

# Filaire de Circulation

## Spécifications des données

Mars 2022



Rédigé par Christophe WINTZ  
Service Géomatique et Connaissance du Territoire

## Table des matières

<b>1. Présentation .....</b>	<b>5</b>
1.1. Définition .....	5
1.2. Historique .....	5
1.3. Objectif .....	5
1.4. Moyens - Méthodes .....	5
<b>2. La table des sous-tronçons (dr_fil_sous_troncon) .....</b>	<b>6</b>
2.1. Modélisation géométrique des axes de circulation .....	6
2.1.1. Définition .....	6
2.1.2. Principe de numérisation .....	6
2.1.3. Exemples de modélisation.....	7
2.2. Les éléments sémantiques de la table des sous-tronçons .....	8
2.2.1. État .....	8
2.2.1.1. Existant .....	8
2.2.1.2. En projet .....	8
2.2.1.3. En travaux.....	8
2.2.1.4. Suppression en cours.....	9
2.2.2. Nature (classification des voies).....	9
2.2.2.1. Sentier .....	9
2.2.2.2. Chemin.....	9
2.2.2.3. Voie cyclable.....	9
2.2.2.4. Route .....	9
2.2.2.5. Autoroute .....	10
2.2.2.6. Bretelle d'accès.....	10
2.2.3. Niveau.....	10
2.2.3.1. Au sol .....	10
2.2.3.2. Pont .....	10
2.2.3.3. Tunnel .....	10
2.2.4. Source géométrique .....	10
2.2.4.1. Référentiel topographique .....	10
2.2.4.2. Orthophoto.....	10
2.2.4.3. Levé GPS .....	10
2.2.4.4. Plan .....	10
2.2.4.5. Levé à grand rendement .....	10
2.2.5. Id_troncon .....	10
<b>3. Les tables descriptives des aménagements .....</b>	<b>10</b>

3.1.	Aménagements voiture (dr_fil_amg_voiture).....	10
3.1.1.	Type (accessibilité) .....	10
3.1.1.1.	Libre .....	10
3.1.1.2.	Restreint .....	10
3.1.1.3.	Interdit (ou interdit sauf).....	11
3.1.1.4.	Impossible.....	11
3.1.1.5.	Libre partiellement .....	11
3.1.1.6.	Interdit partiellement .....	11
3.1.1.7.	Cas particulier .....	11
3.1.2.	Sens de circulation.....	12
3.1.2.1.	Direct .....	12
3.1.2.2.	Indirect .....	12
3.1.2.3.	Double-sens .....	12
3.1.3.	Nombre de voies (saisir la valeur) .....	12
3.1.4.	Vitesse (liste déroulante).....	12
3.2.	Aménagements bus (dr_fil_amg_bus) .....	12
3.2.1.	Type .....	12
3.2.1.1.	Voie réservée .....	12
3.2.1.2.	Voie réservée totale .....	12
3.2.2.	Coté .....	12
3.3.	Aménagements cycle (dr_fil_amg_cycle).....	12
3.3.1.	Type .....	12
3.3.1.1.	Bande.....	12
3.3.1.2.	Trottoir .....	13
3.3.1.3.	Contre-allée .....	13
3.3.1.4.	Couloir bus partagé .....	13
3.3.1.5.	Vélo-rue .....	13
3.3.1.6.	Chaussée à voie centrale banalisée.....	13
3.3.1.7.	Sans aménagement spécifique.....	14
3.3.2.	Sens de circulation.....	14
3.3.3.	Largeur (en m) .....	14
3.3.4.	Année création .....	14
3.3.5.	Coté .....	14
3.4.	Aménagements piéton (dr_fil_amg_pieton).....	14
3.4.1.	Type .....	14
3.4.1.1.	Trottoir .....	14

3.4.1.2.	Accotement revêtu .....	14
3.4.1.3.	Sans aménagement spécifique.....	14
3.4.2.	Largeur.....	15
3.4.3.	Coté .....	15
3.5.	Aménagements des voies cyclables en site propre (dr_fil_amg_voie_cycla) .....	15
3.5.1.	Catégorie .....	15
3.5.1.1.	Piste cyclable .....	15
3.5.1.2.	Voie verte .....	15
3.5.1.3.	Cheminement mixte .....	16
3.5.1.4.	Liaison.....	16
3.5.2.	Sens .....	16
3.5.3.	Année création .....	16
3.5.4.	Largeur.....	16
3.5.5.	Type liaison.....	16
4.	Autres tables descriptives .....	16
4.1.	Tables concernant la dénomination des routes et des rues. ....	16
4.1.1.	Table des routes administratives : dr_fil_route_admin.....	16
4.1.2.	Table de relations : sous-tronçons - routes admin : dr_fil_rel_sstr_ro_admin.....	16
4.1.3.	Tables des voies : dr_fil_voie.....	16
4.1.4.	Table de relations : sous-tronçons - voies : dr_fil_rel_sstr_voie.....	16
4.1.5.	Tableau pour la saisie des attributs.....	17
4.2.	Tables concernant la territorialité.....	17
4.2.1.	Table de relations : sous-tronçons - bureaux de vote : dr_fil_rel_sstr_b_vote .....	17
4.2.2.	Table de relations : sous-tronçons - communes : dr_fil_rel_sstr_commune.....	17
4.2.3.	Table de relations : sous-tronçons - quartiers élus : dr_fil_rel_sstr_qua_elu.....	17
4.2.4.	Table de relations : sous-tronçons - quartiers : dr_fil_rel_sstr_quart .....	18
4.2.5.	Table de relations : sous-tronçons - secteur postal : dr_fil_rel_sstr_sct_pst .....	18
4.2.6.	Tableau pour la saisie des attributs.....	18
4.2.7.	Zonage (dr_fil_zonage).....	18
4.2.8.	Lieux dénommés (dr_fil_lieu_denomme – géométrie ponctuel) .....	19
4.2.9.	Table des corrections à mener (dr_fil_corrections – geometrie ligne).....	19
4.2.10.	Tables des signalements d’anomalies (alert.al_signalement_anomalie).....	19
5.	Évolutions possibles (voir OneNote Filaire V2 de Simon) .....	19
6.	Annexes .....	20
6.1.	Récapitulatif simplifiée de la classification des voies (nature).....	20
6.2.	Tableau récapitulatif de classification des voies .....	20

