

Synchronisation des Arrêts / Points d'Arrêt entre OSM et ATLAS



Travail de bachelor présenté par

Guillem MASSAGUÉ Querol

**Informatique et systèmes de communication avec orientation
Sécurité Informatique**

Juin, 2025

Professeur-e HES responsable

Orestis MALASPINAS

Mandant

Matthias GÜNTER

Carte du réseau ferroviaire suisse.

Source : CFF.

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|-------------|
| Résumé | viii |
| Liste des illustrations | xii |
| Liste des tableaux | xiii |
| Introduction | 1 |
| 1 Chapitre 1 : Données ATLAS | 5 |
| 1.1 Arrêts | 5 |
| 1.2 GTFS | 8 |
| a Description des fichiers | 8 |
| b Clés d'identification, normalisation et jointure | 10 |
| c Résultats | 12 |
| 1.3 HRDF | 13 |
| a Comment nous le lisons | 13 |
| b Informations exploitées | 14 |
| c Statistiques clés | 14 |
| 1.4 Comparaison GTFS et HRDF (couverture SLOID) | 16 |
| 2 Chapitre 2 : Transport public dans OSM | 18 |
| 2.1 Schémas de cartographie du transport public dans OSM | 18 |
| 2.2 Différences dans l'usage de clés spécifiques | 19 |
| 2.3 Requête Overpass transport public — Suisse | 20 |
| 2.4 Aperçu des balises (<i>tags</i>) des nœuds OSM en Suisse | 21 |
| 2.5 Aperçu des itinéraires de transport public dans OSM en Suisse | 23 |
| a Les 5 nœuds de transport public les plus « connectés » | 24 |
| b Analyse des directions des itinéraires | 25 |
| c Top 5 des itinéraires avec le plus d'arrêts | 26 |
| 3 Chapitre 3 : Correspondance avec les données ATLAS-OSM | 27 |
| 3.1 Approche méthodologique générale | 27 |
| 3.2 Correspondance Exacte | 28 |
| 3.3 Correspondance par Nom | 29 |
| 3.4 Correspondance par Distance | 29 |
| a Étape 1 : Correspondance de groupe basée sur la proximité | 30 |
| b Étape 2 : Correspondance par référence locale dans un rayon de 50 mètres | 32 |
| c Étape 3 : Correspondance basée sur la proximité avec critères relatifs | 32 |
| 3.5 Consolidation Post-traitement | 33 |
| 3.6 Propagation des Duplicatas | 34 |
| 3.7 Correspondance Manuelle | 34 |
| 3.8 Résultats actuels | 34 |

| | |
|--|-----------|
| 4 Chapitre 4 : Lignes et appariement par lignes | 36 |
| 4.1 Des flux bruts à un fichier unique de lignes | 36 |
| a Ce qu'est <code>atlas_routes_unified.csv</code> | 36 |
| b Comment on le génère (vue d'ensemble) | 37 |
| 4.2 Ce que disent les données unifiées | 37 |
| 4.3 Genève : vues cartographiques | 38 |
| 4.4 D'autres vues utiles | 42 |
| 4.5 Appariement par lignes : comment ça marche | 44 |
| a Candidats par distance | 44 |
| b Paramètres | 45 |
| 4.6 Appariement par lignes : les chiffres | 45 |
| a Efficacité de l'appariement par lignes : une analyse complète | 46 |
| 4.7 Scripts utilisés dans ce chapitre | 47 |
| 4.8 Bilan et perspectives | 48 |
| 5 Chapitre 5 : Analyse des résultats | 49 |
| 5.1 Comment nous avons calculé les statistiques | 49 |
| 5.2 Distribution des distances par méthode | 50 |
| 5.3 Par opérateur : où est-ce le plus précis ? | 52 |
| 5.4 Les non-matchés et leurs « alter ego » proches | 52 |
| 5.5 Autres statistiques utiles | 53 |
| 5.6 Mini recettes reproductibles | 54 |
| 5.7 Réflexions et pistes d'amélioration | 54 |
| 6 Chapitre 6 : Détection des problèmes | 56 |
| 6.1 Ce que nous détectons (types de problèmes) | 56 |
| 6.2 Pourquoi prioriser | 56 |
| 6.3 Comment les priorités sont attribuées | 57 |
| a Priorités pour la distance | 57 |
| b Priorités pour les non-appariements | 57 |
| c Priorités pour les attributs | 58 |
| 6.4 Ce que cela donne dans l'application web | 59 |
| 6.5 Chiffres de la dernière exécution | 59 |
| 6.6 Persistance et flux de travail | 60 |
| 6.7 Le modèle mental d'un réviseur | 61 |
| 6.8 Réflexion et prochaines étapes | 61 |
| 7 Chapitre 7 : Base de données et données persistantes | 64 |
| 7.1 Importer les données : le rôle de <code>import_data_db.py</code> | 64 |
| 7.2 Schéma logique : les tables qui comptent | 65 |
| 7.3 Pros et cons du schéma vis-à-vis du rendu cartographique | 67 |
| 7.4 Données persistantes : comment elles survivent aux ré-imports | 68 |
| 7.5 Performance : pourquoi ça défile vite sur la carte | 69 |
| 8 Chapitre 8 : Backend | 71 |
| 8.1 Architecture générale | 71 |
| 8.2 Blueprints et endpoints | 73 |
| a Données : <code>/api/data</code> | 73 |

| | | |
|-----------|---|------------|
| b | Recherche et matches manuels | 74 |
| c | Statistiques : /api/global_stats | 75 |
| d | Rapports : /api/generate_report | 76 |
| e | Problèmes et persistance | 78 |
| 8.3 | Requêtage partagé et optimisation | 79 |
| 8.4 | Diagrammes de flux | 82 |
| 8.5 | Bonnes pratiques et lisibilité | 83 |
| 9 | Chapitre 9 : Frontend | 85 |
| 9.1 | Pages et navigation | 85 |
| 9.2 | Carte interactive (Index) | 86 |
| a | Cycle de vie des requêtes | 86 |
| b | Rendu des marqueurs et des lignes | 86 |
| c | Info-bulles et chargement paresseux | 87 |
| d | Panneau de filtres et recherche | 87 |
| 9.3 | Outil Problèmes | 89 |
| 9.4 | Données persistantes | 89 |
| 9.5 | Rapports et instantanés | 89 |
| 9.6 | Liaison avec le backend (rappel Chap. 8) | 90 |
| 10 | Chapitre 10 : Système d'authentification sécurisé | 92 |
| 10.1 | Objectifs | 92 |
| 10.2 | Aperçu de l'architecture | 92 |
| a | Composants | 92 |
| 10.3 | Modèle de données (auth_db) | 93 |
| 10.4 | Vérification d'email | 93 |
| 10.5 | Activation et utilisation de la 2FA | 94 |
| 10.6 | Sécurité opérationnelle | 95 |
| 10.7 | Interface utilisateur | 96 |
| 10.8 | Sécurité des données lors des mises à jour | 97 |
| 10.9 | Pistes de durcissement | 97 |
| 11 | Chapitre 11 : Évaluation de la sécurité de l'application | 99 |
| 11.1 | Périmètre et surface d'attaque | 99 |
| 11.2 | Contrôles en place (aperçu technique) | 99 |
| 11.3 | Scénarios d'attaque et déroulé | 101 |
| 11.4 | Calibrage et limites actuelles | 103 |
| 11.5 | Améliorations et vecteurs non encore couverts | 103 |
| 11.6 | Conclusion | 104 |
| 12 | Chapitre 12 : Dockerisation and repo files | 105 |
| 12.1 | Pourquoi dockeriser? | 105 |
| 12.2 | Les quatre pièces du puzzle | 105 |
| 12.3 | Aperçu de l'architecture | 106 |
| 12.4 | L'orchestration : docker-compose.yml | 106 |
| 12.5 | L'image : dockerfile | 108 |
| 12.6 | Le chef d'orchestre : entrypoint.sh | 108 |
| 12.7 | Démarrer en 30 secondes | 109 |

| | |
|--|------------|
| 12.8 Personnaliser par variables d'environnement | 110 |
| 12.9 Persistance et poids d'image | 110 |
| 12.10 Recettes de diagnostic | 111 |
| 12.11 Bonnes pratiques et sécurité | 111 |
| 12.12 Réflexion et améliorations possibles | 112 |
| Conclusion | 113 |
| Références documentaires | 114 |

RÉSUMÉ

Ce projet a pour objectif de synchroniser les arrêts de transport public présents dans OpenStreetMap avec ceux du système officiel suisse ATLAS, afin d'améliorer la précision et la fiabilité des données. Dans un premier temps, nous analysons la structure, la couverture et les balises associées des deux jeux de données, ATLAS et OpenStreetMap, spécifiquement en Suisse.

Le cœur de notre démarche repose sur un processus de correspondance sophistiqué combinant plusieurs méthodes : correspondance exacte, par nom, par distance, par itinéraire, etc. Cette approche permet d'identifier avec précision les arrêts communs aux deux bases de données. Une première analyse statistique des résultats obtenus est ensuite réalisée.

Face aux nombreux cas problématiques rencontrés, nous avons développé une application web conviviale permettant de visualiser simultanément les deux ensembles de données ainsi que leurs correspondances. Cet outil facilite l'identification des incohérences, la génération de rapports détaillés et l'exécution d'ajustements manuels pour corriger les divergences.

Le projet se conclura par la présentation des résultats finaux, définissant une stratégie claire pour atteindre une synchronisation complète entre OpenStreetMap et ATLAS. Cela garantira un ensemble de données de transport public cohérent, fiable et exploitable facilement pour divers usages.

Candidat-e :

GUILLEM MASSAGUÉ QUEROL

Filière d'études : ISC

Professeur-e(s) responsable(s) :

ORESTIS MALASPINAS

En collaboration avec : SKI+

Travail de bachelor soumis à une convention de stage
en entreprise : non

Travail soumis à un contrat de confidentialité : non

ACRONYMS

GTFS General Transit Feed Specification

OSM OpenStreetMap

UIC Union Internationale des Chemins de Fer

LISTE DES ILLUSTRATIONS

| | | |
|-----|---|----|
| 1.1 | ATLAS : distribution nationale | 7 |
| 1.2 | Désignations et opérateurs ATLAS | 7 |
| 1.3 | GTFS : lignes par SLOID | 12 |
| 1.4 | Arrêts GTFS (Suisse) | 13 |
| 1.5 | Quais HRDF – Suisse | 15 |
| 1.6 | ATLAS – Genève | 16 |
| 1.7 | Genève : GTFS vs HRDF (points bruts) | 16 |
| 1.8 | Genève : SLOIDs appariés (GTFS vs HRDF) | 17 |
| 2.1 | Présence des balises clés | 23 |
| 2.2 | Distribution des itinéraires par noeud | 24 |
| 2.3 | Directions H/R connues | 26 |
| 3.1 | Correspondances exactes à Genève-Cornavin | 29 |
| 3.2 | Exemple de correspondance par nom | 30 |
| 3.3 | Correspondances – Münchenstein, Hofmatt | 31 |
| 3.4 | Correspondances – Zürich HB (étape 2) | 32 |
| 3.5 | Correspondance par distance – étape 3 | 33 |
| 4.1 | Nœuds OSM hors lignes vs. sur des lignes (région de Genève). | 38 |
| 4.2 | OSM : tracé des lignes à partir des relations de type route (Genève). Géométrie bien structurée. | 39 |
| 4.3 | Atlas-GTFS : approximation des trajets (Genève). Lignes reconstruites depuis l'ordre des arrêts — plus fragmenté. | 39 |
| 4.4 | HRDF : approximation des trajets (Genève). Déduite des séquences FPLAN via les codes UIC. | 40 |
| 4.5 | Distribution du nombre de lignes GTFS uniques par slloid (coupée à 20). | 42 |
| 4.6 | Distribution du nombre de couples (ligne, direction) par slloid (coupée à 30). | 42 |
| 4.7 | Distribution du nombre de lignes HRDF uniques par slloid (coupee a 20). | 43 |

| | |
|--|----|
| 4.8 Nombre de tokens GTFS (<i>ligne,direction</i>) par <code>sloid</code> retrouvés dans OSM (coupée à 30). | 47 |
| 5.1 Distances par méthode (≤ 200 m) | 50 |
| 5.2 Boîtes par méthode | 50 |
| 5.3 Distribution globale (log) | 51 |
| 5.4 Distances par opérateur | 52 |
| 5.5 Tranches de distance | 53 |
| 5.6 Par type de nœud OSM | 54 |
| 6.1 Filtres de l'application web : par type de problème et priorité. | 63 |
| 9.1 Vue générale — filtres, carte Leaflet, résumé d'en-tête | 85 |
| 9.2 Politique de rendu selon le niveau de zoom | 86 |
| 9.3 Marqueurs et polylignes de correspondance | 87 |
| 9.4 Info-bulles : vue initiale et vue unifiée | 88 |
| 9.5 Filtres, opérateur, Top N, et résumé d'en-tête | 88 |
| 9.6 Page Problèmes — revue et résolution guidée | 89 |
| 9.7 Gestion des solutions et notes persistées | 90 |
| 9.8 Page Rapports — génération (PDF/CSV) avec limite quotidienne | 90 |
| 10.1 <code>auth_db.users</code> : <code>email</code> et <code>password_hash</code> après inscription. | 93 |
| 10.2 <code>auth_db.users</code> : <code>is_admin</code> , <code>is_email_verified</code> , <code>last_verification_sent_at</code> , <code>is_totp_enabled</code> | 93 |
| 10.3 <code>auth_db.users</code> : <code>totp_secret</code> , <code>backup_codes_json</code> , <code>created_at</code> , <code>updated_at</code> | 94 |
| 10.4 <code>auth_db.users</code> : <code>last_login_at</code> , <code>failed_login_attempts</code> , <code>locked_until</code> | 94 |
| 10.5 Processus de vérification d'email (espace réservé). | 94 |
| 10.6 Activation 2FA avec QR <code>otpauth://</code> et secret Base32. QR et secret encodent la même information. | 95 |
| 10.7 Codes de secours : affichés une seule fois à l'activation. Stockage côté serveur : hachés Argon2 dans un JSON. | 95 |
| 10.8 Étape de connexion avec saisie du code 2FA (ou d'un code de secours). | 96 |
| 10.9 Bouton « Crée un compte » visible dans l'interface. | 96 |

| | | |
|-------|--|-----|
| 10.10 | Formulaire d'inscription (email, mot de passe). | 97 |
| 10.11 | Page de connexion. Les limites de débit et le CAPTCHA (Turnstile) freinent les robots (voir Chap. 11). | 97 |
| 10.12 | Connexion réussie : alertes UI sur l'email non vérifié et la 2FA non activée. . . | 98 |
| 11.1 | Verrouillage progressif : coût croissant pour l'attaquant. | 101 |
| 11.2 | Garde 2FA : étape obligatoire après mot de passe. | 102 |
| 11.3 | Cycle de vie d'un jeton de vérification. | 102 |
| 12.1 | Deux conteneurs reliés sur le réseau compose ; volumes pour le code (monté) et les données MySQL (persistées). | 106 |

LISTE DES TABLEAUX

| | | |
|-----|---|----|
| 1.1 | Extrait du fichier <code>stops.txt</code> | 9 |
| 1.2 | Extrait du fichier <code>routes.txt</code> | 9 |
| 1.3 | Extrait du fichier <code>trips.txt</code> | 9 |
| 1.4 | Extrait du fichier <code>stop_times.txt</code> | 10 |
| 1.5 | Extrait de <code>stops.txt</code> pour "Lancy-Pont-Rouge" | 11 |
| 1.6 | Extrait de <code>traffic-points-actual-data</code> pour "Lancy-Pont-Rouge" | 11 |
| 1.7 | Extrait de <code>stops.txt</code> pour "Lausanne Bourdonnette" | 11 |
| 1.8 | Extrait de <code>traffic-points-actual-data</code> pour "Lausanne Bourdonnette" | 12 |
| 3.1 | Données ATLAS – Münchenstein, Hofmatt | 31 |
| 3.2 | Données OSM – Münchenstein, Hofmatt | 31 |

INTRODUCTION

CONTEXTE ET PROBLÉMATIQUE

La digitalisation des services de mobilité a rendu la qualité et la fiabilité des données de transport public plus cruciales que jamais. En Suisse, les systèmes d'information aux voyageurs, les outils de planification de réseau et les applications de navigation reposent sur des référentiels géographiques précis des arrêts et points d'arrêt. Le système de référence officiel pour ces données est la base de données ATLAS, qui fait autorité en la matière. Parallèlement, OpenStreetMap (OSM), un projet cartographique mondial et collaboratif, s'est imposé comme une source de données extrêmement riche et fréquemment utilisée pour la représentation cartographique et diverses applications tierces, grâce à sa flexibilité et sa couverture exhaustive.

Le défi majeur, et le cœur de ce travail de Bachelor, réside dans la divergence systémique entre ces deux jeux de données. Bien qu'ils décrivent la même réalité physique — le réseau de transport public —, ils le font avec des coordonnées, des identifiants et des hiérarchies qui ne sont pas nativement synchronisés. Ces écarts, qu'ils soient de quelques mètres ou plus significatifs, engendrent des incohérences problématiques :

- **Pour les usagers** : informations contradictoires, localisation erronée des arrêts sur les applications, et une expérience de voyage dégradée.
- **Pour les exploitants et planificateurs** : difficultés dans la planification des lignes, optimisation des correspondances et gestion de l'infrastructure.

Ce projet de Bachelor s'attaque directement à cette problématique. Il vise à concevoir et mettre en œuvre une approche systématique pour identifier, analyser et corriger les discordances entre les données d'arrêts d'ATLAS et d'OSM en Suisse. L'ambition est de transformer deux sources de données parallèles en un écosystème informationnel cohérent et fiable.

Sauf indication contraire, toutes les statistiques et cartes de ce mémoire (y compris l'introduction) sont calculées sur le snapshot de données du 11 août 2025.

Objectifs

Les objectifs principaux de ce travail sont les suivants :

- Concevoir et valider une méthodologie robuste pour la comparaison et la correspondance

automatisée des données d’arrêts entre ATLAS et OSM.

- Identifier et quantifier les différents types d’incohérences (écart de position, absences de correspondance, etc.).
- Développer un outil d’aide à la décision et à la correction pour traiter les cas ambigus qu’un algorithme ne peut résoudre seul.
- Mettre en œuvre les corrections nécessaires et générer des rapports consolidés pour documenter les interventions.
- Contribuer à l’amélioration durable de la qualité des données de transport public, au bénéfice de l’ensemble des acteurs de la mobilité.

APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

Pour atteindre ces objectifs, notre démarche s’articule en deux phases complémentaires, alliant traitement automatisé et validation humaine supervisée.

Phase 1 : Traitement automatisé

La première phase repose sur l’utilisation de scripts en langage Python pour automatiser les tâches de traitement, de nettoyage et de comparaison des deux jeux de données. Ces scripts mettent en œuvre différents algorithmes de correspondance, allant de la simple proximité géographique à des méthodes plus sophistiquées combinant plusieurs attributs (comme le nom de l’arrêt) pour établir des paires de correspondance potentielles entre les entités ATLAS et OSM.

Phase 2 : Application web interactive

Cependant, la complexité des données et la présence de cas ambigus ont rapidement mis en évidence les limites d’une approche 100 % automatique. Pour surmonter cet obstacle, la seconde phase a consisté à développer une application web interactive. Dotée d’un backend en Python (framework Flask), d’une base de données MySQL pour la persistance des données et d’une interface en JavaScript, cette application remplit un double rôle :

Visualisation : Elle offre une représentation cartographique claire des correspondances trouvées, des divergences et des entités non appariées.

Validation et Correction : Elle fournit une interface de gestion permettant à un opérateur humain d’examiner les cas problématiques, de valider les suggestions de l’algorithme

et d'appliquer manuellement des solutions correctives adaptées à chaque type d'incohérence.

Code source

Ce document ne présentera que des extraits de code ciblés pour illustrer des points spécifiques. L'intégralité du code source développé dans le cadre de ce projet est disponible sur le dépôt Git suivant :

<https://githepia.hesge.ch/guillem.massague/bachelor-project>

Conventions de couleur

Note sur les figures : Dans les captures d'écran de l'application web présentées dans ce mémoire, les conventions de couleur sont les suivantes :

- **Points verts** : arrêts ATLAS avec une correspondance OSM confirmée
- **Points bleus** : nœuds OSM correspondants
- **Points rouges** : arrêts ATLAS sans correspondance
- **Points gris** : nœuds OSM sans correspondance

STRUCTURE DU MÉMOIRE

Ce mémoire est structuré de manière à suivre la progression logique de notre recherche, depuis l'analyse des données brutes jusqu'à la validation des résultats finaux.

Chapitres 1 et 2 : Présentation des jeux de données. Nous commencerons par une analyse détaillée des sources de données ATLAS et OSM. Nous décrirons leur structure, leurs attributs, leurs forces et leurs limitations respectives, qui constituent le fondement de notre problématique.

Chapitre 3 : Premières approches de correspondance. Ce chapitre explorera les méthodes initiales et les plus directes pour apprécier les arrêts, principalement basées sur la proximité géographique. Nous y évaluerons les performances et les lacunes de ces techniques simples.

Chapitre 4 : Développement d'un algorithme de correspondance avancé. Forts des enseignements du chapitre précédent, nous décrirons ici la conception d'un algorithme plus

robuste, combinant plusieurs critères (distance, similarité textuelle, opérateur, itinéraire, etc.) pour améliorer la précision des correspondances automatiques.

Chapitre 5 : Analyse des écarts et des cas problématiques. Une fois les correspondances établies, ce chapitre se consacrera à l'analyse quantitative et qualitative des résultats. Nous y présenterons les statistiques sur les distances d'écart et nous catégoriserons les principaux types de problèmes rencontrés.

Chapitre 6 : Application web d'aide à la validation et à la correction. Nous présenterons l'outil web développé sur mesure. Ce chapitre détaillera son architecture technique, ses fonctionnalités de visualisation interactive, ainsi que l'interface de gestion conçue pour permettre une intervention humaine efficace et guidée.

Chapitre 7 : Analyse des résultats et validation. Ce chapitre évaluera l'efficacité de notre méthode combinée (algorithme et validation manuelle). Nous y quantifierons le nombre de corrections effectuées, l'amélioration de la qualité des données et la pertinence des solutions apportées.

Conclusion. Pour conclure, nous dresserons un bilan complet du projet, en synthétisant les apports et les résultats obtenus. Nous discuterons également des enseignements tirés, des limites de notre approche et des perspectives d'avenir pour l'amélioration continue des données de transport en Suisse.

CHAPITRE 1 : DONNÉES ATLAS

Les données ATLAS, au cœur de cette étude, proviennent de la plateforme Open Transport Data Swiss [1]. Cette ressource centralise les données des transports publics en Suisse, offrant une base précieuse pour l'analyse et le développement d'applications.

Sauf indication contraire, toutes les statistiques et cartes de ce chapitre sont calculées sur le snapshot de données du 11 août 2025. À partir de cette version, un filtre géographique (boîte WGS84 approximant la Suisse) est appliqué en plus du code pays UIC=85, afin d'exclure les points situés hors de Suisse malgré un préfixe UIC suisse.

Reproductibilité. Les figures et statistiques de ce chapitre ont été produites par des scripts reproductibles disponibles sous `memoire/scripts_used/` dans le dépôt Git du projet.

1.1. ARRÊTS

L'analyse des arrêts s'appuie sur le jeu de données `traffic-points-actual-date` [2], qui recense les arrêts de transport public en Suisse avec des informations sur leur localisation et leurs caractéristiques. Ces points peuvent être visualisés sur une carte interactive via l'application web <https://atlas.app.sbb.ch/> [3].

Nous nous concentrerons ici sur deux colonnes principales : le `number` et la `designation` de chaque arrêt.

Le numéro d'un arrêt correspond à la référence UIC (Union Internationale des Chemins de fer), un standard international permettant d'identifier les lieux de transport public. Les deux premiers chiffres représentent le code du pays ; la Suisse, par exemple, utilise le code 85[4]. Ainsi, un numéro UIC comme 8502034 désigne un arrêt spécifique du réseau suisse.

La colonne `designation` fait référence à une identification locale : une valeur de 3 peut, par exemple, indiquer que l'arrêt correspond à la plateforme 3 d'une gare.

Enfin, les données incluent également des informations sur l'opérateur responsable de chaque arrêt, un élément potentiellement utile pour établir des correspondances avec d'autres jeux de données.

