

Formations

COMPTE RENDU DES REUNIONS

OKINA

Table des matières

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | Ordre du jour des formations | 3 |
| 2 | Interventions des participants à Dax | 3 |
| 2.1 | Intérêt de l'outil | 3 |
| 2.2 | Multimodal | 3 |
| 2.3 | Mise à jour des points d'arrêt | 3 |
| 3 | Interventions des participants à Bordeaux | 4 |
| 3.1 | Périmètre des droits de modification | 4 |
| 3.2 | Points multimodaux | 5 |
| 4 | Interventions des participants à Limoges | 5 |
| 4.1 | Point d'arrêt exploité par plusieurs | 5 |
| 4.2 | Mise à jour des points d'arrêt dans le RMR | 5 |
| 4.3 | Organisation | 6 |
| 4.4 | Exports Pégase | 6 |
| 4.5 | SIM et noms alternatifs | 6 |
| 4.6 | Erreur d'Import | 6 |
| 4.7 | Charte de nommage | 6 |
| 4.8 | Multimodal | 7 |
| 5 | Interventions des participants à Poitiers | 7 |
| 5.1 | Exports en sortie | 7 |
| 5.2 | Mise à jour des arrêts | 8 |
| 5.3 | Point multimodal | 8 |
| 5.4 | Point d'arrêt exploité par plusieurs | 8 |
| 5.5 | Intérêt de l'outil | 8 |
| 6 | Interventions des participants à Périgueux | 8 |
| 6.1 | Arrêts interurbains | 9 |
| 6.2 | SIM | 9 |
| 6.3 | TAD et SIM | 9 |
| 7 | Interventions des participants à Marmande | 10 |
| 7.1 | Base documentaire | 10 |
| 8 | Interventions des participants à Angoulême | 10 |
| 8.1 | Correspondances et SIM | 11 |

| | | |
|-----|--|----|
| 8.2 | Interurbains | 11 |
| 8.3 | Valorisation des données dans le RMR | 11 |
| 8.4 | SIG et points d'arrêt | 11 |
| 9 | Interventions des participants à Rochefort | 12 |
| 9.1 | Charte de Nommage | 12 |
| 9.2 | Information circonstancielle et SIM..... | 12 |
| 9.3 | Guide Méthodologique | 12 |
| 9.4 | Calendriers et mises à jour | 13 |
| 9.5 | Point d'arrêt coexploité | 13 |
| 9.6 | Code public des quais..... | 13 |
| 9.7 | Mise à jour à travers serveur sFTP..... | 13 |

1 Ordre du jour des formations

Ordre du jour :

- Rappel du contexte du projet ;
- Méthodologie générale ;
- Référentiel de points d'arrêt ;
- Portail d'import ;
- Référentiel d'offre (horaires).

2 Interventions des participants à Dax

| | |
|--|------------------------------------|
| Objet : Comptes rendus des formations RMR | |
| Lieu & date : 14/05 Dax | |
| Emetteur : OKINA | Destinataire : Participants |

Participants :

- **C. SAVE**, RDTL TransLandes
- **L. ROUX**, Site Territorialisé de Mont de Marsan
- **C. LOUBERRY**, Okina
- **M. FERRE**, Okina

2.1 Intérêt de l'outil

Les participants voient un réel intérêt pour l'export possible d'un fichier NeTEx en sortie.

2.2 Multimodal

Remarque : Intérêt d'intégrer les lignes scolaires à terme.

REPONSE : Okina met en garde sur le fait que la plupart des collectivités ne gèrent pas d'itinéraires pour les lignes scolaires. Par conséquent, l'intégration de l'offre scolaire par les collectivités induirait une forte charge de travail pour saisir les itinéraires correspondants à chaque circuit.

2.3 Mise à jour des points d'arrêt

Remarque : Si un nouveau point d'arrêt avec le même identifiant est importé dans le Référentiel : que se passe-t-il ? Est-ce que la géolocalisation se met à jour automatiquement ?

