

Groupe de travail Routes – Atelier thématique N°3 *Navigabilité du référentiel souverain*

Identifiant		Version	Date de révision
23-09-28 GT Routes AT3 CR v0.2.1		0.2.1	24/10/2023
Rédacteur	Jean-Luc Millon		
Relecteurs	Dominique Laurent ; Frédéric Bonniot ; Charbel Ibrahim		

Document(s) lié(s) :

Support de présentation de l'atelier

1 Animation

Nom, prénom	Unité
Millon Jean-Luc	CEREMA
Laurent Dominique	IGN

2 Participants et personnes à informer

NOM Prénom	Organisme	Présent	Diffusion ¹
ANDRIEU-DUPIN Cindie	Etat - MTECT		X
ARBAUT Jean-Claude	Etat - Ministère de la Santé		X
ARRUTI Chantal	Ville de Bayonne		X
ARTHUR Loïc	CD13 - Département de la Haute-Garonne		X
BANASZAK Olivier	Eurométropole de Strasbourg		X
BARACHE Damien	Harris Geospatial Solutions France		X
BAYSSIE-TANGUY Véronique	Etat - MEFSIN		X
BECQUET Eric	Nantes métropole		X
BEGUIN Bruno	Montpellier Métropole		X
BELLOCHE Sylvain	Etat - MTECT		X
BERTHELOT Nicolas	IGN		X
BILLET Pierre-Emmanuel	Etat - MIOM		X
BLANC Delphine	Fabrique de la logistique		X
BLANCHARD Cédric	ANSC - Agence du Numérique de la Sécurité Civile		X
BODOY Stanislas	Business Geografic / Ciril Group		X
BONNIOT Frédéric	IGN	X	X
BRAKA Julie	ADEME - Fabrique des mobilités		X
CANALIS Stéphane	IGN		X
CARIOU Sophie	Cerema		X
CARPENTIER Séverine	Etat - MIOM		X
CARRERE David	Waze		X
CARREZ Anne	SDIS44 - Service départemental d'incendie et de secours de Loire-Atlantique		X
CARTON Clotilde	CD42 - Département de la Loire		X
CAUBEL David	Etat - MTECT		X
CHALMEL Marie	IGN	X	X
CHEVEREAU Laurent	Cerema		X
COMMEAUX Fabien	Vélo & Territoire		X
DANIEL Yannick	CD83 - Département du Var		X
DAVID Patricia	IGN		X
DE CHÂTEAU-THIERRY Vincent	La Poste		X
DE VILLENEUVE Jean	Etat - MIOM		X
DELAFERME Jean-Claude	Ville de Perpignan		X
DELANAUD Benjamin	Enedis		X
DESIR Jacques	IGN	X	X
DESPRES Marc	Bordeaux Métropole		X
DETEVE Emmanuelle	Métropole Nice Côte d'Azur	X	X
DEVIER Jean-Pascal	CD81 - Département du Tarn		@
DOLCEMASCOLO Victor	Etat - MTECT		X
DONNART Yann	IGN		X

¹ Nous ne disposons pas à ce jour de certaines adresses courriel (@). N'hésitez pas à nous les transmettre.