Le jeu de données distingue deux types de `trafficPointElementType` : `BOARDING_AREA` et `BOARDING_PLATFORM`. Notre analyse se limite aux `BOARDING_PLATFORM`, car les `BOARDING_AREA` ne disposent pas de coordonnées géographiques. Pour extraire ces informations, nous

avons développé un script Python, `get_atlas_data.py`. Extrait simplifié du chargement/filtrage :

Extrait — `get_atlas_stops`

```

1 def get_atlas_stops(output_path, download_url):
2     response = requests.get(download_url)
3     response.raise_for_status()
4     with zipfile.ZipFile(io.BytesIO(response.content)) as z:
5         csv_filename = z.namelist()[0]
6         with z.open(csv_filename) as f:
7             df = pd.read_csv(f, sep=';')
8             # Suisse (UIC pays = 85) et coordonnées valides (WGS84)
9             df = df[df['uicCountryCode'] == 85]
10            df = df.dropna(subset=['wgs84North', 'wgs84East'])
11            # Filtre géographique: boîte WGS84 Suisse (lat ∈ [45.4, 47.9], lon ∈
12            [5.7, 10.7])
13            df['wgs84North'] = pd.to_numeric(df['wgs84North'], errors='coerce')
14            df['wgs84East'] = pd.to_numeric(df['wgs84East'], errors='coerce')
15            df = df[df['wgs84North'].between(45.4, 47.9) & df['wgs84East'].between
16            (5.7, 10.7)]
17            # Comptage des quais
18            boarding_platforms = df[df['trafficPointElementType'] == '
BOARDING_PLATFORM']
19            df.to_csv(output_path, sep=';', index=False)

```

Statistiques ATLAS. Sur l'instantané analysé (après filtre UIC=85 et boîte CH) :

- **Lignes avec coordonnées** : 56 515.
- **BOARDING_PLATFORM** : 55 823.
- **UIC distincts (number)** : 27 228.
- **designation non vides** : 12 144 (541 valeurs distinctes).
- **designation manquantes** : 44 371, dont 4 430 cas où l'unique entrée du number est sans désignation.
- **Entrées identifiables par (number, designation) seul** : 10 607.
- **Total identifiables par number + (designation ou unicité du number)** : 16 014.

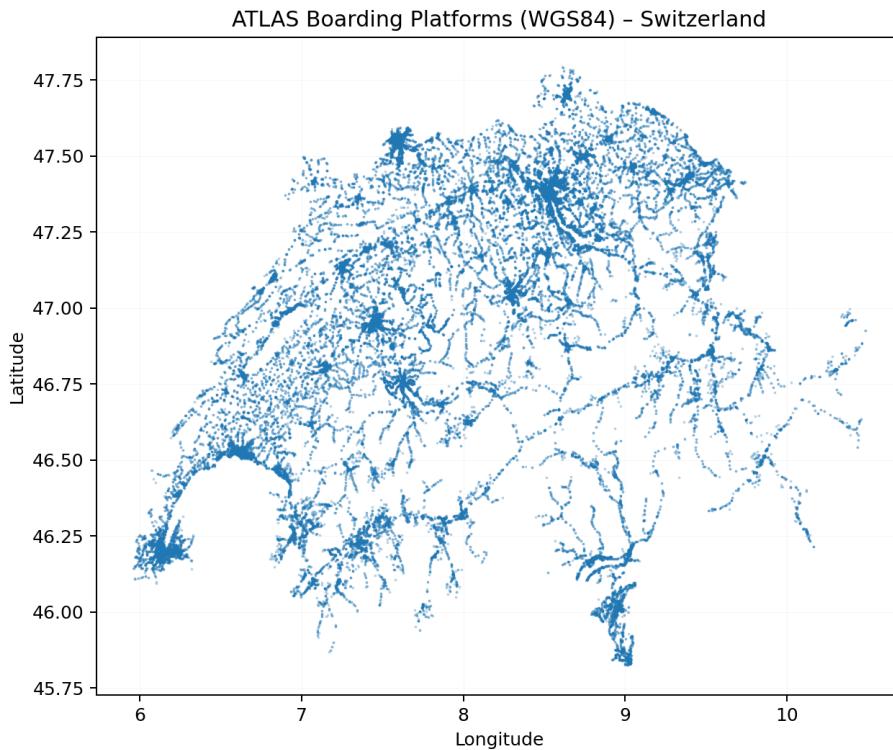


ILLUSTRATION 1.1 – ATLAS : distribution nationale (WGS84).

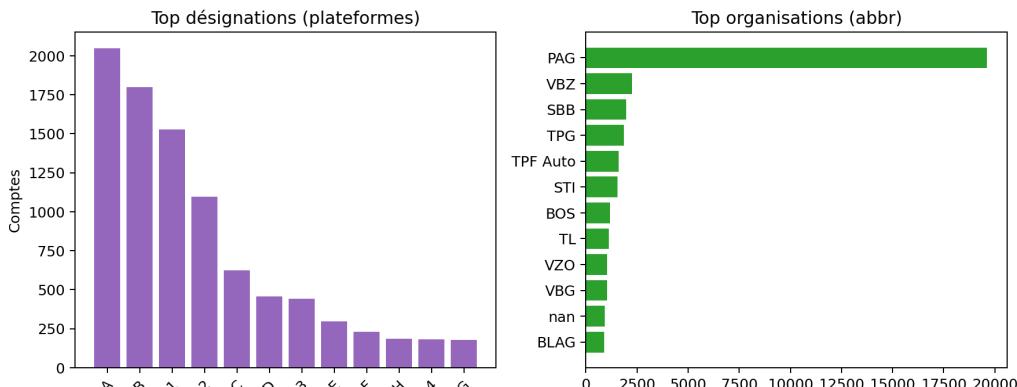


ILLUSTRATION 1.2 – À gauche : désignations de plateforme les plus fréquentes (hors valeurs manquantes). À droite : principales organisations (abrév.) déclarées.

Remarque. Les valeurs manquantes de designation (très nombreuses) sont exclues du classement pour éviter un effet disproportionné. Comme indiqué plus haut, 44 370 entrées n'ont pas de designation.

Concernant les coordonnées, le fichier fournit deux systèmes : le système de référence suisse LV95 et le système de référence global WGS84. Étant donné que les données d'OpenStreetMap (OSM) utilisent les coordonnées WGS84, nous nous concentrerons uniquement sur cet

ensemble de coordonnées pour le moment.

1.2. GTFS

Le General Transit Feed Specification (GTFS) est un format d'échange numérique initié par Google pour standardiser les horaires des transports publics et leurs informations géographiques, telles que la localisation des arrêts. En Suisse, ces données sont publiées sur la plateforme OpenTransportDataSuisse. Elles servent à développer des applications pratiques, comme les outils de consultation d'horaires ou de planification de trajets.

Bien que notre projet se focalise actuellement sur la synchronisation des arrêts, les données GTFS relatives aux trajets suscitent également notre intérêt. Elles pourraient faciliter la correspondance entre les arrêts ATLAS et ceux d'OpenStreetMap, en exploitant les informations sur les itinéraires présentes dans les deux ensembles de données. Parmi les fichiers GTFS, quatre retiennent notre attention : `stops.txt`, `stop_times.txt`, `routes.txt` et `trips.txt`.

a. Description des fichiers

Les fichiers GTFS suivants sont cruciaux pour notre analyse :

- **`stops.txt`** : Ce fichier répertorie les arrêts avec leurs coordonnées géographiques et d'autres attributs. Un extrait est présenté dans le tableau 1.1.
- **`routes.txt`** : Il décrit les lignes de transport, avec des informations comme le nom court, le nom long, et le type de transport. Voir le tableau 1.2.
- **`trips.txt`** : Ce fichier associe les trajets aux lignes et aux services. Un exemple est donné dans le tableau 1.3.
- **`stop_times.txt`** : Il contient les horaires d'arrivée et de départ pour chaque arrêt d'un trajet. Voir le tableau 1.4.

TABLEAU 1.1 – Extrait du fichier stops.txt

| stop_id | stop_name | stop_lat | stop_lon | parent_station |
|---------------|--------------------------------|----------|----------|----------------|
| 1101064 | Malpensa Aeroporto, terminal 1 | 45.6272 | 8.7111 | |
| 8000339 | Weissenhorn Eschach | 48.3010 | 10.1351 | |
| 8000709 :0 :2 | Neckarsulm Mitte | 49.1935 | 9.2229 | |
| 8000778 | Asselheim (D) | 49.5762 | 8.1616 | |
| 8000781 | Grünstadt-Nord | 49.5734 | 8.1708 | |
| 8000988 | Witzighausen | 48.3174 | 10.0978 | |
| 8002015 | Nördlingen | 48.8508 | 10.4979 | 8002015P |
| 8002015 :0 :4 | Nördlingen | 48.8509 | 10.4979 | 8002015P |

TABLEAU 1.2 – Extrait du fichier routes.txt

| route_id | agency_id | route_short_name | route_desc | route_type |
|---------------|-----------|------------------|------------|------------|
| 91-10-A-j22-1 | 37 | 10 | T | 900 |
| 91-10-B-j22-1 | 78 | S10 | S | 109 |
| 91-10-C-j22-1 | 11 | S10 | S | 109 |
| 91-10-E-j22-1 | 65 | S10 | S | 109 |
| 91-10-F-j22-1 | 11 | RE10 | RE | 106 |
| 91-10-G-j22-1 | 11 | SN10 | SN | 109 |
| 91-10-j22-1 | 3849 | 10 | T | 900 |
| 91-10-Y-j22-1 | 82 | IR | IR | 103 |

TABLEAU 1.3 – Extrait du fichier trips.txt

| route_id | trip_id | trip_short_name | direction_id |
|--------------|--------------------------|-----------------|--------------|
| 91-8-H-j25-1 | 994.TA.91-8-H-j25-1.59.R | 6278 | 1 |
| 91-8-H-j25-1 | 995.TA.91-8-H-j25-1.59.R | 2978 | 1 |
| 91-8-H-j25-1 | 996.TA.91-8-H-j25-1.59.R | 2787 | 1 |
| 91-8-H-j25-1 | 997.TA.91-8-H-j25-1.59.R | 4879 | 1 |
| 91-8-H-j25-1 | 998.TA.91-8-H-j25-1.59.R | 10407 | 1 |
| 91-8-H-j25-1 | 999.TA.91-8-H-j25-1.59.R | | 1 |

TABLEAU 1.4 – Extrait du fichier `stop_times.txt`

| <code>trip_id</code> | <code>arrival_time</code> | <code>departure_time</code> | <code>stop_id</code> | <code>stop_sequence</code> |
|----------------------|---------------------------|-----------------------------|----------------------|----------------------------|
| 1.TA.1-9-j17-1.1.H | 05 :25 :00 | 05 :25 :00 | 8502034 :0 :2 | 1 |
| 1.TA.1-9-j17-1.1.H | 05 :28 :00 | 05 :29 :00 | 8502033 :0 :2 | 2 |
| 1.TA.1-9-j17-1.1.H | 05 :33 :00 | 05 :33 :00 | 8502032 :0 :1 | 3 |
| 1.TA.1-9-j17-1.1.H | 05 :36 :00 | 05 :36 :00 | 8502031 :0 :1 | 4 |
| 1.TA.1-9-j17-1.1.H | 05 :42 :00 | 05 :42 :00 | 8502030 :0 :2 | 5 |
| 1.TA.1-9-j17-1.1.H | 05 :50 :00 | 05 :50 :00 | 8502119 :0 :7 | 6 |
| 2.TA.1-9-j17-1.2.H | 05 :53 :00 | 05 :53 :00 | 8502034 :0 :1 | 1 |
| 2.TA.1-9-j17-1.2.H | 05 :57 :00 | 05 :58 :00 | 8502033 :0 :2 | 2 |

b. Clés d'identification, normalisation et jointure

Dans le script `get_atlas_data.py`, nous construisons un jeu intégré qui associe chaque arrêt aux couples (`route_id`, `direction_id`) desservis et aux noms de lignes, puis relions ces arrêts aux SLOIDs ATLAS. La jointure exploite `stop_times.txt` pour relier les arrêts aux trajets via `trip_id`, puis `trips.txt` et `routes.txt` pour relier ces trajets aux lignes via `route_id`. Nous dédupliquons ensuite les paires route–direction par arrêt et ajoutons le nom de ligne.

Clé de correspondance `stop_id` GTFS → SLOID ATLAS. Nous associons `stop_id` (GTFS) aux SLOIDs ATLAS via `number` (UIC) et `designation` (référence locale de quai), avec normalisation minimale. Les règles *implémentées dans le code* sont :

- **Structure de `stop_id`** : `uic_number:0:local_ref`. Exemple : `8516155:0:1`.
- **Strict** : associer si `uic_number = number` et `normalized_local_ref = designation`.
- **Fallback 1** (si non associé strictement) : si le `number` côté ATLAS n'a qu'une seule ligne, utiliser son `sloid`.
- **Fallback 2** (sinon) : si la dernière composante du `sloid` (après les `:`) est égale à `normalized_local_ref`, utiliser ce `sloid`.
- **Normalisation** : les références locales « `10000/10001` » sont ramenées à « `1/2` » lorsqu'elles codent des côtés/plates-formes.

La mise en correspondance entre la colonne `stop_id` du fichier `stops.txt` (GTFS) et l'identifiant `sloid` d'ATLAS présente des défis significatifs. Premièrement, il n'existe pas de lien direct entre ces deux identifiants. Deuxièmement, les coordonnées géographiques des arrêts diffèrent entre les deux ensembles de données.

Exemple 1 : "Lancy-Pont-Rouge" :

Considérons la gare "Lancy-Pont-Rouge", opérée par les CFF. Dans le fichier `stops.txt` de GTFS, les données sont les suivantes :

TABLEAU 1.5 – Extrait de `stops.txt` pour "Lancy-Pont-Rouge"

| stop_id | stop_name | stop_lat | stop_lon | parent_station |
|---------------|------------------|-------------|------------|----------------|
| 8516155 :0 :1 | Lancy-Pont-Rouge | 46.18596197 | 6.12483039 | Parent8516155 |
| 8516155 :0 :2 | Lancy-Pont-Rouge | 46.18595575 | 6.12495615 | Parent8516155 |

Dans le fichier `traffic-points-actual-data`, on trouve :

TABLEAU 1.6 – Extrait de `traffic-points-actual-data` pour "Lancy-Pont-Rouge"

| sloid | number | des. | wgs84East | wgs84North | designationOfficial |
|------------------|---------|------|------------|-------------|---------------------|
| ... :16155 :1 :1 | 8516155 | 1 | 6.12483137 | 46.18596333 | Lancy-Pont-Rouge |
| ... :16155 :1 :2 | 8516155 | 2 | 6.12495213 | 46.18595284 | Lancy-Pont-Rouge |

Ici, le format de `stop_id` dans GTFS est `uic_number:0:local_ref`, où `uic_number` correspond à la colonne `number` dans ATLAS (8516155), et `local_ref` à `designation` (1 ou 2). Cela permet une correspondance, bien que les coordonnées géographiques divergent légèrement.

Exemple 2 : "Lausanne Bourdonnette" :

Prenons un deuxième exemple avec "Lausanne Bourdonnette". Dans `stops.txt` :

TABLEAU 1.7 – Extrait de `stops.txt` pour "Lausanne Bourdonnette"

| stop_id | stop_name | stop_lat | stop_lon |
|-------------------|------------------------|-------------|------------|
| 8501210 :0 :10000 | Lausanne, Bourdonnette | 46.52342565 | 6.59074161 |
| 8501210 :0 :10001 | Lausanne, Bourdonnette | 46.52329585 | 6.58987025 |
| 8501210 :0 :A | Lausanne, Bourdonnette | 46.52326494 | 6.58980736 |
| 8501210 :0 :B | Lausanne, Bourdonnette | 46.52318459 | 6.58978940 |
| 8501210 :0 :C | Lausanne, Bourdonnette | 46.52272720 | 6.58913363 |
| 8501210 :0 :D | Lausanne, Bourdonnette | 46.52338238 | 6.59138840 |

Et dans `traffic-points-actual-data` :

TABLEAU 1.8 – Extrait de traffic-points-actual-data pour "Lausanne Bourdonnette"

| sloid | number | des . | wgs84East | wgs84North | designationOfficial |
|--------------------|---------|-------|------------|-------------|------------------------|
| ... :1210 :0 :1600 | 8501210 | | 6.59074107 | 46.52342597 | Lausanne, Bourdonnette |
| ... :1210 :0 :1610 | 8501210 | | 6.58986994 | 46.52329351 | Lausanne, Bourdonnette |
| ... :1210 :0 :1616 | 8501210 | B | 6.58979344 | 46.52318499 | Lausanne, Bourdonnette |
| ... :1210 :0 :2597 | 8501210 | D | 6.59138793 | 46.52338108 | Lausanne, Bourdonnette |
| ... :1210 :0 :2542 | 8501210 | C | 6.58913042 | 46.52272550 | Lausanne, Bourdonnette |

Dans ce cas, les désignations dans GTFS incluent "A", "B", "C", "D", ainsi que des références numériques comme "10000" et "10001", mais dans ATLAS, "A" n'a pas d'équivalent direct, et les références numériques ne sont pas assignées (lignes avec designation vide). Les coordonnées géographiques diffèrent également.

c. Résultats

Nous obtenons un jeu intégré listant, par `sloid`, les couples (`route_id`, `direction_id`).

Sur notre jeu :

- **SLOIDs couverts par GTFS** : 32 248.
- **Médiane des lignes par SLOID (GTFS)** : 2.

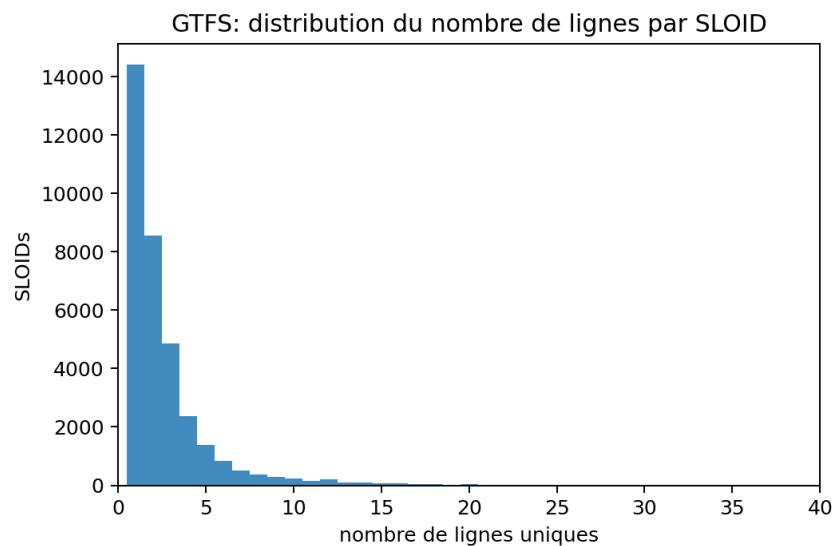


ILLUSTRATION 1.3 – GTFS : distribution du nombre de lignes par SLOID.

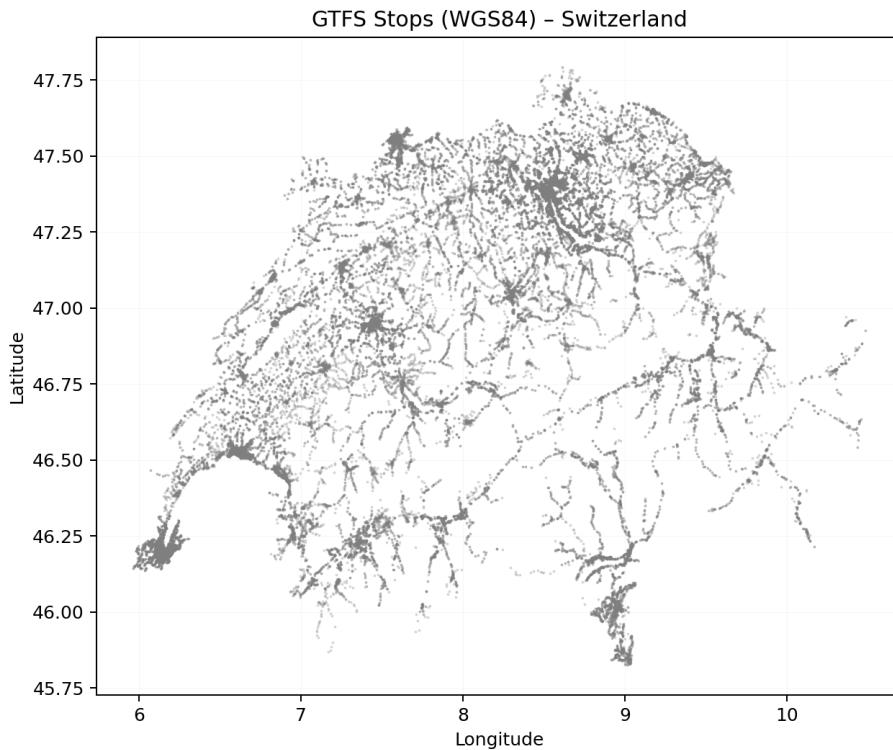


ILLUSTRATION 1.4 – Arrêts GTFS (Suisse) : 47 846 arrêts suisses détectés.

1.3. HRDF

Le *HAFAS Raw Data Format* structure des horaires exhaustifs. Deux fichiers sont clés : BHFART (SLOIDs gare/quai) et GLEISE_WGS/LV95 (infrastructure et coordonnées de quai).

a. Comment nous le lisons

Notre extraction s'effectue en deux passes efficaces et ciblées :

1. **GLEISE_LV95 → paires (UIC, #ref) par sloid.** Nous parcourons GLEISE_LV95 pour associer chaque sloid de quai au UIC de gare et au numéro de référence (#ref) qui identifie le quai.
2. **FPLAN → directions.** Pour ces (UIC, #ref) cibles seulement, nous analysons FPLAN afin d'extraire, par voyage, le premier et le dernier arrêt. En reliant ces arrêts à leurs noms (via BAHNHOF), nous formons des chaînes directionnelles *UIC* (`< 8501008 → 8501120 >`).

b. Informations exploitées

- **SLOID de quai** et position (WGS84);
- **Chaînes directionnelles** *nom* (*Genève* → *Lausanne*) et *UIC* (8501008 → 8501120).

c. Statistiques clés

Compte les SLOIDs de quai uniques référencés dans GLEISE_LV95.

Commande

```
1 $ grep -o "g A ch:1:sloid:[^[:space:]]\\+" data/raw/GLEISE_LV95 | \\  
2   sed 's/^g A //\' | sort -u | wc -l  
3 30935
```

Compte les SLOIDs de quai uniques dans BHFART (entrées « G a »).

Commande

```
1 $ grep -o "G a ch:1:sloid:[^[:space:]]\\+" data/raw/BHFART | sed 's/^G a //\' | sort  
-u | wc -l  
2 30935
```

Compte les SLOIDs de gare uniques dans BHFART (entrées « G A »).

Commande

```
1 $ grep -o "G A ch:1:sloid:[^[:space:]]\\+" data/raw/BHFART | sed 's/^G A //\' | sort  
-u | wc -l  
2 31913
```

Après extraction des informations de direction : 28757 SLOIDs couverts ; médiane des directions (noms) par SLOID : **4**. Ces chaînes « nom » et « UIC » enrichissent les correspondances quand un identifiant de direction explicite n'est pas disponible côté OSM.

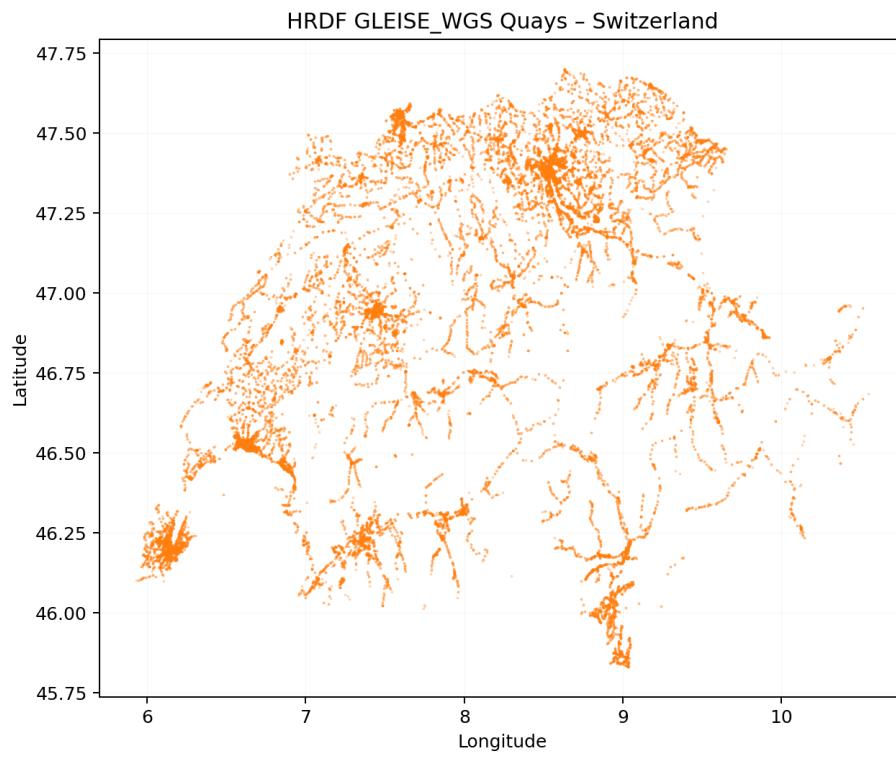


ILLUSTRATION 1.5 – Quais HRDF (GLEISE_WGS) – Suisse.