# 1. Présentation

## 1.1. Définition

On appelle « filaire de circulation » la représentation vectorielle linéaire des voies de circulation destinées aux automobiles, aux cycles ou aux piétons. La circulation ferrée en est exclue pour le moment (Voies ferrées, voies tram).

Pour plus de détails, se référer à la [fiche de métadonnées](#) et au [dictionnaire de données](#). (À mettre à jour ?)

## 1.2. Historique

Le filaire de circulation est une fusion (Année) des anciennes couches : FIL\_TRONCON, FIL\_OUVRAGE, TROTTOIR. Il ne comportait à l'origine que la voirie ouverte à la circulation automobile et des cycles. Il a été complété en 2020 avec la saisie en masse des chemins et sentiers.

## 1.3. Objectif

Le filaire de circulation est une donnée de référence, utilisée par de nombreux services en interne et en externe. Il fournit à l'ensemble des services de l'Eurométropole et en opendata un filaire exhaustif, topologique, sémantiquement renseigné.

Les usages :

- Gestion de la voirie (entretien, travaux ...)
- Gestionnaire de la voie (aspect juridique)
- Réseau de voies cyclables
- Adressage

## 1.4. Moyens - Méthodes

Le service géomatique et connaissance du territoire / Département usages est le gestionnaire de la donnée « filaire de circulation ». Il garantit le respect des présentes spécifications et met en œuvre les mises à jour géométriques et sémantiques qui ne dépendent pas des services métiers avec le logiciel QGIS.

Méthode : donnée collaborative, on s'appuie sur la remontée des services, des communes via le signalement d'anomalies.

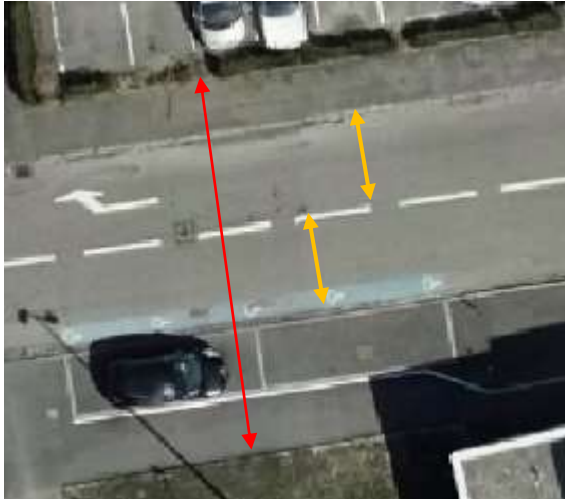
## 2. La table des sous-tronçons (dr\_fil\_sous\_troncon)

### 2.1. Modélisation géométrique des axes de circulation

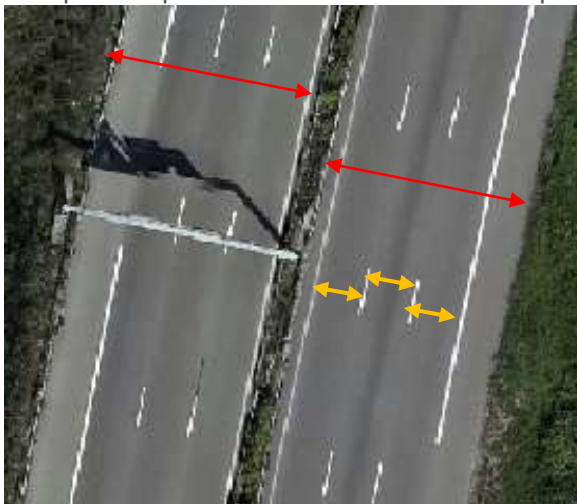
#### 2.1.1. Définition

Le sous-tronçon est l'élément de **géométrie** de base constituant le filaire de circulation.

Chaussée simple : emprise de toute la voirie, trottoir compris (en rouge), 2 voies de circulation (en jaune)



Route à chaussées séparées, ici 3 voies de circulation par chaussée. La bande d'arrêt d'urgence n'est pas comptée. Les voies de bus sont comptées.



#### 2.1.2. Principe de numérisation

Le sous-tronçon est numérisé à l'axe de la chaussée (tout compris), découpé dès qu'un attribut sémantique l'exige et au minimum à chaque intersection physique dans le monde réel. Quand 2 sous-tronçons se croisent à des **niveaux différents**, on ne crée **pas de découpe**. Par regroupement de sous-tronçons ayant un même id\_troncon, on reconstitue les objets virtuels « FIL\_TRONCON ».