DOUCET Béatrice	CD83 - Département du Var		X
DROUET Benjamin	1Spatial		X
DUFAY Pierre	Via Michelin		X
ELIE Jean-Philippe	Logistic low carbon		X
EMERY Tony	Région Sud-Provence Alpes-Côte d'Azur		@
ESPOSITO Marie-Christine	Etat - MTECT		X
FAGES Marina	Etat - MEFSIN		X
FAURE Marielle	Here	X	X
FERNANDEZ-VANDEWALLE Matthieu	Etat -MTECT		X
FONTZYNE Aurélie	Ville de Roubaix		X
GARCIA Xavier	Région Alpes-Provence-Côte d'Azur		X
GERVAIS Bertrand	Someware		X
GIDEL Mélanie	Ville de Paris		X
GODELU Nicolas	SDIS38 - Service départemental d'incendie et de secours de l'Isère		X
GRIMARDIA Frédéric	CD15 - Département du Cantal		@
GRUFFAT Christophe	1Spatial		X
GUBLIN Guillaume	Cerema		X
GUIAVAR'CH Luc	CD09 – Département de l'Ariège		@
HENRIET Christophe	Etat - MTECT		X
HERAULT Guillaume	Cerema	X	X
HILEM Youcef	La Poste		X
HEURTIN	SDIS44 - Service départemental d'incendie et de secours de Loire-Atlantique		@
IBRAHIM Charbel	Cerema	X	X
JANES Vincent	Cerema	X	X
JOLY Bruno	Technologies Nouvelles	X	@
JOUANNET Jonathan	Métropole Nice Côte d'Azur	X	X
JOURNET Valérie	CD73 - Département de la Savoie	X	X
JUBAULT Eric	CD31 - Département de la Haute-Garonne		X
KEMPF Yannick	Cerema		X
KERNEIS Martin	SDMIS - Sapeurs-pompiers de la métropole de Lyon et du Rhône		X
KLIPFEL Jean-Pascal	Eurométropole de Strasbourg		@
LACOURARIE Romain	ATD16 - Agence Technique du Département de la Charente	X	X
LAINEZ Florian	Jungle Bus		X
LARROUY Muriel	Etat -MTECT		X
LAURENT Dominique	IGN	X	X
LE BELLEC Louise	IGN		X
LE MASSON Matthieu	IGN		X
LEBRE Magalie	IGN		X
LEONARDI Alexandre	IGN		X
LEROY Nathalie	Etat - MTECT		X
LEVILLY Bruno	Cerema		X
LHERMITTE Marie-Claude	Communauté d'agglomération Murétain		X
LUCQ Hervé	Etat - MTECT		X
MAITREPIERRE Amélie	ANSC		X

MARCEL Olivier	Sogelink		X
MARGOUET Olivier	Région Alpes-Provence-Côte d'Azur		X
MARNAT Benjamin	CD48 - Département de la Lozère		X
MARTIN Aurore	CD17 - Département de la Charente Maritime	X	X
MAYRAND Thomas	SMICA - Syndicat mixte pour la Modernisation et l'Ingénierie informatique des Collectivités ou établissements publics Adhérents		@
MERAMDJOUGOMA Denis	CD42 - Département de la Loire		X
MILLON Jean-Luc	Cerema	X	X
MONTAGNE Thomas	Vélo & Territoire		X
MORREALE Jean-Roc	Métropole de Lille		X
MUZET Valérie	Cerema		X
NOIRAULT Magali	CD17 - Département de la Charente-Maritime	X	X
NYASSI Jacqueline	Etat - MTECT		X
PASCAL Simon	CD13 - Département des Bouches-du-Rhône		X
PEJOUAN Henri	Société GRACCHIUS, laboratoire routier		X
PEMBELE Christine	Etat - MTECT	X	X
PICHARD Séverine	Communauté d'agglomérations VILLEFRANCHE BEAUJOLAIS SAÔNE		X
PLANTIER Thomas	Cerema		X
PLASSAT Gabriel	Ademe - Fabrique des mobilités		X
PODVIN Camille	SBB CFF FFS (Chemins de fer fédéraux de Suisse)		@
PORTAL Louis-Marie	Etat - MIOM		X
POUJOL Gabriel	Open IG		X
POUX Jean-Michel	Etat - MTECT		X
QUEST Christian	OSM France - Open Street Map France		X
QUEYRON Benoît	Etat - MTECT		X
REBOURS Loïc	Enedis		X
REBOUX Maël	Rennes métropole		X
RICHARD Mathieu	Here		X
ROBBE Vincent	SOGEFI		X
ROTTIER Véronique	ID4 mobility		X
ROUSIC Silvio	IGN		X
SADIO Seckou	Chartres Métropole		X
SANCHEZ Frédéric	IGN	X	X
SCHMITT Tiphaine	Business Geografic / Ciril Group		X
SCHOREISZ Martin	Cerema		X
SILLARD Patrick	Etat - MEFSIN		X
SOUVIGNET Aurélie	CD43 - Département de la Haute-Loire		X
TESSIER Nicolas	Sogefi	X	X
THESSOT Séverine	CD43- Département de la Haute-Loire		X
THEVENON Fabrice	CD31 - Département de la Haute-Garonne		X
THIERY Arielle	Etat - MTECT	X	X
THOMAS Emmanuelle	CD73 - Département de la Savoie	X	X
TISSOT Claire	CD73 - Département de la Savoie		X
TRAVICHON Michel	CD03 - Département de l'Allier		X
TSHITEYA Fabien	Métropole de Lyon		X