1.4. COMPARAISON GTFS ET HRDF (COUVERTURE SLOID)

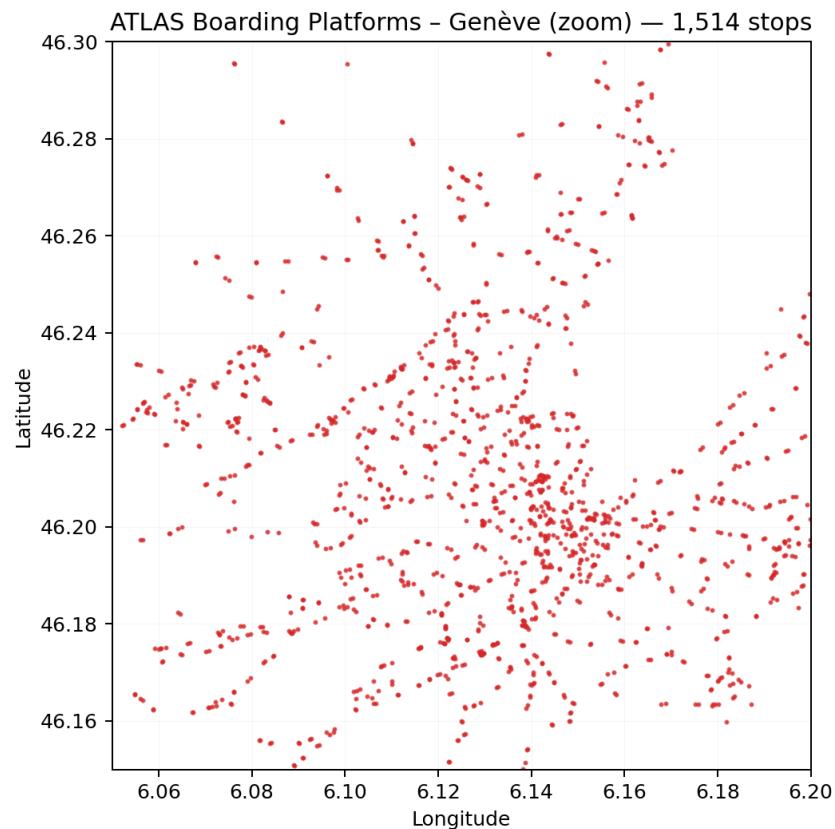


ILLUSTRATION 1.6 – ATLAS – plateformes d'embarquement, zoom Genève.

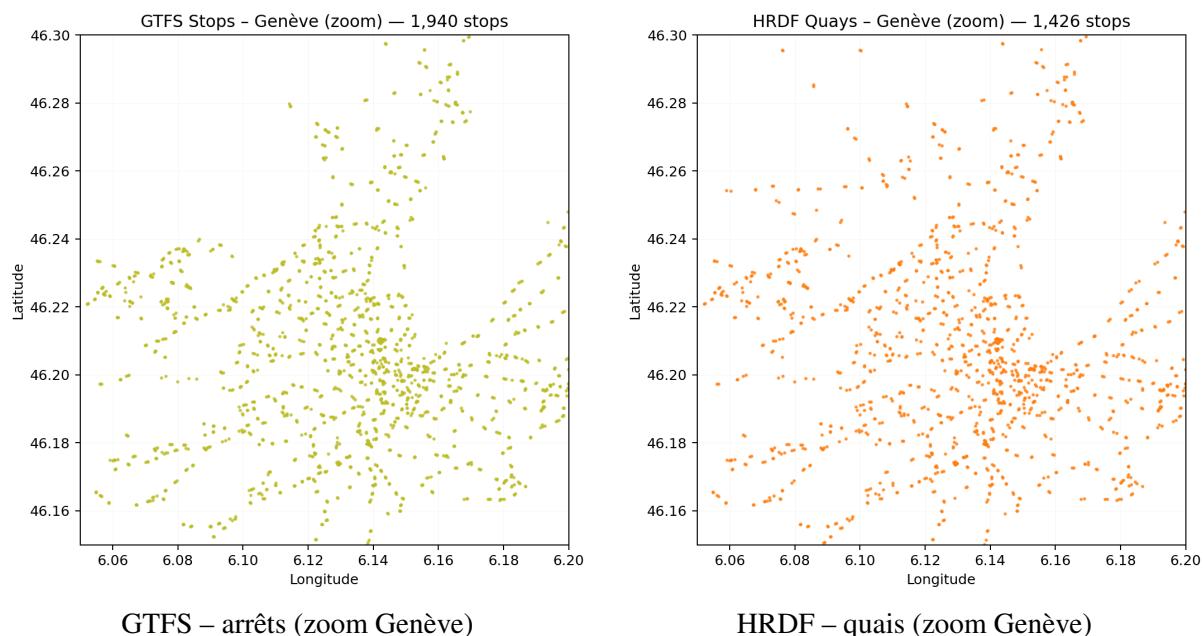


ILLUSTRATION 1.7 – Genève : comparaison des points bruts **GTFS** (gauche) et **HRDF** (droite).

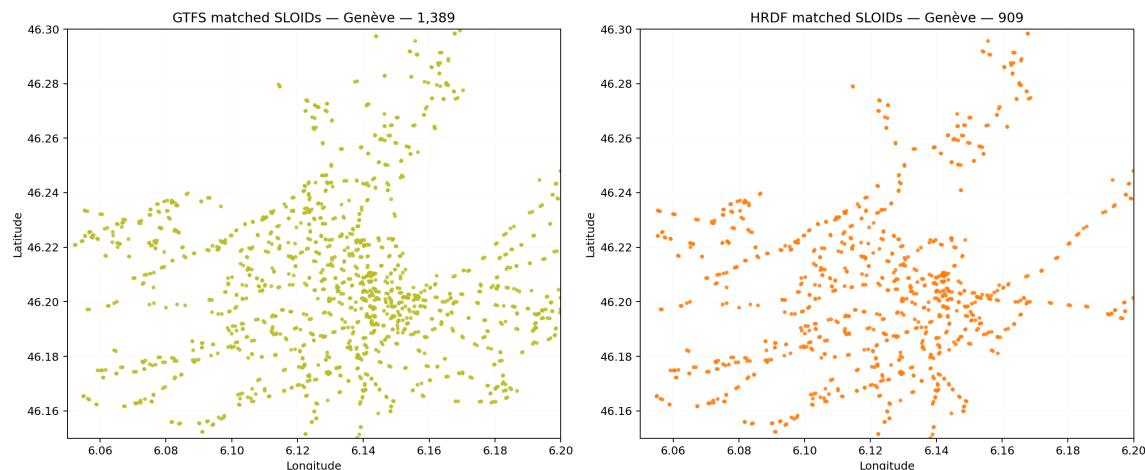


ILLUSTRATION 1.8 – Genève : SLOIDs ATLAS couverts par les jeux intégrés **GTFS** (gauche) et **HRDF** (droite).

- GTFS : 34 766 SLOIDs ; HRDF : 28 757 SLOIDs.
- Intersection : 14 238 ; GTFS seulement : 20 528 ; HRDF seulement : 14 519.

CHAPITRE 2 : TRANSPORT PUBLIC DANS OSM

La cartographie du transport public dans OpenStreetMap (OSM) a évolué à travers plusieurs schémas. Cette évolution a conduit à la coexistence de diverses combinaisons de balises pour les arrêts de bus, gares ferroviaires, stations de tramway et autres nœuds de transport. De plus, comme OSM est un projet maintenu par une communauté de volontaires, certaines entrées peuvent ne correspondre à aucun schéma précis.

Dans cette section, nous analysons les différents schémas existants, nous présentons la requête utilisée (c'est-à-dire quelles données seront extraites) et, une fois les données obtenues, nous proposons une vue d'ensemble de l'usage des balises pour les nœuds d'arrêts de transport public dans OSM en Suisse.

Reproductibilité. Les figures et statistiques de ce chapitre sont produites par des scripts sous `memoire/scripts_used/chap2/`. Le script principal est `osm_plots.py` et lit `data/-raw/osm_data.xml` ainsi que les fichiers traités générés par `get_osm_data.py`.

2.1. SCHÉMAS DE CARTOGRAPHIE DU TRANSPORT PUBLIC DANS OSM

- **Schéma d'origine (PTv1)** : La méthode la plus ancienne et encore très répandue, qui attribue à chaque arrêt des balises spécifiques au mode concerné. Par exemple, un arrêt de bus est simplement `highway=bus_stop` [5], une gare ferroviaire est `railway=station` (ou `railway=halt` pour des arrêts plus petits), et un arrêt de tramway est `railway=tram_stop`. Ces balises figurent souvent sur un seul nœud représentant l'emplacement où les passagers attendent. PTv1 est largement utilisé encore aujourd'hui [6]. Il est important de noter qu'aucune de ces balises héritées n'a été formellement dépréciée par les propositions plus récentes, ce qui explique qu'elles restent toujours en usage actif.
- **Schéma Oxomoa (années 2010)** : Schéma intermédiaire développé vers 2010 (par l'utilisateur Oxomoa), il introduisait une structure plus aboutie, ressemblant à ce que PTv2 allait proposer plus tard. Ce schéma utilisait des relations de type "route" et des relations de type "stop area" pour regrouper les éléments d'arrêt [6]. Bien qu'il ait influencé la version suivante, ce schéma est désormais historique, même si certains itinéraires plus anciens (~2010) le suivent encore.

- **Nouveau schéma de transport public (PTv2)** : Approuvé en 2011, PTv2 a introduit un système de balisage plus puissant mais plus complexe [8]. L'idée est de séparer la notion d'arrêt en stop positions (là où le véhicule s'arrête sur la chaussée ou la voie) et platforms (où les passagers attendent). Dans ce schéma, un arrêt de bus est généralement représenté par *deux* objets reliés :
 - un nœud sur la chaussée avec `public_transport=stop_position` (souvent accompagné de `bus=yes` ou `tram=yes`, etc., pour préciser le mode) [7],
 - et un nœud (ou une zone) en bord de route portant la balise `public_transport=platform` (en plus d'une balise pour le mode ou d'une balise héritée).

Par exemple, un nœud de plate-forme de bus peut porter `public_transport=platform + bus=yes`, tandis que le nœud correspondant sur la chaussée sera `public_transport=stop_position + bus=yes` [7]. En pratique, les cartographes incluent souvent l'ancienne balise sur l'un de ces objets pour assurer la compatibilité – par exemple, on retrouvera `highway=bus_stop` sur le nœud de la plate-forme, afin qu'il soit reconnu par les outils traditionnels [5].

PTv2 introduit également la notion de relation `stop_area` (`type=public_transport + public_transport=stop_area`) pour regrouper tous les éléments d'une même station ou d'un même arrêt, et une relation `route_master` pour regrouper les itinéraires dans les deux sens [8]. Fait notable, la proposition PTv2 n'a pas invalidé ni remplacé les balises existantes, ce qui signifie que les balises PTv1 (telles que `highway=bus_stop`, `railway=station`) coexistent souvent avec les balises PTv2 pour un même arrêt [6]. De nombreuses communautés encouragent à ajouter les balises PTv2 tout en conservant les anciennes pour plus de complétude.

Remarque (zones). Pour ce projet, nous ne considérons ici que les **nœuds**. Par simplification, les *platforms* ou *stop_positions* modélisés comme **zones** (*ways/relations*) ne sont pas intégrés au comptage. Il peut exister des `public_transport=platform` ou `public_transport=stop_position` cartographiés en zones.

2.2. DIFFÉRENCES DANS L'USAGE DE CLÉS SPÉCIFIQUES

Certains choix de clés varient parmi les cartographes, ce qui peut engendrer des divergences dans la manière de consigner l'information :

- `ref` vs `local_ref` (codes d'arrêt) : De nombreux arrêts de transport public possèdent

un code ou identifiant officiel (numéro ou lettre fourni par l'autorité de transport). Les cartographes utilisent tantôt la balise générique `ref=`, tantôt `local_ref=`. La recommandation OSM est : utiliser `ref=` pour le code d'arrêt à l'échelle du réseau (un ID unique dans le système de transport) et `local_ref` si c'est un code/lettre propre à un contexte plus restreint [10].

Par exemple, un arrêt de bus qui a l'ID “3154” dans la base de la ville se balisera `ref=3154`. Et si cet arrêt comporte plusieurs quais, nommés “Bay C” par exemple, on peut utiliser `local_ref=C` sur le quai concerné. En pratique, la distinction n'est pas toujours respectée : certains mettent tous les codes dans `ref`, d'autres utilisent `local_ref` pour les numéros de quai ou les lettres d'arrêt.

2.3. REQUÊTE OVERPASS TRANSPORT PUBLIC — SUISSE

Overpass est un système de requêtage permettant d'extraire des données depuis la base de données OpenStreetMap [11]. Il utilise un langage de requête appelé Overpass Query Language, qui permet de rechercher et filtrer des objets OSM (nœuds, chemins, relations) en fonction de critères spécifiques (tags, zones géographiques, types d'objets, etc.). Pour obtenir les arrêts de transport public en Suisse sur OpenStreetMap, nous utilisons la requête Overpass suivante (simplifiée et *dédoubleonnée*) :

Requête Overpass

```
[out:xml][timeout:180];
area["ISO3166-1"="CH"]->.searchArea;
(
    node(area.searchArea)["public_transport"~"platform|stop_position"];
    node(area.searchArea)["highway"="bus_stop"];
    node(area.searchArea)["railway"~"station|halt|tram_stop"];
    node(area.searchArea)["amenity"~"bus_station|ferry_terminal"];
    node(area.searchArea)["aerialway"="station"];
);
out;
relation(bn)[type=route];
out meta;
```

Cette requête commence par définir la zone d'intérêt, qui correspond à la Suisse, identifiée par le code ISO3166-1 CH. Ensuite, elle sélectionne différents types de nœuds correspondant aux infrastructures de transport public. Cette requête inclut des arrêts de bus et de tram, des terminaux de ferries, des stations de remontées mécaniques, etc.

Enfin, la requête extrait également les relations de type route associées aux nœuds obtenus. Cette information est pertinente, car elle permet de lier les arrêts à leurs itinéraires respectifs, ce qui facilitera les correspondances avec d'autres sources de données, comme les données ATLAS.

2.4. APERÇU DES BALISES (*tags*) DES NŒUDS OSM EN SUISSE

Une fois les nœuds obtenus par la requête ci-dessus, nous analysons les balises présentes sur ces nœuds. Nous montrons d'abord quelques exemples :

OSM Nœud : Grand-Mont

```
<node id="2368323780" lat="46.5627599" lon="6.6343369">
  <tag k="bus" v="yes"/>
  <tag k="highway" v="bus_stop"/>
  <tag k="local_ref" v="D"/>
  <tag k="name" v="Grand-Mont"/>
  <tag k="network" v="Mobilis"/>
  <tag k="operator" v="TL"/>
  <tag k="public_transport" v="stop_position"/>
  <tag k="tactile_paving" v="no"/>
  <tag k="trolleybus" v="yes"/>
  <tag k="uic_name" v="Le Mont-sur-L., Grand-Mont"/>
  <tag k="uic_ref" v="8504177"/>
</node>
```

OSM Nœud sans nom

```
<node id="2368860496" lat="46.4418646" lon="6.9764107">
  <tag k="aerialway" v="station"/>
</node>
```

OSM Nœud : Interlaken Ost

```
</node>

<node id="2388274179" lat="46.6910098" lon="7.8697428">
  <tag k="name" v="Interlaken Ost"/>
  <tag k="public_transport" v="stop_position"/>
  <tag k="railway" v="stop"/>
  <tag k="ref" v="7"/>
  <tag k="train" v="yes"/>
</node>
```

Comme on le voit, chaque nœud contient des balises différentes. Voici quelques statistiques pour une vision générale (sur notre extraction) :

- Nombre total de nœuds : 60 635
- Nombre total de nœuds avec `public_transport == platform` : 24 548
 - Parmi ceux-ci avec `uic_ref` : 22 986
 - Nœuds de plateforme avec une position d'arrêt correspondante (même `uic_ref`) : 13 571
 - Nœuds de plateforme avec `uic_ref` mais sans position d'arrêt correspondante : 9 415
- Nombre total de nœuds avec `public_transport == stop_position` : 30 018
 - Parmi ceux-ci avec `uic_ref` : 28 199
 - Nœuds avec toutes les balises (`uic_ref, local_ref, name, network, operator, uic_name`) : 3 875
 - Nœuds avec `uic_ref` : 55 166
 - Parmi ceux-ci, avec `ref` : 2 796
 - Parmi ceux-ci, avec `local_ref` : 4 314
 - Parmi ceux-ci, avec `ref` et `local_ref` : 307
 - Parmi ceux-ci avec `name` : 55 147
 - Parmi ceux-ci avec `network` : 40 576
 - Parmi ceux-ci avec `operator` : 53 322
 - Parmi ceux-ci avec `uic_name` : 55 042
 - Nœuds sans `uic_ref` : 5 469

- Parmi ceux-ci, avec `ref` : 200
- Parmi ceux-ci, avec `local_ref` : 288
- Parmi ceux-ci, avec `ref` et `local_ref` : 13
- Parmi ceux-ci avec `name` : 4 339
- Parmi ceux-ci avec `network` : 758
- Parmi ceux-ci avec `operator` : 1 542
- Parmi ceux-ci avec `uic_name` : 86
- Nombre total de nœuds sans aucune des balises `uic_ref`, `ref`, `local_ref`, `network`, `operator`, `uic_name` : 1 084
- Nœuds non assignés avec `aerialway=station` : 817

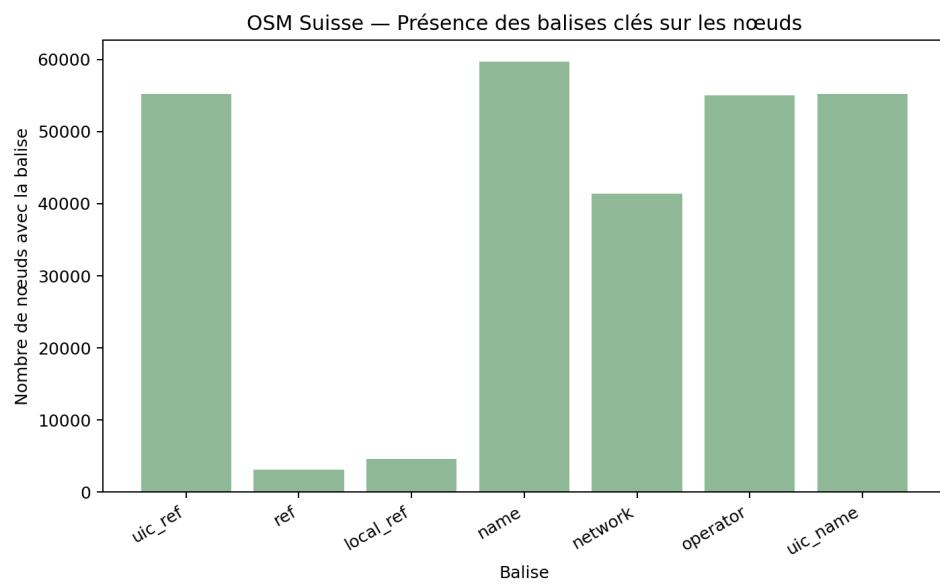


ILLUSTRATION 2.1 – Présence des balises clés par nœud (`uic_ref`, `ref`, `local_ref`, `name`, `network`, `operator`, `uic_name`).

2.5. APERÇU DES ITINÉRAIRES DE TRANSPORT PUBLIC DANS OSM EN SUISSE

Comme mentionné dans le chapitre 1, nous nous intéressons également aux itinéraires, car ils peuvent nous aider à identifier des correspondances. Cela est particulièrement utile lorsqu'il existe deux arrêts pour une même station, mais pour des itinéraires empruntant des directions opposées, ou lorsque des arrêts de bus et de tram sont situés à proximité.

Voici quelques statistiques essentielles :

- Total d'itinéraires uniques : 1 904

- Total de connexions entre nœuds et itinéraires : 138 761
- Nombre de nœuds desservant au moins un itinéraire : 51 286
- Nombre moyen d'itinéraires par nœud : 2,71

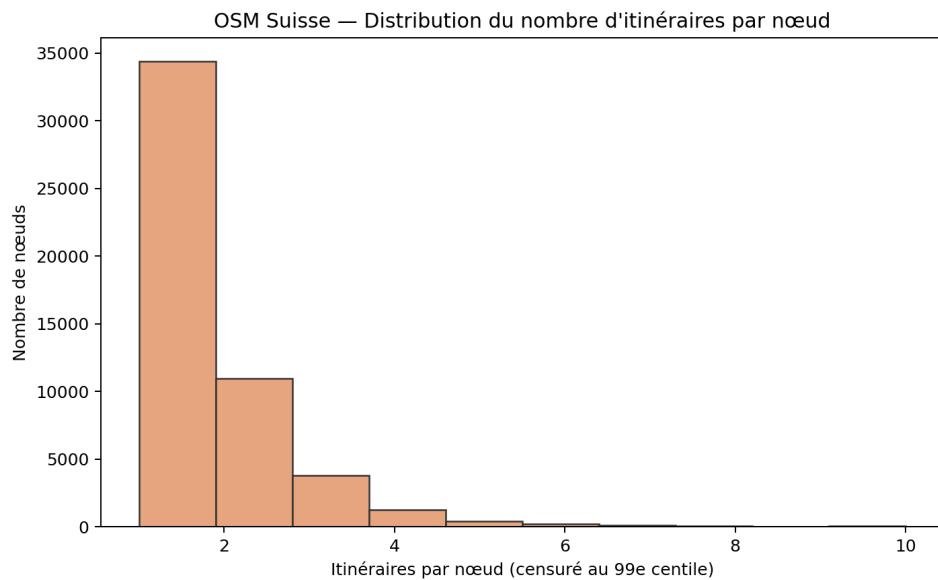


ILLUSTRATION 2.2 – OSM (Suisse) — distribution du nombre d'itinéraires distincts par nœud (censurée au 99e centile).

a. Les 5 nœuds de transport public les plus « connectés »

Note méthodologique. Cette liste est calculée en comptant le nombre de **connexions nœud-itinéraire** présentes dans le fichier `data/processed/osm_nodes_with_routes.csv` (une ligne par appartenance d'un nœud à une relation OSM de type `route`). Il s'agit donc d'un **compte brut des relations** (directions et variantes incluses), et non d'un décompte de lignes distinctes après déduplication par `gtfs:route_id`. Le script minimal reproduisant ce calcul est fourni sous `memoire/scripts_used/chap2/compute_busiest_nodes.py`.

1er — Zürich Bus Station

Itinéraires desservis : 65

Type de nœud : stop_position

Node ID : 5962551000

2e — Stein

Itinéraires desservis : 40

Type de nœud : stop_position

Référence UIC : 8580638

Node ID : 984028248

3e — Genève - Gare Routière

Itinéraires desservis : 37

Type de nœud : stop_position

Node ID : 960890428

4e — Lugano Centrale

Itinéraires desservis : 37

Type de nœud : stop_position

Référence UIC : 8505550

Node ID : 984002736

5e — Paradiso

Itinéraires desservis : 34

Type de nœud : stop_position

Référence UIC : 8505553

Node ID : 1266983076

b. Analyse des directions des itinéraires

- Direction 0 (généralement sortante) : 60 319 connexions
- Direction 1 (généralement entrante) : 57 057 connexions
- Direction inconnue : 21 385 connexions

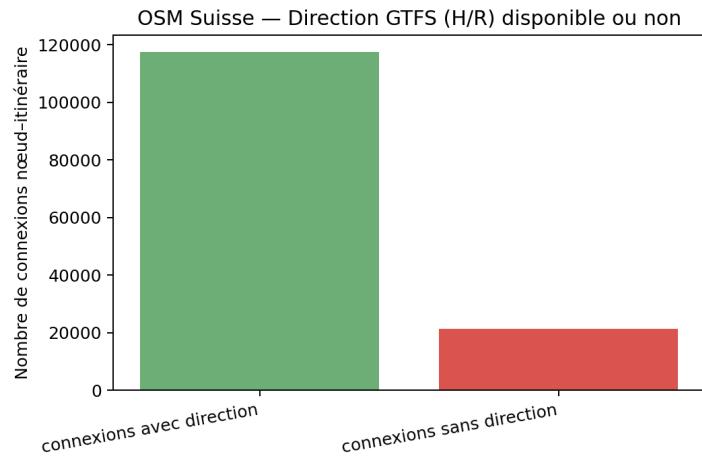


ILLUSTRATION 2.3 – Connexions nœud–itinéraire pour lesquelles une direction (H/R) est déduite à partir de `ref_trips`.

c. Top 5 des itinéraires avec le plus d'arrêts

- Bus 120 : Engelburg → St. Gallen → Eggersriet → Heiden : 174 arrêts
- Bus 120 : Heiden → Eggersriet → St. Gallen → Engelburg : 174 arrêts
- Bus 722 : Weinfelden → Hosenruck → Wil SG : 150 arrêts
- Bus 722 : Wil SG → Hosenruck → Weinfelden : 150 arrêts
- Bus 507 : Lostorf → Olten → Egerkingen : 138 arrêts

CHAPITRE 3 : CORRESPONDANCE AVEC LES DONNÉES ATLAS-OSM

Le processus de correspondance entre les données ATLAS et OSM a été conçu pour identifier de manière précise et systématique les arrêts correspondants dans ces deux ensembles de données. Cette approche méthodologique repose sur un principe de correspondance séquentielle par ordre de fiabilité, garantissant une précision maximale des appariements.