REPONSE : Actuellement le Référentiel de points d'arrêt est initialisé par Okina. Okina choisit ce qui peut être mis à jour et donc si une géolocalisation est modifiée ou non. Une réflexion est en cours pour

établir des règles de gestion sur les attributs pouvant être modifiés en fonction des droits des utilisateurs (points d'arrêt coexploités ou pas). Nous distinguons les points d'arrêt exploités par un seul acteur de ceux coexploités.

- Pour la première catégorie, nous envisageons une fonctionnalité de création et de mise à jour de façon automatisée via le portail : si un nouveau point d'arrêt ou une mise à jour d'un point sont détectés lors de l'import, la modification est répercutée automatiquement sur le Référentiel de points d'arrêt.
- En revanche, pour la deuxième catégorie, il est nécessaire qu'un dialogue entre les différents acteurs soit engagé et que la modification soit manuelle dans le Référentiel de points d'arrêt : dans ce cas, lors de l'import, une erreur de validation bloquante sera présente dans le rapport d'import avec un lien vers le point d'arrêt correspondant.

Remarque : Définition de l'expiration des points d'arrêt : Comment est définie la période d'expiration pour la visibilité du voyageur ?

REPONSE : Ce sont les logiciels applicatifs qui affichent l'information pour le voyageur. Le Référentiel est destiné en interne. L'applicatif Information Voyageur doit tester la validité de l'information avant de la diffuser. **Cette question peut être abordée lors du COTECH du 18/06 en présence des prestataires du SIM.**

3 Interventions des participants à Bordeaux

| | |
|--|------------------------------------|
| Objet : Comptes rendus des formations RMR | |
| Lieu & date : 15/05 Bordeaux | |
| Emetteur : OKINA | Destinataire : Participants |

Participants :

- **S. GIRARDEAU**, Région NA
- **E. CRETOIS**, Région NA
- **C. BIZIEN**, CALI
- **C. LOUBERRY**, Okina

3.1 Périmètre des droits de modification

Remarque : La réalité de la mobilité des voyageurs et donc des réseaux dépasse parfois les frontières administratives. C'est pourquoi certains participants ont demandé comment cela se passerait des points d'arrêts dont ils sont autorité organisatrice se trouvent hors de leur périmètre classique.

REPONSE : Okina envisage d'ajouter dans le périmètre des droits de modification la ou les commune(s) concernées sur demande des AO.

3.2 Points multimodaux

Remarque : Comment se répartissent les rôles pour la création des points multimodaux ? Quelle est la plus-value d'un point multimodal dans le Référentiel ?

REPONSE : Okina préconise que les AOM ou AO définissent les points d'arrêt multimodaux puisqu'elles ont une vision multi réseaux de leur territoire. L'avantage du point multimodal est de définir une correspondance possible implicite entre tous les points d'arrêt composant le point multimodal.

4 Interventions des participants à Limoges

| | |
|--|------------------------------------|
| Objet : Comptes rendus des formations RMR | |
| Lieu & date : 15/05 Limoges | |
| Emetteur : OKINA | Destinataire : Participants |

Participants :

- **D. JARRIGE**, Exploitant de Tulle Agglo
- **D. POUMEAU**, Site Territorialisé de Guéret
- **D. DUBUGET**, Grand Guéret
- **S. AUBERTIE**, Limoges Métropole
- **M. ESTELLE**, Limoges Métropole
- **J-B. FAUREL**, Exploitant de Limoges Métropole
- **J-P. DUCOUX**, Site Territorialisé de Limoges
- **P. DESJAQUES**, Site Territorialisé de Limoges
- **M. FERRE**, Okina

Personnes excusées :

- **C. HEBRARD**, Tulle Agglo

4.1 Point d'arrêt coexploité

Remarque : Lorsqu'un point d'arrêt est exploité par plusieurs opérateurs de transport et qu'il est modifié dans le Référentiel de points d'arrêt, un pictogramme apparait pour prévenir la personne qu'elle modifie un point exploité par plusieurs. Les partenaires souhaiteraient être informés par mail de cette modification le cas échéant.