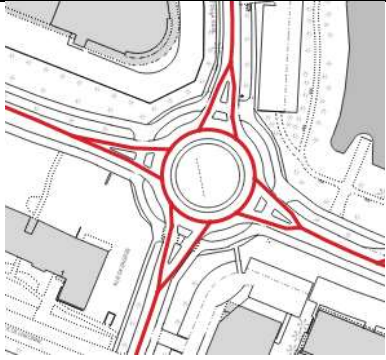
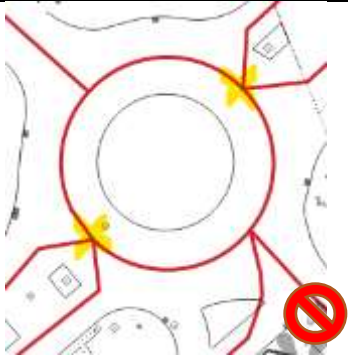
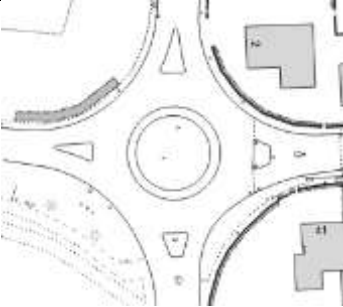

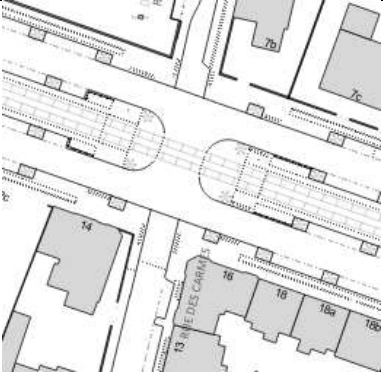
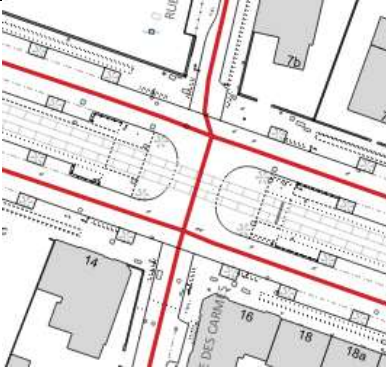
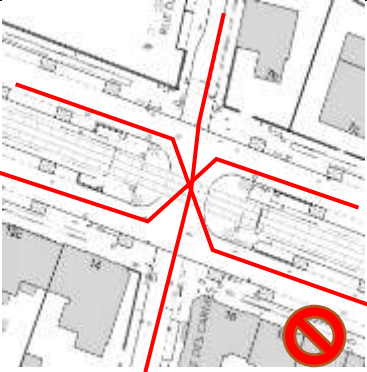
**Les cas de segmentation ci-dessous donnent lieu à un changement d'id\_tronçon:**

- Changement de nature de voie
- Changement de catégorie de voie cyclable (voie verte, piste cyclable, cheminement mixte, liaison)
- Changement de nom de rue, ou de nom de route admin
- Changement de niveau (pont, tunnel, au sol)
- Changement de commune

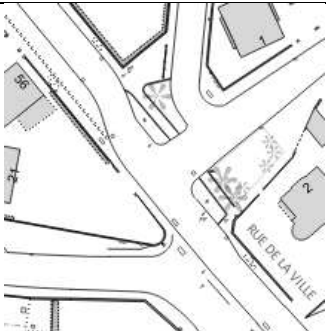
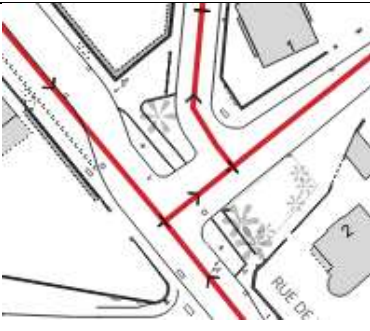


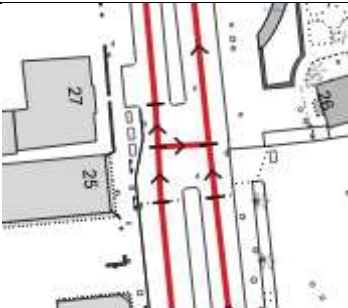
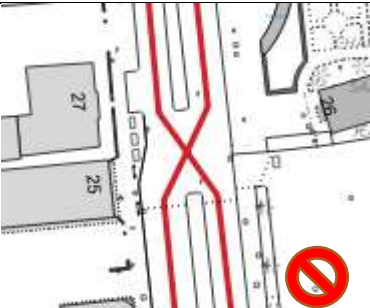

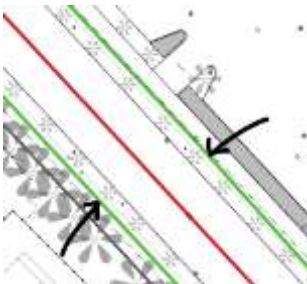
Pour les voies à chaussées séparées (présence de zébras, d'îlots séparatifs, de glissières, de murets en béton, d'une voie bus, d'une ligne de tram), 2 sous-trançons sont numérisés, 1 par chaussée.