VALLEIX-WATTIAU Marie-Paule	Département du Lot-et-Garonne		X
VARENNE Nicolas	Bordeaux Métropole	X	X
VEISSIER Mélanie	Etat - MTECT		X
VOURC H Grégoire	Brest Métropole		X
VUADELLE Benoît	APRR		X
WASNER Sébastien	Cerema		X
WEHRLE Sébastien	Eurométropole de Strasbourg		X
WINTZ Christophe	Ville et Eurométropole de Strasbourg		X
ZACHEE Priscilla	TomTom		X

3.1 Objet du mandat

L'objet du mandat CNIG est rappelé en préambule de la réunion afin de permettre à tous les participants d'avoir le même niveau d'information, certains n'étant pas présents lors des réunions précédentes. Sont notamment repartagés les éléments relatifs au montage, aux objectifs opérationnels et au planning du groupe de travail.

Il est également rappelé que le périmètre du groupe de travail est affiné à mesure des ateliers et reste à ce jour à envisager dans une acception très large.

3.2 Rôles de l'IGN et du CEREMA

L'IGN et le CEREMA assument la co-animation du groupe de travail (réunion, communauté Osmose dédiée – en cours de préparation). Le CEREMA apporte une expertise métier, l'IGN une expertise technique, toutes deux au service des participants du groupe de travail. Enfin, l'IGN et le CEREMA sont en charge de la rédaction des livrables attendus.

3.3 Attentes de la séance

Les ateliers thématiques répondent aux attentes suivantes :

- Définir consensuellement la notion de navigabilité
- Identifier l'éventail des besoins relayés par les participants en matière de navigabilité
- Amorcer l'identification des données requises pour permettre la navigabilité du référentiel.

3.4 Organisation de la séance

Comme lors des précédents ateliers, la démarche est d'approcher une première définition du thème, de l'illustrer par des témoignages, puis de dégager via des questions concrètes les besoins existants en matière de navigabilité et les moyens de leurs réponses, en vue d'identifier les cas d'usage et données afférentes à prendre en compte dans la conception du référentiel souverain.

3.5 Tour de table

Prénom – nom	Entité
M ? (Architecte d'application)	ONISR
BONNIOT Frédéric	IGN
CHALMEL Marie	IGN
DESIR Jacques	IGN
DETEVE Emmanuelle	Métropole Nice Côte d'Azur
FAURE Marielle	Here
HERAULT Guillaume	Cerema
IBRAHIM Charbel	Cerema
JANES Vincent	Cerema et ONISR
JOLY Bruno	Technologies Nouvelles - Bihorel
JOUANNET Jonathan	Métropole Nice Côte d'Azur
JOURNET Valérie	CD73 - Département de la Savoie
LACOURARIE Romain	ATD16 - Agence Technique du Département de la Charente
LAURENT Dominique	IGN
MARTIN Aurore	CD17 - Département de la Charente Maritime
MILLON Jean-Luc	Cerema
NOIRAULT Magali	CD17 - Département de la Charente-Maritime
PEMBELE Christine	Etat - MTECT
SANCHEZ Frédéric	IGN
TESSIER Nicolas	Sogefi
THIERY Arielle	Etat - MTECT
THOMAS Emmanuelle	CD73 - Département de la Savoie
VARENNE Nicolas	Bordeaux Métropole

4 Point sur la réglementation

Frédéric BONNIOT de l'IGN rappelle les dispositions législatives et réglementaires récentes directement en rapport avec les travaux du groupe de travail :