REPONSE : Aujourd'hui cette fonctionnalité est une évolution possible qui reste à discuter avec la Région.

4.2 Mise à jour des points d'arrêt dans le RMR

Remarque : Une demande de précisions pour la mise à jour des points d'arrêt a été formulée.

REPONSE : Voir la réponse ci-dessus au § 2.3.

Remarque : Si le délégataire réalise l'import dans le portail : est-ce que l'AO peut en être avertie par mail ?

REPONSE : C'est une évolution possible à discuter avec la Région.

4.3 Organisation

Remarque : Répartition des tâches entre Site Territorialisé, Communauté d'Agglomération et délégataire : Il a été demandé par les partenaires qui était celui en charge de l'enrichissement des données dans le RMR.

REPONSE : Okina préconise que les AOM ou AO valorisent les données dans le RMR puisqu'elles ont une vision multi réseaux de leur territoire. Ceci est une préconisation et en rien une obligation.

4.4 Exports Pégase

Remarque : Il a été proposé par les participants d'effectuer des tests avec GFI pour les partenaires ayant Pégase.

4.5 SIM et noms alternatifs

Remarque : Comment le SIM gère les noms alternatifs ? Notamment pour des points multimodaux ou pôles d'échanges (Gare, Gare SNCF, PEM etc.) : Moteur de recherche pour l'utilisateur ?

REPONSE : Oui, le nom alternatif sert pour le moteur de recherche et sert aussi pour garder l'information pour certains applicatifs qui veulent uniquement utiliser cette information. **Cette question peut être abordée lors du COTECH du 18/06 en présence des prestataires du SIM.**

4.6 Erreur d'Import

Remarque : Limoges Métropole détient une erreur bloquante dans son fichier agency.txt liée au fuseau horaire « Timezone ».

REPONSE : Cette erreur peut revenir car dans certains logiciels de graphichage cette notion de fuseau horaire n'est pas gérée. Le fuseau horaire doit être renseigné tel que « Europe/Paris » dans le fichier agency.txt du GTFS.

4.7 Charte de nommage

Remarque : Le traitement de fond automatisé de la Charte de nommage : Est-ce qu'il ne faudrait pas à terme supprimer tous les noms de communes de Pégase ?

REPONSE : Tout dépend de la connexion entre Pégase et d'autres systèmes tels que Billettiques, SAE etc. Pour les réseaux interurbains le nom de la commune peut être présent dans le nom d'arrêt comme spécifié dans la Charte de Nommage Modalis.

4.8 Multimodal

Remarque : Limoges s'interroge sur l'intégration des autres modes types vélos ? La métropole détient des bases de données SIG.

REPONSE : L'intégration d'autres modes de transport est une évolution possible et intéressante. La récupération de Flux WFS ne pose pas de problème technique pour cette intégration. En revanche, il faut discuter de cela avec le prestataire du SIM. **Cette question pourra être abordée lors du COTECH du 18/06.**

5 Interventions des participants à Poitiers

| | |
|--|------------------------------------|
| Objet : Comptes rendus des formations RMR | |
| Lieu & date : 16/05 Poitiers | |
| Emetteur : OKINA | Destinataire : Participants |

Participants :

- **C. FLAUX**, Région NA
- **C. VIGNON**, CA du Niortais
- **F. SEGUIN**, CA du Niortais
- **A. CASSAR**, Site Territorialisé de Poitiers
- **T. PAIRAULT**, CD33 Bacs de la Gironde
- **P. REVEILLERE**, Site Territorialisé de Niort
- **M. DERVAU**, Site Territorialisé de Niort
- **S. RIOLAND**, Grand Poitiers
- **A. PACAULT**, Exploitant du Grand Poitiers
- **M. FERRE**, Okina

5.1 Exports en sortie

Remarque : Comment récupérer l'export NeTEx et GTFS une fois le workflow déroulé ?