Les axes de voies cyclables sont numérisés quand elles sont en site propres. (Séparés de la chaussée). **Rappel : le trottoir fait partie de la chaussée.** Dans ce cas, il s'agit d'un aménagement cyclable en lien avec la chaussée.

### 2.1.3. Exemples de modélisation

Rond-point (exemple 1)	Modélisation correcte	Modélisation incorrecte
		
Rond-point (exemple 2)	Modélisation correcte	Acceptable
	Voir ci-dessus	
Carrefour à chaussées sép.	Modélisation correcte	Modélisation incorrecte
		



Carrefour complexe	Modélisation correcte	Modélisation incorrecte
		
Boulevard urbain	Modélisation correcte	Modélisation incorrecte
		
Voie cyclable	Modélisation correcte	Modélisation incorrecte
		

## 2.2. Les éléments sémantiques de la table des sous-tronçons

### 2.2.1. État

#### 2.2.1.1. Existant

Cas le plus fréquent

#### 2.2.1.2. En projet

A numériser si on a une information fiable sur le futur trajet

#### 2.2.1.3. En travaux

Route en travaux. En vérifier régulièrement l'état d'avancement.



#### 2.2.1.4. Suppression en cours

Cette valeur est utile quand par exemple un chemin existe encore cadastralement mais n'est plus visible sur le terrain.

### 2.2.2. Nature (classification des voies)

#### 2.2.2.1. Sentier (à remplacer par voie piétonne)

Voie étroite, **revêtue ou non, de largeur < 1m60**, ne permettant pas le passage de véhicules automobiles. (Une Twingo fait 1m65)

Au-delà des 1m60, une voie revêtue sera classée en route, **accès restreint** si la largeur est inférieure à 2m, **accès impossible** si des plots empêchent l'accès ; une voie non revêtue sera classée en chemin.

Un escalier sera classé en sentier.

#### 2.2.2.2. Chemin

Les chemins, **voies non revêtue, de largeur > 1m60**, sont prévus pour la circulation de véhicules ou d'engins d'exploitation. Ils ne sont pas forcément carrossables pour tous les véhicules et par tous les temps.



#### 2.2.2.3. Voie cyclable

Tout élément de voirie revêtu ou non, **en site propre**, réservé prioritairement ou exclusivement à la circulation des cycles. Ces voies cyclables sont décrites par catégorie dans la table :

- dr\_fil\_amgt\_voie\_cyclable (3.5)
  - Piste cyclable : cycles uniquement
  - Voie Verte : cycles et piétons + signalétique spécifique
  - Cheminement mixte : cycles et piétons
  - Liaison : raccord avec le filaire « route »

Ne pas confondre avec les aménagements cyclables, qui eux ne sont **pas en sites propres** :

- dr\_fil\_amgt\_cycle (3.3)
  - Bande cyclable
  - Sur trottoir
  - Contre-allée
  - ...

#### 2.2.2.4. Route

Tout élément de voirie **revêtu (goudron, pavés) de largeur > 1m60**, non classé en « autoroute » ou « bretelle » ou « voie cyclable ».

#### 2.2.2.5. Autoroute

**Terminologie à revoir.** A renommer ultérieurement en « route à chaussées séparées », type autoroutier ou non.

Type autoroutier : Routes sans croisement, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et réservées aux véhicules à moteur.

Type autre : Boulevards urbains par exemple.

#### 2.2.2.6. Bretelle d'accès

Liaison route <=> autoroute ou entre autoroutes.

Elles ont une dénomination du type : bretelle de ... à ... (nommage des échangeurs en cours ?)

### 2.2.3. Niveau

#### 2.2.3.1. Au sol

Passage de niveau

#### 2.2.3.2. Pont

Passage supérieur, au-dessus d'une route, d'un canal, d'une voie ferrée ...

#### 2.2.3.3. Tunnel

Passage inférieur. Une route qui passe sous un pont n'est pas un tunnel

### 2.2.4. Source géométrique

#### 2.2.4.1. Référentiel topographique

Saisie effectuée en présence de la BD Topo200

#### 2.2.4.2. Orthophoto

Saisie effectuée sur l'orthophoto, quand la BD Topo200 est absente

#### 2.2.4.3. Levé GPS

Tronçon provenant d'un levé GPS (de type trace sur un géonavigateur)

#### 2.2.4.4. Plan

Tronçon provenant d'un plan projet

#### 2.2.4.5. Levé à grand rendement

Type imergis

### 2.2.5. Id tronçon

Un ensemble de sous-tronçons homogènes sémantiquement portent le même id\_tronçon. Voir les cas de changement d'id\_tronçon au paragraphe 2.1.2.

Les id\_tronçon non renseignés sont renseignés automatiquement toutes les nuits. Un nouvel id, serial, pour chaque id\_tronçon non renseigné.

Quand on découpe un sous-tronçon, veillez à supprimer l'id\_tronçon sur un des sous-tronçon issu du découpage si besoin. Si plusieurs sous-tronçons avec un même id\_tronçon sont présents, il faut les corriger à la main, en utilisant le dernier id\_tronçon.

## 3. Les tables descriptives des aménagements

### 3.1. Aménagements voiture (dr\_fil\_amg\_voiture)

#### 3.1.1. Type (accessibilité)

##### 3.1.1.1. Libre

Par défaut, et en l'absence de contre-indication, une voie accessible aux voitures est libre.

##### 3.1.1.2. Restreint

Le tronçon est localisé dans une zone piétonne.

