

Restitution COTEC projet RMR du 6 février 2018

COMPTE RENDU DE REUNION

OKINA

Objet : CRR Réunion Restitution Audit - COTECH	
Lieu & date : 6/02/2018 à Bordeaux	
Emetteur : OKINA	Destinataire : Participants

Ordre du jour :

- Planning du projet
- Principaux résultats d'audit
- Point sur les normes
- Scénario de mise en qualité
- Interventions des participants
- Présentation ppt
- Précisions suite au COTECH

1 Principaux résultats d'audit

1.1 Présentation de l'audit

La réunion commence par un rappel sur la méthodologie adoptée lors de cette phase d'audit, puis la Région précise le planning du projet en indiquant les différentes phases et les principaux jalons :

- Mise en production du référentiel de points d'arrêt en février 2018
- Mise en production du référentiel topologique et horaire en avril 2018
- Lancement du SIM Modalis à la rentrée 2018 (mi-septembre).

Okina indique que le référentiel de points d'arrêt est en production et est testé actuellement par 4 bêta-testeurs depuis 15 jours.

Les résultats de l'audit abordent trois aspects principaux, à savoir un axe technique sur les formats de fichiers, un axe organisationnel et un dernier axe sur les processus métiers. Les résultats de cet audit sont décrits dans la présentation jointe au document. Okina décrit les règles communes qui doivent être abordées et en particulier la **Charte de nommage Modalis**. Cette Charte est issue des travaux déjà effectués par la Région Pays de la Loire et par le Site Territorialisé de la Gironde. La charte de nommage Modalis sera fournie dans les jours qui suivent aux acteurs du projet.

1.2 Présentation des projets et des normes

Okina présente les principaux projets dont celui d'Ile-de-France Mobilité mais aussi des autres pays européens qui utilisent des référentiels normés. Cette démarche de normalisation se ressent de plus en plus au niveau des collectivités qui veulent maîtriser leurs données de mobilité. Okina rappelle également les actions présentées lors des Assises de la Mobilité portant sur la centralisation et la mise en qualité des données Transport au niveau régional. La Région y voit un parallèle avec les démarches d'interopérabilité billettique régionales, à l'image de Modalis. Il s'agit de donner un cadre régional permettant aux différents acteurs et systèmes de communiquer, en vue de mettre en œuvre

des projets concrets portant sur l'information multimodale, la vente de titres et de services de mobilité, de façon combinée in fine (ce qu'on appelle le MaaS : Mobility as a Service). Le projet RMR s'inscrit donc en phase avec les orientations des Assises de la Mobilité ainsi qu'avec les recommandations européennes (norme NeTEx).

2 Scénario de mise en qualité des données

Au vu des résultats de cette étude et suite à échange avec la Région, Okina précise le scénario qui paraît le plus pertinent pour la mise en qualité des données de façon pérenne. Ce scénario part du principe que **la mise en qualité des données doit être effectuée au plus près du terrain donc par les producteurs de données**, et que les données doivent être **validées à la source**. De plus, l'alimentation du référentiel doit être **la moins intrusive possible dans les processus métier**. Le détail des actions concernant ce scénario est précisé dans la présentation jointe au document.

3 Interventions des participants

Concernant l'intégration des données dans le référentiel, Okina précise que le système permet une **saisie manuelle** des données, un **import GTFS** ou un **import NeTEx**. L'objectif est de permettre une intégration du système la moins intrusive possible pour que les acteurs continuent à utiliser leur logiciel métier pour définir l'offre commerciale. Concernant les réseaux interurbains, La Région a commandé à la société GFI (Pégase) une amélioration de l'interface GTFS suivant les recommandations faites par Okina pour que l'intégration des données se fasse sans manipulation supplémentaire. De même, Okina a prévu de rencontrer les éditeurs des principaux logiciels métiers équipant les réseaux urbains pour les sensibiliser sur ce point. En sortie du référentiel, tous les acteurs du projet bénéficieront d'un export de leurs données au format NeTEx via le RMR (ou GTFS).

Concernant le processus de validation décrit dans le scénario, la Région précise qu'il est souhaitable de ne pas tout automatiser et que la validation finale se fasse par l'AO avant la mise en production. Un point de vigilance est exprimé par les intervenants concernant la mise à jour de **l'information circonstancielle** qui nécessite une charge de travail importante. Ce point avait été détecté par Okina lors de l'audit, et fera l'objet d'un focus particulier de la part d'Okina dans sa prestation d'accompagnement des partenaires sur la meilleure stratégie à adopter.