3.1. APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE GÉNÉRALE

Le processus de correspondance adopte une stratégie "hit-first" (première correspondance trouvée), où chaque entrée ATLAS est appariée selon la première méthode qui réussit, en suivant un ordre décroissant de fiabilité. Cette approche séquentielle garantit que les correspondances les plus fiables (exactes) sont privilégiées par rapport aux correspondances moins certaines (par distance).

Nous avons considéré une approche alternative consistant à exécuter toutes les méthodes sur toutes les entrées, permettant d'analyser pour chaque correspondance le nombre de méthodes qui fonctionnent et d'attribuer une probabilité de correspondance. Cependant, après réflexion approfondie, nous avons conclu que cette approche n'apporterait pas de valeur ajoutée significative. En effet, l'ordre séquentiel reflète déjà la hiérarchie de fiabilité : si une correspondance exacte est trouvée, il est inutile de vérifier si d'autres méthodes moins fiables fonctionnent également.

Le processus complet comprend les étapes suivantes :

1. **Correspondance exacte** : Appariement basé sur les identifiants UIC et référence locale
2. **Correspondance par nom** : Utilisation des noms officiels des arrêts
3. **Correspondance par distance** : Analyse géographique avec critères de proximité
4. **Correspondance par routes** : Méthode complexe basée sur l'analyse des itinéraires (détalée au chapitre 4)
5. **Consolidation post-traitement** : Récupération des correspondances exactes manquées lors du passage initial
6. **Propagation des duplicates** : Un autre passage basé sur les identifiants UIC et référence

locales avec les entrées restantes

7. Correspondance manuelle : Application des correspondances définies manuellement et stockées de manière persistante

Ce chapitre détaille les méthodes de correspondance exacte, par nom et par distance. La correspondance par routes, en raison de sa complexité particulière, sera traitée séparément au chapitre 4.

3.2. CORRESPONDANCE EXACTE

La première étape, appelée correspondance exacte, utilise l'identifiant UIC. Dans les données ATLAS, cet identifiant est représenté par la colonne 'number', tandis que dans OSM, il correspond à la balise 'uic_ref'. Une entrée ATLAS est appariée à un nœud OSM si son 'number' est identique au 'uic_ref' du nœud OSM.

Des situations complexes peuvent survenir lorsque plusieurs entrées ATLAS partagent le même 'number' (par exemple, plusieurs quais d'une même gare) ou lorsque plusieurs nœuds OSM possèdent le même 'uic_ref'. Pour résoudre ces cas, les règles suivantes sont appliquées :

1. **Cas 1 : Plusieurs entrées ATLAS, un seul nœud OSM** Si plusieurs entrées ATLAS partagent le même 'number' et qu'un seul nœud OSM possède ce 'uic_ref', toutes ces entrées ATLAS sont appariées à ce nœud OSM unique.
2. **Cas 2 : Une entrée ATLAS, plusieurs nœuds OSM** Si une seule entrée ATLAS a un 'number' donné et que plusieurs nœuds OSM partagent ce 'uic_ref', tous ces nœuds OSM sont appariées à cette entrée ATLAS unique.
3. **Cas 3 : Plusieurs entrées ATLAS et plusieurs nœuds OSM** Lorsque plusieurs entrées ATLAS et nœuds OSM partagent le même 'number'/'uic_ref', une correspondance plus fine est réalisée en comparant la 'designation' de l'entrée ATLAS (par exemple, le code du quai) avec la balise 'local_ref' du nœud OSM. Une correspondance est établie si ces valeurs sont identiques.

Cette méthode a permis d'identifier XX correspondances exactes.

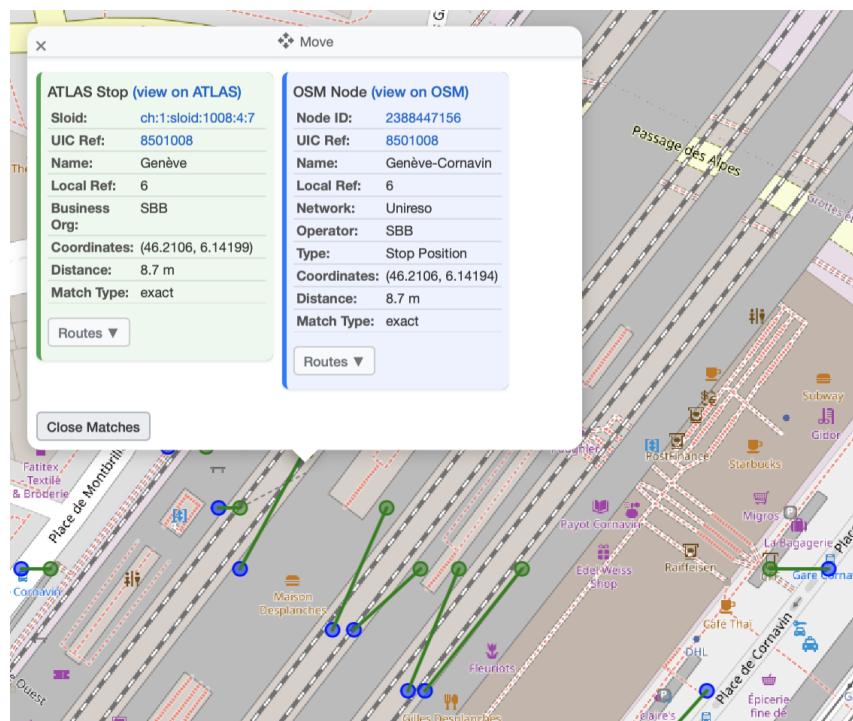


ILLUSTRATION 3.1 – Correspondances exactes à la gare de Genève-Cornavin. Les détails de l'arrêt de la voie 6 sont visibles sur l'image.

3.3. CORRESPONDANCE PAR NOM

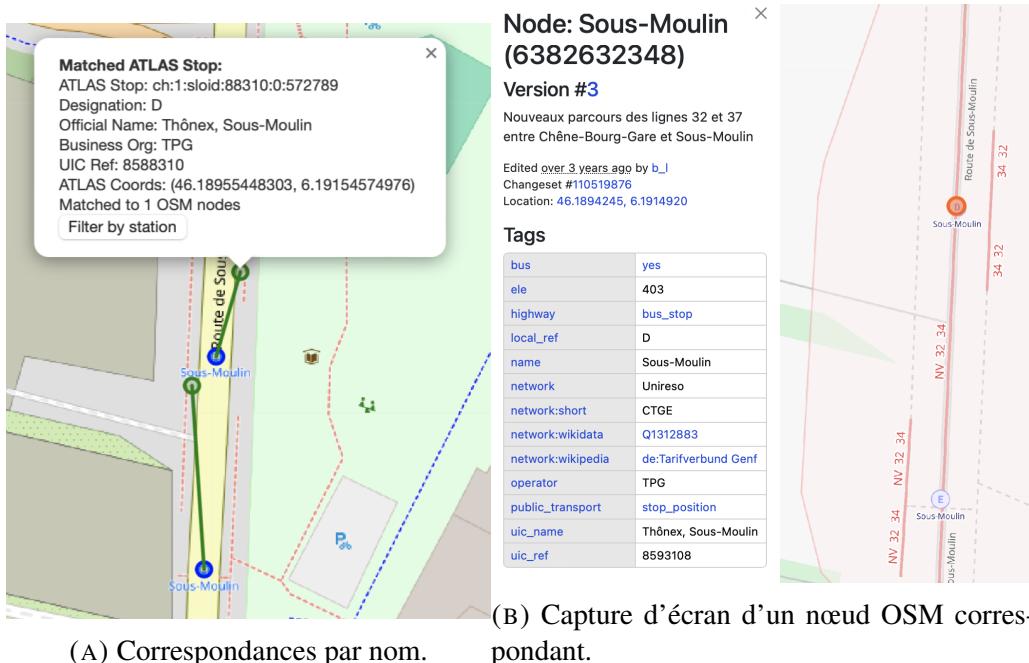
Pour les entrées ATLAS non appariées lors de l'étape précédente, une correspondance basée sur le nom est appliquée. Cette étape compare le nom officiel des arrêts, indiqué dans la colonne 'designationOfficial' des données ATLAS, avec plusieurs balises de nom dans OSM : 'name', 'uic_name' et 'gtfs:name'.

La règle principale établit une correspondance si le 'designationOfficial' correspond exactement à l'une de ces balises OSM. Cependant, si plusieurs nœuds OSM présentent le même nom correspondant, un critère supplémentaire est utilisé : la balise 'local_ref' du nœud OSM est comparée à la 'designation' de l'entrée ATLAS. Une correspondance est confirmée si ces valeurs sont identiques (en ignorant la casse).

Cette approche a permis d'ajouter 538 correspondances supplémentaires.

3.4. CORRESPONDANCE PAR DISTANCE

Pour les entrées ATLAS restantes, une correspondance basée sur la proximité géographique est mise en œuvre. Cette étape se divise en trois sous-étapes distinctes, chacune avec des critères spécifiques pour garantir des appariements fiables.



(A) Correspondances par nom. (B) Capture d'écran d'un nœud OSM correspondant.

ILLUSTRATION 3.2 – Pour l'arrêt "Thônex, Sous-Moulin, D", on peut voir que, malgré une référence UIC différente, il est possible d'établir des correspondances grâce au nom.

a. Étape 1 : Correspondance de groupe basée sur la proximité

Les entrées ATLAS et OSM sont regroupés selon les paires d'identifiants suivantes :

1. 'number' (ATLAS) et 'uic_ref' (OSM).
2. 'designationOfficial' (ATLAS) et 'uic_name' (OSM).
3. 'designationOfficial' (ATLAS) et 'name' (OSM).

Dans chaque groupe où le nombre d'entrées ATLAS est égal au nombre de nœuds OSM, une correspondance est tentée en associant chaque entrée ATLAS au nœud OSM le plus proche, à condition que cette association soit cohérente (c'est-à-dire que chaque nœud OSM soit également le plus proche de l'entrée ATLAS qui lui est attribuée). Cette méthode nous a permis de réaliser 15182 correspondances supplémentaires.

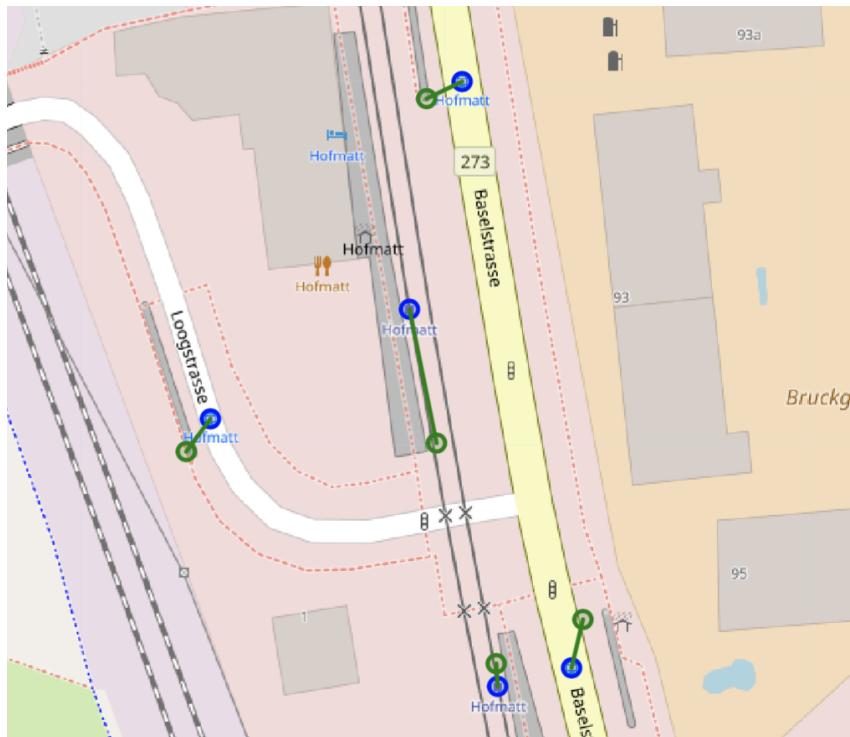


ILLUSTRATION 3.3 – Correspondances pour les arrêts de Münchenstein, Hofmatt. Malgré les divergences de uic_ref et le manque de références locales, nous avons réussi à établir des correspondances grâce à la correspondance de groupe basée sur les distances.

TABLEAU 3.1 – Données ATLAS pour les arrêts de Münchenstein, Hofmatt

| sloid | number | designation | designationOfficial |
|------------------------|---------|-------------|-----------------------|
| ch :1 :sloid :95 :1 :6 | 8500095 | | Münchenstein, Hofmatt |
| ch :1 :sloid :95 :1 :5 | 8500095 | | Münchenstein, Hofmatt |
| ch :1 :sloid :95 :1 :3 | 8500095 | | Münchenstein, Hofmatt |
| ch :1 :sloid :95 :1 :2 | 8500095 | | Münchenstein, Hofmatt |
| ch :1 :sloid :95 :1 :1 | 8500095 | | Münchenstein, Hofmatt |

TABLEAU 3.2 – Données OSM pour les arrêts de Münchenstein, Hofmatt

| node_id | uic_ref | uic_name | transport_type |
|------------|---------|-----------------------|----------------|
| 6457499611 | 8578185 | Münchenstein, Hofmatt | bus |
| 299126238 | 8500095 | Münchenstein, Hofmatt | tram |
| 983964446 | 8578185 | Münchenstein, Hofmatt | bus |
| 1435404358 | 8500095 | Münchenstein, Hofmatt | tram |
| 3858822225 | 8578185 | Münchenstein, Hofmatt | bus |

b. Étape 2 : Correspondance par référence locale dans un rayon de 50 mètres

Cette sous-étape recherche, pour chaque entrée ATLAS non appariée, un nœud OSM situé à moins de 50 mètres dont la balise `local_ref` correspond exactement à la `designation` de l'entrée ATLAS (en ignorant la casse).

À Zürich HB, dans ATLAS, la `UIC_ref` est égale à 8503000 pour tous les arrêts, tandis que dans OSM, certains arrêts ont une `UIC_ref` de 8516144.

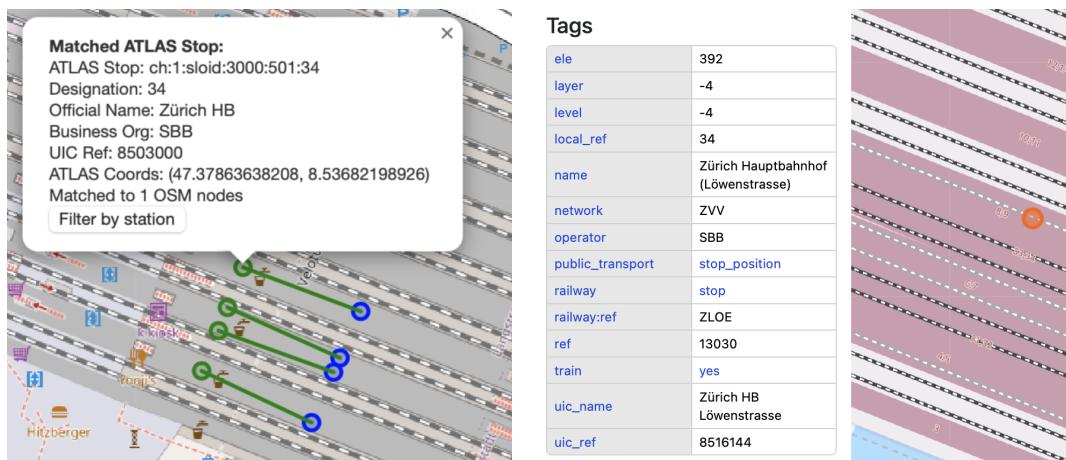


ILLUSTRATION 3.4 – Correspondances à Zürich HB grâce à l'étape 2.

Cette méthode nous a permis de réaliser 129 correspondances supplémentaires.

c. Étape 3 : Correspondance basée sur la proximité avec critères relatifs

Pour les entrées toujours non appariées, tous les nœuds OSM situés à moins de 50 mètres sont examinés :

- a) Si un seul nœud OSM se trouve dans ce rayon, il est apparié à l'entrée ATLAS.
- Si plusieurs nœuds OSM sont présents, l'appariement est effectué avec le nœud le plus proche uniquement si :
 1. b) Le deuxième nœud le plus proche est à au moins 10 mètres.
 2. La distance au deuxième nœud le plus proche est au moins 4 fois supérieure à celle du nœud le plus proche.

Nous avons réussi à établir 2119 correspondances avec l'option a) et 1191 correspondances avec l'option b). Cette méthode est utile pour les cas où il y a des nœuds isolés, comme des télésièges.

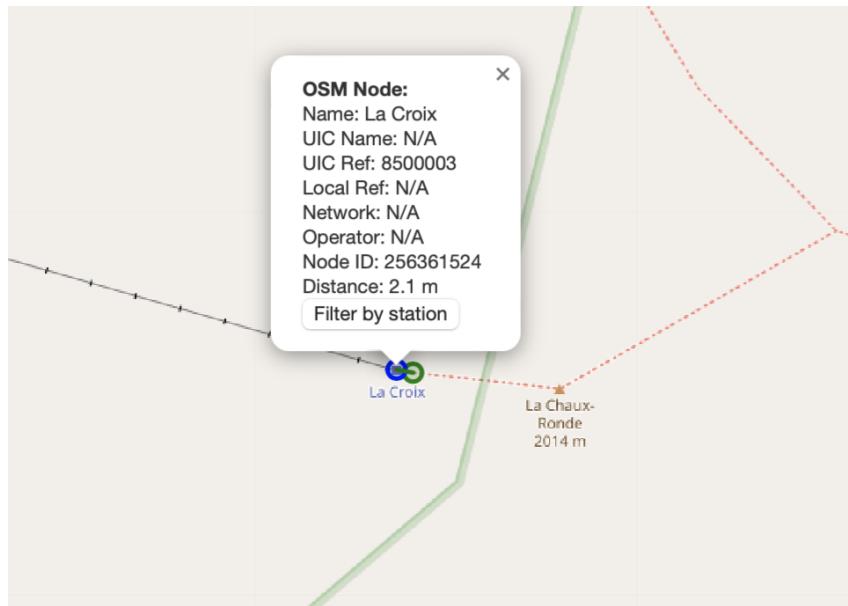


ILLUSTRATION 3.5 – Correspondance par distance étape 3 : exemple d'un arrêt isolé où un seul candidat OSM est trouvé dans le rayon de 50 mètres.

3.5. CONSOLIDATION POST-TRAITEMENT

Après l'exécution des méthodes principales de correspondance (exacte, par nom, par distance et par routes), le système effectue une consolidation post-traitement pour récupérer les correspondances exactes qui auraient pu être manquées lors du passage initial. Cette étape, appelée "unique-by-UIC consolidation", examine les entrées ATLAS restantes non appariées et recherche des nœuds OSM disponibles partageant le même identifiant UIC.

Cette consolidation est particulièrement utile dans les cas où :

- Des nœuds OSM étaient temporairement indisponibles lors de la correspondance exacte initiale
- Des conflits de priorité ont empêché certaines correspondances exactes évidentes
- Des entrées ont été filtrées lors des étapes précédentes mais redeviennent candidates valides

Le processus fonctionne de manière conservative : il ne crée une correspondance que si exactement un nœud OSM disponible correspond à l'identifiant UIC de l'entrée ATLAS, garantissant ainsi une fiabilité maximale.

Cette étape de consolidation a permis d'identifier 933 correspondances exactes supplémentaires.

3.6. PROPAGATION DES DUPLICATAS

Une dernière étape consiste à propager les correspondances trouvées vers les entrées ATLAS dupliquées. Lorsque plusieurs entrées ATLAS partagent les mêmes caractéristiques (numéro et désignation), et qu'une correspondance a été établie pour l'une d'entre elles, cette correspondance est étendue aux autres entrées du groupe dupliqué.

Cette propagation permet d'assurer la cohérence des correspondances et d'améliorer le taux de couverture global, particulièrement dans les grandes gares où plusieurs entrées ATLAS peuvent représenter des aspects différents d'un même arrêt physique.

La propagation des duplicates a permis d'ajouter 69 correspondances supplémentaires.

3.7. CORRESPONDANCE MANUELLE

Enfin, si les entrées n'ont pas été appariées par les méthodes précédentes, le système applique les correspondances manuelles définies préalablement par les utilisateurs et stockées de manière persistante dans la base de données.

Les correspondances manuelles sont faites depuis l'application web comme on verra plus tard.

3.8. RÉSULTATS ACTUELS

Parmi les 58065 arrêts ATLAS que nous avons considérés, le processus de correspondance a permis d'identifier un total de 48528 correspondances entre les données ATLAS et OSM, réparties comme suit :

- Correspondances exactes : 21250
- Correspondances par nom : 538
- Correspondances par distance : 18621
 - Étape 1 (groupe-proximité) : 15182
 - Étape 2 (référence locale) : 129
 - Étape 3a (candidat unique) : 2119
 - Étape 3b (ratio de distance) : 1191
- Correspondances par routes : 7117 (détailé au chapitre 4)
- Consolidation post-traitement : 933

— Propagation des duplicitas : 69

Après ces étapes, 9537 entrées ATLAS restent non appariées, et 19009 nœuds OSM restent inutilisés. Parmi ces nœuds OSM inutilisés, 13918 sont associés à au moins une route, 14839 possèdent une référence UIC, et 884 ont une référence locale (`local_ref`).

Parmi les entrées ATLAS non appariées, 4825 n'ont aucun nœud OSM dans un rayon de 50 mètres, indiquant des zones où la couverture OSM est insuffisante par rapport aux données ATLAS.

CHAPITRE 4 : LIGNES ET APPARIEMENT PAR LIGNES

Ce chapitre est une visite guidée de la couche *lignes* : comment nous construisons une vue unifiée des lignes à partir de GTFS et HRDF, à quoi ressemblent les données, ce que disent les chiffres, et comment nous effectuons l'appariement basé sur les lignes entre les arrêts ATLAS et les nœuds OSM. Attendez-vous à des extraits de code concis, des graphiques parlants et des explications pragmatiques.

4.1. DES FLUX BRUTS À UN FICHIER UNIQUE DE LIGNES

Cette section approfondit la vue d'ensemble du Chapitre 1 ; nous répétons volontairement certains points clés pour la fluidité.

a. Ce qu'est `atlas_routes_unified.csv`

Nous consolidons des *signaux de ligne* issus de deux sources dans un seul fichier tabulaire :

- **GTFS** (transport public) : identifiants de ligne, noms court/long, et la direction (0/1).
Les directions sont dérivées via une heuristique *premier*→*dernier* par trajet, agrégée au niveau de la ligne.
- **HRDF** (horaire ferroviaire) : noms de lignes et chaînes de direction construites comme *première gare*→*dernière gare*, à la fois par noms et par paires de codes UIC.

Chaque ligne du CSV décrit « un signal de ligne pour un arrêt » :

| Colonne | Signification |
|--|--|
| <code>sloid</code> | Identifiant d'arrêt ATLAS |
| <code>source</code> | gtfs ou hrdf |
| <code>evidence</code> | Méthode d'inférence (p. ex. <code>gtfs_first_last</code> , <code>hrdf_fplan</code>) |
| <code>as_of</code> | Date d'extraction |
| <code>route_id, route_id_normalized</code> | ID GTFS brut et normalisé par année |
| <code>route_name_short, route_name_long</code> | Noms de ligne GTFS |
| <code>line_name</code> | Ligne HRDF (si disponible) |
| <code>direction_id</code> | Direction GTFS 0/1 (chaîne) |
| <code>direction_name, direction_uic</code> | Chaînes premier→dernier humaines et UIC |

Cette structure est produite directement par l'écriture unifiée. La **normalisation par année** supprime les suffixes saisonniers (p. ex. -j24) pour stabiliser la comparaison inter-années :

Normalisation des identifiants de ligne

```
1 import re
2 def normalize_route_id(route_id: str) -> str:
3     return re.sub(r"-j\d+", "-jXX", route_id)
```

b. Comment on le génère (vue d'ensemble)

À haut niveau (voir `get_atlas_data.py`) :

1. Charger GTFS en flux et ne garder que les arrêts suisses (IDs commençant par 85).
2. Premier passage sur `stop_times` : pour chaque `trip_id`, collecter le premier et le dernier arrêt suisses ; joindre à `trips` et `routes` pour obtenir l'ID et les noms de ligne.
3. Construire, par ligne, les chaînes de direction « nom du premier arrêt → nom du dernier arrêt » (dédupliquées).
4. Second passage sur `stop_times` : dédupliquer (`stop_id`, `route_id`, `direction_id`).
5. Mapper `stop_id` GTFS vers `sloid` ATLAS (règle stricte puis repli sûr).
6. Parser HRDF (GLEISE_LV95, FPLAN, BAHNHOF) pour obtenir lignes et directions premier→dernier par `sloid`.
7. Écrire un unique CSV propre combinant les deux sources.

