



Géo17

Politique départementale SIG de la Charente-Maritime

GROUPE DE TRAVAIL CYCLABLE N°3

COMPTE-RENDU DES ECHANGES ET RELEVÉ DE DECISIONS

6 février 2024

En visioconférence et présentiel

Participants

Organisme	Nom	Fonction
CdC Ile de Ré	Florence DELAMARCHE	Responsable SIG
SIG Aunis	Fanny BONNETEAU	Cheffe de projet SIG
CA Rochefort Océan	Olivier BUTEL Claire BOURDAIS	Chargé de mission SIG Chargée de mission tourisme et mobilité douce
Pôle Marennes Oléron	Aurélien CHAUMET	Responsable SIT
Pays Saintonge Romane	Sandrine SIMON	Cheffe de projet SIG Web
CdA Saintes	Alexandra POUILLAIN Antoine AMEAUME	Géomaticienne Chargé de mission Transport et Mobilité
Vals de Saintonge Communauté	Fabien DUBOIS	Chargé du SIG
DDTM17	Sébastien ANOINE-LELOUTRE Patrice VERDIN	Chargé de mission Mobilité Responsable de l'unité Connaissance
SDIS17	Johann BERLANGA	Technicien SIG
Conseil Départemental	Maxime BOUTRY Amélie GENTET	Gestionnaire SIG (Dir Environnement Mobilité – Service mode actif de déplacement) Analyste Centre de Service SIG (DSIN)
Soluris / Géo17	Clotilde MOHSEN	Animatrice et chargée de projets SIG

Excusée :

Alexis BODET

Loïc SANDILLON

Ordre du jour

- Tour de table des participants au GT
- Rappel des conclusions des derniers GT
- Témoignage DDTM17 : Besoins en données SIG et participation au financement des aménagements cyclables
- Témoignage CARO : Mise en place d'un référentiel photo 360° géolocalisé pour la gestion du cyclable
- Réflexions sur la mise en conformité de vos aménagements au modèle national
- Réflexions sur les données de gestion et d'entretien
- Suites pour le prochain GT

Rappel des conclusions des derniers GT

Le GT cyclable a été initié mi-2023.

En amont de la première séance, une enquête vous a été proposée pour recenser les besoins de chacun. Cela nous a permis de définir 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. Le CD17 a exposé son organisation interne :
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. Géo17 a présenté les schémas de données nationaux :
Le Géostandard Véloroute décrivant les itinéraires
Le schéma de données national sur les aménagements cyclables
Le schéma de données national sur les stationnements cyclables

Témoignage DDTM17 : Besoins en données SIG et participation au financement des aménagements cyclables

Cf. support de présentation joint à ce CR.

Besoins en données SIG

- Besoin d'une donnée homogène sur le département
- Besoin d'une connaissance du réseau, notamment pour des statistiques
- Besoin d'une plus grande exhaustivité des données cyclables dans le cadre de la gestion de crise
- Besoin de matérialiser des continuités entre territoire pour identifier des itinéraires, notamment les itinéraires domicile-travail pour favoriser les déplacements du quotidien
- Le jalonnement des itinéraires est un complément intéressant dans le cadre opérationnel de la gestion de crise

Participation au financement des aménagement cyclables

Historique :

Avec les accords de Paris, la France a pour objectif de limiter l'augmentation des températures à 1,5 - 2 °C. Une série de mesures a été prise, notamment une stratégie bas carbone pour diminuer nos gaz à effet de serre (GES) de 75% d'ici 2050. Un des leviers se situe au niveau des transports qui représentent 30% des GES.

En 2019, la LOM est promulguée : l'aménagement de l'espace public pour les cyclistes est rendu obligatoire lors de travaux ou de rénovation de voies urbaines.

Appel à projets Fonds Mobilités Actives (FMA) :

Le FMA se décline en deux volets : les appels à projets « aménagements cyclables » et les appels à programmes « territoires cyclables ».

Principale condition de participation aux projets « aménagement cyclables » : les aménagements doivent être sécurisés.