Critère : présence obligatoire de panneaux de type B54



La largeur de la voie n'est pas suffisante pour tout type de véhicule.

( $1.60 < L < 2.00$ )

#### 3.1.1.3. Interdit (ou interdit sauf)

Le tronçon est explicitement interdit (panneau BO) ou dédié à certains véhicules.

Les plus communs sont :

- Les accès riverains
- Les accès pompiers ou service
- Les accès fermés

Critères :

- Présence d'une borne, d'une barrière, etc.
- Présence d'un panneau du type « sauf riverains », ou « sauf véhicules autorisés » ou « sauf bus »
- Présence d'un panneau BO



#### 3.1.1.4. Impossible

L'accès est impossible aux voitures : voies fermées à la circulation (présence de rochers, installation de potelets, rondins de bois, etc.)

Exemple de route impossible / sans aménagement spécifique pour les cycles ou alors voie cyclable / cheminement mixte.



#### 3.1.1.5. Libre partiellement

L'accès est limité par des horaires. Le tronçon est majoritairement fermé à la circulation des voitures.

#### 3.1.1.6. Interdit partiellement

L'accès est limité par des horaires. Le tronçon est majoritairement ouvert à la circulation des voitures.

#### 3.1.1.7. Cas particulier

Certains tronçons peuvent cumuler plusieurs types d'accès. C'est le cas des voies localisées dans le centre-ville de Strasbourg. Ces voies dont l'accès se fait via des bornes sont pour certaines : interdite (l'accès n'est possible qu'aux véhicules autorisés), restreint (la présence d'un panneau B54 indique l'entrée dans une zone piétonne) et libre partiellement (accès sur certaines horaires).

Dans ce cas, c'est l'occurrence « libre partiellement » qui est renseigné. Le champ « zonage » (voir paragraphe 3.5.3) indique qu'il s'agit d'une zone piétonne. Le caractère « retreint » de la voie n'est pas indiqué.

### 3.1.2. Sens de circulation

#### 3.1.2.1. Direct

Le sens de circulation des voitures correspond au sens de numérisation du tronçon

#### 3.1.2.2. Indirect

Le sens de circulation des voitures correspond au sens contraire de numérisation du tronçon

#### 3.1.2.3. Double-sens

### 3.1.3. Nombre de voies (saisir la valeur)

2 cas :

- Les voies sont matérialisées par du marquage au sol longitudinal : on en déduit le nombre de voies.
- Les voies ne sont pas matérialisées : la largeur de la chaussée, ainsi que la logique de circulation permettent la définition du nombre de voies. Ainsi, une chaussée de 5 mètres sur laquelle les voitures sont autorisées à circuler dans les deux sens, est renseignée en 2 voies.
- Les voies réservées, comme celles des bus, sont comptabilisées dans le nombre de voies.
- *Alerte de mise à jour : Orthophoto*

### 3.1.4. Vitesse (liste déroulante)

La présence de panneaux de type B14, B50 et B51 détermine la vitesse maximum autorisée par tronçon. En leur absence, la vitesse indiquée est celle autorisée par le code de la route.

Cette information ne concerne que le régime de police autorisé pour les véhicules légers.

En cas d'incohérence dans la signalisation (début de limitation de vitesse particulière, mais absence de fin de limitation), la règle suivante est appliquée : seul le tronçon pour lequel l'information est certifiée est renseigné. Si l'information n'est pas répétée ou incohérente, les tronçons suivant ne seront pas renseignés.

- *Alerte de mise à jour : couche Signalisation verticale Panneau*

## 3.2. Aménagements bus (dr\_fil\_amg\_bus)

### 3.2.1. Type

#### 3.2.1.1. Voie réservée

La voie de bus n'est pas séparée de la chaussée pour automobile mais un marquage au sol et/ou de la signalisation verticale indique que la voie est réservée.

#### 3.2.1.2. Voie réservée totale

La voie est en site propre, séparée des voies dédiées aux voitures. Cette séparation peut être une bordure, un ilot, etc.

### 3.2.2. Coté

- Gauche
- Droite
- *Centre (Modif schéma à mettre en oeuvre)*

## 3.3. Aménagements cycle (dr\_fil\_amg\_cycle)

### 3.3.1. Type

#### 3.3.1.1. Bande

Seul le marquage au sol permet la séparation de l'aménagement cyclable des autres espaces. Elles sont situées sur l'emprise de la chaussée réservée aux véhicules.



#### 3.3.1.2. Trottoir

La signalisation indique que l'accès au trottoir est autorisé pour les cyclistes.



#### 3.3.1.3. Contre-allée

#### 3.3.1.4. Couloir bus partagé

Le couloir de bus est partagé entre bus et cyclistes. (marquage au sol : Logo vélo)



#### 3.3.1.5. Vélo-rue

Il s'agit de rues résidentielles où la priorité est donnée à la circulation des vélos. Tout dépassement de cycliste y est interdit : les véhicules motorisés sont ainsi priés de suivre le cycliste. Ce principe n'interdit pas la pratique automobile mais pousse l'automobiliste à emprunter une autre rue.



#### 3.3.1.6. Chaussée à voie centrale banalisée

Il s'agit d'une chaussée dont la partie centrale est réservée au voiture sans marquage de voies de circulation, et dont les abords sont réservés en priorité aux vélos (Marquage chevrons + bandes). Les voitures peuvent empiéter sur ces zones pour se croiser quand il n'y a pas de cycliste.



