



# Organiser une cartopartie

## OpenStreetMap pour référencer les parkings vélo

*Chacun peut enrichir la base de données OpenStreetMap, mais faire une « cartopartie » à plusieurs sur une même ville s'avère très efficace. Surtout quand c'est bien organisé comme à Tours.*

À Lyon, La Ville à vélo avait créé son propre rendu de carte des aménagements cyclables (voir Vélocité n° 114 de février 2012) à partir de la base de données [openstreetmap.org](http://openstreetmap.org). Cette carte affichait également les parkings vélo, ce que je trouvais bien pratique en tant que cycliste (et lyonnaise à l'époque) : lorsque j'allais dans un quartier peu connu, je pouvais chercher sur la carte où j'allais pouvoir me garer (ou pas).

En arrivant à Tours il y a bientôt deux ans, cette fonctionnalité m'a manqué.

### Avec la communauté d'agglomération

C'est à Tours qu'est né Géovélo, le calculateur d'itinéraires vélo. Géovélo référence les aménagements cyclables sur OpenStreetMap pour les afficher et les utiliser dans son calculateur d'itinéraires vélo. Ensuite, certaines de ces données sont reversées dans le SIG<sup>(1)</sup> de Tour(s) Plus<sup>(2)</sup>.

Nous évoquons l'idée avec Tour(s) Plus d'ajouter à ces données celles concernant les parkings vélo, ils sont partants et acceptent même de financer au Collectif Cycliste 37 (CC37) une partie de l'opération.

Le CC37 va donc à la rencontre de Géovélo pour qu'ils puissent afficher sur leur rendu les parkings vélo (ils le faisaient par exemple sur leur application lyonnaise, mais pas à Tours). C'était important pour notre projet : il fallait que les personnes participant au projet puissent voir immédiatement le résultat de leurs efforts, et bien sûr l'utiliser. À chaque fin de cartopartie, Géovélo a forcé la mise à jour des données OpenStreetMap afin de rendre visible sur son application les stationnements que nous avons référencés.

### Le matériel et la formule

Nous rencontrons ensuite des contributeurs OpenStreetMap sur Tours,

rassemblés au sein de l'association CLICC (Culture libre et créations collectives). Nous avons de la chance, ils sont passionnés, passionnants, et pas allergiques au vélo : ils embrayent au quart de tour sur le projet, et remettent même en place leur permanence mensuelle qu'ils avaient abandonnée il y a plus d'un an. C'est l'un d'entre eux, Simon, qui a déjà organisé des cartoparties dans son quartier à Joué-lès-Tours, qui nous conseille la formule que nous allons adopter :

- Nous tenons une permanence, dans un local, où nous accueillons les participants. Le local est de préférence au centre de la zone à arpenter. Nous avons tour à tour utilisé les locaux d'une association, la maison d'une adhérente et un local de l'agglomération. Et nous avons failli utiliser les locaux d'un centre social.

- Nous distribuons à chaque participant la carte d'une zone à arpenter (les premiers arrivés peuvent donc choisir).

- Nous leur distribuons un OSMecum, petit pense-bête sous la forme d'un document A5 qui leur rappelle ce qu'ils doivent relever sur la carte papier. Les indications sont très succinctes ; nous répertorions deux types de stationnement : les

arceaux et les pinces-roues, il faut préciser si le stationnement est couvert et s'il est privé ou accessible à tous.

- Nous leur distribuons également un crayon à papier, une tablette rigide et un surligneur. Ce dernier est important : cela nous permet de savoir précisément où ils sont passés, mais leur permet aussi de ne pas parcourir leur zone en totalité, les rues non surlignées parce que non arpentées pourront l'être par d'autres participants.

### Départ des arpenteurs...

Je reste à la permanence, avec toujours au moins un contributeur OSM. Je note le nom des participants, leur heure de départ, la zone remise, leur téléphone s'ils en ont un (ça permet de leur envoyer du renfort si d'autres ont fini leur zone avant), leur e-mail, et leur heure de retour. Je leur remets leur kit de cartographe, et à leur retour, je colorie sur une carte générale la zone qu'ils ont parcourue.