4.2. CE QUE DISENT LES DONNÉES UNIFIÉES

Les chiffres ci-dessous sont calculés avec les scripts sous `mémoire/scripts_used/chap4`.

Les sorties sont archivées dans `mémoire/data/processed/chap4/`.

Vue GTFS

- **SLOIDs avec lignes GTFS : 34 781**
- **Nombre moyen de lignes uniques par sloid : 2,73** (médiane **2,00**)
- **Nombre moyen de couples (ligne, direction) par sloid : 4,39** (médiane **3,00**)
- **Groupes dupliqués pour (sloid, route_norm, direction) : 96,96%**

- **Même ligne+direction, plusieurs chaînes de direction** : **96,95%** des groupes présentent plus d'une chaîne premier→dernier (patrons d'exploitation hétérogènes)

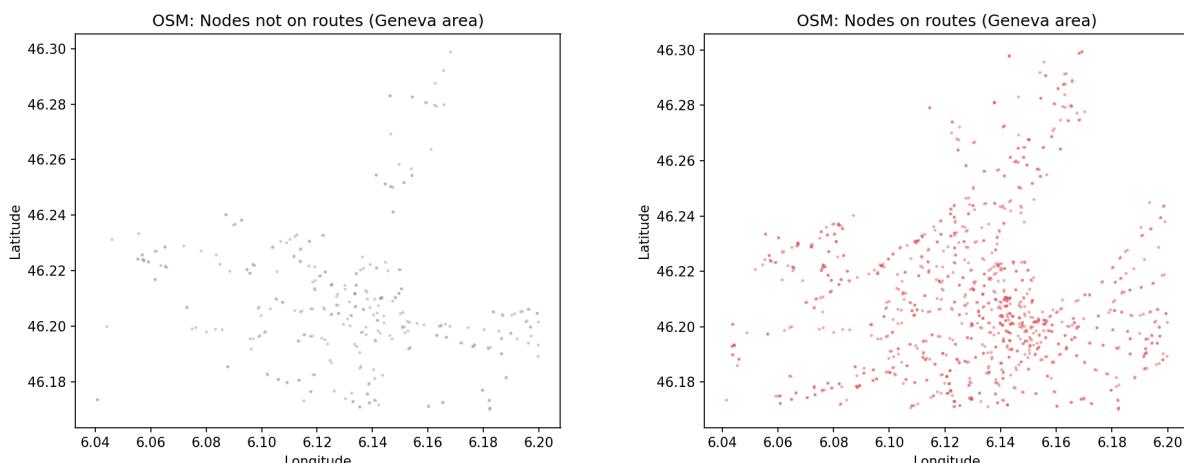
Vue HRDF

- **SLOIDs avec lignes HRDF** : **28 757**
- **Nombre moyen de lignes uniques par sloid** : **2,32** (médiane **2,00**)
- **Directions distinctes par (sloid, line_name)** : **2,67** par UIC et **2,67** par nom (médianes **2,00**)
- **Queues longues** : plusieurs couples (sloid, ligne) affichent **30–40** paires UIC premier→dernier distinctes (branches, demi-tours)

En deux mots. *GTFS* couvre un grand nombre d'arrêts avec plusieurs directions par ligne ; *HRDF* confirme une forte variété de directions terminales pour certaines lignes (queues longues). Cela implique qu'une comparaison robuste doit gérer la multiplicité des directions, pas seulement des identifiants de ligne.

4.3. GENÈVE : VUES CARTOGRAPHIQUES

Nous traçons Genève en utilisant uniquement les fichiers locaux (aucun téléchargement) : `data/raw/osm_data.xml`, `data/processed/atlas_routes_unified.csv`, et `data/raw/stops_ATLAS.csv`.



OSM : nœuds ne faisant partie d'aucune relation de ligne (Genève).

OSM : nœuds participant à *au moins une* relation de ligne (Genève).

ILLUSTRATION 4.1 – Nœuds OSM hors lignes vs. sur des lignes (région de Genève).

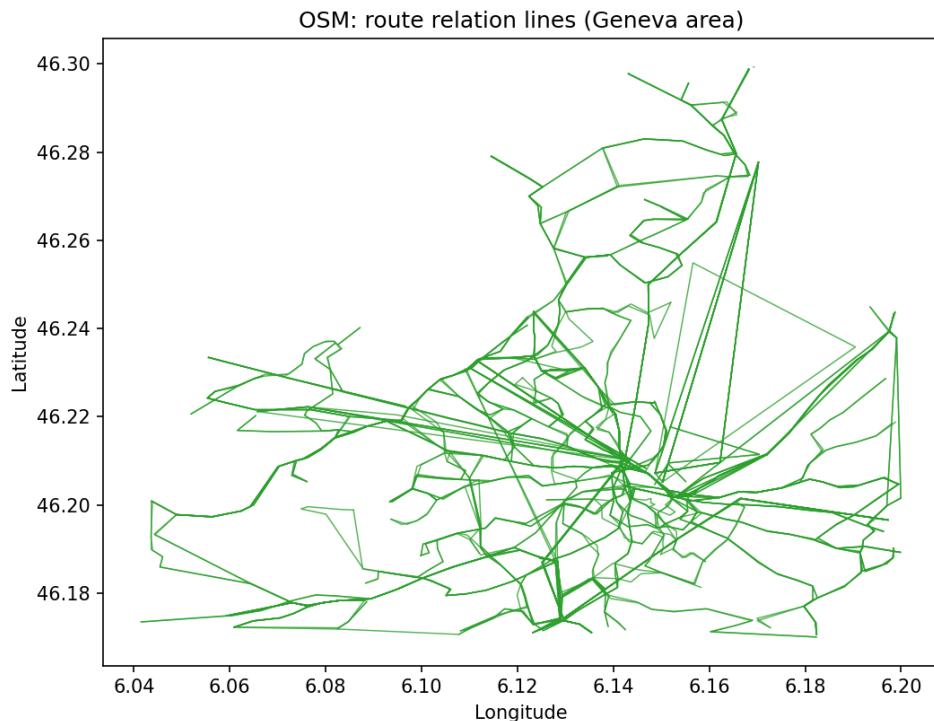


ILLUSTRATION 4.2 – OSM : tracé des lignes à partir des relations de type route (Genève). Géométrie bien structurée.

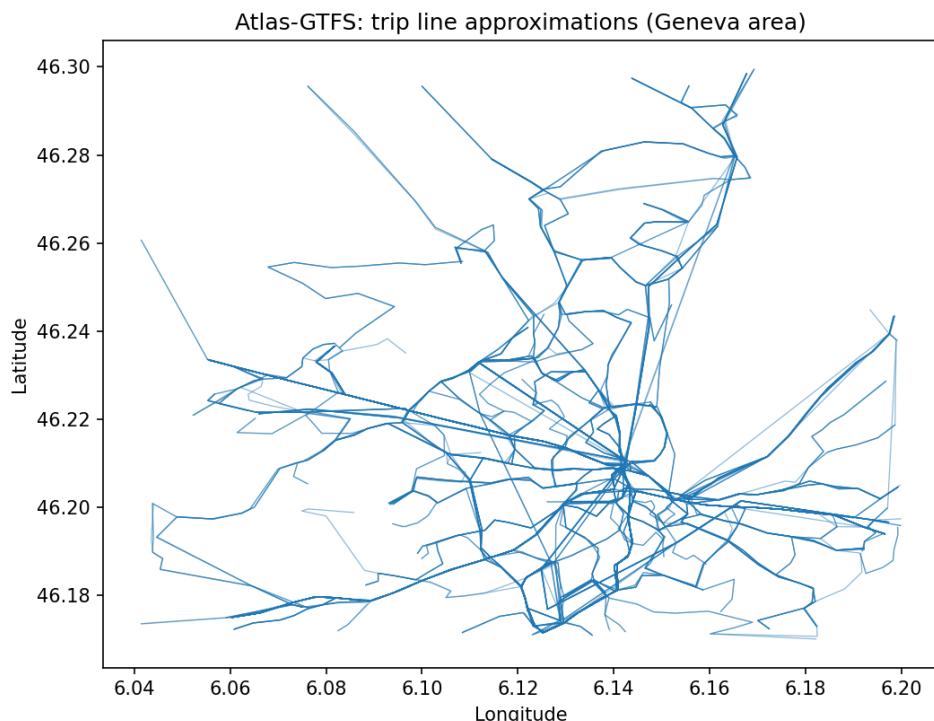


ILLUSTRATION 4.3 – Atlas-GTFS : approximation des trajets (Genève). Lignes reconstruites depuis l'ordre des arrêts — plus fragmenté.

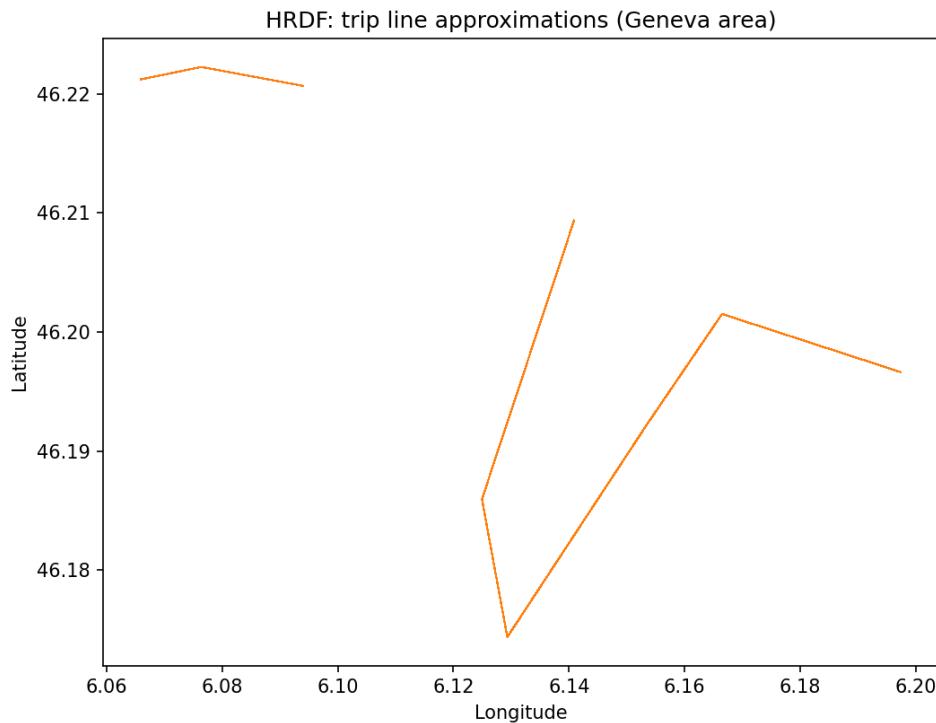


ILLUSTRATION 4.4 – HRDF : approximation des trajets (Genève). Déduite des séquences FPLAN via les codes UIC.

Comment traçons-nous ces couches ?

OSM (routes) : nous parcourons les relations type=route, récupérons la séquence de membres de type node (ou way si disponible) et relions leurs coordonnées lorsque le nœud se trouve dans la boîte Genève. Cela produit un *linework* fidèle à la modélisation OSM.

Atlas-GTFS (trajets) : nous reconstruisons des polylinéaires en ordonnant les arrêts d'un trajet par stop_sequence et en traçant les segments entre arrêts successifs, restreints à la boîte Genève. Pour éviter le fouillis, nous priorisons les séquences répétées (plus représentatives).

Extrait en pseudo-code :

Tracer les lignes *Atlas-GTFS* (simplifié)

```

1 stops = read_csv('stops.txt')[['stop_id','stop_lat','stop_lon']]
2 stop_times = read_csv('stop_times.txt')[['trip_id','stop_id','stop_sequence']]
3
4 # 1) Restreindre aux arrts dans la bote Genve
5 stops_ge = stops[in_bbox(stop_lat, stop_lon)]
6 stop_times_ge = stop_times[stop_id %in% stops_ge.stop_id]

```

```

7
8 # 2) Reconstituer les séquences ordonnées par trajet
9 seq_map = {tid: tuple(g.sort_values('stop_sequence').stop_id)
10           for tid, g in stop_times_ge.groupby('trip_id') if len(g) >= 2}
11
12 # 3) Compter les séquences rptes et en chantillonner
13 seq_counts = Counter(seq_map.values())
14 chosen = choose_top_sequences(seq_counts, max_trips=500)
15
16 # 4) Projeter en coordonnées et tracer
17 for seq in chosen:
18     pts = [stops_ge.loc[id][('stop_lat', 'stop_lon')] for id in seq]
19     draw_polyline(filter_in_bbox(pts))

```

Atlas-HRDF (trajets) : nous lisons FPLAN, détectons les séquences de gares (UIC), puis projetons celles dont au moins une gare est dans la boîte Genève via le couple (UIC → coordonnée) issu d'ATLAS. L'algorithme traite plus d'un million de trajets HRDF et sélectionne ceux traversant la région de Genève. Pour éviter les artefacts visuels, nous segmentons les polylignes sur les grands sauts spatiaux (>3 km) et ne conservons que les segments ayant au moins 2 points dans la boîte. Le résultat final montre 500 segments de trajets ferroviaires réalistes pour la région genevoise.

4.4. D'AUTRES VUES UTILES

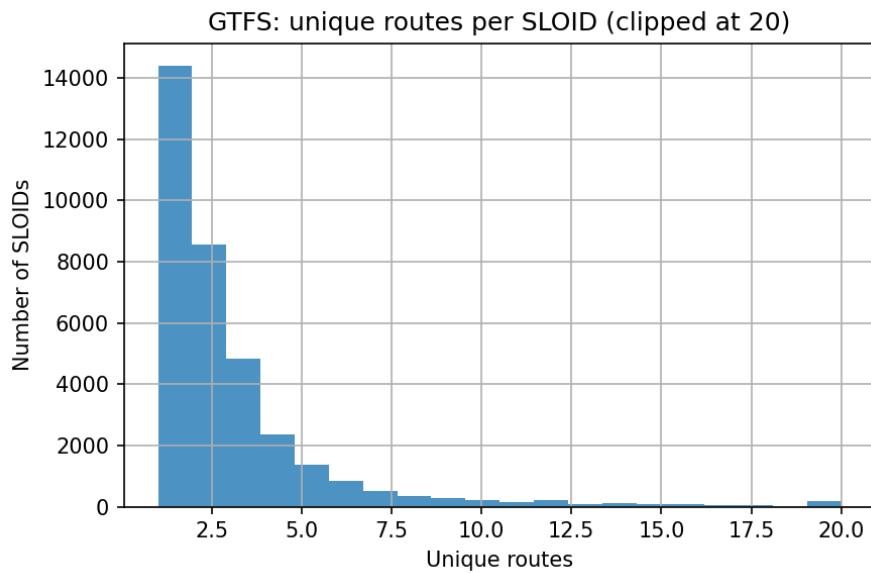


ILLUSTRATION 4.5 – Distribution du nombre de lignes GTFS uniques par sloid (coupée à 20).

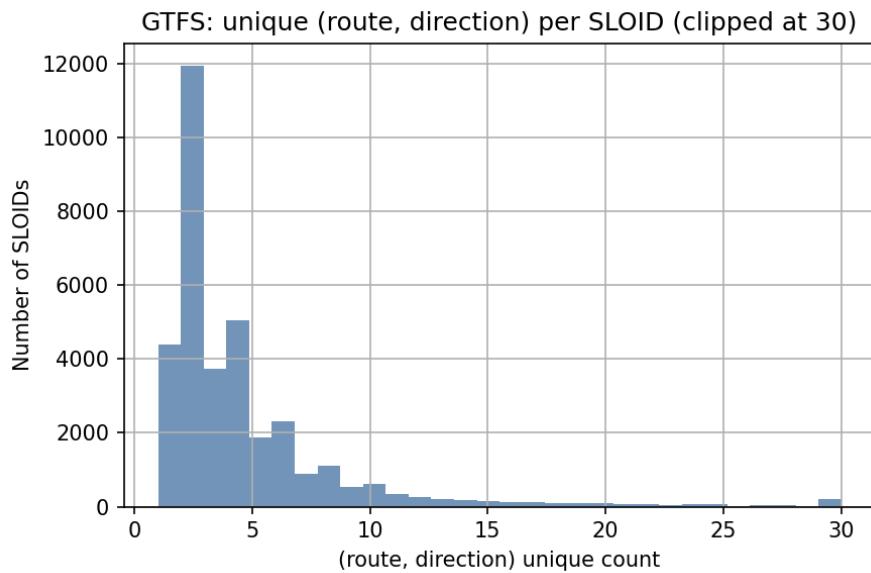


ILLUSTRATION 4.6 – Distribution du nombre de couples (ligne, direction) par sloid (coupée à 30).

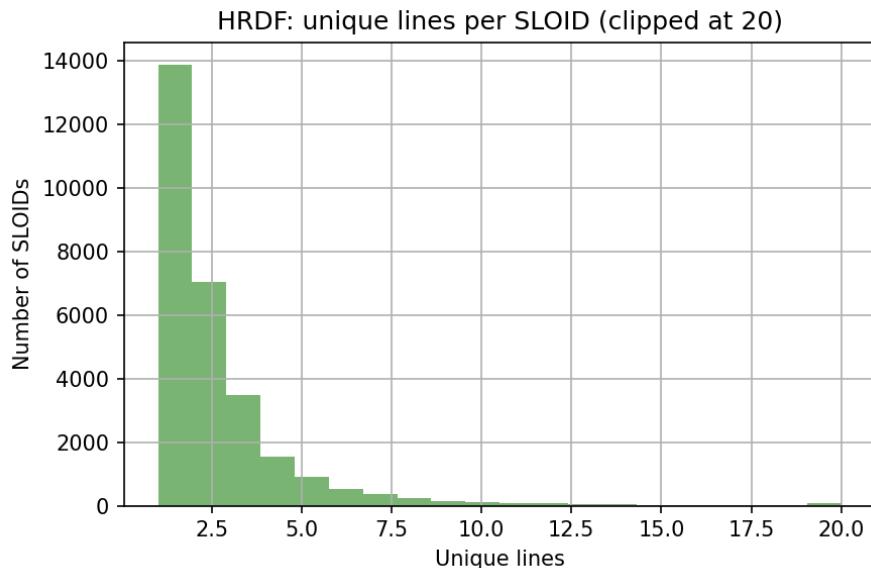


ILLUSTRATION 4.7 – Distribution du nombre de lignes HRDF uniques par sloid (coupee a 20).

Ce que montrent les distributions. Lors de la generation des graphiques, le script imprime un resume statistique sur le terminal :

- **GTFS — lignes par sloid** : moyenne **2,733**, mediane **2,0**, p10 **1**, p90 **5**, max **58**. *Lecture* : la plupart des arrêts ont 2–5 lignes, quelques hubs dépassent largement.
- **GTFS — (ligne, direction) par sloid** : moyenne **4,392**, mediane **3,0**, p10 **1**, p90 **8**, max **95**. *Lecture* : les directions doublent naturellement la diversité par rapport aux seules lignes.
- **HRDF — lignes par sloid** : moyenne **2,318**, mediane **2,0**, p10 **1**, p90 **4**, max **33**. *Lecture* : structure comparable a GTFS, avec des extremes moins frequents.

Ces éléments nous permettent de commenter les queues longues et la variabilité directionnelle dans le corps du texte, sans surcharge graphique.

Comment obtenons-nous les *tokens* HRDF UIC ?

Rappel synthétique (voir Chapitre 1) :

- Depuis GLEISE_LV95 : sloid \mapsto UIC et référence de quai (#ref).
- Depuis FPLAN : pour les trajets traversant ces paires (*UIC, #ref*), on extrait la première et la dernière gare (codes UIC) et le nom de ligne (*L).
- Depuis BAHNHOF : on associe des noms aux UIC et on construit des chaînes

premier→dernier par *noms* et par *UIC* (p. ex. "Geneve → Lausanne" et "8501008 → 8501120").

Ces tokens (`line_name`, `direction_uic`) sont compares aux chaines UIC premier→dernier derivees d'OSM pour appuyer l'appariement au niveau HRDF lorsque les identifiants GTFS manquent dans OSM.

4.5. APPARIEMENT PAR LIGNES : COMMENT ÇA MARCHE

L'appariement compare les tokens de ligne connus pour un `sloid` ATLAS aux tokens derives des noeuds OSM a proximite (KD-tree, rayon configurable : 50 m par defaut). Les tokens sont soit **GTFS** (`route_id`, `direction_id`) avec normalisation eventuelle), soit **HRDF**(`line_name`, `direction_uic`).

a. Candidats par distance

Nous tentons l'appariement en quatre paliers :

1. **P1/P2 (tokens GTFS)** : intersection non vide entre les tokens GTFS du `sloid` et ceux d'un noeud candidat.
2. **P3 (HRDF par UIC)** : presence d'une chaine UIC premier→dernier du cote du noeud (membre d'une relation OSM) correspondant a une chaine HRDF du `sloid`.
3. **P4 (repli par noms)** : concordance entre une chaine *nominal* OSM premier→dernier et une chaine unifiee (cote ATLAS).

Extrait minimaliste de la logique des tokens :

Intersection de tokens GTFS

```

1 node_tokens = set()
2 for route in node_routes:
3     rid = route.gtfs_route_id
4     did = route.direction_id or '0'
5     if rid:
6         node_tokens.add((rid, did))
7         rid_norm = normalize_route_id(rid) # '-j25' -> '-jXX'
8         if rid_norm:
9             node_tokens.add((rid_norm, did))
10

```

```
11 if gtfs_tokens & node_tokens:  
12     match = ('gtfs', 'gtfs_tokens')
```

La normalisation des identifiants de ligne utilisée dans tout le système est :

Normalisation route_id

```
1 import re  
2  
3 def normalize_route_id(route_id: str) -> str:  
4     return re.sub(r"-j\d+", "-jXX", route_id)
```

b. Paramètres

- **Rayon** : 50 m par défaut. Plus petit \Rightarrow moins de faux positifs, mais risque de manquer des arrêts légèrement décalés dans OSM.
- **Types de tokens** : activer uniquement GTFS ou inclure les paliers HRDF.
- **Normalisation** : comparer avec ou sans - jXX.

4.6. APPARIEMENT PAR LIGNES : LES CHIFFRES

Avec le script optimisé (`route_matching_stats.py`, exécuté sur les fichiers déjà présents), nous obtenons :

- **Tokens GTFS** : 7 252; **tokens OSM** : 7 121; **chevauchement** : 3 200; **Jaccard** : **0,2864**.
- **Couverture par sloid (GTFS)** : moyenne **2,64**, médiane **2**, p90 **6**; au moins un token couvert pour **73,4%** des sloids.
- **Au niveau des lignes** : lignes GTFS uniques **3 839**; avec correspondance OSM **1 664** \Rightarrow **43,3%** de lignes appariées.
- **Chaînes UIC premier \rightarrow dernier** : HRDF **8 818**, OSM **5 633**, chevauchement **2 935**.

Lecture rapide : la similarité **Jaccard** $\approx 0,29$ indique un recouvrement substantiel mais non total des tokens GTFS dans OSM; le taux d'appariement **43%** au niveau des lignes confirme une couverture utile pour un appariement de haute précision.

a. Efficacité de l'appariement par lignes : une analyse complète

Pour quantifier l'efficacité réelle de l'appariement par lignes, nous avons mené une **analyse comparative** entre l'appariement exact seul et l'appariement par lignes seul sur l'ensemble complet des arrêts ATLAS. Cette évaluation révèle des insights cruciaux sur la valeur ajoutée et la complémentarité des deux méthodes.

Méthodologie. L'étude compare deux pipelines isolés : (1) appariement exact basé uniquement sur les références UIC, et (2) appariement par lignes utilisant exclusivement les tokens de lignes GTFS et HRDF. Chaque méthode opère sur l'ensemble des 56 515 arrêts ATLAS avec un rayon de 50 mètres.

Résultats quantitatifs.

