
Groupe de travail « Standardise tes données d'aménagements cyclables »

Compte-rendu de la réunion du 21/10/2022



1. VERSIONS

VERSION	DATE	OBSERVATION
1	21/10/2022	Création (Clara LEVEQUE)
2	2/11/2022	Relecture, ajustements (Antoine RICHARD)

2. MODALITES D'ORGANISATION

Date : 21/10/2022 de 10h00 / 12h00

Lieu : VISIO

3. ORDRE DU JOUR ET LIENS

1. Introduction et tour de table
2. Cadre juridique de l'ouverture des données d'aménagements cyclables sur le Point d'Accès National
3. Plan national vélo, indicateurs de suivi (baromètre de l'action publique), compétences aménagement vélo
4. Les attentes des participants
5. Plan d'actions

Page du groupe de travail : <https://www.datagrandest.fr/portail/fr/projets/standardise-tes-donnees-damenagements-cyclables>

4. PARTICIPANTS

NOM Prénom	Organisme
ALAVANT Carine	CU Grand Reims
ALI Miryad	Point d'Accès National (Transport.data.gouv.fr)
BIELLMANN Catherine	Saint-Louis Agglomération
BROMAN Axel	Vandœuvre-lès-Nancy / OpenStreetMap
CHERMETTE Etienne	DREAL Grand Est
CLAUSSE Kevin	CA Thionville
COMMEAUX Fabien	Vélo & Territoires
COURCOUX Arnaud	Conseil Départemental de l'Aube
DELACROIX Arthur	Agence d'urbanisme de Reims
DENEUX Gwendal	Collectivité Européenne d'Alsace
GINGEMBRE Julien	SCALEN
GRAL Laura	Épernay Agglo Champagne
LEVEQUE Clara	Groupeement d'animation DataGrandEst / O.I.D.
MARCOLET Dominique	DDT 88
MONNET Elodie	CU Grand Reims
MORIN Cyril	Point d'Accès National (Transport.data.gouv.fr)
MUCKENSTURM Pierre	CU Grand Reims
RICHARD Antoine	Région Grand Est
SCHIFFMANN Nicolas	CA Thionville
SCHWARZ Yann	IGN
TSCHUDY Eric	DREAL Grand Est
WEISS Cathy	Saint-Louis Agglomération
WINTZ Christophe	Eurométropole de Strasbourg

5. INTRODUCTION ET TOUR DE TABLE

Le contexte est que de nombreuses demandes/attentes autour des données cyclables sont formulées depuis plusieurs années à DataGrandEst.

Lors de la journée thématique de septembre un « grand angle » sur les données cyclables a été réalisé avec plusieurs présentations.

Cette première approche a été complétée par un retour d'expérience riche de l'Eurométropole de Metz. Les supports sont accessibles sur la page suivante : <https://www.datagrandest.fr/portail/fr/ressources/cap-sur-donnees-mobilite>

Que fait-on dans un groupe de travail ?

Les Groupes de Travail ont une grande place dans la dynamique DataGrandEst. Actuellement il y a 8 groupes de travail en cours. L'étude de cadrage réalisée en 2021 à l'occasion du passage de Géo à DataGrandEst a mis en évidence la nécessité de mettre en place de nouveaux groupes de travail pour répondre à plusieurs attentes :

- Gouvernance et services d'appui juridique
- Ouvrir les données budgétaires de la collectivité
- Accéder facilement aux données socio-économiques
- Standardiser les données d'aménagements cyclables

Et il y a encore d'autres groupes de travail plus anciens : l'occupation du sol grande échelle (OCSGE2), le plan de corps de rue simplifié (PCRS) et la contribution directe à la BD-TOPO de l'IGN.

Les objectifs des GT DataGrandEst, sont de partager les connaissances et expertises ; D'élaborer un plan d'actions commun. Ils sont l'opportunité que chacun des participants apporte ses compétences et connaissances et exprime ses attentes.

- Partage de connaissances/retours d'expériences,
- Participation ouverte à tous, capacité à s'investir,
- Apporter une plus-value en travaillant collectivement.

Le constat actuel est que les données d'aménagements cyclables existent dans le Grand Est, mais qu'il manque une coordination de niveau régionale pour encourager la standardisation et la publication sur <https://transport.data.gouv.fr/>. De plus, les données relatives aux aménagements cyclables s'étoffent (pistes, aménagements, signalisation, hébergements) et couvrent les thématiques en lien avec les déplacements cyclables (mobilité, tourisme, aménagements routiers...).

Les objectifs de ce nouveau GT sont de recentrer sur les enjeux de la mobilité durable en termes de déplacement en vélo, mettre en lien les différents acteurs,

partager et faire évoluer les outils et standards et de catalyser la publication des données.

