



DSI/SAI/18-0276



N° référence CNIG 2019-174

Cartographie numérique pour le transport des bois

Groupe de travail n°3 :

**Elaboration du standard national de
dessertes pour le transport de bois**

18 décembre 2018

VERSION 1.0

SUIVI DU DOCUMENT

Date	Version	Auteur	Action	Organisme
20/12/2018	0.1	Bénédicte Maisonneuve	Rédaction	IGN
08/01/12	0.2	FCBA	Relecture et corrections	FCBA
09/01/12	1.0	Bénédicte Maisonneuve	Intégration des remarques	IGN

PARTICIPANTS ET DIFFUSION

Participants	Organisme	Personnes à informer	Organisme
ABABOU Elias	IGN	Ensemble des membres du GT	
AJOUC Claire	CRIGE PACA	Ensemble des membres du COFIL	
BIGOT Maryse	ONF	BENEST Fabienne	IGN
CARRETTE Thomas	FCBA	CACOT Emmanuel	FCBA
CENUT François	FNTR	GERVAISE Alain	IGN
CHAUVIN Sébastien	Forespir	GUION Neil	IGN
DALY Benoît	FNTR	GUYOT Francis	IGN
DAUDE Jean-Louis	FNTR	MERILLON Edith	IGN
FAURET Simon	IGN	MORILLON Vincent	FCBA
GINET Christophe	FCBA	RICHTER André	FCBA
MAISONNEUVE Bénédicte	IGN	ROUFFIAC Perrine	IGN
ROCHATTE Rose-Marie	Transports Rochatte	VERGEZ Pierre	CNIG
SAFFROY Thierry	IGN		
SENAFFE Irène	UGS Communes Forestières		
TOUFFAIT Régine	ONF		

ORDRE DU JOUR

- Rappel des éléments de contexte du projet de cartographie numérique pour le transport de bois
- Retours sur le compte-rendu du GT2
- Présentation de la nouvelle proposition du Standard National de desserte pour le transport de bois
- Session de travail sur les attributs du standard hors attributs spécifiques itinéraires bois ronds

COMPTE-RENDU DE LA SEANCE

Retours sur le CR du GT2

Suite à l'exposé rapide des retours reçus concernant le compte-rendu du GT2, aucun retour supplémentaire n'est fait en séance. Le compte-rendu du GT2 est considéré comme validé. La version finale du CR est en ligne sur le site du CNIG (http://cnig.gouv.fr/?page_id=18535).

Remarques émises suite à la présentation de la nouvelle proposition de standard

Les propositions de modification issues des réflexions entre les deux sessions du groupe de travail sont acceptées par les participants.

Avant de commencer le travail de parcours de l'ensemble des attributs du standard, FCBA présente le travail de comparaison des écarts entre le standard et les bases de données nationales. Ce travail permet d'avoir une estimation de l'accessibilité de la donnée pour les attributs optionnels et obligatoires. Il ressort de cette étude que si les attributs obligatoires de la table tronçon sont globalement déjà renseignés dans les bases de données existantes, les attributs optionnels toutes tables confondues sont moins renseignés ou nécessitent un travail de mise au format. Une attention particulière est donc portée sur les attributs optionnels de façon à s'assurer que leur présence dans le standard apporte une valeur ajoutée pour la filière. Ce travail d'évaluation de la faisabilité sera de nouveau effectué sur la nouvelle version produite à l'issue de ce GT. A cette occasion, certaines initiatives régionales seront sollicitées pour prendre part à la notation en collaboration avec FCBA.

Synthèse des échanges du GT3 sur les attributs du standard de données

Synthèse des décisions concernant la table des tronçons :

L'attribut croisement est supprimé par soucis de simplification et dans la mesure où la possibilité de croisement peut être estimée via la largeur de la voie.

L'attribut largeur de la voie issu de la BD Topo est reclassé dans les trois classes proposées (<3; 3-5; >5) qui sont validées par le GT.

L'attribut gestionnaire : la valeur « Région » est ajoutée.

La définition de l'attribut RESEAU_TE est complétée par l'information « permanent »

La définition de l'attribut CAT_TE est complétée de l'information « maximale »

Les attributs PTR_A, Hauteur_Max, Largeur_max et Longueur_max sont prévus pour renseigner les restrictions locales auxquelles les transporteurs sont soumis malgré les arrêtés préfectoraux classant les voies en Itinéraires bois ronds. Il est effectivement précisé dans ces arrêtés que les itinéraires sont autorisés pour le transport de bois ronds sous réserve du respect des prescriptions locales.