- **Appariement exact** : **21 250** paires arrêt↔nœud
- **Appariement par lignes** : **29 582** paires arrêt↔nœud
- **Intersection** : **6 971** paires communes aux deux méthodes
- **Similarité Jaccard** : **0,159** — faible recouvrement, forte complémentarité
- **Précision de l'appariement par lignes** : **23,6%** des correspondances de lignes sont confirmées par l'appariement exact
- **Valeur ajoutée** : **40,0%** des arrêts ATLAS obtiennent de nouvelles correspondances uniquement via les lignes

Qualité spatiale. L'appariement par lignes maintient une précision spatiale élevée : distance moyenne de **11,9 m**, médiane **8,2 m**, et **86%** des correspondances à moins de 25 mètres. Cette qualité spatiale démontre que les tokens de ligne, bien qu'indirects, identifient des nœuds OSM géographiquement cohérents.

Insights stratégiques. L'analyse révèle une **complémentarité remarquable** : l'appariement par lignes trouve **22 611** nouvelles paires que l'appariement exact ne détecte pas, soit un **facteur de complémentarité de 1,58**. Cela signifie que pour chaque correspondance manquée par l'appariement exact, l'appariement par lignes en propose environ 1,6 nouvelle.

Cette performance s'explique par la richesse des données de lignes (**34 781** arrêts ATLAS

avec données GTFS, **28 757** avec HRDF) et la couverture étendue d'OSM (**51 286** noeuds avec informations de lignes). L'appariement par lignes exploite ainsi des signaux de transport public que l'appariement exact, limité aux références UIC explicites, ne peut capturer.

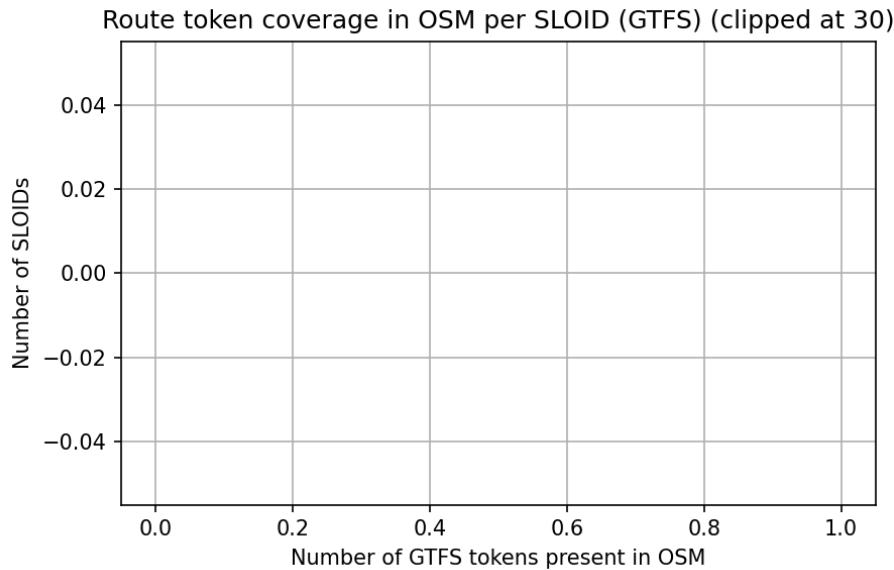


ILLUSTRATION 4.8 – Nombre de tokens GTFS (*ligne,direction*) par *sloid* retrouvés dans OSM (coupée à 30).

4.7. SCRIPTS UTILISÉS DANS CE CHAPITRE

Tous les scripts résident sous `memoire/scripts_used/chap4` et n'opèrent que sur `data/raw` et `data/processed` :

- `compute_unified_stats.py` : lit `atlas_routes_unified.csv`, produit des statistiques (avec impressions de distribution sur le terminal) et des histogrammes.
- `geneva_maps.py` : génère les vues OSM et ATLAS (incluant désormais les noeuds OSM hors et sur relations de ligne).
- `geneva_route_lines.py` : trace les lignes OSM, **Atlas-GTFS** et HRDF (détection robuste de FPLAN, traitement de plus d'un million de trajets).
- `route_matching_stats.py` : calcule chevauchements et couvertures, avec logs de progression et un mode rapide.
- `route_effectiveness_analysis.py` : analyse comparative complète de l'efficacité de l'appariement par lignes vs. exact.
- `compare_exact_vs_route.py` : comparaison directe des deux approches d'appariement pour quantifier la complémentarité.

4.8. BILAN ET PERSPECTIVES

Atouts. L'écriture unifiée offre une vue compacte et exploitable des lignes par arrêt, toutes sources confondues. Le pipeline d'appariement privilégie la précision (intersections de tokens) avec des seuils de distance conservateurs. La normalisation par année stabilise les comparaisons inter-versions.

Complexités observées.

- *Multiplicité des directions* : pour une même ligne+direction, des chaînes premier→dernier multiples coexistent (branches, retournements).
- *Taggage OSM partiel*: `gtfs:route_id` est souvent présent, mais les indices de direction sont moins systématiques.
- *Dérive spatiale* : de petits écarts géocodage/placement peuvent sortir un bon candidat d'un rayon trop strict en zones denses.

Pistes d'amélioration.

- Cohérence par séquences : comparer de courts segments proches de l'arrêt à l'ordre GTFS pour désambiguer les grappes denses.
- Score apprenable : combiner distance, tokens, similarité de noms, indices HRDF dans un *ranker* entraîné sur des paires annotées.
- Robustesse directionnelle : distiller de nombreuses chaînes premier→dernier en un petit ensemble de terminus canoniques par branche.
- Rafraîchissement incrémental : *cacher* les sets de tokens par version et ne rematcher que les `sloids` impactés.
- Optimisation multi-critères : développer des fonctions de coût intégrant qualité spatiale, couverture des tokens, et cohérence temporelle pour maximiser simultanément précision et rappel.

En bref : l'appariement par lignes ajoute un signal fort et indépendant qui complète les méthodes exactes/nominales/distance. L'analyse d'efficacité démontre sa valeur ajoutée substantielle (**40%** de nouveaux appariements) tout en maintenant une qualité spatiale élevée (86% des correspondances sous 25 m). Cette approche transforme les métadonnées de transport public en un levier puissant pour l'appariement géospatial, ouvrant la voie à des systèmes de correspondance plus robustes et complets.

CHAPITRE 5 : ANALYSE DES RÉSULTATS

Ce chapitre présente une lecture approfondie — mais accessible et agréable — de la qualité de nos correspondances ATLAS ↔ OSM. Nous mêlons graphiques, petits extraits de code et indicateurs lisibles, avec une attention particulière aux cas limites et aux pistes d'amélioration.

5.1. COMMENT NOUS AVONS CALCULÉ LES STATISTIQUES

Nous utilisons directement la base MySQL du projet (variable d'environnement DATABASE_URI). Les scripts sont fournis et versionnés sous `memoire/scripts_used/chap5`. Voici un minuscule extrait montrant le chargement des données et le calcul de statistiques par méthode de correspondance :

Extrait Python

```
1 # memoire/scripts_used/chap5/chap5_distance_distributions.py (extrait)
2 engine = create_engine(os.getenv('DATABASE_URI', 'mysql+pymysql://...'))
3 df = pd.read_sql(
4     """
5     SELECT distance_m, match_type, osm_node_type
6     FROM stops
7     WHERE stop_type = 'matched' AND distance_m IS NOT NULL
8     """, engine)
9 summary = (
10     df.groupby('match_type')[["distance_m"]]
11     .agg(count='count', mean='mean', median='median')
12     .reset_index()
13 )
14 summary.to_csv('.../distance_summary_by_method.csv', index=False)
```

Tous les chiffres et graphiques de ce chapitre sont produits par ces scripts, exécutés sur la base actuelle.

5.2. DISTRIBUTION DES DISTANCES PAR MÉTHODE

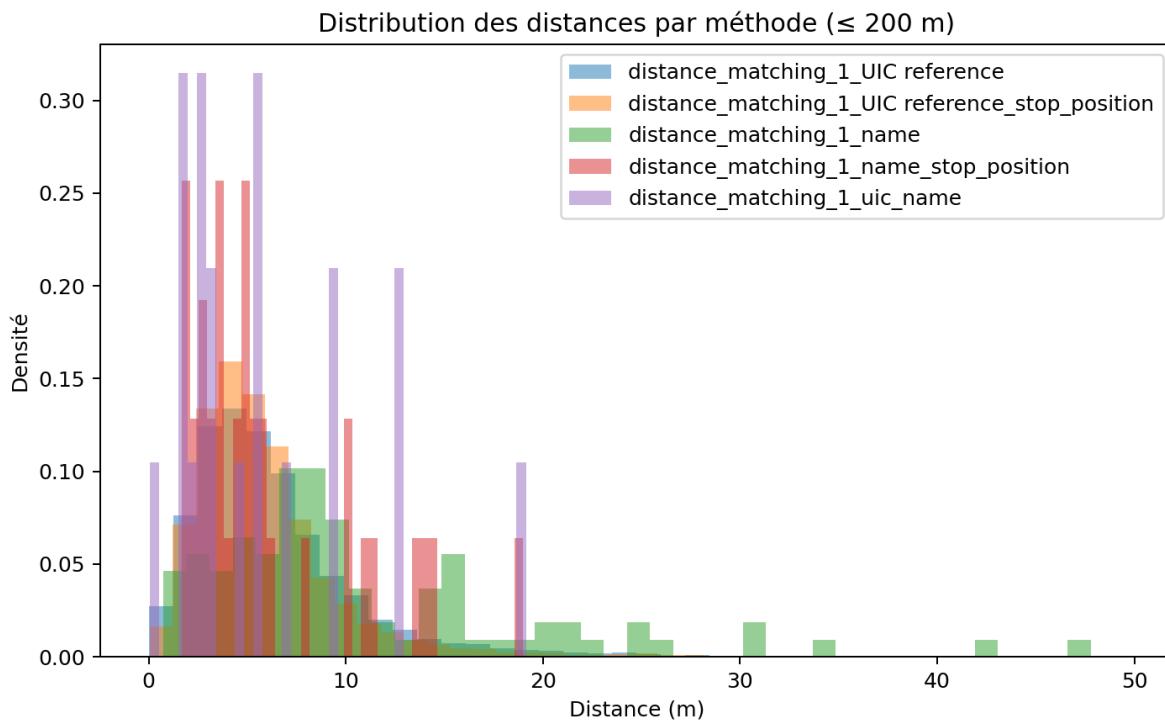


ILLUSTRATION 5.1 – Superposition des distributions des distances par méthode de correspondance (coupée à 200 m pour mieux distinguer le cœur).

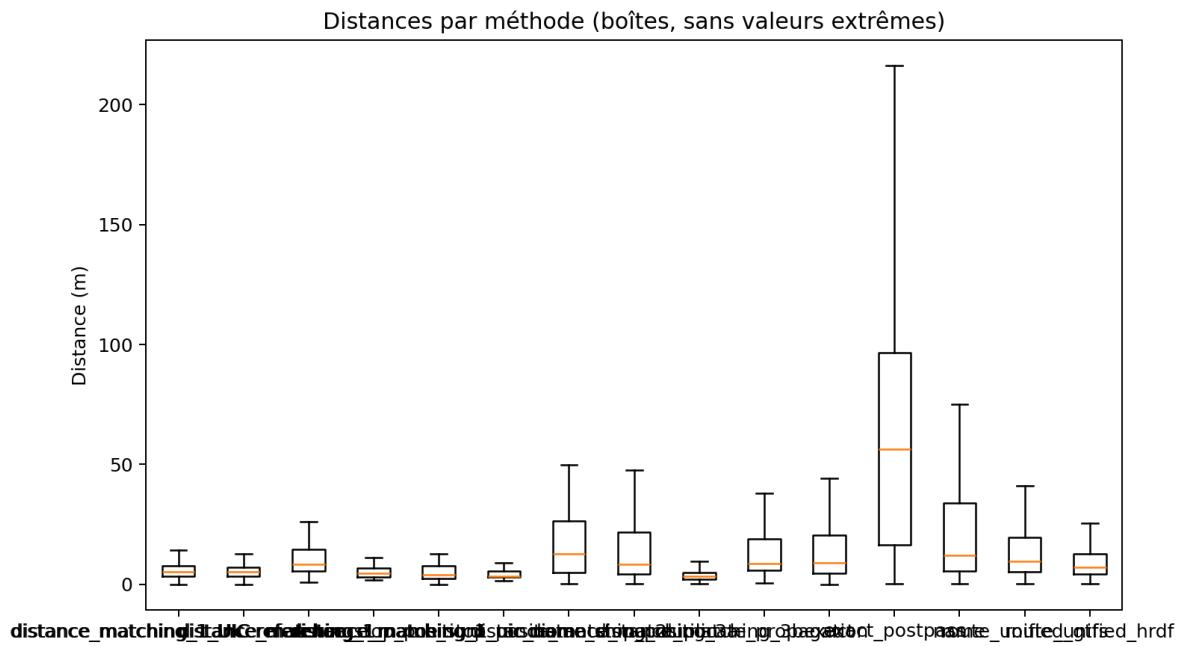


ILLUSTRATION 5.2 – Boîtes à moustaches par méthode (sans valeurs extrêmes) — lecture immédiate des médianes et de la dispersion.

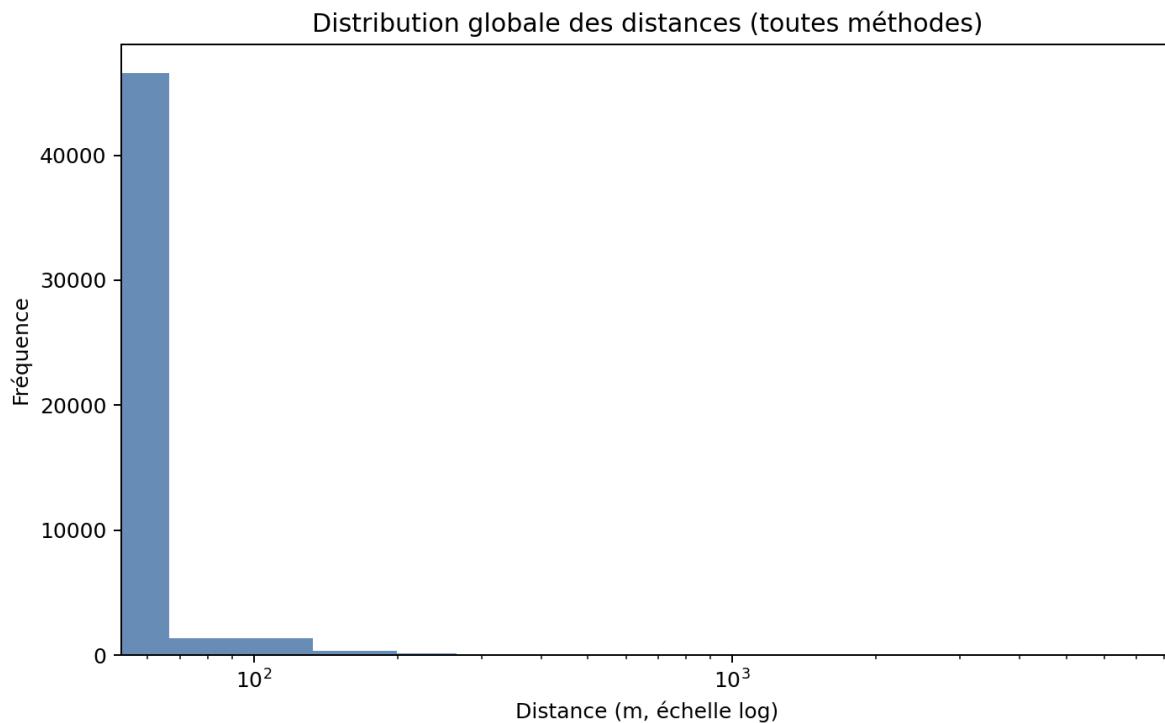


ILLUSTRATION 5.3 – Distribution globale des distances (échelle logarithmique) — utile pour visualiser la longue traîne.

Extraits des résultats par méthode (fichier `distance_summary_by_method.csv`) :

Extrait CSV

```

1 match_type,count,mean,median,p90,p95,p99,pct_<=10m,pct_<=20m,pct_<=50m,pct_<=100m
2 exact,21250,22.28,9.10,51.24,82.36,207.28,53.6%,74.4%,89.7%,96.4%
3 route_unified_gtfs,4348,13.95,9.70,32.98,40.76,47.96,51.6%,75.6%,100%,100%
4 route_unified_hrdf,2769,10.30,7.10,23.19,31.10,45.04,65.8%,86.4%,100%,100%
5 distance_matching_3b,1191,3.70,3.28,6.83,8.00,10.09,98.9%,100%,100%,100%
6 ... (voir CSV complet)

```

Points saillants :

- Les méthodes « distance 3b » et « distance (UIC/stop_position) » sont extrêmement précises (médianes \approx 3–5 m).
- Les « exacts » recouvrent des cas hétérogènes : médiane correcte (\approx 9 m) mais longue traîne liée aux homonymies et ancrages OSM imparfaits.
- Les unifications de lignes GTFS/HRDF sont globalement saines (médianes \approx 7–10 m), avec une dispersion modérée.

5.3. PAR OPÉRATEUR : OÙ EST-CE LE PLUS PRÉCIS ?

Nous joignons chaque arrêt à son opérateur ATLAS et analysons les distances des arrêts *matchés*. Nous affichons ici un classement visuel des opérateurs les plus représentés.

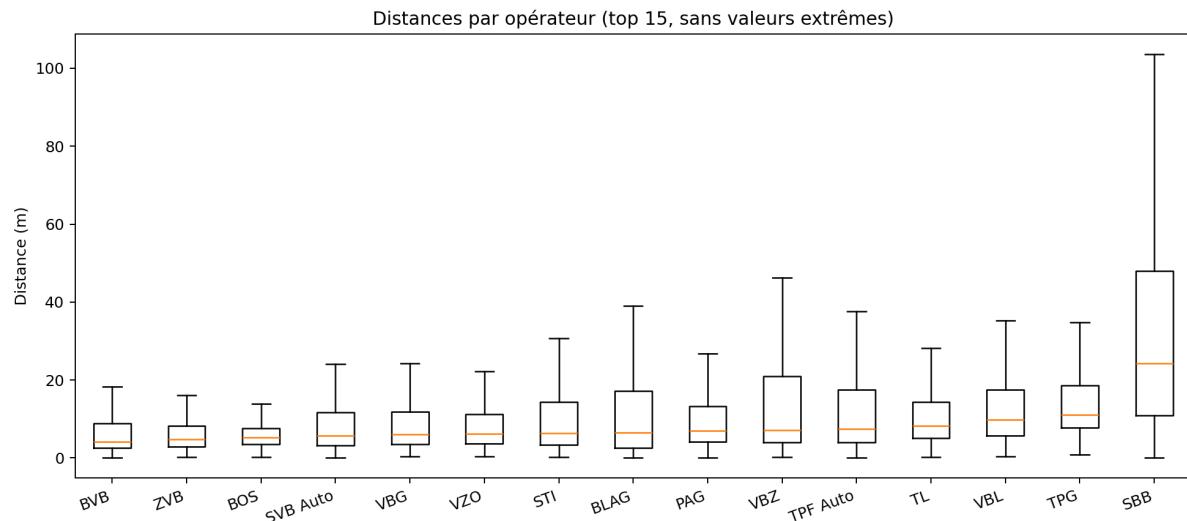


ILLUSTRATION 5.4 – Dispersion des distances par opérateur (top 15 par effectif).

Observations rapides :

- Les opérateurs urbains à forte densité de données (p. ex. TPG, VBZ, PAG) présentent des médianes de l'ordre de 7–12 m, cohérentes avec un calage cartographique fin.
- Certains opérateurs de montagne ou réseaux spéciaux montrent des dispersions plus larges — terrain complexe, géoréférencement moins standardisé.

5.4. LES NON-MATCHÉS ET LEURS « ALTER EGO » PROCHES

Combien d'entrées non-correspondantes ont pourtant un arrêt matché à proximité ? Nous échantillonons des rayons de 25, 50, 100, 200 et 400 m autour de chaque non-matché (sur coordonnées ATLAS).

Extrait CSV

```

1 radius_m,unmatched_total,with_nearly_counterpart,pct
2 25,9537,1946,20.40
3 50,9537,2744,28.77
4 100,9537,3192,33.47
5 200,9537,3195,33.50

```

Donc **entre 20% et 34%** des non-matchés ont un correspondant plausible très proche. Deux scénarios fréquents : (i) doublon/homonymie ATLAS à consolider; (ii) ancrage OSM existant mais filtré (type de nœud, règles). Ces cas sont d'excellents candidats à la remédiation semi-automatique.

5.5. AUTRES STATISTIQUES UTILES

Répartition par tranches de distance

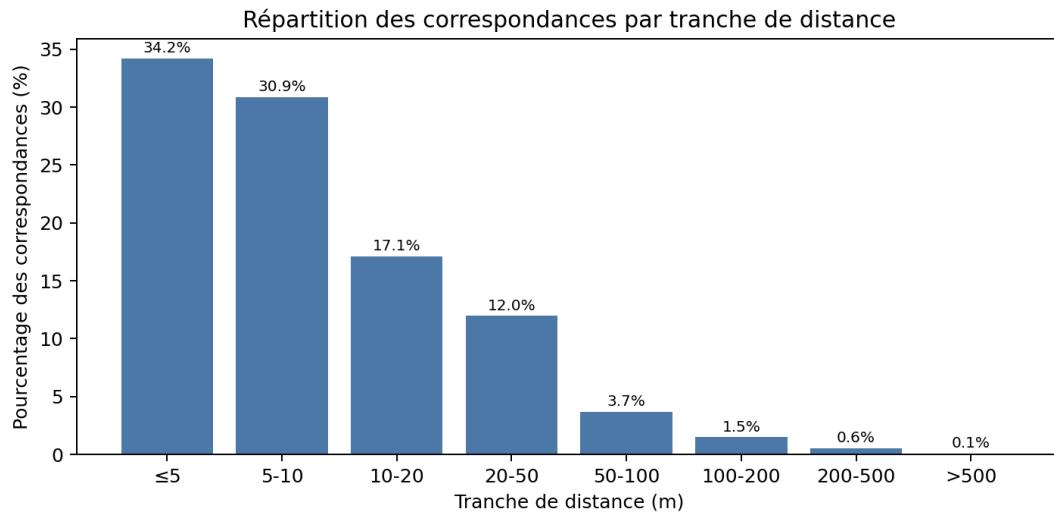


ILLUSTRATION 5.5 – Quelle part des correspondances tombent sous 5 m, 10 m, 20 m, etc.

Cette vue permet d'orienter des objectifs de qualité (p. ex. « $80\% \leq 10 \text{ m}$ »).

Surveiller la traîne longue

Nous listons également les correspondances $> 300 \text{ m}$ (`suspicious_long-distances.csv`). Cela représente 111 cas à reclasser en priorité (erreur de rattachement, homonymie distante, etc.).

5.6. MINI RECETTES REPRODUCTIBLES

Extrait Python

```

1 # Distances par type de nud OSM (extrait)
2 subset = df[df['osm_node_type'].fillna('inconnu').isin(top_types)]
3 order = subset.groupby('osm_node_type')[["distance_m"]]\n        .median().sort_values().index.tolist()
4
5 plt.boxplot([subset[subset['osm_node_type'] == t]['distance_m'] for t in order],\n             labels=order, showfliers=False)

```

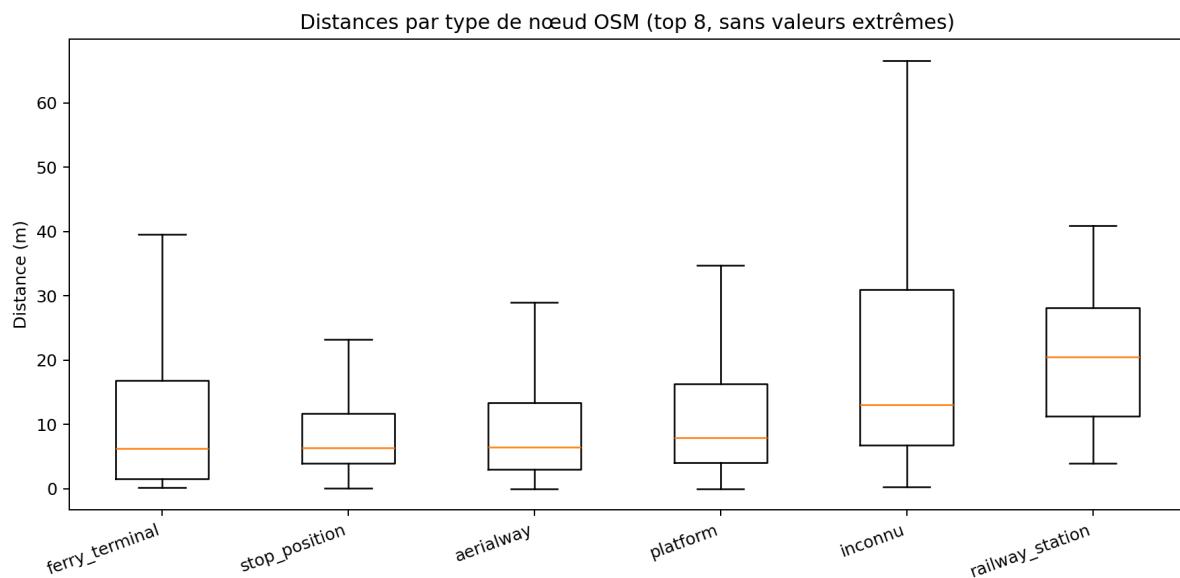


ILLUSTRATION 5.6 – Certains types (`stop_position`, `platform`) resserrent nettement les distances.