Autres aides :

Dotations de soutien à l'investissement par la Préfecture (cumulables avec les FMA)

Echanges informels

Un Plan Vélo du Quotidien est en cours de lancement au sein du CD17, avec des expérimentations sur certains secteurs (notamment CARO). Un guide est en cours de rédaction pour définir les grands principes d'aménagements cyclables le long des RD et pour la traversée des RD, selon le trafic moyen journalier, la fréquentation cyclable, le type d'itinéraire (principal/structurant ou secondaire)...

Le CD17 se rapproche des intercommunalités (témoignage de Vals de Saintonge) dans le cadre de ce Plan Vélo du Quotidien pour proposer des liaisons entre les pôles urbains de l'intercommunalité. Vals

de Saintonge voit l'intérêt d'adapter des itinéraires du quotidien pour qu'ils viennent s'appuyer sur les propositions du CD17 d'ouvrages d'art ou de souterrains pour la traversée de RD.

Par ailleurs, Saint-Jean-d'Angély dispose d'un schéma directeur cyclable, la ville a donc pu être lauréate pour le FMA en 2023. L'intercommunalité pense à se doter également d'un schéma directeur cyclable, peut être avec l'aide de l'appel à programme « territoires cyclables ».

La CARO a finalisé son Schéma Directeur en septembre.

Pour mettre en œuvre le Schéma Directeur, il est nécessaire de hiérarchiser la voirie en amont à l'échelle communale : inutile de mettre en place des aménagements sur des voies empruntées très largement par des poids lourds. Le choix peut être fait par les communes d'interdire le trafic de poids-lourds sur certains axes afin de favoriser la pratique du vélo.

Pour un itinéraire entre deux communes, il a été considéré que les cyclistes pouvaient faire entre 5 et 8 km. Au-delà, le vélo ne sera pas utilisé pour le quotidien. Il peut arriver qu'on propose aux cyclistes des détours d'un à deux km pour éviter une RD et sécuriser leur itinéraire.

La mise en place d'un schéma directeur, c'est une succession de médiations de ce genre, avec un volet d'animation et de sensibilisation pour les expliquer.

La compétence voirie est souvent du côté des communes ou du département, créant un vide juridique pour l'intervention des EPCI dans le cadre de leur schéma directeur cyclable. A la CARO, l'intérêt communautaire a évolué, pour officialiser sa compétence en gestion et entretien des aménagements cyclables.

La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) a sorti une note intéressante sur la pratique du vélo en milieu rural. Plutôt que de construire des aménagements coûteux, la FUB conseille d'utiliser des chemins ruraux existants. Cette idée vient en complément des schémas directeurs cyclables, avec la question de comment mettre en valeur ces chemins propices à la pratique du vélo dans nos SIG.

Note de position de la FUB « assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural » : <https://www.fub.fr/presse/assurer-securite-cyclistes-milieu-rural-fub-publie-ses-recommandations>

Cet axe est en cours de développement à la CdA de Saintes, avec le référencement de la cyclabilité des routes.

Dans l'optique de favoriser la pratique du vélo, ces chemins ruraux peuvent être déclarés en voies vertes, n'autorisant ainsi que les engins agricoles et riverains à y circuler avec des véhicules motorisés. A la CCIO, le service mobilité hésite à officialiser les voies vertes par arrêtés, car cela pourrait engendrer de grosses dépenses en pose de panneaux réglementaires.

Astuce à la CdALR : certains chemins ruraux en bicouche ont été refaits au centre avec une bande plus roulante d'1m de large pour les cyclistes. Cette bande de roulement est peu abimée par les engins agricoles qui roulent sur les bords de route.

Témoignage CARO : Mise en place d'un référentiel photo 360° géolocalisé pour la gestion du cyclable

Ce référentiel interne est une alternative à Street View : certaines images ont plus de 10 ans, certaines voies ne sont pas couvertes. Les services ont besoin de réactivité pour la mise à jour des photos.