6. CADRE JURIDIQUE DE L'OUVERTURE DES DONNEES D'AMENAGEMENTS CYCLABLES SUR LE POINT D'ACCES NATIONAL (PAN)

L'ouverture des données d'aménagements cyclables est définie par le règlement européen et cadré par la loi d'orientation des mobilités (LOM). Ils exigent la mise à disposition des données avec des informations qui caractérisent les aménagements. Elles doivent être ouvertes depuis décembre 2019. La mise en place d'un cadre de publication a tardé mais a finalement abouti et un GT a été mis en place par le PAN avec certains acteurs impliqués et Vélo & territoire <https://www.velo-territoires.org>

Les données doivent publiées sur <https://transport.data.gouv.fr/> même si elles sont déjà ouvertes sur d'autres portails.

Acteurs : usagers, collectivités, association...

Outils de publication :

- Outils métiers (mis en œuvre par les pôles SIG/données internes dans les structures),
- Base de référence OpenStreetMap (OSM) :
 - o GéoDataMine : extrait des données à partir du schéma national
 - o Géovélo réalise une extraction des données de la base nationale des aménagements cyclables et publie avec une extraction mensuelle sur <https://transport.data.gouv.fr/> .
- Web SIG de Vélo & territoire,
- Gabarits SQL et Shape publiés.

Le format geojson est attendu.

Objectifs :

- Avoir une base nationale OSM,
- Avoir une base consolidée par <https://transport.data.gouv.fr/> qui ne contiendra aucune erreur (contrairement à OMS).

Publication PAN :

Pour publier les données sur le PAN, il faut créer un compte sur <https://transport.data.gouv.fr/> de type organisation, intégrer le lien (si les données sont accessibles via un portail, moissonnage ou en opendata) et publier la donnée.

Lors de la publication, il faut bien:

- Déclarer la référence au schéma des aménagements cyclables (permet de générer un rapport de validation pour connaître la qualité des données),
- Préciser le format geojson (permet d'avoir une alerte côté <https://transport.data.gouv.fr/>),
- Préciser la licence : la licence ouverte est encouragée (dans le cadre de l'article 122).

Plusieurs réutilisations sont (ou peuvent être) ensuite réalisées à partir du portail <https://transport.data.gouv.fr/> notamment par Vélo & territoire.

Pour le moment en Grand Est les collectivités sont les principaux producteurs et publieur de données.

Questions/Réponses

Géovélo : Ce jeux de données est l'export d'OSM. Cet outil est proposé comme une plateforme de saisie de données (il faut être client pour disposer de ces services).

Les licences : la question est toujours en cours. Dans le SIG Web Vélo & territoire, il est possible de choisir la licence en amont. Les sources OSM resteront en ODBL. Le SIG Web est en cours d'évolution actuellement et il sera prochainement proposé et complété notamment avec ces questions de licence.

Le contrôle d'erreur : ne concerne que les erreurs en lien avec le standard et la structure des données (en aucun cas la réalité terrain).

Les geojsons **publiés sur DataGrandEst**, pourront être moissonnés et instanciés sur la plateforme <https://transport.data.gouv.fr/> .

Les mises à jour dans OSM ne sont pas prises en charge par <https://transport.data.gouv.fr/> . Cette attente est importante et confirmée par Vélo & territoire.

OSM est souvent la source des données ; Il n'y a pas réellement deux bases. Ce qui est important est la publication sur <https://transport.data.gouv.fr/> . Si les données sont créées dans OSM, elles peuvent être remontées dans <https://transport.data.gouv.fr/> ; Cela dépend du choix du producteur et de la finalité de la publication.