Il est précisé que des règles communes de gestion doivent être mises en place pour assurer une cohérence et une interopérabilité des données. Ces règles communes concernent :

- **le nommage** (cf. la Charte de nommage Modalis)
- **les périodes de mise à jour** (voir le paragraphe 5.1)
- **les processus de validation.**

DETECTION DE DOUBLONS DE POINTS D'ARRÊTS : Concernant la possibilité de doublons au niveau des points d'arrêt, Okina précise que le RMR dispose d'un outil de détection et de fusion qui permet de gérer les doublons. L'outil permet aussi de visualiser via la cartographie tous les points d'arrêt et de sélectionner le point d'arrêt final.

FORMATS DE DONNEES : Il est précisé lors de la réunion que le format NeTEx est le format privilégié compte tenu de sa richesse et des futures obligations européennes. Néanmoins, le format GTFS sera disponible en entrée et en sortie, car il est aujourd'hui le plus utilisé.


CODES ARRÊTS : Okina a mis en place un système qui permet de conserver les codes arrêts établis par les logiciels métiers utilisés par les acteurs. Dans le RMR, chaque point d'arrêt sera ainsi identifié par son code métier ainsi que par un code propre au RMR. L'objectif est d'éviter de tout recoder au niveau opérationnel, de pouvoir continuer à utiliser les générations de codes automatiques des logiciels métiers et de permettre à d'autres systèmes de relier l'information du RMR avec l'information source (ex : SAEIV).

REX BETA-TESTEURS : Les bêtesteurs estiment que le RMR convivial même si le fond de carte OpenStreetMap (OSM) peut entraîner des confusions, car il comporte déjà des informations liées à la mobilité issues de la communauté d'utilisateurs OSM. A noter que plusieurs fonds de carte sont disponibles dans le Référentiel de points d'arrêt : OSM, Google Maps Satellite, Google Maps Route. Concernant OSM, les partenaires détectant des erreurs peuvent contribuer à actualiser la cartographie en faisant remonter des informations. De plus, cela peut permettre de détecter des quais ou des points d'arrêt mal géolocalisés.

PLANNING : Concernant la disponibilité du RMR sur la partie Référentiel de points d'arrêt, ce dernier sera disponible à partir du Mercredi 14 février pour l'ensemble des acteurs du projet. Un webinar décrivant les fonctionnalités d'utilisation du système aura lieu la veille.

Les intervenants souhaitent un planning plus détaillé sur les jalons et les actions à mener de leur part.


4 Présentation



RESTITUTION PROJET RMR

PHASE D'AUDIT


1



ORDRE DU JOUR


- Planning
- Principaux résultats d'audit
- Point sur les normes
- Scénario de mise en qualité
- Démonstration Référentiel de Points d'Arrêt

2

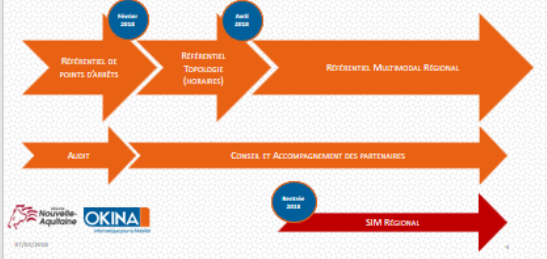


PLANNING DU PROJET


3



PLANNING DU PROJET RMR




4



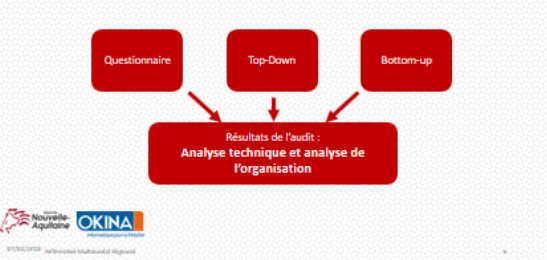
AUDIT

Principaux résultats


5



MÉTHODOLOGIE

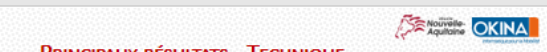


6



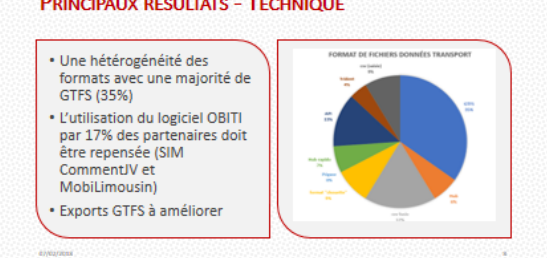
PRINCIPAUX RÉSULTATS ET PRÉCONISATIONS POUR UNE QUALITÉ DES DONNÉES ASPECT TECHNIQUE

7



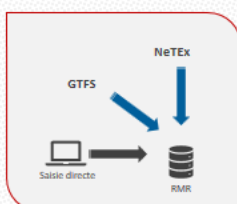
PRINCIPAUX RÉSULTATS - TECHNIQUE

- Une hétérogénéité des formats avec une majorité de GTFS (35%)
- L'utilisation du logiciel OBITI par 17% des partenaires doit être repensée (SIM Comment'V et Mobilimousin)
- Exports GTFS à améliorer