#### 3.3.1.7. Sans aménagement spécifique

Cette occurrence regroupe l'ensemble des cas où l'accessibilité est suggérée sans qu'aucun aménagement ne soit véritablement proposé. Il s'agit :

- De panneaux (type C2a) ou panonceaux (type « sauf cyclistes ») qui indiquent aux automobilistes que les vélos ont l'autorisation de circuler sur la voie à contre sens.



- De logos ou bandes matérialisées sur de très courtes distances (au départ des tronçons) mais qui ne sont pas prolongés.

#### 3.3.2. Sens de circulation

- Sens direct
- Sens indirect
- Double sens

#### 3.3.3. Largeur (en m)

#### 3.3.4. Année création

#### 3.3.5. Coté

- Gauche
- Droite

*Alerte de mise à jour pour l'ensemble des attributs d'accessibilités aux vélos : Service Voies Publiques*

### 3.4. Aménagements piéton (dr\_fil\_amg\_pieton)

Les informations renseignées au titre de l'accessibilité piétonne concernent exclusivement les aménagements dédiés aux piétons. Aussi, **sont exclus de l'accessibilité piétonne** les trottoirs non aménagés (comme les trottoirs non revêtus ou non stabilisés), ou qui ne permettent pas le cheminement piéton (trottoir entièrement occupé par des places de stationnement par exemple).

#### 3.4.1. Type

##### 3.4.1.1. Trottoir

L'aménagement piéton est délimité de la chaussée ou d'un aménagement cyclable par une bordure. Revêtement goudron ou stabilisé.

##### 3.4.1.2. Accotement revêtu

L'aménagement est délimité de la chaussée ou d'un aménagement cyclable par du marquage au sol, ou un simple caniveau.

##### 3.4.1.3. Sans aménagement spécifique

Cette occurrence regroupe l'ensemble des cas où l'accessibilité est simplement suggérée ou zonée. Il s'agit :

- De simples logos qui suggèrent le cheminement piéton,
- De zones piétonnes ou de rencontres qui autorisent par défaut l'accessibilité piétonne sans qu'aucun aménagement spécifique ne soit présent.

### 3.4.2. Largeur

- Valeur en m

Les largeurs des aménagements piétons correspondent à la largeur réelle dédiée aux piétons, de la limite du domaine public aux bordures ou à la chaussée (bordures exclues). Elle exclue donc dans la mesure du possible, l'ensemble des éléments fréquemment installés sur les trottoirs tel que : les stationnements, les aménagements paysagers, les aménagements vélo, le mobilier (arceaux, etc.), etc.

Une seule largeur de trottoir peut être constituée de deux ensembles distincts. Le cas d'une piste cyclable en site propre séparant deux bandes de cheminements piétons est représentatif. Dans ce cas, la largeur est la somme des deux bandes piétonnes.

Aucune mesure n'est indiquée dans les cas où l'aménagement n'est pas matérialisé.

La méthode de mesure est identique à celle des chaussées : la largeur indiquée en attribut correspond à la largeur la plus représentative (segment le plus long de trottoir) du tronçon. Ex : sur un trottoir de 100 m : si 80 m font 1.5 m de large, et 20 m font 5 m de large, la largeur renseignée est 1.5 m.

Lorsque les trottoirs sont peu homogènes, et ne permettent pas d'isoler des segments représentatifs, la largeur moyenne (rapport de la largeur minimum et maximum) est renseignée.

### 3.4.3. Coté

- Gauche
- Droite

## 3.5. Aménagements des voies cyclables en site propre (dr\_fil\_amg\_voie\_cycla)

Il s'agit d'une table qui décrit les aménagements cyclables en site propre.

### 3.5.1. Catégorie

#### 3.5.1.1. Piste cyclable

Voie réservée exclusivement aux cycles. Signalétique, logo au sol.

#### 3.5.1.2. Voie verte

Une voie verte désigne une route exclusivement réservée à la circulation d'utilisateurs non motorisés, à savoir les piétons au sens large (pratiquants de rollers, personnes en fauteuil roulant...), les cyclistes et les cavaliers. Ce sont des aménagements en site propre (séparés de la circulation motorisée), destinés aux déplacements quotidiens et de loisirs, et souvent réalisés sur une ancienne voie de chemin de fer désaffectée, un chemin de halage, un chemin rural, un chemin forestier, etc. (Décret n° 2004-998 du 16 septembre 2004).

Sa Largeur varie entre 3 et 5m. Elle est signalée à l'entrée par un panneau C115 et en sortie par un panneau C116.



L'autorisation « à cheval » nécessite l'installation du panonceau M4y sous le panneau voie verte (C115).



#### 3.5.1.3. Cheminement mixte

Voies ouvertes aux cycles et accessoirement aux piétons en l'absence de panneau « voie verte ».

##### Cas particulier :

Une voie revêtue, L > 1.60, barrée par des potelets, rochers ou barrières (route / accès impossible à priori) pourrait aussi être classée en voie cyclable/cheminement mixte.

#### 3.5.1.4. Liaison

Filaire de connexion entre les sous-tronçons, destiné à assurer la continuité du réseau. Différents types de liaisons ont été identifiés. Ils sont listés ci-dessous dans l'attribut type.