REPONSE :

- **Les exports de « niveau 1 »** (avec les identifiants de points d'arrêt exploitants) sont disponibles depuis le menu « Exports » du Référentiel d'offre (Chouette).
- **Les exports « finaux »** (avec les identifiants régionaux) sont actuellement disponibles sur un serveur et accessibles sur demande. A terme, ils seront disponibles sur un serveur sFTP avec un identifiant et mot de passe dédié pour chaque producteur de données.

5.2 Mise à jour des arrêts

Remarque : Lors d'une refonte de réseau et d'une mise à jour : comment la topologie (l'itinéraire, la ligne) apparaît au voyageur ?

REPONSE : Le RMR est à destination interne des AOM et Sites Territorialisés. Le SIM, lui, à destination externe, prendra en compte cette visualisation liée au voyageur. **Cette question pourra être abordée lors du COTECH du 18/06.**

5.3 Point multimodal

Remarque : Quelle est la règle de proximité pour créer des points enfants sur un point d'arrêt multimodal ?

REPONSE : Lors de la création d'un point d'arrêt multimodal, des « points d'arrêt enfants » situés sur un rayon de 300m sont proposés (cela reste configurable). Lorsqu'un point d'arrêt est déjà associé à un point multimodal, il ne peut pas être affilié à un deuxième point multimodal.

5.4 Point d'arrêt coexploité

Remarque : Mail si modification sur un point exploité par plusieurs.

REPONSE : Cette réponse est abordée ci-dessus au § 4.1.

5.5 Intérêt de l'outil

Remarque : A terme, il serait intéressant pour les liaisons maritimes d'interroger l'information existante dans le RMR par requête SQL pour l'afficher sur un site internet et une appli mobile.

REPONSE : Il sera possible de récupérer les données du RMR par API type Web Service.

6 Interventions des participants à Périgueux

| | |
|--|------------------------------------|
| Objet : Comptes rendus des formations RMR | |
| Lieu & date : 04/06 Périgueux | |
| Emetteur : OKINA | Destinataire : Participants |

Participants :

- **B. CHAMPEAU**, Grand Périgueux
- **B. MILLIA**, Régie Péribus
- **E. FRANCOIS**, Régie Péribus
- **A. MAUPU**, Trandev Brive (Libéo)
- **P-L. PRAT**, CALI
- **M. FERRE**, Okina

6.1 Arrêts interurbains

Remarque : Pour l'instant les points d'arrêt présents sur le territoire de la CALI sont ceux qui appartenaient à la billettique gérée dans Pégase. Il nécessite un temps de vérification de la cohérence entre les données d'un transport urbain et interurbain. C'est un point de vigilance à prendre en compte pour les futurs exports de Pégase.

6.2 SIM

Remarque : Est-ce que dans le SIM, en fonction de la destination de l'itinéraire, il sera indiqué à quel point d'arrêt physique se rendre ?

REPONSE : Cette question peut être abordée lors du COTECH du 18/06 en présence des prestataires du SIM.

6.3 TAD et SIM

Remarque : Comment sera géré le TAD dans le RMR et le SIM ? La volonté ici est d'avoir à minima l'information que tel arrêt est en TAD, quel type de TAD, le numéro de téléphone auquel réserver et le temps de réservation à l'avance.

REPONSE : Cette notion de TAD est mieux gérée par le format NeTEx. Un support minimum de saisie TAD sera proposé dans l'outil RMR. **Cette question peut être abordée lors du COTECH du 18/06 en présence des prestataires du SIM.**

7 Interventions des participants à Marmande

| | |
|--|------------------------------------|
| Objet : Comptes rendus des formations RMR | |
| Lieu & date : 05/06 Marmande | |
| Emetteur : OKINA | Destinataire : Participants |

Participants :

- **N. DAROUX**, Grand Villeneuvois
- **S. COSTES**, Agglomération d'Agen
- **S. ZALATEU**, Agglomération d'Agen
- **F. RODRIGO**, Keolis Agen
- **P. CALMEL**, Val de Garonne Agglomération
- **S. BAILLEUL**, Site Territorialisé d'Agen
- **G. TIERNY**, Keolis Gascogne
- **C. LOUBERRY**, Okina

7.1 Base documentaire

Remarque : Avec la restructuration en interne des organisations, la volonté de disposer d'une base documentaire a été exprimée.