L'attribut numéro de la route devient obligatoire avec ajout de la valeur Inconnu. Ce champ est important pour la navigation (pouvoir rentrer un nom de voie) et pour se repérer.

L'attribut restriction saisonnière est maintenu après discussion entre les membres du GT, dans la mesure où il présente un intérêt pour les entreprises forestières ou les transporteurs de façon à planifier les travaux et les sorties de bois sur les routes susceptibles d'être fermées à la circulation à certaines périodes de l'année.

L'attribut restriction horaire est supprimé dans la mesure où il présente peu d'intérêt. De plus il n'était pas adapté pour renseigner la complexité des restrictions horaires liées aux jours particuliers dans certaines communes.

L'attribut nature est supprimé. Les classes renseignées, notamment routes à une chaussée et routes à deux chaussées, présentent peu d'intérêt. De plus les informations chemins et routes empierrées peuvent être renseignées dans d'autres champs et ne sont pas toujours exactes dans la BD Topo.

L'attribut Etat est allégé. Seules les valeurs « Bon » et « Mauvais » sont conservées pour limiter les biais d'appréciation personnelle lors du renseignement de ce champ.

L'attribut revêtement sera pré-rempli automatiquement avec les valeurs empierré ou terrain naturel à partir de l'information contenue dans le champ nature de la BD Topo. Il sera toujours possible à l'utilisateur de modifier la valeur.

L'attribut accessibilité est simplifié en champ booléen pour préciser si le tronçon est accessible ou non en grumier. La valeur 19-26 T est supprimée Cette simplification permet également une uniformisation dans la manière de renseigner l'accessibilité en concordance avec les attributs véhicule surbaissé et fond mouvant.

L'attribut producteur est à changer en contributeur pour lever l'ambiguïté sur la nature de l'information. Ce sera le nom du dernier contributeur qui sera renseigné. Ce changement de nom concerne toutes les tables

Synthèse des décisions concernant la table des équipements :

L'attribut nature : les valeurs de citerne DFCI et panneau sont supprimées de la liste des valeurs possibles. De plus, il est demandé de faire un dictionnaire des données pour préciser la définition des natures possibles (exemple pour les places de retournement). Des propositions à valider par les membres du GT seront faites prochainement et pourront s'inspirer des bases de données existantes.

L'attribut gestionnaire : la valeur SDIS est supprimée dans la mesure où les citernes DFCI ne font plus partie de la liste des valeurs possibles. La valeur région est ajoutée dans la mesure où certains massifs forestiers sont gérés par la région (exemple de la Corse).

Les attributs longueur et largeur sont en optionnel.

Synthèse des décisions concernant la table des contraintes :

La table des points noirs de circulation est renommée en points des contraintes de circulation.

Pour l'attribut gestionnaire, les valeurs Région et SNCF sont ajoutées (notamment pour prendre en compte les gestionnaires des passages à niveaux).

L'attribut numéro sera récupéré automatiquement à partir du tronçon si cela est possible.

L'attribut rayon de courbure est supprimé dans la mesure où une alerte sur la présence d'un virage serré est suffisante. Le risque de difficulté dans le choix de la classe de valeur est ainsi supprimé.

L'attribut pente est supprimé dans la mesure où la quantification de la pente n'est pas nécessaire. Il est déjà précisé dans le champ nature que seules les pentes supérieures à 10% sont concernées.

L'ensemble des modifications ont directement été portées dans le standard au format Excel joint au présent Compte-rendu.

Questions soulevées en GT n'entrant pas dans le cadre de la définition du standard CNIG

Suite à une demande exprimée en fin de GT, un point rapide a été fait concernant le modèle économique. Les premières réflexions ont été présentées en COPIL et à la réunion d'information le 12 décembre. Elles ont permis de préciser le fait que les données seraient libres de droits. Dans la mesure où des coûts de maintenance corrective et opérationnelle sont à prévoir pour l'entretien de la base de données, il est nécessaire de trouver des financements externes. La solution de financement en amont semble la plus adaptée soit par subvention pour charge de service public soit, voire complété par un financement par la filière.

Prochaines dates

Ouverture de l'appel à commentaire public sur le site du CNIG dans le courant du mois de janvier pour une durée d'environ 1 mois. Il est rappelé que les membres du GT auront un rôle à jouer durant cette phase en relayant un maximum cet appel à commentaire. L'objectif étant d'atteindre le plus de monde possible (futurs utilisateurs).

A la suite de l'appel à commentaire public, si la situation le nécessite, l'IGN et FCBA pourront revenir vers les membres du GT par mail pour d'éventuelles demandes de modification significative du standard.

Présentation du standard de desserte pour le transport de bois (v1) en commission CNIG le 7 mars 2019.