#### 3.5.2. Sens

- Direct
- Indirect
- Double sens

#### 3.5.3. Année création

#### 3.5.4. Largeur

#### 3.5.5. Type liaison

- Marquage logo
- Marquage traversée verte
- Signalée par panneau
- Continuité interprétée

## 4. Autres tables descriptives

### 4.1. Tables concernant la dénomination des routes et des rues.

Les sous-tronçons portent le **nom des rues et des routes en agglomération** et le nom des routes hors agglomération, avec une différenciation selon le côté. Les tables ci-dessous définissent les relations entre les 3 tables.

#### 4.1.1. Table des routes administratives : dr\_fil\_route\_admin

Table alphanumérique listant l'ensemble des dénominations administratives des routes de l'Eurométropole par commune. Cette table est gérée par le « département données de référence ».

#### 4.1.2. Table de relations : sous-tronçons - routes admin : dr\_fil\_rel\_sstr\_ro\_admin

La table dr\_fil\_rel\_sstr\_ro\_admin crée le lien entre le filaire et la table des noms de routes, selon le coté de la route. Lors de la mise à jour, les attributs suivants sont renseignés.

- Id\_sous\_troncon
- Id\_route\_admin
- Cote

#### 4.1.3. Tables des voies : dr\_fil\_voie

Table alphanumérique listant l'ensemble des dénominations des rues de l'Eurométropole par commune. Cette table est gérée par le « département données de référence ».

#### 4.1.4. Table de relations : sous-tronçons - voies : dr\_fil\_rel\_sstr\_voie

La table dr\_fil\_rel\_sstr\_voie crée le lien entre le filaire et la table des noms de rue, selon le coté de la rue. Lors de la mise à jour, les attributs suivants sont renseignés.

- Id\_sous\_troncon

- Id\_voie
- Cote

#### 4.1.5. [Tableau pour la saisie des attributs](#)

Pour affecter le nom d'une rue à un sous-tronçon, il faut connaître l'identifiant du nom de la rue. Ici id = 2986 pour la rue du canal. On retrouve cet identifiant via la table dr\_fil\_voie.

Pour affecter un nom de route admin à un sous-tronçon, il faut commencer par saisir le nom (ici M445) et choisir ensuite dans la liste des choix possibles.

## 4.2. [Tables concernant la territorialité](#)

Pour chaque sous-tronçon, on indique la commune (et le code postal) à laquelle il appartient **géométriquement**, à gauche et à droite du sens de saisie. Sur Strasbourg, on indique en plus le quartier (historique (8)), le quartier élu et le bureau de vote. Ces renseignements sont réalisés automatiquement toutes les nuits sur les sous-tronçons qui ne sont pas renseignés, et qui se trouvent géométriquement entièrement dans une commune, un quartier, ou un bureau de vote.

Les sous-tronçons en limite ou à cheval sur 2 contours devront être traités à la main.

Les sous-tronçons sont découpés en limite de commune uniquement. En limite de quartier ou quartier-élu, on choisira l'une ou l'autre valeur selon la longueur de segment qui se trouve dans l'un ou l'autre quartier.

Un sous-tronçon peut être géométriquement dans une commune, et sa dénomination peut être rattachée à une autre commune. (Cas de Schiltigheim/Hoenheim/Bischheim par ex.)

### 4.2.1. [Table de relations : sous-tronçons - bureaux de vote : dr\\_fil\\_rel\\_sstr\\_b\\_vote](#)

- Id\_sous\_troncon
- Id\_bureau
- cote

### 4.2.2. [Table de relations : sous-tronçons - communes : dr\\_fil\\_rel\\_sstr\\_commune](#)

- Id\_sous\_troncon
- Numero\_commune
- cote

### 4.2.3. [Table de relations : sous-tronçons - quartiers élus : dr\\_fil\\_rel\\_sstr\\_qua\\_elu](#)

- Id\_sous\_troncon

- Numero\_quartier\_elu
- cote

#### 4.2.4. Table de relations : sous-tronçons - quartiers : dr\_fil\_rel\_sstr\_quart

- Id\_sous\_troncon
- Numero\_quartier
- cote

#### 4.2.5. Table de relations : sous-tronçons - secteur postal : dr\_fil\_rel\_sstr\_sct\_pst

- Id\_sous\_troncon
- Id\_secteur\_postal
- Cote

#### 4.2.6. Tableau pour la saisie des attributs

carte territoriale - Attributs d'entités

Actions

Découpage territorial    Sous-tronçon

**Eurométropole**

Gauche	Droit
Número: 482	Número: 482
Commune: Strasbourg	Commune: Strasbourg
suppression: <input type="checkbox"/>	suppression: <input type="checkbox"/>
Code postal: 67000	Code postal: 67000
suppression: <input type="checkbox"/>	suppression: <input type="checkbox"/>

**Strasbourg uniquement**

Gauche	Droit
Quartier élu: Orange-Cornet des XV	Quartier élu: Orange-Cornet des XV
suppression: <input type="checkbox"/>	suppression: <input type="checkbox"/>
Quartier: STRASBOURG CENTRE	Quartier: STRASBOURG CENTRE
suppression: <input type="checkbox"/>	suppression: <input type="checkbox"/>
Bureau vote: (pas de sélection)	Bureau vote: (pas de sélection)
suppression: <input type="checkbox"/>	suppression: <input type="checkbox"/>

OK    Annuler

#### 4.2.7. Zonage (dr\_fil\_zonage)

Cette table alphanumérique renseigne le type de zonage sur les sous-tronçons.

