

## Réunion du GT CNIG GIMeL 24/01/17

### Présents :

N. Marthe-Bismuth (DGALN) – P. Lory (IGN-CNIG) – P. Vigné (Cerema) – G. Martinoty (SHOM) – S. Vrac (SHOM) – L. Breton (AFB) – C. Satra Le Bris (Ifremer) – G. Grech (MNHN) – J. Dorey (DDTM50) – S. Piel (AFB) – L. Martin-Roumegas (UE) – F. Naizot (DGALN) – N. Cadic (DML) – O. Dissard (MIG) – C. Legueurlier (DDTM 50) – L. Yon (DDTM17) – F. Guyot (IGN) – JY Debaene (DIRM MEMN) – C. Le Gall (DREAL ALPC) – G. Vourc'h (Brest Métropole) – H. Arnaud (Brest Métropole) – PY. Belan (Cerema) – D. Rio (Cerema) – S. Colas (SoeS) – H. Durand (Alizé Géomatique)

### Ordre du jour :

- 1 – Point d'étape des travaux des sous-groupes de travail mis en place
- 2 – Suites à donner

---

### 1 – Point d'étape

Chaque pilote des sous-groupes a réalisé un point d'étape des travaux effectués depuis la réunion GIMeL du 4 octobre 2016.

Les présentations sont consultables en ligne sur le site du CNIG : [http://cnig.gouv.fr/?page\\_id=14042](http://cnig.gouv.fr/?page_id=14042)

A l'issue de chaque présentation, des échanges ont eu lieu qui sont ici retranscrits dans ce compte-rendu. Les décisions prises par le GT GIMeL lors de ces échanges sont indiquées en gras dans le texte.

#### 1.1 – Vers la définition d'un socle des données de référence

Ifremer :

- Il existe une couche des ports produite dans le cadre du SIH sous forme de données ponctuelles mais avec des informations attributaires relativement riches.
- Pour la réglementation des pêches, l'Association du Grand Littoral Atlantique (AGLIA) a pour projet de mettre à jour un atlas de la réglementation des pêches en Atlantique en lien avec les CRPMEM.

SHOM :

- Le Shom diffuse aux usagers de la mer les informations relatives aux feux et aux signaux de brume dans le cadre de sa mission de diffusion d'informations relatives à la sécurité maritime. Ces informations figurent sur les cartes marines et dans les ouvrages "feux et signaux de brume" (LA, LB, LC et LD) et sont gérées en base. Les informations ESM dans les bases du Shom ont des similitudes et des différences avec les informations ESM gérées dans la base Aladin : en particulier, les

informations du Shom sont orientées sur les besoins de la sécurité maritime (position, fonction, description des supports, caractéristiques/phase des feux) tandis que la base Aladin contient également des informations techniques sur le matériel (puissance de l'ampoule par exemple).

- Fin 2014, sollicitée pour partager les informations de la base Aladin dans les SIG des DIRM, la DGITM a simplement précisé dans sa note n°34534 du 23/12/14 que les données ESM fiables et officielles pour la sécurité maritime sont celles du Shom.
- **Compte tenu du grand nombre de données concernant le SHOM, il est décidé que le SHOM intègre ce sous groupe.**

DDTM de Charente Maritime :

- Le GIS Valpena produit des données sur la pêche basées sur un mode déclaratif. Pour cela les CRPMEM et le GIS Valpena sollicitent les services de l'État pour disposer de limites réglementaires.

DML :

- Il faut être prudent concernant la pêche professionnelle car les zones de rendement maximum pour la pêche ne sont pas toujours les mêmes que les zones définies dans les arrêtés. Le CNSP dispose des données VMS qui peut donner une estimation de la fréquentation, même si le dispositif VMS contient des limites (tailles des navires). Mais la DGALN indique que les données métiers ne font pas partie des travaux du GIMeL (cf mandat du GT). **Il est donc indispensable pour la pêche professionnelle que les travaux du GIMeL se limitent à l'étude du volet réglementation : décision actée.**
- Il serait pertinent d'ajouter dans ce socle des données de flux (solaire, apport eau douce, population) qui sont des critères qui interviennent pour l'emploi notamment. La DGALN indique que l'ONML diffuse déjà ce type d'information avec un référencement à la commune. La MIG fait remarquer que les limites des communes sont mises à jour chaque mois par l'IGN.  
Pour le flux solaire, voir peut-être avec Météo France.

DG Environnement de la Commission Européenne :

- Il semble important de distinguer la pêche professionnelle de la pêche récréative.
- Les sous-régions marines sont en cours de finalisation.
- Il est nécessaire de vérifier que les données géographiques fournies par la France à la Commission Européenne sont validées à la fois par le producteur et par la Commission.