Comme entre 10h et 12h les arpenteurs sont sur le terrain, j'ai le temps de faire les courses et de préparer les sandwiches ! Les contributeurs OSM, eux, ne s'ennuient jamais devant un ordinateur connecté à Internet... et si les jambes les démangent, ils se transforment eux-mêmes en arpenteurs, et ramènent des données supplémentaires (une rue pas bien tracée, un banc ici ou là, le nom d'un magasin...).



A la permanence du CC37, au retour des contributeurs, la zone parcourue est matérialisée sur une carte générale

L. Picado



## ... et retour des arpenteurs

Quand les arpenteurs reviennent, ils s'assoient auprès des contributeurs OSM, et ensemble ils peuvent procéder à la saisie. Sur l'agglomération, nous avons la chance de bénéficier, comme aide à la saisie sur la carte OpenStreetMap, de l'orthophoto, qui est une vue d'avion de la ville, sinon il faut se baser uniquement sur les données déjà saisies dans OpenStreetMap (bâti, routes, ...). Pour la saisie, c'est un vrai travail de collaboration : la personne qui est allée sur le terrain donne les indica-



Sur le terrain...

L. Picado

### Les cartoparties en chiffres

#### Tours centre :

23 personnes dont trois contributeurs OSM  
74,5 heures de présence dont 65,5 heures d'arpentage

#### Tours nord :

20 personnes dont 3 contributeurs OSM  
110 heures de présence dont 51,5 heures d'arpentage

#### Tours :

6 176 places (714 parkings)  
134 600 habitants  
34 km<sup>2</sup>  
Place par km<sup>2</sup> : 181  
Place par habitant : 0,0458

#### Joué-lès-Tours :

19 personnes dont cinq contributeurs OSM  
128,5 heures de présence dont 50 heures d'arpentage  
36 500 habitants  
32,41 km<sup>2</sup>  
547 places (99 parkings)  
Place par km<sup>2</sup> : 16,87  
Place par habitant : 0,0149

#### La Riche : (hors cartopartie)

342 places (35 parkings)  
10 000 habitants  
8 km<sup>2</sup>  
Place par km<sup>2</sup> : 47,75  
Place par habitant : 0,0342

tions à partir de ses notes prises sur la carte papier, de ses souvenirs et/ou mieux des photos prises.

Cela donne lieu parfois à discussion : les arceaux mis en place pour protéger les arbres sont-ils ou pas des parkings vélo ? Il y a la possibilité, dans OSM, de référencer du stationnement de type « informel » (barrière, grille, poteau, ...). Nous avons pris le parti dès le départ de ne pas référencer ce type de parking.

### Tout le monde peut participer

L'avantage de cette formule est qu'en plus de permettre aux personnes n'ayant qu'une heure de disponible de participer quand même, elle ne nécessite aucune formation des participants. En revanche, nous leur montrons comment utiliser les notes d'OSM (utilisables aussi sur Géovélo) pour signaler, par la suite, toute anomalie ou tout changement qu'ils constateraient. Pour écrire une note, il n'est pas nécessaire de s'inscrire sur OSM, et c'est très simple. Ensuite, ce sont des contributeurs OSM qui prennent en charge la note, font les vérifications sur le terrain et saisissent la donnée indiquée en notant la note comme résolue.

Il est également prévu que le CLICC propose des formations à l'utilisation du logiciel JOSM<sup>(3)</sup>, logiciel qui permet de mettre à jour la carte OSM de façon directe, mais dont la prise en main n'est pas évidente si on n'est pas accompagné.

### Autour de Tours aussi

Pour procéder au découpage des zones, j'ai utilisé le site <http://walking-papers.org/> qui permet de zoomer sur une ville, et d'obtenir un PDF d'une zone A4 déterminée.

Pour donner une idée, pour la ville de Tours, j'avais 35 zones différentes. Pour la partie centrale de Tours, une zone de taille moyenne qui se parcourait généralement en deux heures, à vélo, à deux.

Pour la partie nord de Tours, moins urbanisée, la zone était de grande taille, et se parcourait entre deux et trois heures à vélo, à deux.

Nous avons pour cette année référencé trois villes de la première couronne de l'agglomération (Tours, Joué-lès-Tours et La Riche), et en début d'année prochaine, nous référencerons quatre autres villes (Saint-Cyr-sur-Loire, Saint-Pierre-des-Corps, Chambray-lès-Tours, Saint-Avertin).