5.7. RÉFLEXIONS ET PISTES D’AMÉLIORATION

- **Homonymies et « exacts » éloignés** — compléter la règle par des garde-fous spatiaux simples (ex. : rejet si $> 1 \text{ km}$) et par une disambiguation toponymique (commune, canton).
- **Propagation contrôlée des doublons** — les cas « `duplicate_propagation` » doivent être bornés spatialement et validés à l'échelle du couloir de ligne.
- **Voisinage des non-matchés** — les 20–35% proches d'un match peuvent bénéficier d'une auto-suggestion (« propose un rattachement ») avec validation humaine.

- **Boucle de qualité continue** — mettre en place des seuils cibles (≤ 10 m pour 80% des cas, ≤ 50 m pour 95%) et un tableau de bord hebdomadaire.
- **Spécificités opérateurs/terrain** — affiner les heuristiques selon les familles d'opérateurs (urbain, montagne, lacustre) et les types de nœuds OSM les plus fiables.

En résumé, l'alignement est globalement bon (médianes ≤ 10 m pour les méthodes robustes), avec une traîne que l'on sait désormais localiser et traiter. Les scripts livrés rendent ces constats reproductibles et extensibles.

CHAPITRE 6 : DÉTECTION DES PROBLÈMES

Ce chapitre propose un tour d'horizon concis, visuel et orienté code de la manière dont nous détectons les problèmes de qualité des données après l'appariement des arrêts ATLAS avec les nœuds OSM. Nous présentons les types de problèmes, expliquons pourquoi et comment nous les priorisons, montrons de brefs extraits des règles, et concluons par une réflexion et des pistes d'amélioration concrètes. Attendez-vous à de petits extraits de code, des graphes compacts et un modèle mental simple pour trier des milliers d'anomalies.

6.1. CE QUE NOUS DÉTECTONS (TYPES DE PROBLÈMES)

Notre pipeline signale les problèmes au niveau consolidé des `stops` et les enregistre dans une table normalisée `problems`. Quatre familles sont actuellement prises en charge :

- **Problèmes de distance** — une paire ATLAS–OSM appariée est trop éloignée (en mètres).
- **Problèmes de non-appariement** — un arrêt existe dans un jeu de données (ATLAS ou OSM) sans pendant plausible à proximité.
- **Problèmes d'attributs** — conflits de métadonnées sur des paires appariées (opérateur, nom officiel, référence locale, UIC).
- **Doublons (informationnels)** — SLOIDs dupliqués côté ATLAS ou nœuds OSM dupliqués pour la même plateforme (`uic_ref`, `local_ref`) ; utiles à la revue mais pas contradictoires en soi.

Chaque problème détecté possède un *type*, une *solution* optionnelle (pouvant être renseignée plus tard via des « solutions persistantes »), et une **priorité** numérique (P1 la plus haute, P3 la plus basse) afin de concentrer l'effort.

6.2. POURQUOI PRIORISER

Les problèmes sont nombreux et n'ont pas tous la même urgence. Un écart de 120 m dans un pôle d'échanges très fréquenté peut être bien plus impactant qu'une légère différence de chaîne de caractères d'opérateur. Les règles de priorité capturent cette intuition pour que l'interface web fasse ressortir d'abord ce qui compte.

6.3. COMMENT LES PRIORITÉS SONT ATTRIBUÉES

Nous calculons les priorités par famille de problèmes à l'aide de règles simples et interprétables. Ci-dessous, des extraits compacts qui reflètent la logique de production.

a. Priorités pour la distance

Intuition : de grands écarts spatiaux sont suspects ; nous sommes plus stricts pour les entrées opérées par les CFF (rail).

Priorisation distance — compute_distance_priority

```

1 # P1 : >80 m pour non-CFF
2 # P2 : 25--80 m pour non-CFF
3 # P3 : >25 m pour CFF OU 15--25 m pour tout operateur
4 def compute_distance_priority(record):
5     d = float(record["distance_m"])
6     is_sbb = (record["csv_business_org_abbr"].upper() == "SBB")
7     if d > 80 and not is_sbb:
8         return 1
9     if 25 < d <= 80 and not is_sbb:
10        return 2
11    if d > 25 and is_sbb:
12        return 3
13    if 15 < d <= 25:
14        return 3
15    return None # aucun probleme de distance

```

Ceci reflète le code dans `matching_process/problem_detection.py` et s'applique quand une paire est étiquetée `matched`. Les résolutions de problèmes peuvent être rendues **persistentes** afin d'être réappliquées lors des prochains imports (voir § 6.6).

b. Priorités pour les non-appariements

Intuition : être isolé sans pendant proche est plus sévère ; la distance absolue et la disponibilité UIC/plateformes aident à classer l'urgence.

Règles — non-appariements ATLAS/OSM

```

1 # Entrée ATLAS uniquement
2 if nearest_osm_distance is None or nearest_osm_distance > 80:
3     P1
4 elif nearest_osm_distance > 50:
5     P2
6 elif uic_platform_counts_mismatch:
7     P2
8 else:
9     P3
10
11 # Noeud OSM uniquement
12 if atlas_count_for_same_uic == 0:
13     P1
14 elif nearest_atlas_distance is None or nearest_atlas_distance > 50:
15     P2
16 elif uic_platform_counts_mismatch:
17     P2
18 else:
19     P3

```

Les distances au plus proche voisin sont calculées avec un KD-tree sur des coordonnées de sphère unitaire (rapide et numériquement stable). Le rayon d’isolement utilisé ailleurs est de 50 m :

Calcul voisinage — KD-tree et rayon d’isolement

```

1 ISOLATION_CHECK_RADIUS_M = 50
2 radius_rad = 2 * sin((radius_m / 6371000.0) / 2)
3 indices = kdtree.query_ball_point(unit_xyz(point), radius_rad)
4 is_isolated = (len(indices) == 0)

```

c. Priorités pour les attributs

Intuition : certains champs sont des identifiants (UIC, noms officiels) et pèsent davantage que des champs d’affichage ou opérationnels.

Priorisation attributs — compute_attributes_priority

```

1 # P1 : UIC different OU nom officiel different
2 # P2 : \text{local\_ref} different
3 # P3 : opérateur different
4 def compute_attributes_priority(record):
5     if record["number"] != record["osm_uic_ref"]:
6         return 1
7     if lower(record["csv_designation_official"]) != lower(record["osm_uic_name"]):
8         return 1
9     if lower(record["csv_designation"]) != lower(record["osm_local_ref"]):
10        return 2
11    if lower(record["csv_business_org_abbr"]) != lower(record["osm_operator"]):
12        return 3
13    return None

```

6.4. CE QUE CELA DONNE DANS L'APPLICATION WEB

L'interface propose des filtres simples pour permettre une triage rapide :

- **Filtrer par type de problème** : distance, unmatched, attributes, duplicates.
- **Filtrer par priorité** : P1, P2, P3.
- **Trier** : p. ex. distance la plus grande d'abord, ou par ordre alphabétique du nom d'arrêt.

Nous insérerons ici des captures d'écran de l'interface (filtres et listes de problèmes). Pour référence, les ressources existantes sont montrées ci-dessous et pourront être mises à jour ultérieurement :

6.5. CHIFFRES DE LA DERNIÈRE EXÉCUTION

Voici les compteurs de haut niveau affichés après l'import (pour traçabilité) :

| Métrique | Nombre |
|--|---------------|
| Total des arrêts importés | 77 074 |
| Problèmes de distance | 11 321 |
| Problèmes de non-appariement | 28 546 |
| Problèmes d'attributs | 13 865 |
| Entrées avec problèmes multiples | 5 179 |
| Entrées saines (aucun problème) | 25 839 |
| Entrées avec au moins un problème (dérivé) | 51 235 |

Pour rendre ce chapitre encore plus informatif la prochaine fois, nous étendrons l'importeur pour journaliser et exporter des ventilations supplémentaires. D'ici là, des espaces réservés indiquent des statistiques à renseigner lors de la prochaine exécution :

- **Problèmes de distance par palier** : P1=XX, P2=XX, P3=XX; distance médiane=XX m, p90=XX m.
- **Non-appariements (ATLAS vs OSM)** : ATLAS uniquement=XX, OSM uniquement=XX ; répartition P1/P2/P3=XX/XX/XX.
- **Problèmes d'attributs par champ** : UIC=XX, nom=XX, local_ref=XX, opérateur=XX.
- **Opérateurs les plus concernés par la distance** : CFF=XX, TPG=XX, ZVV=XX, ...
- **Gares avec le plus de problèmes** : top-10 avec décomptes=XX.
- **Part des arrêts avec au moins un problème** : XX% globalement; par canton=XX%/XX%/XX%.

Comme contexte visuel pour les distances, nous réutiliserons les distributions globales calculées précédemment (espaces réservés affichés ici ; seront mises à jour lors du prochain import) :

6.6. PERSISTANCE ET FLUX DE TRAVAIL

Deux mécanismes rendent la revue efficace dans le temps :

- **Solutions persistantes** — une fois un problème résolu manuellement (p. ex. marqué manual pour un non-appariement), la décision est conservée et réappliquée lors des imports suivants.
- **Notes par côté** — les réviseurs peuvent ajouter des notes ATLAS/OSM qui persistent et s'affichent auprès de l'arrêt.

Cela est appliqué à la fin de l'import :

Réapplication des solutions persistantes

```
1 for ps in persistent_solutions:  
2     matching_stops = find_stops_by(sloid=ps.sloid, osm_node_id=ps.osm_node_id)  
3     for stop in matching_stops:  
4         problem = find_problem(stop, type=ps.problem_type)  
5         if problem:  
6             problem.solution = ps.solution  
7             problem.is_persistent = True
```

6.7. LE MODÈLE MENTAL D'UN RÉVISEUR

En pratique, nous suggérons ce tri :

1. Filtrer **distance / P1** et trier par distance décroissante. Corriger d'abord les erreurs flagrantes de géocodage.
2. Puis **unmatched / P1**, en ciblant les cas sans pendant par UIC ou avec des écarts très importants.
3. Traiter **attributes / P1**, notamment les divergences UIC/nom qui peuvent indiquer une mauvaise identité.
4. Épurer les seuils P2/P3 restants par passes rapides ; ajouter des notes ou marquer comme cas limites acceptés si pertinent. Lorsque pertinent, *rendre persistantes* les solutions pour éviter de les resaisir lors de futurs imports.

6.8. RÉFLEXION ET PROCHAINES ÉTAPES

Ce qui fonctionne bien. Les priorités sont simples et explicables ; les réviseurs peuvent se concentrer d'abord sur les problèmes les plus impactants. L'approche KD-tree rend les vérifications d'isolement rapides à l'échelle du pays, et les solutions persistantes éliminent les ressaïssies d'une importation à l'autre.

Pistes d'amélioration.

- *Calibrage des seuils.* Apprendre des seuils à partir de données labellisées ou les adapter au contexte (urbain vs rural, bus vs rail).
- *Vérifications spatiales enrichies.* Pour les grappes denses, compléter la distance point-

à-point par des comparaisons de courts trajets ou des heuristiques de groupement de quais.

- *Robustesse opérateur et dénominations.* Étendre la normalisation (diacritiques, abréviations) et tirer parti d'alias multilingues.
- *Sémantique des doublons.* Ajouter un groupement plus malin pour distinguer les vrais doublons d'une multiplicité de quais attendue.
- *Modèle de score.* Combiner les signaux (distance, lignes, noms, UIC) dans un classement appris pour les cas ambigus ; conserver les règles en repli.
- *Meilleurs résumés.* Exporter les comptes par palier et les principaux contributeurs directement pendant l'import pour afficher des histogrammes et tableaux de bord à jour (les **XX** ci-dessus).

En résumé : cette couche de détection est déjà exploitable et scalable. Avec quelques améliorations ciblées, nous pouvons accélérer le tri, réduire le bruit et suivre les progrès avec des métriques plus riches.

Filters

Matching

Matched
 Station Matched
 Unmatched

Node Type

ATLAS
 OSM

Matching Methods

Exact
 Name-based
 Distance-based
 Manual

Distance Matching Stages

Stage 1: Group-based Proximity
 Stage 2: Exact local_ref Match
 Stage 3a: Single Candidate
 Stage 3b: Relative Distance

Top N Distances

Activate Top N Filter

Station or Stop Filter

matched x Node: atlas x 63 exact x

ILLUSTRATION 6.1 – Filtres de l’application web : par type de problème et priorité.

CHAPITRE 7 : BASE DE DONNÉES ET DONNÉES PERSISTANTES

POURQUOI UN CHAPITRE SUR LA BASE DE DONNÉES ?

Cette application est construite autour d'un *graphe spatial* de points d'arrêt provenant de plusieurs mondes : ATLAS (référentiel officiel), OpenStreetMap (OSM), GTFS et HRDF pour les lignes. Le rendu cartographique en temps réel, l'analyse des problèmes et la consolidation des correspondances s'appuient sur un schéma de base de données optimisé pour la lecture, avec une logique d'*ingestion* explicite.

Ce chapitre rend cette mécanique visible, avec des extraits de code, des schémas, et des graphiques générés directement depuis la base existante.

Le chapitre `chap8.tex` plongera ensuite dans le backend (API, endpoints, sécurité, pagination, etc.), en s'appuyant sur les éléments que nous posons ici.

7.1. IMPORTER LES DONNÉES : LE RÔLE DE `import_data_db.py`

L'import est orchestré par le script `import_data_db.py`. Il ne se contente pas d'insérer des lignes : il nettoie, croise des sources, calcule des priorités de problèmes, et construit des artefacts prêts pour l'interface.

Vue d'ensemble

Pipeline d'import des données

```
1 build_route_direction_mapping() # cartographie GTFS/OSM/HRDF -> (route, direction)
                                <-> (noeuds, SLOIDs)
2 load_route_data()           # routes par SLOID (ATLAS) et par node_id (OSM)
3 load_unified_route_data()  # vue unifie (gtfs/hrdf) par SLOID
4 import_to_database(...)     # insre stops, dtails ATLAS/OSM, routes, problmes
5 apply_persistent_solutions() # rapplique les solutions/notes persistantes
```

L'import crée des *stops* de trois types : `matched` (paires ATLAS–OSM), `unmatched` (ATLAS isolé), `osm` (OSM isolé). Les détails riches (ex : opérateur ATLAS, tags OSM, routes) sont stockés dans des tables dédiées afin que le rendu des *popups* reste instantané et autonome.

Un extrait révélateur

Pour la ré-application des données persistantes, le script balaye la table `persistent_data` et met à jour les nouveaux enregistrements :

Ré-application des solutions persistantes

```

1 # Extrait de import_data_db.py -> apply_persistent_solutions()
2 persistent_solutions = session.query(PersistentData) \
3     .filter(PersistentData.note_type.is_(None)).all()
4
5 for ps in persistent_solutions:
6     matching_stops = session.query(Stop) \
7         .filter((Stop.sloid == ps.sloid) | (Stop.osm_node_id == ps.osm_node_id)) \
8         .all()
9
10    for stop in matching_stops:
11        problem = session.query(Problem).filter(
12            Problem.stop_id == stop.id,
13            Problem.problem_type == ps.problem_type
14        ).first()
15
16        if problem:
17            problem.solution = ps.solution
18            problem.is_persistent = True

```

Important Nous n'exécutons pas l'import dans ce chapitre (la base est déjà peuplée). Les statistiques et graphiques ci-dessous proviennent d'un script d'analyse dédié (§??).

7.2. SCHÉMA LOGIQUE : LES TABLES QUI COMPTENT

Le schéma applicatif est défini dans `backend/models.py`. Voici les entités principales :

stops Table centrale pour le rendu cartographique. Colonnes clefs : `sloid`, `stop_type`, `match_type`, coordonnées (`atlas_lat/lon` et `osm_lat/lon`), `distance_m`, `osm_node_type`, `atlas_duplicate_sloid`.

atlas_stops Détails ATLAS par `sloid` : désignation, opérateur, routes unifiées, notes

persistentes.

osm_nodes Détails OSM par osm_node_id : tags de transport, opérateur, routes OSM, notes.

problems Détections automatiques (distance, unmatched, attributes, duplicates), solution éventuelle, priority et traçabilité auteur.

persistent_data Stockage des solutions et notes destinées à survivre aux ré-imports.

routes_and_directions Consolidation GTFS/HRDF/OSM par (route_id, direction_id) ou (line_name, direction_uic).

Diagramme conceptuel

Schéma relationnel des tables principales

```

1 +-----+           +-----+
2 |   atlas_stops    |<----->|   stops      |
3 | (sloid PK)       |   sloid     | (id PK)      |
4 +-----+           |   sloid, osm_node_id |
5 |                           | atlas_*  osm_*  |
6 +-----+   osm_id   | distance_m  |
7 |   osm_nodes        |<----->| stop_type, ... |
8 | (osm_node_id PK)  |           +-----+
9 +-----+           |
10 |                           | stop_id
11 +-----+           +-----v-----+
12 |   problems         |<----->|   stops      |
13 | (stop_id FK)      |           | (id PK)      |
14 +-----+           +-----+
15
16 +-----+
17 |   persistent_data  |   <- Solutions/notes persistantes
18 | (sloid, osm_node_id, |   entre re-imports
19 |   problem_type, note_*) |
20 +-----+
21
22 +-----+
23 |   routes_and_directions |   <- Consolidation GTFS/HRDF/OSM

```

```

24 | (route_id, direction) | pour filtres UI
25 +-----+

```

Remarque : les liens « stops → détails » sont réalisés par *jointures explicites* (`sloid`, `osm_node_id`) plutôt que des clés étrangères rigides. Ce choix facilite l’ingestion et limite les verrouillages lors des rafraîchissements, tout en gardant des *indexes* ciblés pour les requêtes critiques.

Index utiles pour la carte

- `idx_atlas_lat_lon` et `idx_osm_lat_lon` pour filtrer vite par fenêtre cartographique.
- `idx_stop_type_match_type` pour les filtres dynamiques.
- `idx_distance_m` pour les tris par distance.
- Sur `routes_and_directions` : `idx_osm_route_direction`, `idx_atlas_route-direction`, `idx_atlas_line_direction_uic`.

7.3. PROS ET CONS DU SCHÉMA VIS-À-VIS DU RENDU CARTOGRAPHIQUE

Points forts

- **Lecture optimisée** : une ligne de `stops` suffit pour dessiner un marqueur (ATLAS ou OSM) sans JOIN.
- **SARGable viewport** : la requête de fenêtre cartographique est *selective* grâce aux index lat/lon des deux mondes (extrait d’API ci-dessous).
- **Détails séparés** : les tables `atlas_stops` et `osm_nodes` chargent les popups à la demande (lazy) sans gonfler la ligne `stops`.
- **Routes consolidées** : la table `routes_and_directions` alimente les filtres par ligne et direction côté UI.

Compromis

- **Intégrité logique** : l’absence de FK strictes suppose une discipline d’import (gérée par `import_data_db.py`).
- **Duplication contrôlée** : certaines valeurs (ex : `distance_m`) sont redondantes par de-

sign pour éviter des calculs à la volée.

- **Évolution des tags OSM** : les champs osm_* sont *snapshottés*; toute évolution nécessite un nouvel import.

La requête de fenêtre

Filtrage géographique optimisé — backend/blueprints/data.py

```
1 # Requête SARGable pour l'endpoint /api/data
2 viewport_sargable = or_()
3     # Points ATLAS dans la fentre
4     and_(Stop.atlas_lat.between(min_lat, max_lat),
5           Stop.atlas_lon.between(min_lon, max_lon)),
6
7     # Points OSM seuls dans la fentre
8     and_(Stop.atlas_lat.is_(None), Stop.atlas_lon.is_(None),
9           Stop.osm_lat.between(min_lat, max_lat),
10          Stop.osm_lon.between(min_lon, max_lon))
11 )
12
13 query = query.filter(viewport_sargable)
```

7.4. DONNÉES PERSISTANTES : COMMENT ELLES SURVIVENT AUX RÉ- IMPORTS

Le mécanisme de persistance se trouve à deux endroits : (i) l'API de gestion (`/api/make_solution_persistent`, `/api/save_note/...`), (ii) l'étape `apply_persistent_solutions()` de l'import.

Côté base

La table `persistent_data` stocke :

- des **solutions** par triplet (`slloid`, `osm_node_id`, `problem_type`);
- des **notes** persistantes côté ATLAS (`note_type = 'atlas'`) ou OSM (`'osm'`).

Côté web (UI)

Dans l'interface « Problèmes », l'utilisateur peut :

- résoudre un problème, puis *rendre la solution persistante* (bouton dédié) ;
- saisir une note côté ATLAS ou OSM et la marquer persistante ;
- effectuer un *match manuel* entre deux entrées (ATLAS ↔ OSM) et l'enregistrer de manière durable.

Nous ajouterons des captures d'écran de l'interface dans une version ultérieure du manuscrit.

Un mini-exemple côté navigateur

Match manuel persistant — interface web

```
1 // Extrait simplifié de la logique JS de match manuel
2 $.ajax({
3     url: '/api/manual_match',
4     method: 'POST',
5     contentType: 'application/json',
6     data: JSON.stringify({
7         atlas_stop_id: atlasId,
8         osm_stop_id: osmId,
9         make_persistent: true
10    }),
11    success: function(response) {
12        console.log('Match persistant cr:', response);
13    }
14});
```

Lors du prochain import, la solution manuelle réapparaîtra *sans effort* grâce à `apply_persistent_solutions()`.

7.5. PERFORMANCE : POURQUOI ÇA DÉFILE VITE SUR LA CARTE

L'expérience utilisateur fluide de la carte interactive repose sur deux ingrédients architecturaux clés :

Ligne auto-suffisante pour le rendu La table `stops` contient toutes les informations né-

cessaires au rendu d'un marqueur. Un *viewport query* n'a pas besoin de joindre des tables lourdes : la position et la nature du marqueur (`osm_node_type`) sont « en main ».

Index spatiaux ciblés Les clauses `BETWEEN` sur les coordonnées (`atlas_lat/lon`, `osm_lat/lon`) exploitent des index dédiés, permettant une sélection très rapide par fenêtre géographique.

Chargement différé des détails Les informations riches (opérateur, routes, notes) sont chargées *au clic* pour construire les popups — ce qui évite de surcharger la phase de *fetch* initial. Cette stratégie de *lazy loading* maintient des temps de réponse constants même avec des milliers de points.

Optimisations côté client Les marqueurs qui se superposent géographiquement sont « décalés » de quelques pixels afin de rester individuellement cliquables, sans impact sur les performances de rendu.

CHAPITRE 8 : BACKEND

PANORAMA

Ce chapitre présente l'architecture backend qui alimente l'application : structure par *blueprints* Flask, sérialisation, requêtage optimisé, endpoints majeurs (données, recherche, statistiques, rapports) et services dédiés (routes).

Le **chapitre 10** traitera exclusivement de l'authentification (flux, 2FA, emails), et le **chapitre 11** proposera un audit sécurité global (CSP, rate-limiting, surfaces d'attaque, secrets, etc.).

8.1. ARCHITECTURE GÉNÉRALE

Initialisation de l'application

Le fichier `backend/app.py` centralise la configuration (bases `stops_db` et `auth_db`), les extensions (SQLAlchemy, CSRF, Limiter, Talisman, Migrate) et l'enregistrement des blueprints.

Configuration Flask — `backend/app.py`

```
1 # Initialisation de l'application Flask
2 app = Flask(__name__,
3             template_folder='../../templates',
4             static_folder='../../static')
5
6 # Configuration des bases de données
7 app.config['SQLALCHEMY_DATABASE_URI'] = os.getenv('DATABASE_URI', ...)
8 app.config['SQLALCHEMY_BINDS'] = {
9     'auth': os.getenv('AUTH_DATABASE_URI', ...)
10 }
11
12 # Initialisation des extensions
13 db.init_app(app)
14 login_manager.init_app(app)
15 csrf.init_app(app)
16 limiter.init_app(app)
17 talisman.init_app(app, content_security_policy=None)
```

```

18 migrate.init_app(app, db)
19
20 # Enregistrement des blueprints
21 app.register_blueprint(data_bp)
22 app.register_blueprint(reports_bp)
23 app.register_blueprint(search_bp)
24 app.register_blueprint(stats_bp)
25 app.register_blueprint(problems_bp)
26 app.register_blueprint(auth_bp)

```

Extensions (backend/extensions.py) :

- db = SQLAlchemy() (accès données et migrations via Alembic/Migrate)
- login_manager, csrf, limiter, talisman

Modèles et sérialisation

Les tables applicatives sont décrites dans backend/models.py (cf. Chap. 7 pour le schéma). La sérialisation cohérente d'un Stop en JSON est gérée par backend/serializers/stops.py.