- L'article 122 de la loi Climat et Résilience du 22 août 2021, et son décret d'application n°2022-1119 du 3 août 2022. L'IGN a notamment été sollicité sur l'application de l'article D.1115-20 visant à ne pas favoriser l'usage massif du trafic secondaire pour du trafic de transit.
- La loi du 7 octobre 2016 pour une République Numérique, qui a créé l'article L. 119-1-1 du Code de la voirie routière. La constitution d'une base de données des vitesses maximales autorisées.
- Le décret n°2017-16 et l'arrêté du 28 février 2017 visant simplification des procédures d'autorisation de circulation des transports exceptionnels, avec mise en place d'une base de données réglementaire.
- Le décret n°2009-780 du 23 juin 2009 réglementant le transport de bois rond. La mise en place du projet NaviForest et de sa base de données socle

Le support de présentation joint au présent CR reprend le détail des exposés.

5 Témoignages

5.1 Témoignage Anne CARREZ (SDIS 44)

Problématiques de navigabilité rencontrées par les services de secours de Loire-Atlantique

L'une des préoccupations majeures des services de secours est de déterminer très vite les chemins les plus rapides pour intervenir auprès des victimes, et de connaître la viabilité de ces itinéraires au regard des moyens d'intervention envisagés.

Dans cette optique, un calculateur d'itinéraires a été développé pour des véhicules légers et ambulances (voitures rouges des pompiers uniquement) :

- Son référentiel a été initialement bâti à partir de données NavTeq, avec mises à jour internes. Il a récemment été migré vers des données BD TOPO par appariement, dans le cadre du projet **NexSIS 18-112** (en cours, bascule fin 2023) . Son graphe a également été rapproché de ceux publiés par des sources majeures (Google, IGN, Michelin, OSM)
- Un graphe spécifique orienté « secours » a été construit à l'aide de scripts de l'ETL *FME*.
- Un champ vitesse a été modélisé en tenant compte des caractéristiques environnementales disponibles, parmi lesquelles le revêtement, la largeur et la sinuosité des cheminements identifiés.

Le modèle a été validé par de nombreux tests terrains satisfaisants.

Le niveau d'information requis pour les secours est correct sur les réseaux majeurs et intermédiaires ; les lacunes les plus importantes concernent les 100 à 500 derniers mètres pour trouver la victime ; les infos ne sont pas assez mises à jour, voire souvent inexistantes, surtout en zone rurale.

Les principaux besoins en données identifiés aujourd'hui sont les suivants :

- Le tracé des chemins, voies empierrées, sentiers
- L'emplacement et la description des perturbateurs du réseau :
 - Les barrières (amovibles ou non), chicanes, plots, jardinières et autres obstacles (souvent dans les lotissements). **Les barrières non amovibles sont des obstacles infranchissables qui imposent souvent des contournements importants.**

- Les zones 20 ou 30 (mais on peut les approximer en prenant la zone école-mairie-église ou les zones forte densité de la BD TOPO)
- Les travaux sur voirie, à l'origine de déviations
 - Les sens de circulation autorisés, souvent très difficiles à établir (mais transgressés au besoin)
 - Les limites de gabarit (information disponible sur les réseaux national et départemental)
 - Les issues de secours/service, pas toujours faciles à récupérer auprès des gestionnaires.
 - Les voies privées que les pompiers peuvent emprunter ; un flag « autorisé aux secours » serait bienvenu dans la base de données.
 - Les informations de trafic, sans que ce soit essentiel : les voies de bus ou de tramway sont utilisables dans les deux sens par les véhicules de secours pour éviter les embouteillages.

Il est nécessaire d'analyser les graphes : identifier les impasses et certaines voies qui ne permettent pas de prendre de la vitesse en raison de leur configuration : giratoires, voies étroites et/ou sinueuses, intersections rapprochées...

Pour chaque cheminement établi, il faut encore déterminer pour quel type de véhicule d'intervention il est viable.

