'itinéraires et d'aménagements entre communes et intercommunalité ont été évoqués.