### Un bel exercice

Les participants, que ce soit à la saisie ou à l'arpentage, ont vraiment pris du plaisir à participer à ce projet. Ceux qui étaient sur le terrain revenaient éffarés du manque d'arceaux dans certaines zones (exemple : autour d'un lac de loisirs, ou dans une zone d'activités sans aucun arceau). Ils relevaient parfois des anomalies d'aménagements (ce rond-point où le trajet du cycliste est séparé physiquement et visuellement par une haie), découvraient

des quartiers dans lesquels ils ne seraient jamais allés, ou redécouvraient leur propre quartier car regardé différemment. Certains, issus de la vélo-école, ont travaillé leur redémarrage (répété une bonne centaine de fois par demi-journée), leur détente (rester sur le vélo deux heures de suite, quand on est crispé, ça se ressent sur les bras). D'autres ont vraiment considéré l'exercice comme une chasse au trésor. Nous avons eu tout de même quelques

piétons qui ont également apprécié ce moment.

### Les petits plus

Enfin, cerise sur le gâteau, l'un des contributeurs OSM, Emmanuel, inspiré par le projet, a créé un rendu de carte montrant non seulement les parkings vélo, mais permettant, à partir de n'importe quel point cliqué sur la carte, d'indiquer à quelle distance on se trouve du parking vélo le

plus proche, ou encore de montrer le rayonnement du stationnement vélo, et ainsi de visualiser les vides.

**Laurence Picado**

Toutes les informations sur le site de l'association : [www.cc37.org](http://www.cc37.org)

<sup>(1)</sup> Système d'information géographique informatisé

<sup>(2)</sup> Communauté d'agglomération de Tours

<sup>(3)</sup> Java Open Street Map

**FNAUT**



## Voiture « propre » : plutôt sauver l'automobile que changer les comportements

*Le mythe de la voiture propre en prend pour son grade dans le dernier numéro de FNAUT-infos, auquel a largement contribué la vice-présidente de la FUB Annick de Montgolfier.*

Point de départ : le rapport sur les « véhicules écologiques » présenté en juin dernier, établi par Denis Baupin (député Vert de Paris) et Fabienne Keller (sénatrice UMP du Bas-Rhin) pour l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques.

Face à un objectif avoué de rationaliser la technique et l'usage de la voiture pour la rendre « citoyenne » à l'usage d'un « automobiliste intelligent », la FNAUT pointe dans ce rapport la volonté « de sauver l'industrie automobile... Les solutions proposées reposent sur l'hypothèse qu'une voiture peut être écologique et permettre une « mobilité sereine et durable ». Cependant, même modernisé, le système automobile reste anti-écologique : encombre-

ment de la ville, étalement urbain. » Comme si l'écologie était « une affaire de chercheurs, d'ingénieurs et d'industriels, qui se voient chargés de résoudre des problèmes sociétaux et de favoriser une croissance verte, et non une affaire de changements de comportements. »

Pour la FNAUT, « les questions de fond semblent assez fortement ignorées, par exemple les limites de la voiture électrique soulignées par l'ADEME : les ressources en lithium et en terres rares sont-elles garanties de manière pérenne ? Le recyclage des batteries est-il si facile ? Suffirait-il d'électrifier la route pour rendre le camion vertueux ? »

Les effets pervers des recommandations du rapport « sont ignorés ».

Ainsi « la voiture en libre service incite les citoyens non motorisés à utiliser la voiture ; le covoiturage longue distance fragilise le train. Les voitures de petite taille, certes plus légères, sont-elles toujours à encourager ? Même plus courtes, électriques ou thermiques, elles encombreront l'espace public, et sont plus nombreuses à se garer en ville ! »

Enfin, « le rapport propose beaucoup de financements publics : primes à la casse, subvention permettant aux foyers modestes d'acquérir un véhicule écologique, affectation du grand emprunt au financement des énergies alternatives dans la mobilité. Mais est-ce à l'Etat de financer l'industrie automobile ? En définitive, la mobilité sereine et durable, c'est d'abord le vélo et le transport collectif, dès lors que ces modes sont pris au sérieux par les décideurs politiques et placés dans des conditions favorables à leur pratique. »