Cerema :

- Parmi les critères de priorisation proposés, **il semble intéressant d'ajouter un critère sur les moyens de financement, et aussi de capacité de production. Cet ajout est acté.** Les critères seront débattus dans le cadre de la prochaine réunion du sous groupe.
- **La définition du socle de données de référence donnée en 2014 reste d'actualité et n'est pas à retravailler.**
- La difficulté de l'exercice repose aussi sur la répartition dans le « qui fait quoi ... »

## 1.2 – Limites réglementaires

DML:

- La zonation à terre est à considérer puisqu'elle est par exemple prise en compte par les assurances dans le cadre de problématiques de submersions marines, de zones basses ...

DGALN :

- Nécessaire de connaître le point de diffusion officiel pour chaque donnée de manière à connaître in fine le diffuseur. Le SHOM indique que le portail « limites réglementaires » est en cours de mise en place et participe à ce projet.

Brest Métropole :

- **L'emprise des PLUS en mer est à étudier et à intégrer dans les travaux du sous groupe. Remarque actée.**

### 1.3 – Traits de côte

SHOM :

- Il s'agit d'une première analyse comparative avec un objectif final de déterminer les données socles réutilisables par d'autres.
- **Le sous groupe propose de répartir les travaux en deux sous groupes :**
  - **l'un sur le TCHR, pour la définition des limites réglementaires**
  - **l'autre sur l'indicateur national d'érosion côtière, basé plutôt sur les aspects géophysiques**
- **Pour cela, un comité bicéphal Cerema – SHOM est constitué.**

DGALN:

- Les collectivités sont très faiblement représentées. **Même si le ROLNP et le GIP Littoral Aquitain ont un représentant dans ce sous groupe, il semble nécessaire d'ouvrir davantage aux collectivités.**
- **La DGALN sera présente dans les deux sous groupes.**
- **L'analyse des traits de côte doit prendre en compte les grands usages de l'État et des collectivités.**
- **Pour une meilleure lisibilité et éviter toute confusion, il est demandé de réfléchir à une dénomination des deux traits de côtes.**

Cerema :

- Il est surprenant que le trait de côte défini dans le cadre des atlas Polmar ne soit plus considéré dans les travaux du sous groupe alors qu'il s'agit bien d'une limite définie sur des spécifications précises et non dérivées. **La DGALN (bureau LM1) et une DREAL de zone de sécurité défense seront consultées sur la décision à prendre du maintien ou non de l'étude de ce trait de côte.**

IGN :

- Le TCHR n'a pas été financé. Il faut donc raisonner en termes d'usages et de moyens de production.

Ifremer :

- **Souhait d'intégrer le comité utilisateur TCHR.**

MNHN :

- **Souhait d'intégrer le comité utilisateur TCHR.**

### 1.4 – Carroyage

MIG :

- La commission Covadis a indiqué que le référentiel devait être un référentiel validé par le GT GIMeL. Puis en fonction de ses utilisations, le carroyage pourra faire l'objet d'un passage en Covadis en vue de définir un standard métier.
- Les tailles de 1 minute et 3 minutes ne sont-elles pas trop contraignantes ? Et pourquoi proposer uniquement ces deux tailles ?
- Le MNHN a été identifié pour « rejouer » le carroyage et permettre ainsi le passage entre le système de coordonnées géographiques et le système projeté.

SoeS :

- Le besoin pour le SoeS est centré sur l'analyse de l'espace maritime.

DREAL ALPC :

- L'approche par le carroyage est utile pour analyser les zones estuariennes et permettre la mise en évidence des enjeux. Pour cela, il est nécessaire de remonter jusqu'à la limite de salure des eaux.

MNHN :

- La DCSMM prévoit-elle des spécifications techniques d'un carroyage en vue du rapportage. La DGALN indique qu'il est indispensable de disposer de l'Ifremer dans le sous groupe pour une meilleure articulation.

Ifremer :

- L'Ifremer recommande d'éviter une proposition alternative si un standard pour le rapportage se construit.
- A priori, le SIH réalise ses analyses dans des mailles plus fines que sa maille de diffusion qui est de 1 degré.

DG Environnement de la Commission Européenne :

- L'annexe 3 de la directive est en cours d'actualisation avec une liste modifiée des activités humaines et des données de pression sur le milieu marin. Il existe actuellement différents carroyages pour chaque descripteur du milieu marin. Il faut surtout prendre en compte la région et sous région marine.