- Id\_zonage
- Id\_sous\_troncon
- Type de zonage
  - **Zone de rencontre** : Elles sont matérialisées par les panneaux B52
  - **Zone piétonne** : Elles sont matérialisées par les panneaux B54 et C109.
  - **Zone 30** : Elles sont matérialisées par des panneaux de type B30.

#### **Cas particuliers :**

Certains panneaux portent une double information : ils indiquent la présence d'une aire piétonne et cycliste. Le registre de ce panneau correspond à un B54 + un C113. Dans ce cas, le sous-tronçon est indiqué en zone piétonne et l'accès cycliste est géré par les attributs « vélo ».

**Gestion du zonage** : ouverture et fermeture de zone

De la même manière que pour la gestion des limites de vitesses, les tronçons sont considérés dans ou à l'extérieur d'une zone en fonction de la présence d'un panneau d'entrée et d'un panneau de sortie.

Lorsque le relevé des panneaux permet de définir clairement une zone (entrées et sorties présentes sur l'ensemble des tronçons d'un secteur) le zonage est indiqué en attribut des tronçons.

Lorsqu'un panneau manque, et que la zone n'est donc pas définissable, seuls les tronçons sur lesquels la présence d'un panneau d'entrée est avérée sont renseignés du type de zone.

*Alerte de mise à jour : couche Signalisation verticale Panneau*

#### 4.2.8. Lieux dénommés (dr fil lieu denomme – géométrie ponctuel)

- Id\_lieu\_denomme
- Etat
- Source\_geometrique
- Id\_voie

#### 4.2.9. Table des corrections à mener (dr fil corrections – geometrie ligne)

Actuellement en construction en DEV

#### 4.2.10. Tables des signalements d'anomalies (alert.al signalement anomalie)

L'ensemble des utilisateurs du filaire peuvent y déposer des alertes pour nous informer des corrections à mener, des erreurs à corriger.

## 5. Évolutions possibles (voir OneNote Filaire V2 de Simon)

- Définir une nouvelle nature de voie : « voie piétonne »
  - Exclusivement piétonne
  - Principalement piéton, vélo autorisé
- Améliorer la connectivité entre réseaux auto et vélo
- Numériser le réseau ferré (SNCF, Tram)
- Gérer les passages sous un pont routier ou SNCF (hauteur autorisée)
- Indiquer une largeur de bande roulante pour les voitures.
- Créer une nature de voie = « escalier »
- Ajouter un côté = « centre » pour les aménagements bus par exemple.
- Modifier la nature « autoroute » en « voie à chaussées séparées » (voir 2.2.2.5)
  - Type autoroutier
  - Type autre



## 6. Annexes










### 6.1. Récapitulatif simplifiée de la classification des voies (nature)

Largeur	Revêtue	signalétique	obstacle	Classification	Catégorie
L < 1.60	non	non		Sentier	
L < 1.60	oui	oui		Voie cyclable	PC ou CM
L < 1.60	oui	non		Voie cyclable	CM
L > 1.60	non	non		Chemin	
L > 1.60	oui	non	non	Route, autoroute, bretelle	
L > 1.60	oui	non	oui	Voie cyclable	CM
L > 1.60	non	oui		Voie cyclable	VV
L > 1.60	oui	oui		Voie cyclable	PC ou VV ou CM

CM : cheminement mixte – PC : piste cyclable – VV : voie verte


### 6.2. Tableau récapitulatif de classification des voies

Chaussée revêtue (goudron, pavés)						
Largeur (m)	Accès réglementé Signalétique	Obstacle	Exemple	Nature	Type accès	
L > 1.6	non	non		Route	Libre	
L > 1.6	non	Barrière fixe		Voie cyclable	Cheminement mixte	

		Potelets fixes		Voie cyclable	Cheminement mixte	
		Plots amovibles		Route	Interdit (sauf)	
L > 1.6	Panneau BO 	non		Route	Interdit	Les cycles sont également interdits par ce panneau
L > 1.6	Sauf riverains	non		Route	Interdit	
L > 1.6	Sauf bus	non		Route	Interdit	
L > 1.6	Sauf autorisés 	non		Route	Interdit	
L > 1.6	Sauf autorisés	Barrière amovible		Route	Interdit	Cycle : sas

L > 1.6	Interdit aux véhicules à moteur	potelets		Voie cyclable	Cheminement mixte	
L > 1.6				Voie cyclable	Piste cyclable	
L > 1.6				Voie cyclable	Cheminement mixte	
L > 1.6				Voie cyclable	Voie verte	
L > 1.6				Route	Impossible	Zone piétonne
L < 1.6				Voie cyclable	Cheminement mixte	
L < 1.6	non			Voie cyclable	Cheminement mixte	
Chaussée non revêtue (gravier, gravillons, terre)						
Largeur (m)	Accès réglementé Signalétique	Obstacle	Exemple	Nature	Type	Aménagement cyclable



L > 1.6	non			Chemin		
L > 1.6				Voie cyclable	Voie verte	
L < 1.6	non			Sentier		

Liens internet :

<https://doc.transport.data.gouv.fr/producteurs/amenagements-cyclables>

<https://codedelaroute.io/blog/differents-types-route/>

<https://wiki.openstreetmap.org/wiki/Relation:route>