Parmi les sources d'erreur vécues, on peut citer :

- Les quasi-homonymies de lieux ou voies dans un périmètre restreint, fréquentes
- La projection sans précaution d'une coordonnée géographique sur le réseau : avec les calculateurs d'itinéraires grand public, très utilisé par les services de secours, la connaissance de la position GPS de la victime peut ne pas suffire (Ex. : intervention guidée vers le mauvais côté de la Sèvre Nantaise)

L'information réglementaire est également collectée, mais souvent difficile à exploiter (très nombreux documents, souvent papier), notamment en ce qui concerne les arrêtés temporaires.

Des données supplémentaires sont collectées à partir de :

- La presse locale (travaux),
- Les permis de construire des lotissements
- Les orthophotographies
- Google StreetView,
- Les traces GPS des téléphones des sportifs (ex : site Strava) ou des randonneurs (site VisioRando), Faire attention lorsqu'il y a des événements sportifs **temporaires** et qui pourraient induire en erreur (*remarque relevée dans le chat*)
- De cartes de chaleur générées en utilisant les orthophotographies d'été (peu exploitables directement en raison du masque de la végétation).

5.2 Témoignage Marielle FAURE (HERE)

Problématiques de navigabilité d'un opérateur de service à l'utilisateur

Cœur d'activité de la société :

- collecter de la donnée géoréférencée
- valoriser cette donnée pour commercialiser en particulier des solutions de service.

La navigabilité

- Dans la vision de service de HERE, la navigabilité c'est de pouvoir aller de A à B et de savoir ce qu'on va trouver en B, par exemple où se garer, prendre du carburant, se restaurer... C'est aussi savoir adapter l'itinéraire au véhicule.
- HERE utilise pour cela une cartographie hiérarchisée :
 - o voies principales /secondaires
 - o Voies pavées ou non
 - o Voies payantes / gratuites
 - o Limites de vitesse (estimer le temps de parcours)
 - o Des informations de gabarit (itinéraire à adapter en fonction du gabarit)
 - o Des informations d'adresse, de trafic
- Pour ce faire, il utilise tous les moyens à sa disposition :
 - o Une flotte de véhicules propres, et de l'imagerie sur véhicule voyageur
 - o Le site Etalab (sous licence Etalab), et notamment les Open Data Transports et la BAN.
 - o La presse
 - o Les remontées des clients
 - o Des mots-clés sur moteurs de recherche
 - o Le démarchage des collectivités et plus généralement de tous les acteurs de la donnée géoréférencée.

HERE souligne ses difficultés à trouver les informations vitesse maximum utilisée et gabarit

Propriété intellectuelle

Les questions de propriété intellectuelle sont fondamentales pour HERE, dont le patrimoine est largement immatériel (données)

- HERE utilise des données open-data sous licence Etalab (sans obligation de reversement même en cas de commercialisation) mais n'en partage pas les données dérivées
- De façon plus générale, HERE ne partage pas ses propres données (sauf une carte numérique grand public)

Communication et contributions

- Toute nouvelle base de données centralisée réduit les coûts de recherche des données, aussi la société HERE est-elle très active sur les projets de standardisation des formats et de partage des données
- HERE participe à des groupes de travail ou projets européens.
 - o Il a participé dans ce cadre à la production du standard de transport des informations de trafics et d'évènements de trafic Datex 2 (à verser sur Osmose).
 - o HERE assure actuellement la co-présidence de plate-forme TN-ITS, mise en place par la société ERTICO, qui anime notamment les projets innovants entre autorités routières des pays européens et les éditeurs de données cartographiques
 - o HERE participe au projet NAPCORE d'harmonisation des plates-formes des point d'accès nationaux mis en place à la suite de la directive STI (ndlr : UE 2010/40)
 - o La réglementation européenne ISA (ndlr : UE 2019/2144) invite les Etats et leurs acteurs routiers à construire une cartographie des vitesses maximum autorisées, pour communiquer l'information au conducteur. Mandatée par des constructeurs, HERE essaie de récupérer l'information par détection des panneaux
 - o HERE a participé au projet DIALOG de la DGITM du MTECT, qui associe collectivités locales et opérateurs de service pour une meilleure diffusion à l'usager de la route de la réglementation. Cette première phase porte plus particulièrement sur les PL.