SHOM :

- L'OGC travaille actuellement sur un standard appelé DGGS (Discrete Global Grid Systems) qui devrait permettre d'analyser des données multisources selon un système de carroyage. Le but de ce projet n'est pas de définir un carroyage, mais de définir les avantages à les utiliser, des normes de qualité, les rendre interopérables et normaliser les opérations à mener sur les carroyages.

Voir : <http://www.opengeospatial.org/projects/groups/dggsswg>

## 2 – Suites à donner

Chaque pilote de sous groupe a proposé des actions à engager ou à poursuivre. Ces actions ont été validées par le GT GIMeL. Elles sont retranscrites ici par sous groupe.

### 2.1 – Vers la définition d'un socle des données de référence

- Caler les critères permettant de définir les priorités
- Compléter le tableau plus finement sur les acteurs en jeu (complétude producteurs, diffuseurs, autorité compétente)
- Identifier les données mères/les données filles
  - Espaces terrestres et marins (mères) du trait de côte (fille)
  - Ligne de base (mère) du DPM ou des eaux intérieures
  - DPMN (mère) pour la servitude EL9 (fille)
- 1 process harmonisé par jeux-liasses de données identifiés
- Faire des regroupements selon les échelles de besoins
- Arrêter les fréquences de mise à jour dans la perspective de mise en place de millésimes
- Traduire en un calendrier de mise en œuvre sur 2 ans - horizon 2020 rapportages DSF-DCE-DCSMM
- Identifier quelle est la commission de validation (prog 2018) CNIG/Sandre/Covadis
- Identifier les possibilités de financement
- Identifier les producteurs et leur capacité à produire
- Identifier le rôle de chacun dans la production et la diffusion de données :

- Éviter les doublons de production-diffusion
- Parvenir à une couche d'information nationale, voire par SRM
- Etablir plans de charge Sandre/Covadis/CNIG
- Chacun des producteurs en charge d'un jeu-liasse de données :
  - s'attachera à produire les standards et dictionnaires, et les présenter aux instances de validation
  - S'engagera à la mise à jour des référentiels (millésimes)
  - S'engagera à leur diffusion : formaliser cet engagement

## 2.2 – Limites réglementaires

- Traiter d'ici la fin du 1er semestre 2017 les référentiels de priorité 1
  - 1 à 2 réunions spécifiques à prévoir par groupe de référentiels (limite et zone associée par exemple)
- Complétion du tableau (producteur, validateur, diffuseur, calendrier et droits associés)
- Etude des données partagées et chiffrage éventuel du travail restant
- Mise en évidence des problèmes techniques et porter à connaissance au GT-GIMeL

## 2.3 – Traits de côte

- Constituer un comité des utilisateurs pour :
  - Valider conclusions supra
  - Lister les cas d'usage et les exigences qui en découlent pour le TCHR et le « marqueurs de la position du TC » :
    - Précision, résolution attendue
    - Description minimum
- Utilisateurs identifiés (liste à compléter) :
  - TC indicateur national érosion côtière : CELRL, BRGM, ONF, DGALN, CEREMA
  - TCH/TCHR : MNHN, AFB, IGN, Shom, DDTM 50, DGALN
- Définir/Valider les spécifications du le TCHR ou TCH V3 (selon retours des utilisateurs) et « marqueurs de la position du TC »
- Etablir les coûts de production/mise à jour de chaque TC

## 2.4 – Carroyage

Rédaction des spécifications du standard carroyage à partir notamment du questionnement établi:

- Recenser les missions, politiques nécessitant l'utilisation du carroyage
- Identifier les autres standards de ce type à l'étranger ? Le standard « français » doit-il être en cohérence ?
- Quelle étendue géographique du standard en mer et à terre
- Faire une liste exhaustive des carroyages existants en France à la fois en mer et à terre ? A partir de cette liste, identifier ceux pour lesquels le standard devra permettre des passerelles à l'interface terre – mer
- Le standard doit-il couvrir l'ensemble de l'espace maritime de la France ? Si oui, y a t il une origine unique ou plusieurs ?
- Où situer l'origine du standard ?
- Quel(s) système(s) de coordonnées géographiques
- Est-il envisageable de disposer d'un carroyage commun terre-mer
- Modalités de définition d'un identifiant pour le carroyage
- Faut-il plusieurs résolutions ou une unique résolution (la plus fine) en partant du constat d'agréations faciles à réaliser ensuite

- Quelles résolutions? Pourquoi 1minute et 3 minutes
- Rédiger une partie sur les méthodes de ventilation pour une meilleure appropriation et compréhension

**Prochaine réunion : 31 mars 2017 – 10h00 – 13h00**