REPONSE : Cette base documentaire sera diffusée une fois que la Région aura validé les documents.

8 Interventions des participants à Angoulême

| | |
|--|------------------------------------|
| Objet : Comptes rendus des formations RMR | |
| Lieu & date : 05/06 Angoulême | |
| Emetteur : OKINA | Destinataire : Participants |

Participants :

- **C. LUNEAU**, Bocage Bressuirais
- **C. RIBEYRE**, GrandAngoulême
- **A. BLANCHARD**, GrandAngoulême
- **M. CARLESSO**, Grand Cognac
- **M. FERRE**, Okina

8.1 Correspondances et SIM

Remarque : Comment valoriser les correspondances dans le RMR ? et Comment seront-elles gérées par le SIM ? Quels sont les critères pour créer un point multimodal dans le RMR et quels en sont les plus-values ?

REPONSE : La notion de correspondance géographique ou commerciale est prise en compte lors d'un import NeTEx.

- Correspondance géographique : il faut X secondes pour aller d'un point à un autre.
- Correspondance commerciale : la course A attendra la course B avant de démarrer.

Il est possible de saisir des correspondances commerciales dans le Référentiel d'offre avec le menu « Correspondances » mais c'est inenvisageable de le saisir manuellement à l'échelle d'un réseau (potentiellement plusieurs milliers de correspondances à saisir).

La saisie des correspondances géographiques est en cours d'étude.

L'avantage du point multimodal est de définir une correspondance possible implicite entre tous les points d'arrêt composant le point multimodal.

8.2 Interurbains

Remarque : Les partenaires ont besoin d'être prévenus à quelle date seront intégrées les données des interurbains (cf. Exports de Pégase) pour prévoir le temps de travail lié à la vérification des arrêts coexploités.

8.3 Valorisation des données dans le RMR

Remarque : Les partenaires ont besoin de plus de précisions sur ce que signifie « information voyageur à l'arrêt » pour pouvoir le renseigner correctement dans le Référentiel de points d'arrêt. De même pour le pictogramme correspondant à « Accessible » : les partenaires ont besoin de savoir quel est le niveau d'accessibilité (UFR ou pour tout handicap).

REPONSE : Le niveau d'accessibilité est déterminé comme accessible à tout handicap. La précision sera inscrite dans le Manuel Utilisateur. **Cette question sera abordée lors du COTECH du 18/06.**

8.4 SIG et points d'arrêt

Remarque : il existe une volonté forte de la part de certaines AOM de pouvoir intégrer les données de leur SIG dans le Référentiel de points d'arrêt.

REPONSE : Actuellement le développement technique pour importer des données SIG n'est pas effectué. Le Référentiel de points d'arrêt ne peut être alimenté que par un format GTFS ou NeTEx. Même si le développement est effectué à l'avenir, il faudra s'assurer que l'identifiant de l'arrêt dans le SIG soit le même que dans la topologie.

9 Interventions des participants à Rochefort

| | |
|--|------------------------------------|
| Objet : Comptes rendus des formations RMR | |
| Lieu & date : 06/06 Rochefort | |
| Emetteur : OKINA | Destinataire : Participants |

Participants :

- **N. SADIKOU**, Site Territorialisé de La Rochelle
- **V. GELATO**, Transdev La Rochelle
- **V. LEMARTINEL**, RTCR
- **V. GUINET**, Transdev La Rochelle
- **B. FERRETTI**, Communauté d'Agglomération de Royan
- **M. BROUSSAN**, Communauté d'Agglomération de Royan
- **L. ARTHUR**, CDC de l'Ile d'Oléron
- **L. MARTIN**, CARO
- **C. CRAPOULET**, Transdev Rochefort
- **M. FERRE**, Okina

9.1 Charte de Nommage

Remarque : Le nommage d'une ligne se fait depuis le sens Aller. Généralement, le sens aller correspond à : La commune la moins importante vers la ville la plus importante, autrement dit de la périphérie vers le centre.