- Un projet relatif aux parkings
- De façon plus générale, HERE affiche pratiquer activement le « réseautage » pour rester à la pointe de l'innovation et contribuer à celle-ci.

4 Terminologie

Navigabilité : une définition très fonctionnelle est proposée par l'équipe projet afin de fixer un socle, et n'appelle pas d'observation :

« Un référentiel linéaire est dit navigable pour un usager et son véhicule s'il porte les informations suivantes :

- Pour tout le linéaire du référentiel : la possibilité de l'emprunter ou non dans chaque sens de circulation
- Pour toutes les intersections du référentiel: les mouvements autorisés ou non entre les diverses sections intersectées. »

L'équipe projet soumettra au débat sur Osmose une définition plus technique

5 Sondages

Le calcul d'itinéraire est typiquement un usage qui exige des qualités de navigabilité du référentiel qui l'appuie. Les choix de paramétrage de ces outils est un bon reflet de la variabilité des besoins en matière de navigabilité, aussi l'équipe projet a-t-elle choisi d'axer les sondages sur l'usage que les participants ont de ces outils.

Nous avons porté en *italique* une courte analyse des rédacteurs, parfois ébauchée en séance mais pas systématiquement

a - Pour quels types de véhicules avez-vous besoin de faire un calcul d'itinéraire spécifique ?

12 réponses

Pour les voitures légères	23%
Pour les camions	19%
Pour les cars de tourisme	0%
Pour les véhicules avec remorque	6%
Pour les bus ou cars de transport en commun	6%
Pour les taxis, VTC et covoiturage	2%
Pour les 4x4 ou engins agricoles	4%
Pour les motos	6%
Pour les vélos	17%
Pour les piétons	15%
Autres (expliciter en séance)	0%

Un besoin majoritaire ressort sur :

- *Les véhicules légers*
- *Les camions*
- *Les vélos*
- **Les piétons**

b – A votre avis, quels types de calculs d’itinéraires le référentiel routier souverain doit-il permettre en priorité ?

12 réponses

Pour les voitures légères	28%
Pour les camions	23%
Pour les cars de tourisme	0%
Pour les véhicules avec remorque	2%
Pour les bus ou cars de transport en commun	5%
Pour les taxis, VTC et covoiturage	7%
Pour les 4x4 ou engins agricoles	2%
Pour les motos	7%
Pour les vélos	12%
Pour les piétons	12%
Autres (explicitier en séance)	2%

Véhicules légers et poids lourd distancent nettement vélos et piétons dans ce sondage « d’opinion ». Malgré les résultats du sondage précédent, véhicules légers et poids lourds apparaissent ancrés comme étant les usagers traditionnels de la route les plus représentatifs.

c - Etes-vous susceptibles de fournir des données impactant la navigabilité de ces catégories de véhicules ?

7 réponses

Pour les voitures légères	25%
Pour les camions	25%
Pour les cars de tourisme	7%
Pour les véhicules avec remorque	4%
Pour les bus ou cars de transport en commun	7%
Pour les taxis, VTC et covoiturage	7%
Pour les 4x4 ou engins agricoles	7%
Pour les motos	4%
Pour les vélos	7%
Pour les piétons	7%
Autres (explicitier en séance)	0%

Les participants disposent surtout de données sur les poids lourd et véhicules légers. Cela peut être lu comme cohérent avec une demande forte sur les piétons et vélos, en raison d’une offre de donnée lacunaire sur ces domaines.

d - Dans votre métier, quels types de résultats attendez-vous de votre calcul d’itinéraires ?

10 réponses

Le trajet le plus court en distance	40%
Le trajet le plus court en temps	50%
Le trajet le plus sûr	0%
Le trajet le moins nuisible au climat	10%
Le trajet le moins nuisible aux riverains	0%
Le trajet le moins cher	0%
Autre (réponse à faire expliciter en séance)	0%

Les participants privilégient majoritairement le gain de temps, ce qui n'est pas réellement une surprise. Il sera intéressant de détailler sur Osmose le pourquoi du score « le plus court en distance » (40%) comparé à celui de « le moins cher » (0%)

e - A votre avis, quels type de résultats le référentiel routier souverain doit-il permettre en priorité ?

