

Mobilité en milieu rural

L'usage du GPS en question

Le 11 décembre 2008, les élus et acteurs locaux de plusieurs communes d'Ardenne-Famenne se sont réunis à l'occasion d'une Rencontre de la Ruralité pour :

- *Mieux comprendre le fonctionnement de cette nouvelle technologie qu'est le GPS.*
- *Rechercher les mesures à prendre pour limiter les inconvénients du GPS sans remettre en cause l'intérêt de l'outil.*

POUR EN SAVOIR PLUS ...



Synthèse des débats

- L ≧ Quelle méthode pour construire les cartes routières et leur utilisation par les GPS ?
- L ≧ L'intérêt d'une relation « Win-Win » entre les communes et les sociétés telles que: Tele Atlas/Navteq, ...
Quelles pistes?



Le GPS pas seulement un avantage...

L'utilisation des GPS est de plus en plus courante, tant auprès des particuliers (dont les touristes) que des professionnels (livreurs, transporteurs...). Ce nouvel outil présente des avantages certains.

L'objectif de la rencontre n'est pas de remettre en question cette avancée technologique ; le milieu rural doit pleinement profiter des nouvelles technologies pour assurer son développement.

Mais, au fil des ans, de nombreuses communes rurales ont aussi constaté l'apparition de problèmes liés à l'utilisation des GPS : camions bloqués dans de petites routes, augmentation du trafic dans certaines rues qui servent de raccourci, dégradation de voiries non conçues pour un charroi lourd... ; tous phénomènes qui influent directement sur le cadre de vie des habitants et la sécurité routière.



Quelle méthode pour construire les cartes routières et leur utilisation par les GPS ?

Par Monsieur Gosset Geographical Information Specialist chez Tele Atlas

Constitution de la carte en 3 phases:

↳ **MOMA** (ou « mobile mapping »): un **van équipé de caméras** circule sur les axes routiers importants (autoroutes, routes régionales...) et filme en permanence la route, la signalisation... Ainsi, si une limitation de vitesse n'apparaît pas sur le film, elle est supprimée dans la base de données. Tout le territoire est parcouru au moins une fois par an.

↳ **SFS** : un **contrôle de terrain** s'effectue en voiture. Le contrôleur parcourt les différentes voiries et encode directement ses observations dans un ordinateur relié à un GPS.

↳ **BUP** : **mise à jour téléphonique**. Tele Atlas dispose de personnes de contact au niveau des différentes communes, des zones de police (pour les règlements...), du MET (pour les travaux sur les routes régionales...), du fédéral (pour le listing des noms de rues issu du registre national...). Chaque contact est interpellé une fois par an.

Ensuite...

Les différentes informations sont recoupées, vérifiées, puis envoyées pour être traitées en Inde. Il faut compter un « time to market » de plus ou moins 3 mois. La carte est donc actualisée 4 fois par an puis vendue aux sociétés de GPS qui ont chacune leur habillage et leurs algorithmes pour les calculs d'itinéraires.

Sur base d'une même information (celle de Tele Atlas), des GPS de marques différentes peuvent proposer des itinéraires différents. Tele Atlas n'a donc pas la maîtrise sur le produit final vendu au consommateur. Ce circuit explique le délai de plusieurs mois entre la correction d'un problème et la mise à jour de la carte. Ensuite, il faut encore que le client actualise son GPS...

*L'intérêt d'une relation « Win-Win » entre
les communes et les sociétés telles que:
Tele Atlas/Navteq, ...*

Quelles pistes?

- ⇒ Le SPW a mis en place un groupe de travail qui recherche la meilleure **méthode pour centraliser toutes les informations** nécessaires pour les GPS au niveau régional. Les Conseillers en Mobilité auront certainement un rôle de relais.
- ⇒ Chaque commune pourrait désigner un **agent relais**. Cette personne collecterait les informations (règles de circulation, nouvelles voiries, noms de rues, numérotation des maisons, aménagements de voiries...) dans les différents services communaux et les transmettrait aux sociétés qui réalisent la cartographie.
- ⇒ Les communes et la Police pourraient aussi mener une réflexion sur la **hiérarchisation des voiries**.
- ⇒ Le fait de placer certaines routes en circulation locale, en sens unique ou d'y limiter le tonnage autorisé... permet de réduire le trafic de transit (raccourci). La réflexion doit aussi se mener à **un niveau supra-communal**, par exemple celui des zones de Police, pour éviter de déplacer un problème. Les mesures prises devront être signalées sur le terrain.

Cette rencontre de la ruralité était organisée par:
l'ADL de la commune de Somme-Leuze
et
l'équipe Ardenne -Famenne
de la Fondation rurale de Wallonie
famenne@frw.be