REPONSE : une prochaine version modifiera la formulation de cette partie sur le nommage de ligne.

9.2 Information circonstancielle et SIM

Remarque : Il est exprimé un besoin d'afficher au voyageur si un arrêt est non desservi lors de modifications liées à des travaux ou un évènement. Est-ce qu'un nouveau GTFS importé peut permettre d'assurer la modification ? Comment cela s'articule à travers les courses et les calendriers ?

REPONSE : Avoir deux calendriers valides sur une même période pour un même itinéraire entrainera des erreurs dans le SIM. Dans le cas d'un import GTFS on peut contourner ce problème en important un GTFS complet comprenant l'offre de base agrégée avec l'information circonstancielle « à plat ». Le format NeTEx permet en revanche de gérer nativement ces cas.

9.3 Guide Méthodologique

Remarque : Il est important pour les partenaires d'exprimer les limites des « mises à jour horaires » par rapport aux changements de courses existantes.

REPONSE : Une prochaine version du Guide Méthodologique permettra de préciser cette notion de « mise à jour horaires ». La mise à jour horaire suppose une modification sur une course existante ou l'ajout de course ou la suppression de course sans toucher à l'ordre des arrêts et leur structure. La mise

à jour structurante, elle, va agir sur un itinéraire et un parcours. **Cette question pourra également être abordée avec les prestataires du SIM lors du COTECH du 18/06.**

9.4 Calendriers et mises à jour

Remarque : Les opérateurs soulignent que pour assurer la maintenance de l'habillage, la modification des calendriers selon l'évolution de l'offre commerciale ne se fait pas en créant des périodes. Comment se passe la mise en application des nouvelles productions dans ces cas-là ?

REPONSE : se référer à la réponse ci-dessus du § 9.2.

Remarque : Lorsque deux imports GTFS existent avec des calendriers différents, comment s'articule la Visualisation du Statut de Ligne sur le portail d'import ?

REPONSE : Lorsqu'un GTFS importé détient la même ligne que le précédent, c'est l'import le plus récent qui prime. Les courses ne sont pas supprimées dans le Référentiel d'offre, on ne peut que modifier ou ajouter.

9.5 Point d'arrêt coexploité

Remarque : Quel nommage est récupéré dans le référentiel de points d'arrêt en cas de Co exploitation d'un point d'arrêt entre réseau urbain et interurbain ?

REPONSE : La préconisation d'Okina est de dialoguer pour avoir chacun le même nom de points dès le départ. Actuellement, en cas de différences c'est l'urbain qui prime.

9.6 Code public des quais

Remarque : A La Rochelle, par exemple, il existe 5 noms d'arrêts commerciaux sur un pôle d'échanges contenant 20 quais différents. Dans le SAEIV, cette notion d'emplacement par ligne est gérée. Or dans le GTFS importé cette notion de code public pour les quais n'est pas retranscrite. En effet, il est difficile de renseigner ces codes dans le logiciel de graphicaage car les points d'arrivées et les hauts le pied sont liés.

REPONSE : Tant que les exports actuels ne reflètent pas la réalité, la valorisation sur les pôles d'échanges se fait sur le Référentiel de points d'arrêt.

9.7 Mise à jour à travers serveur sFTP

Remarque : Est-ce que cette fonctionnalité permet de mettre en place un calendrier de mise en application d'un GTFS ?

REPONSE : Une mise à disposition des données sera possible sur un serveur sFTP avec un identifiant / utilisateur par producteur de données OU BIEN une mise à disposition publique et accessible via un lien. Pour le moment, cette fonctionnalité permet simplement d'éviter un envoi manuel via le portail et ne comprend pas de notion de mise en service du GTFS.