9 réponses

Le trajet le plus court en distance	30%
Le trajet le plus court en temps	35%
Le trajet le plus sûr	10%
Le trajet le moins nuisible au climat	15%
Le trajet le moins nuisible aux riverains	5%
Le trajet le moins cher	5%
Autre (réponse à faire expliciter en séance)	0%

Les opinions des participants sont plus nuancées lorsqu'elles n'expriment pas leurs besoins propres. Les réponses « le plus sûr », « le moins nuisible au climat » et « le moins nuisible aux riverains » totalisent 30% des votes.

f - Etes-vous susceptibles de fournir des données permettant d'obtenir les résultats suivants ?

6 réponses

Le trajet le plus court en distance	45%
Le trajet le plus court en temps	36%
Le trajet le plus sûr	18%
Le trajet le moins nuisible au climat	0%
Le trajet le moins nuisible aux riverains	0%
Le trajet le moins cher	0%
Autre (réponse à faire expliciter en séance)	0%

Sans réelle surprise, une part importante des participants est en mesure de fournir des données pour « le trajet le plus court en distance », car de nombreux gestionnaires sont représentés.

On note avec intérêt que la plupart sont aussi en mesure de fournir des éléments de temps de parcours, et même pour l'un d'eux des éléments d'évaluation de la sécurité.

g - Dans votre métier quel niveau d'aide attendez-vous d'un calcul d'itinéraire ?

10 réponses

Préparation d'itinéraires au bureau	38%
Information au conducteur dans le véhicule	54%
Assistance automatisée au pilotage	8%

Les calculs d'itinéraires informatifs sont entrés dans les processus métier, et constituent actuellement une assiette de besoin solide.

Les systèmes d'assistance automatisée n'apparaissent pas comme une priorité des participants.

h - A votre avis, quel niveau d'aide le référentiel routier souverain doit-il permettre ?

10 réponses

Préparation d'itinéraires au bureau	23%
Information au conducteur dans le véhicule	69%
Assistance automatisée au pilotage	8%

L'appui à l'information passive embarquée apparaît comme la préoccupation prioritaire des participants, au-delà de leurs besoins actuels.

I - Etes-vous susceptibles de fournir des données permettant d'obtenir les niveaux d'aide suivants ?

3 réponses

Préparation d'itinéraires au bureau	50%
Information au conducteur dans le véhicule	50%
Assistance automatisée au pilotage	0%

Les moyens contributifs sont globalement en accord avec les besoins exprimés dans le sondage « i » précédent.

Observations sur la collecte de données

- Les CD 17 et 38 signalent les difficultés de faisabilité :
 - o En collecte initiale, il est difficile d'être exhaustif ; l'information est accessible sur le réseau structurant mais ne l'est pas toujours sur les routes de moindre importance
 - o La mise à jour en temps réel est considérée comme impossible. Les délais ordinaires de mise à jour sont de plusieurs mois.
- Des opportunités de collectes à fort rendement existent, mais il s'agit souvent d'un one-shot ; seules les collectivités riches peuvent s'offrir une fréquence rapide de revisite.

Conclusions

Les sondages confirment l'intérêt prioritaire de prise en compte des véhicules légers et poids lourd, mais dans tenir pour négligeable les autres catégories d'usages, notamment cyclistes et piétons.

Ils profilent l'intérêt premier des participants pour des fonctionnalités simples (itinéraire le plus court ou le plus rapide), appliqué à des domaines métiers connus (préparation d'itinéraire au bureau et information passive embarquée)

Les premiers éclairages fournis par ces sondages seront complétés par des questionnaires et sujets sur Osmose, afin de bien caler le curseur des exigences en termes de navigabilité du référentiel routier souverain.

6 Prochains ateliers thématiques

Le prochain atelier thématique visera prioritairement les équipements routiers.
Sa date sera communiquée ultérieurement à tous les membres du GT