Le matériel acheté : Gopromax, qui a l'avantage d'avoir les coordonnées GPS dans les métadonnées des images + ventouses à fixer sur le toit de la voiture + canne pour une utilisation piéton/vélo. La fréquence maximale de prise de vue de la Gopromax est d'une image toutes les 3 secondes, ce qui est largement suffisant à 70 km/h.

La CARO s'appuie historiquement sur Mapillary, racheté en 2020 par Meta, ce qui pose des problèmes de licence et un manque de vision sur le devenir de ce patrimoine d'images.

Mapillary est une plateforme simple et rapide pour l'intégration de photo. Elle propose une détection d'objets (panneaux, mats d'éclairage, signalisation horizontale) plutôt efficace, une historisation des clichés. Et elle est consultable aisément dans ESRI. A noter que la détection de panneaux publicitaires fonctionne mal, il peut y avoir des confusions avec des panneaux directionnels complexes ou des voitures floquées.

Panoramax est une nouvelle alternative à Mapillary. Elle est nationale et animée par une communauté ouverte (plutôt de collectivités, IGN et OSM). Mais elle n'offre pas encore de détection d'objets et il faut utiliser Python pour intégrer ses images

Ce nouveau référentiel d'images est utilisé à la CARO 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. Il permet de corriger / compléter des bases de données existantes

A ce jour, le référentiel n'est pas utilisé pour de la promotion touristique. La valorisation des sites naturels n'est pas toujours souhaitée par les élus ou les habitants qui ne veulent pas que la fréquentation touristique explose.

Réflexions sur la mise en conformité de vos aménagements au modèle national

Rappel des grands principes pour la mise en conformité de vos aménagements au modèle national

- Etape 1 : choisir comment numériser (au centre de la voie ou sur l'aménagement)
- Etape 2 : remplir les attributs en conséquence (différenciation des aménagements à droite et à gauche par rapport au sens de numérisation)

En pratique

- La connaissance des schémas nationaux est importante pour que la diffusion sur le PAN des données cyclables s'anticipe au plus tôt
- 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. (cf. CR du Comité d'Orientations du 23/11/2023)

Réflexions sur les données de gestion et d'entretien

Un premier travail de comparaison de données de gestion de différentes collectivités a été entamé. Les données du CD17, de la CARA et de la CdA de Saintes ont été comparées. Cette étude est assez chronophage et incomplète à ce stade. A voir si elle mérite d'être poursuivie. (Cf. conclusions diapo 14 et 15).

Autre angle pour aborder le sujet de la gestion et de l'entretien du cyclable : s'intéresser aux besoins des participants au GT pour en déduire des modèles de données qui y répondraient.

Pour le suivi des panneaux de signalisation, quelles informations faut-il connaître ?

Réponses diapo 17

Aparté sur les stationnements : ils sont recensés sur l'Île de Ré, en Aunis, à la CARO (consignes sécurisées + arceaux). L'intérêt communautaire sur les stationnements vient en complément de stationnements mis en place et gérés par les communes.

Pour aller plus loin : recensement des équipements (table de pique-nique, stationnements, etc.) réalisé par le CD17 le long des grands itinéraires.

Pour le suivi des aménagements cyclables, quelles informations faut-il connaître ?

Réponses diapo 18

Pour le suivi des interventions sur les aménagements, quelles informations faut-il connaître ?

Réponses diapo 19

Pour les études pour la création de nouveaux itinéraires et de nouveaux aménagements, quelles informations faut-il connaître ?

Réponses diapo 20 : connaissance du foncier et des dossiers en cours d'instruction, de la nature du sol (pour prévoir un revêtement adapté), zonage réglementaire (périmètres classés)

Pour la connaissance des aménagements / itinéraires gérés par d'autres collectivités, pour assurer des continuités entre différents gestionnaires, quelles informations faut-il connaître

Diapo 21 à 23.

Suites pour le prochain GT : 14 mai 2024 à 9h30 à Rochefort

1. Partage d'expérience : expérience de la CC Île de Ré - jalonnement des pistes pour favoriser le secours à la personne
2. Poursuite de la réflexion sur le partage de données gestion et entretien du cyclable