8

PRÉCONISATIONS – TECHNIQUE



- Formats de données acceptés par la plateforme du RMR
- Saisie directement dans le RMR pour les partenaires ne possédant aucun outil
- Amélioration des exports GTFS (Pégase, TEO, Okapi, Heurès, Hastus)

9

CHARTE DE NOMMAGE MODALIS

- Principe : information la plus complète possible à destination du voyageur
 - Ligne : numéro, nom
 - Itinéraire : destination
 - Arrêt : nom commercial, code public
- Le Référentiel de points d'arrêt permet de définir plusieurs noms pour un arrêt
- Se conformer aux repères sur le terrain

10

RÈGLES DE NOMMAGE GÉNÉRALES

- Éviter les abréviations
- Éviter le tout MAJUSCULE. Privilégier le Mixte.
- En cas de limitation du nombre de caractères par les logiciels des producteurs de données, utiliser des repères connus du public
 - Utiliser des abréviations connues du langage écrit : St, Ste, Zi, ZAC
 - Utiliser des abréviations connues d'infrastructure : Pl, Av, Bd, Rte, RN, RD
 - Utiliser les abréviations de communes de la signalisation routière
- Définir une liste régionale des abréviations autorisées

13

PRINCIPAUX RÉSULTATS ET PRÉCONISATIONS POUR UNE QUALITÉ DES DONNÉES ASPECT ORGANISATIONNEL

PRINCIPAUX RÉSULTATS – ORGANISATION

- Utilisation des données différente entre AO et exploitants
- Multiplication des acteurs dû à l'évolution de la mobilité
- Processus de mise à jour non formalisé
- Manque d'outil de vérification des données en amont de l'alimentation SIMs existants
- Besoin de définir des règles de gestion communes

PRÉCONISATIONS – ORGANISATION

- Identification de 4 acteurs qui auront des rôles attribués en fonction du scénario choisi :



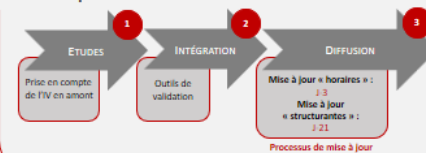
14

PRÉCONISATIONS – RÔLES

Missions	Acteurs	Producteur de données	AO	Okina	Région
Saisir les données et vérifier leur qualité		✓			
Corriger les anomalies relevées par l'outil de validation		✓			
Vérifier l'exactitude des données			✓		
Accompagnement				✓	
Assurer la maintenance et cohérence				✓	
Définir les règles d'harmonisation					✓

PRÉCONISATIONS – PROCESSUS DE MISE À JOUR

Définir un processus de validation :





LES NORMES

Etat de l'art

01/10/2018 Référentiel National Région 17



LÉGISLATION ET PROJETS EXISTANTS

- La directive européenne 2010/10/EU impose un Point d'Accès National (PAN) au format NeTEx à tous les pays membres de l'Union Européenne d'ici 2019

- Des projets existants utilisant les normes :
 - En France
 - En Norvège et Suède
 - Au Royaume-Uni
 - En Allemagne, aux Pays-Bas et en Suisse
 - En Italie
 - En Amérique du Nord

01/10/2018 Référentiel National Région 18



LÉGISLATION ET PROJETS EXISTANTS

- Assises de la Mobilité : Rapport « *Mobilités plus connectées, Accélérer l'innovation et la révolution numérique* »
 - Mesure prioritaire B : Se doter d'une gouvernance et d'outils adaptés aux données de mobilité
 - Mesure 7 : Mettre en place des plateformes régionales de services de mobilités comme support du rôle des régions comme chef de file
 - Mesure 8 : Mettre en place des plateformes infrarégionales de données ouvertes support d'un bouquet de services numériques de proximité
 - Mesure 10 : Assurer la normalisation des données et l'interopérabilité des systèmes publics et privés de mobilité pour mutualiser les efforts

01/10/2018 Référentiel National Région 19



SCÉNARIO

ASSURER LA QUALITÉ AU PLUS PRÈS DU PRODUCTEUR

01/10/2018 Référentiel National Région 20



01/10/2018 Référentiel National Région 21



PHASAGE DE LA MISE EN QUALITÉ

- Utilisation du format existant GTFS en entrée et NeTEx en sortie
- Mise en qualité du Référentiel de points arrêt
- Conservation des codes initiaux des producteurs
- Amélioration des formats GTFS en amont avec les éditeurs
- Migration progressive vers NeTEx