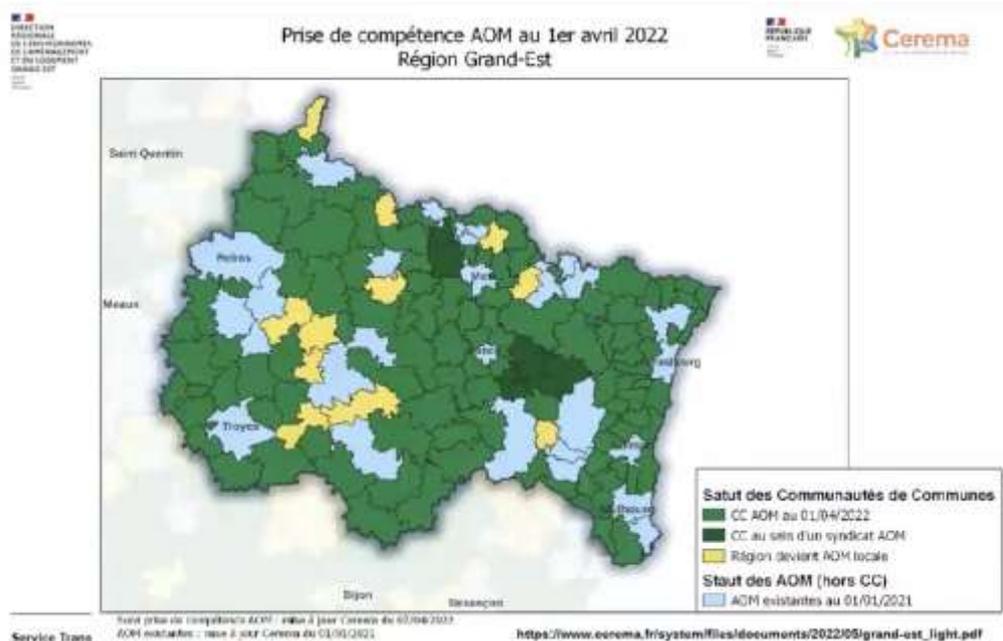
L'important est d'avoir **l'aval de la collectivité** qui est propriétaire de la donnée. La validation de la collectivité est importante. Afficher les mentions relatives aux contributeurs OSM n'est pas suffisant sans la validation de la collectivité. Vélo & territoire affiche cette donnée car elle a le mérite d'exister (avec ou sans aval). Le souci est la confusion apportée par la publication des données OSM sur <https://transport.data.gouv.fr/> .

7. PLAN NATIONAL VELO, INDICATEURS DE SUIVI (BAROMETRE DE L'ACTION PUBLIQUE), COMPETENCES AMENAGEMENT VELO

Les **compétences** sont articulées depuis le 1^{er} juillet 2021 :

- La Région est Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM),
- Les collectivités sont AOM locales, quand elles ne peuvent pas le faire c'est la Région qui prend le relais.

La gestion privilégiée est le local. Les AOM sont légitimes pour la planification.



La **compétence voirie** dépend ; elle peut être détenue par EPCI, la mairie, le département...

La **compétence « pouvoir de police »** (concerne la circulation des engins et des véhicules) est généralement aux mairies, aux préfets ou aux présidents des Conseils départementaux.

L'articulation de ces compétences est en jeu fort pour les aménagements cyclables.

La planification se fait à l'échelle des AOM, par l'intermédiaire des schémas directeurs (Région, EPCI) et sur les territoires par les plans de mobilité simplifiés.

A l'échelle nationale, le **Plan vélo et mobilité active** (prolongé depuis le 20 septembre) a pour objectif de soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'itinéraires cyclables au sein des collectivités. L'objectif est de promouvoir le vélo comme **solution alternative au véhicule individuel**.

En Grand Est, cela se traduit par l'accompagnement de dossier (92 soit 241 millions d'euros et un soutien de 37,7 millions d'euros).

Il existe également en Grand Est des Dotations de Soutien à l'Investissement Local (DSIL) pilotées par les préfetures (174 dossiers retenus et plus de 24 millions d'euros investis).

Le Plan vélo était une **politique prioritaire**, repris par le « sortir du tout voiture » (objectif gouvernemental « à travers le renforcement du transport ferroviaire, du transport à la demande et des mobilités actives, notamment le vélo, et, en parallèle, favoriser le covoiturage »).

En Grand Est, les **indicateurs** sont suivis assez finement -> **kilomètres cyclables sécurisés**.

Ces indicateurs évoluent positivement depuis 2017 et les objectifs fixés sont presque atteints.

Les Ardennes ont eu une forte mobilisation (mais les indicateurs sont à rapporter aux objectifs et kilomètres fixés initialement). Vélo & territoire présente un atlas des aménagements cyclables. Grand Est est plutôt bien situé à l'échelle nationale.

Questions/Réponses

Les cibles (des indicateurs) ont été construites au prorata en rapport avec la population.

Il y a plusieurs niveaux de compétences :

- À l'échelle de l'AOM : il y a l'identification des besoins et la réalisation de schéma (plan de mobilité ou schéma directeur cyclable),
- Sa réalisation ne va pas dépendre de l'AOM qui va réaliser le schéma. En général, cela va dépendre des communes ou de l'intercommunalité. Cela va également dépendre des priorités qui ne sont pas forcément les même à l'échelle de la commune ou de l'EPCI.
- Vient se superposer le pouvoir de police, qui autorise les aménagements (par exemple : les contres sens cyclables ou les autorisations spéciales pour les engins agricoles sur les voies vertes).
- Les arbitrages ne sont donc pas simples car plusieurs niveaux de responsabilité rentrent en œuvre pour la sécurité des aménagements cyclables.

Pouvoir de police : Maire, Département ou Préfecture.