01/10/2018 Référentiel National Région 22



RÉFÉRENTIEL DE POINTS D'ARRÊT

Démonstration et principales fonctionnalités

01/10/2018 Référentiel National Région 23



LES DONNÉES THÉORIQUES

Référentiel Points d'arrêt

- Points d'arrêt
- Zones d'arrêt
- POI

Géolocalisation

Nommage

Accessibilité

Référentiel Topologie

- Séquences d'arrêts
- Horaires Courses
- Calendriers
- Information Voyageurs : Noms arrêts, lignes, parcours

01/10/2018 Référentiel National Région 24



DÉCOUPAGE EN ZONES GÉOGRAPHIQUES

- Découpage en zones géographiques : ressorts territoriaux des partenaires
- Chaque producteur a un code associé à cette zone
- Droits de modification seulement sur cette zone



Source : <http://france.commissu.com>

01/10/2018 Référentiel National Région 25



INTÉGRATION

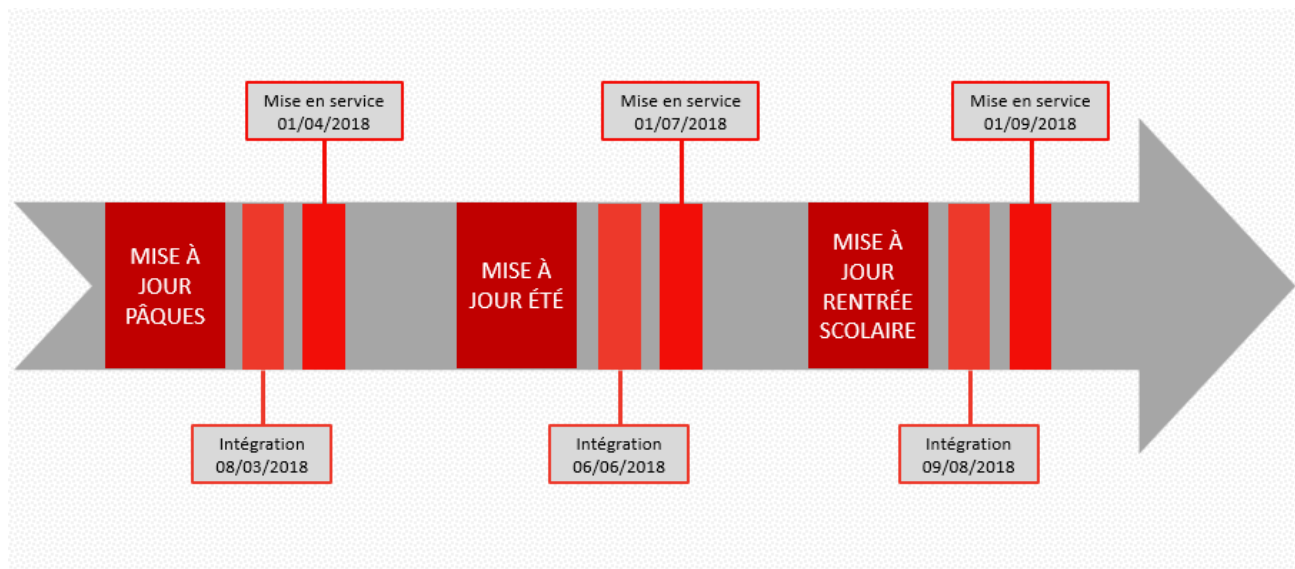
- Validation de la qualité
- Fusion de points proches

- Possibilité de garder la trace des modifications
- Système des « tags » pour faciliter les corrections et vérifications

01/10/2018 Référentiel National Région 26

5 Précisions suite au COTECH

5.1 Grandes périodes de mises à jour



NB : L'intégration se décompose à travers les étapes suivantes :

1. Saisie ou Import des données
2. Tests de validité
3. Intégration et mise en cohérence des données

Les dates de mises en services sont à adapter selon les réseaux et les rentrées scolaires.

5.2 Planning détaillé pour les producteurs de données

Ce planning sera fourni à chaque partenaire afin de les accompagner dans la mise en qualité de leurs données. Le tableau suivant décrit les actions à mener pour se faire :

N°	Description	Deadline
1	Définir un interlocuteur principal sur le sujet des données Cette personne sera le contact principal avec La Région et Okina	13 Mars 2018
2	Mettre en application la Charte de Nommage Modalis <ul style="list-style-type: none"> Corriger l'information voyageur dans l'outil métier pour se rapprocher le plus possible de la charte Modalis Envoyer le fichier GTFS avec l'information corrigée à Okina 	Mars 2018 20 mars 2018 27 mars 2018
3	Amélioration des données dans le Référentiel de points d'arrêt : <ul style="list-style-type: none"> Vérifier et rectifier les géolocalisations Créer les points d'arrêt multimodaux 	27 mars 2018
4	Définir la nouvelle mise à jour de données avant la rentrée scolaire 2018	09 Août 2018