L'aménageur est responsable de l'ouverture des données.

Parmi les collectivités présentent toutes les collectivités ont la compétence vélo.

A noter que le Grand Reims témoigne que le pouvoir de police qui est resté aux Maires, ce qui peut ralentir l'évolution de l'extension des aménagements cyclables.

Zones spéciales : De fait, les vélos sont autorisés sur les zones piétonnes, les zones apaisées, les zones 30, les aires piétonnes et les zones de rencontres. Or le constat est que ces données n'apparaissent pas forcément dans les schémas actuels, sont-elles bien prises en compte ?

Vélo & territoire répond que oui, bien que ces zones ne soient pas des aménagements en tant que tel.

Sur ces zones, il conviendrait de voir pourquoi ces zones de circulation apaisées **ne sont pas prise en compte dans le standard**. Dans la continuité du besoin

(itinéraires continus) il conviendrait de pouvoir avoir ces zones dans les données.

Épernay réalise le même constat, ces zones sont à prendre en compte pour cartographier le réseau continu. Pour les EPCI, cela fait partie intégrale du réseau cycle.

8. LES ATTENTES DES PARTICIPANTS

Un questionnaire est réalisé sur l'application Klaxoon pour analyser :

- Les données existantes et les attentes des participants du GT en termes de standardisation et de publication
- Les actions à réaliser au sein du GT

Existant : 11/16 structures indiquent avoir des données (ou bénéficier des données via des collectivités infra).

A noter : L'IGN a des données relatives aux voies vertes issues de l'association AF3V.

Standardisation : Toutes les structures répondant indiquent vouloir standardiser les données sauf un qui le réalise déjà mais qui souhaite améliorer les correspondances.

Publication : 10/16 structures indiquent vouloir publier leurs données (dont une, « quand elles seront à jour »). 2 indiquent que c'est déjà le cas et 1 ne pense pas le faire pour le moment.

Les attentes : Elles se regroupent autour de plusieurs axes :

1. Les standards : connaître, avoir des présentations, s'approprier, avoir de l'assistance ou des outils pour saisir et pour vérifier,
2. La réglementation : point sur cette dernière et sur les licences,
3. Disposer d'une cartographie régionale : avoir un visuel sur toutes les données en Grand Est,
4. Disposer d'indicateurs : avoir des statistiques, des outils de suivi...
5. Disposer d'outil de calcul d'itinéraire,
6. Mise à jour des données et production : guide de recensement, échanges de bonnes pratiques, organisation et méthode de saisie et de mise à jour, aide aux choix/décisions de l'outil de saisie,
7. Publier les données : avoir des procédures et des conseils pour la diffusion (éclairages sur les impacts et la diffusion).

Questions/Réponses

Les données ouvertes via DataGrandEst seront-elles, au final, versées sur OSM sachant que ces données OSM sont les plus utilisées via les communautés et outils de navigation. <https://transport.data.gouv.fr/> ne reverse pas les données vers OSM. **Si cela devient une priorité, il convient de le faire remonter par mail.**

L'inverse est valable, les données versées dans OSM remontent sur <https://transport.data.gouv.fr/>.

L'inconvénient est en lien avec la licence : si elle est ouverte les données seront intégrées directement dans les calculateurs d'itinéraires (article 122 de la loi climat) contrairement à la licence ODBL sur laquelle la loi n'impose pas l'obligation.

Rappel : DataGrandEst peut faire le relais vers <https://transport.data.gouv.fr/> si les données sont publiées sur la plateforme.

Les données issues de l'Observatoire National des Véloroutes (ON3V) sont réutilisées par certains acteurs. L'Observatoire national des véloroutes et voies vertes (ON3V) est un système d'information géographique qui mutualise les données des collectivités. Elles ne sont encore versées dans OSM. Pas mal d'erreur sont notés sur cette base.

Une enquête annuelle est proposée par véloroute (sur les données ON3V et OSM), les erreurs peuvent être remontées sur l'ON3V. Elles seront prises en compte et partagées. Il est possible de contribuer jusqu'au 16 novembre 2022 avec tous les formats (données SIG, dessins, saisies...).

9. PLAN D' ACTIONS

Ce GT regroupe de nombreux acteurs et cette diversité représente une richesse. Ces participations vont permettre d'aller plus loin et de se poser les bonnes questions sur la méthodologie à suivre pour publier les données d'aménagements cyclables.

Dans un premier temps, il est proposé de :

- Focaliser les premières actions sur le format de données standard et les questions d'harmonisation des données
- Faire le point sur le webinaire proposé par Vélo & Territoire.
- Réunir le GT est le 3 février 2023.

Les informations seront communiquées au groupe de travail : Le compte rendu sera disponible sur le site internet et envoyé aux participants.