Sérialisation JSON — backend/serializers/stops.py

```

1 def format_stop_data(stop,
2                     problem_type: str = None,
3                     include_routes: bool = True,
4                     **kwargs):
5     """Formatage standardisé d'un Stop pour l'API JSON"""
6     return {
7         "id": stop.id,
8         "sloid": stop.sloid,
9         "stop_type": stop.stop_type,
10        "match_type": stop.match_type,
11
12        # Coordonnées (fallback OSM si pas d'ATLAS)
13        "atlas_lat": stop.atlas_lat if stop.atlas_lat is not None else stop.osm_lat
14    }

```

```

14     "atlas_lon": stop.atlas_lon if stop.atlas_lon is not None else stop.osm_lon
15
16     "osm_lat": stop.osm_lat,
17     "osm_lon": stop.osm_lon,
18
19     # Mtadonnées
20     "distance_m": stop.distance_m,
21     "uic_ref": stop.uic_ref,
22     "osm_node_id": stop.osm_node_id,
23     "osm_node_type": stop.osm_node_type,
24
25     # ... (routes, notes, auteurs selon contexte)
26
27 }
```

8.2. BLUEPRINTS ET ENDPOINTS

Nous structurons l’API par *domaine* pour garder des fichiers courts, testables et lisibles.

a. Données : /api/data

Fichier : backend/blueprints/data.py. Endpoint principal pour alimenter la carte ; filtre par fenêtre, types, opérateurs, lignes/directions.

Endpoint principal des données cartographiques

```

1 @data_bp.route('/api/data', methods=['GET'])
2 @limiter.limit("30 per minute")
3 def get_data():
4     """Endpoint principal pour l'alimentation de la carte interactive"""
5
6     # 1) Parse viewport (bbox ou min/max lat/lon)
7     viewport = parse_viewport_params(request.args)
8
9     # 2) Construire les conditions (node_type, transport_types, opérateurs, routes)
10    query_conditions = QueryBuilder.build_filters(request.args)
11
12    # 3) Filtrer sur la fenêtre: index lat/lon Atlas OU OSM (SARGable)
```

```

13     viewport_query = apply_viewport_filter(query_conditions, viewport)
14
15     # 4) Offset/limit (pagination) et serialisation lgre
16     paginated_stops = apply_pagination(viewport_query, request.args)
17     serialized_stops = [format_stop_data(stop) for stop in paginated_stops]
18
19     return jsonify({
20         'stops': serialized_stops,
21         'total_count': viewport_query.count(),
22         'viewport': viewport
23     })

```

Pourquoi c'est rapide ? Le choix du schéma (Chap. 7) permet de renvoyer des objets stops autonettoyés pour le rendu, sans JOIN coûteux.

b. Recherche et matches manuels

Fichier : backend/blueprints/search.py. Gestion des recherches textuelles et des correspondances manuelles.

Endpoints de recherche — backend/blueprints/search.py

```

1 @search_bp.route('/api/search')
2 def search_stops():
3     """Recherche textuelle large (ATLAS/OSM)"""
4     # Recherche par nom, opérateur, UIC, etc.
5
6 @search_bp.route('/api/top_matches')
7 def get_top_matches():
8     """Meilleurs matches par distance et filtres"""
9     # Tri par distance croissante + filtres actifs
10
11 @search_bp.route('/api/manual_match', methods=['POST'])
12 def manual_match():
13     """Correspondance manuelle ATLAS <-> OSM, option persistance"""
14     # Logique de match manuel (voir extrait ci-dessous)

```

Extrait : logique de match manuel persistant

```

1 # Dans manual_match()  backend/blueprints/search.py
2 atlas_stop = get_atlas_stop_by_id(atlas_stop_id)
3 osm_stop = get_osm_stop_by_id(osm_stop_id)
4
5 # Mise jour du type de correspondance
6 atlas_stop.stop_type = 'matched'
7 atlas_stop.match_type = 'manual'
8 osm_stop.stop_type = 'matched'
9 osm_stop.match_type = 'manual'
10
11 # Option de persistance pour survivre aux r-imports
12 if make_persistent:
13     atlas_stop.manual_is_persistent = True
14     osm_stop.manual_is_persistent = True
15
16 db.session.commit()

```

c. Statistiques : /api/global_stats

Fichier : backend/blueprints/stats.py. Statistiques agrégées, avec un cache LRU maison pour *args* identiques.

Cache et statistiques globales — backend/blueprints/stats.py

```

1 _STATS_CACHE = OrderedDict()
2 _STATS_CACHE_LOCK = threading.Lock()
3
4 def _build_stats_cache_key(args) -> tuple:
5     """Cl canonique base sur les filtres tris"""
6     return tuple(sorted(args.items()))
7
8 @stats_bp.route('/api/global_stats')
9 @limiter.limit("20 per minute")
10 def get_global_stats():
11     """Statistiques globales avec mise en cache LRU"""

```

```

12
13     # 1) Verification cache -> LRU
14     cache_key = _build_stats_cache_key(request.args)
15     if cache_key in _STATS_CACHE:
16         return jsonify(_STATS_CACHE[cache_key])
17
18     # 2) Appliquer filtres partags via QueryBuilder
19     base_query = QueryBuilder.apply_common_filters(
20         db.session.query(Stop), request.args
21     )
22
23     # 3) Compter distincts par type (ATLAS, OSM, matched pairs)
24     stats = {
25         'total_stops': base_query.count(),
26         'matched_pairs': base_query.filter(Stop.stop_type == 'matched').count(),
27         'atlas_only': base_query.filter(Stop.stop_type == 'unmatched').count(),
28         'osm_only': base_query.filter(Stop.stop_type == 'osm').count(),
29     }
30
31     # 4) Mise en cache et retour
32     with _STATS_CACHE_LOCK:
33         _STATS_CACHE[cache_key] = stats
34         if len(_STATS_CACHE) > 50: # LRU viction
35             _STATS_CACHE.popitem(last=False)
36
37     return jsonify(stats)

```

d. Rapports : /api/generate_report

Fichier : backend/blueprints/reports.py. Génération PDF/CSV (`pdfkit`) sur des vues utiles (exact, noms, doublons ATLAS). La logique réutilise `optimize_query_for_endpoint` pour limiter les colonnes.

Génération de rapports — backend/blueprints/reports.py

```

1 @reports_bp.route('/api/generate_report')
2 @login_required # Fonctionnalité authentifiée
3 def generate_report():
4     """Génération de rapports PDF/CSV personnalisés"""
5
6     report_format = request.args.get('format', 'pdf')
7     report_type = request.args.get('type', 'overview')
8
9     # Optimisation: sélection des colonnes nécessaires uniquement
10    optimized_query = optimize_query_for_endpoint(
11        base_query=get_filtered_stops_query(request.args),
12        columns_needed=['atlas_designation', 'osm_name', 'distance_m', ...]
13    )
14
15    data_for_report = optimized_query.all()
16
17    if report_format == 'csv':
18        # Génération CSV avec en-têtes adaptés
19        csv_content = generate_csv_content(data_for_report, report_type)
20        return Response(
21            csv_content,
22            mimetype='text/csv',
23            headers={'Content-Disposition': f'attachment; filename=report_{report_type}.csv'}
24        )
25    else:
26        # Génération PDF via template HTML
27        report_html = render_template(
28            'pages/report.html',
29            report_items=data_for_report,
30            report_type=report_type,
31            generated_at=datetime.now()
32        )
33
34        pdf_bytes = pdfkit.from_string(report_html, False, options={
```

```

35         'page-size': 'A4',
36         'orientation': 'Landscape',
37         'margin-top': '0.75in'
38     })
39
40     return Response(
41         pdf_bytes,
42         mimetype='application/pdf',
43         headers={'Content-Disposition': f'attachment; filename=report_{report_type}.pdf'}
44     )

```

e. Problèmes et persistance

Fichier : backend/blueprints/problems.py. Consultation, filtrage, tri, et persistance des solutions/notes. (Le **chapitre 7** détaille la persistance côté import et modèle ; ici nous couvrons l’API.)

API de gestion des problèmes — backend/blueprints/problems.py

```

1 @problems_bp.route('/api/problems')
2 def get_problems():
3     """Liste pagine des problèmes (tri par distance/priorité)"""
4     # Tri par priorité décroissante, puis distance croissante
5
6 @problems_bp.route('/api/problems/stats')
7 def get_problems_stats():
8     """Taux résolus / non résolus par type"""
9     # Aggrégation par problem_type et status
10
11 @problems_bp.route('/api/save_solution', methods=['POST'])
12 @csrf.exempt # AJAX endpoint
13 def save_solution():
14     """Enregistre une solution (non persiste par défaut)"""
15     # Mise à jour Problem.solution, Problem.solved_by
16

```

```

17 @problems_bp.route('/api/make_solution_persistent', methods=['POST'])
18 @csrf.exempt
19 def make_solution_persistent():
20     """Rend une solution persistante entre r-imports"""
21     # Insertion dans PersistentData
22
23 @problems_bp.route('/api/save_note/<note_type>', methods=['POST'])
24 @csrf.exempt
25 def save_note(note_type):
26     """Sauvegarde note ATLAS ou OSM (note_type: 'atlas'|'osm')"""
27     # Mise jour atlas_stops.note ou osm_nodes.note
28
29 @problems_bp.route('/api/make_note_persistent/<note_type>', methods=['POST'])
30 @csrf.exempt
31 def make_note_persistent(note_type):
32     """Rend une note persistante entre r-imports"""
33     # Insertion dans PersistentData avec note_type

```

8.3. REQUÊTAGE PARTAGÉ ET OPTIMISATION

QueryBuilder et FilterBuilder

Fichier : backend/query_builder.py. Centralise les patrons de filtres (type de transport, type de nœud, opérateurs ATLAS, routes) et applique des options de chargement (joinedload) quand nécessaire.

Filtres partagés — backend/query_builder.py

```

1 class QueryBuilder:
2     """Constructeur de requêtes avec filtres standardisés"""
3
4     transport_mappings = {
5         'station': Stop.osm_node_details.has(
6             and_(OsmNode.osm_public_transport == 'station',
7                  OsmNode.osm_railway.in_(['station', 'halt'])))
8         ),
9         'platform': Stop.osm_node_details.has(

```

```

10             OsmNode.osm_public_transport == 'platform'
11         ),
12         'stop_position': Stop.osm_node_details.has(
13             OsmNode.osm_public_transport == 'stop_position'
14         ),
15         # ... autres types
16     }
17
18     @classmethod
19     def apply_common_filters(cls, query, filters_dict):
20         """Application des filtres standardisés"""
21         conditions = []
22
23         # Filtres par type de transport
24         if 'transport_types' in filters_dict:
25             transport_conditions = [
26                 cls.transport_mappings[t]
27                 for t in filters_dict['transport_types']
28                 if t in cls.transport_mappings
29             ]
30             if transport_conditions:
31                 conditions.append(or_(*transport_conditions))
32
33         # Filtres par opérateur ATLAS
34         if 'operators' in filters_dict:
35             conditions.append(
36                 Stop.atlas_stop_details.has(
37                     AtlasStop.operator.in_(filters_dict['operators'])
38                 )
39             )
40
41         # Application finale
42         if conditions:
43             query = query.filter(and_(*conditions))
44
45     return query

```

Services de routes

Fichier : backend/services/routes.py. Fournit `get_stops_for_route(route_id, direction)` en SQL brut pour aller vite dans `routes_and_directions`. Supporte un *fallback* de normalisation d'ID (ex : `-j24 → -jXX`).

Requête optimisée pour les arrêts d'une ligne

```

1 -- Service get_stops_for_route()  backend/services/routes.py
2 SELECT
3     osm_nodes_json,
4     atlas_sloids_json,
5     osm_route_id,
6     atlas_route_id,
7     atlas_line_name
8 FROM routes_and_directions
9 WHERE
10    osm_route_id LIKE :route_id
11    OR atlas_route_id LIKE :route_id
12    OR atlas_line_name LIKE :route_id
13    OR atlas_line_name LIKE :normalized_route_id -- fallback normalis
14 LIMIT 1;
```

Logique de normalisation et fallback

```

1 def get_stops_for_route(route_id: str, direction: str = None) -> dict:
2     """Rcupration optimise des arrts pour une route donne"""
3
4     # Tentative directe
5     result = db.session.execute(text(ROUTE_QUERY), {
6         'route_id': f'%{route_id}%',
7         'normalized_route_id': f'%{normalize_route_id(route_id)}%'
8     }).first()
9
10    if result:
11        return {
12            'osm_nodes': json.loads(result.osm_nodes_json or '[]'),
13            'atlas_sloids': json.loads(result.atlas_sloids_json or '[]'),
```

```

14         'source': 'direct_match'
15     }
16
17     # Fallback: normalisation plus aggressive
18     normalized_id = normalize_route_id(route_id, aggressive=True)
19     if normalized_id != route_id:
20         return get_stops_for_route(normalized_id, direction)
21
22     return {'osm_nodes': [], 'atlas_sloids': [], 'source': 'no_match'}
23
24 def normalize_route_id(route_id: str, aggressive: bool = False) -> str:
25     """Normalisation des IDs de route (ex: -j24 -> -jXX)"""
26     if aggressive:
27         # Remplace les suffixes journaliers: -j24 -> -jXX
28         return re.sub(r'-j\d+$', '-jXX', route_id)
29     else:
30         # Normalisation simple (espaces, casse)
31         return route_id.strip().upper()

```

8.4. DIAGRAMMES DE FLUX

Flux d'une requête cartographique

Pipeline de traitement — /api/data

```

1 Client
2   | GET /api/data?bbox=...&operators=...
3   v
4 Parse params (viewport, filtres)
5   |
6   v
7 Build conditions (QueryBuilder)
8   | transport_types, operators, routes
9   v
10 Viewport filter (indexes lat/lon)
11   | SARGable query sur atlas_* ET osm_*

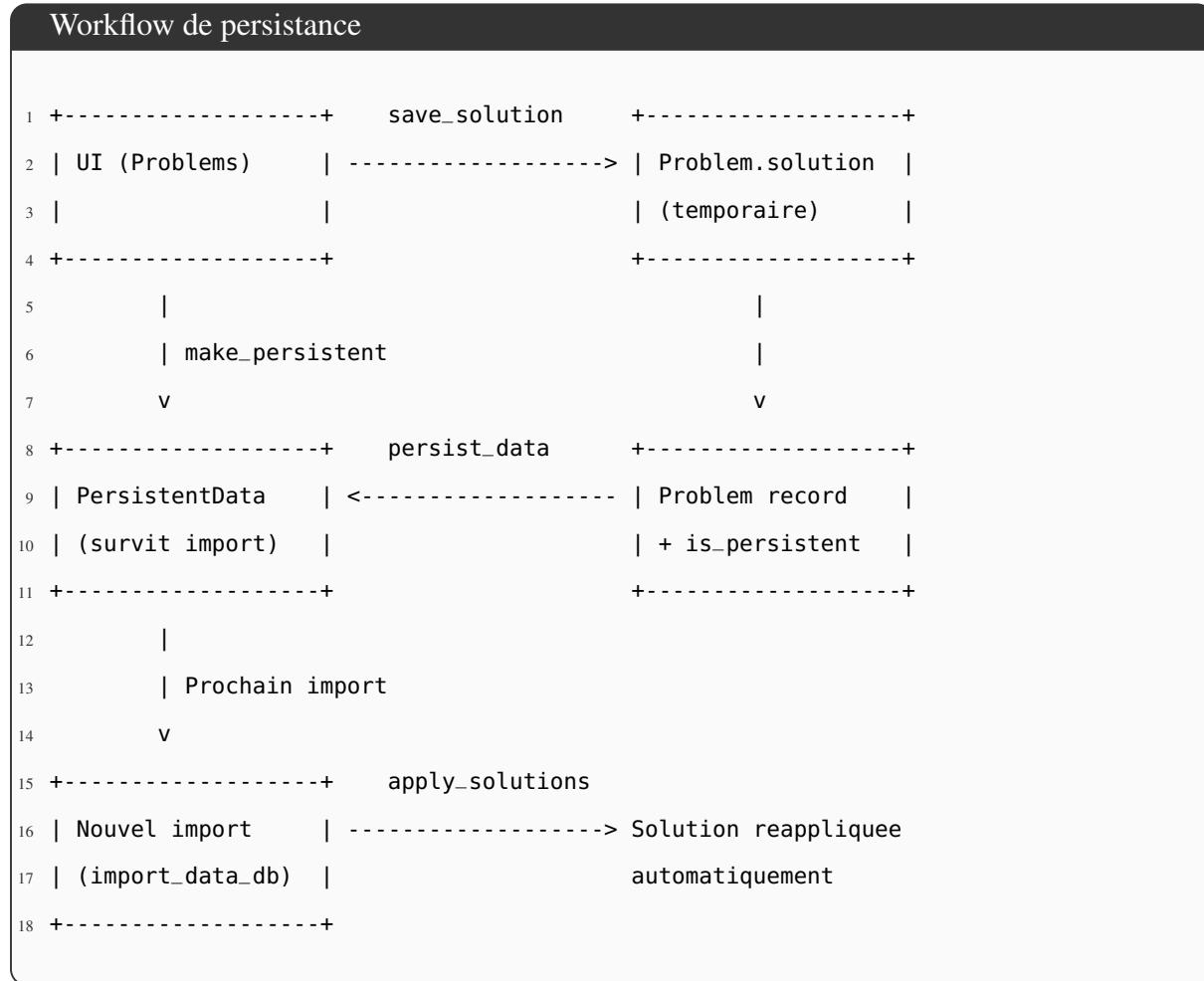
```

```

12   v
13 Pagination (offset/limit)
14   |
15   v
16 Serialisation JSON (format_stop_data)
17   |
18   v
19 Response -> Map rendering

```

Cycle de persistance des solutions



8.5. BONNES PRATIQUES ET LISIBILITÉ

La maintenabilité du backend repose sur plusieurs principes de conception :

Endpoints courts et focalisés Chaque route a une responsabilité claire et unique. Les blue-

prints organisent les fonctionnalités par domaine métier.

Paramètres homogènes Noms stables et prédictibles à travers l'API (ex : `stop_filter`, `match_method`, `bbox`) pour simplifier l'intégration côté client.

Sérialisation centralisée Utilisation systématique de `format_stop_data()` pour éviter la divergence des formats JSON entre endpoints.

Rate limiting défensif Protection par défaut via `Limiter` avec réglages fins par route selon la criticité (ex : 30/min pour `/api/data`, 5/min pour les rapports).

Optimisations anti-patterns Éviter `ORDER BY RAND()` sur gros volumes : préférer une sélection pseudo-aléatoire par plage d'ID (cf. `/api/random_stop`).

Documentation Chaque endpoint inclut une docstring explicative pour faciliter la génération automatique de documentation API.

ET ENSUITE ?

Nous approfondirons les mécanismes d'authentification et d'autorisation au **chapitre 10**, puis l'ensemble du durcissement de la surface d'attaque au **chapitre 11**.

CHAPITRE 9 : FRONTEND

PANORAMA

Ce chapitre présente l'architecture du **frontend** et l'ergonomie de l'application. Il se lit comme un guide de visite : la carte interactive (page d'accueil), l'outil d'identification des problèmes, la gestion des données persistantes, et la génération de rapports. Pour les aspects API et modèles de données, voir **Chapitre 8**. Ici nous décrivons le cycle de vie des requêtes, les seuils de zoom, le rendu des marqueurs et la logique des info-bulles.

Capture d'écran à insérer plus tard : vue générale de la page carte (filtres à gauche, carte à droite).

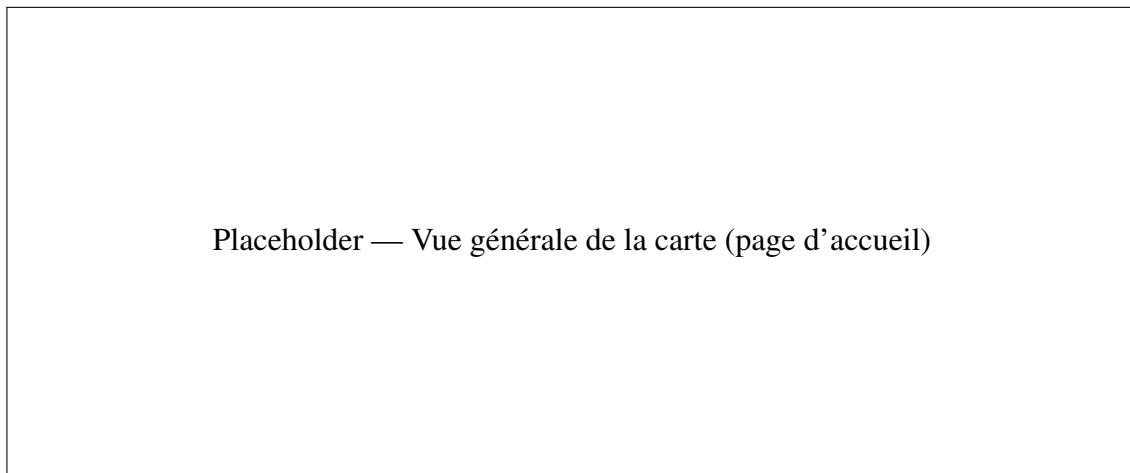


ILLUSTRATION 9.1 – Vue générale — filtres, carte Leaflet, résumé d'en-tête

9.1. PAGES ET NAVIGATION

L'application comporte quatre vues principales :

- **Carte (Index)** — exploration des arrêts, filtres riches, info-bulles, et un *Top N* des plus grandes distances. (Template : `templates/pages/index.html`)
- **Problèmes** — tri, filtrage et résolution guidée des anomalies avec contexte cartographique local. (`templates/pages/problems.html`)
- **Données persistantes** — revue et gestion des solutions/notes persistées entre imports. (`templates/pages/persistent_data.html`)
- **Rapports** — page dédiée de configuration et rendu PDF/CSV via backend

(`templates/pages/reports.html`, cf. §9.5).

Chaque page est construite en HTML Jinja, stylisée par les feuilles CSS du dossier `static/css`, et animée par du JavaScript modulaire dans `static/js`.

9.2. CARTE INTERACTIVE (INDEX)

a. Cycle de vie des requêtes

La carte (Leaflet) initialise une vue par défaut et **anti-rebondit** les événements moveend/zoomend (~ 320 ms) avant de charger la nouvelle fenêtre d'affichage. Les requêtes en vol sont **annulées** lorsque l'utilisateur se déplace à nouveau, ce qui évite les rendus obsolètes. Les paramètres envoyés à l'API incluent la *bbox* et les filtres actifs. Références côté serveur : `/api/data` and `/api/stop_popup` (voir Chap. 8 pour la logique et la sérialisation).

- **Seuils de zoom** — pas de marqueurs en dessous de $z < 13$; les *polyliens* de liaison ne s'affichent qu'à partir de $z \geq 14$.
- **Petits ensembles à faible zoom** — une *sonde* plafonnée à ≤ 250 entrées permet d'afficher un petit ensemble même à bas zoom; sinon, une bannière invite à zoomer.
- **Milieu de zoom** — résultats plafonnés (≤ 500).
- **Fort zoom** — plafond levé : *tous* les marqueurs de la fenêtre sont renvoyés.

Capture d'écran : bannière “zoomez” et apparitions des marqueurs.

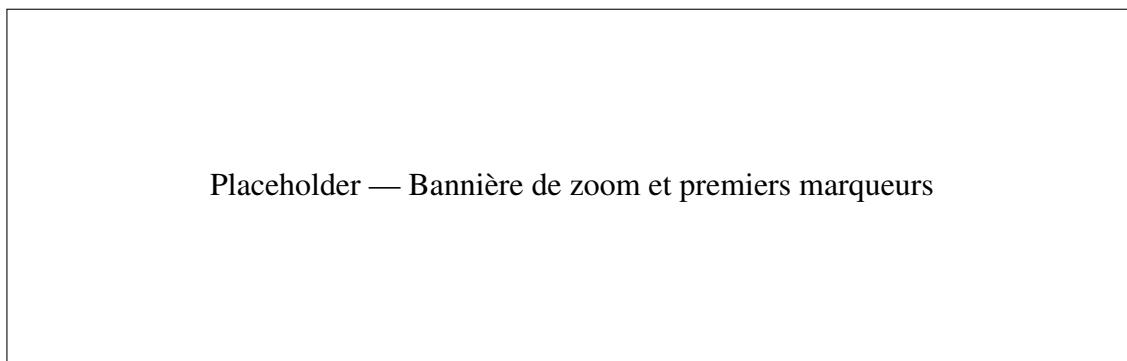


ILLUSTRATION 9.2 – Politique de rendu selon le niveau de zoom

b. Rendu des marqueurs et des lignes

Le rendu privilégie des cercles Canvas/SVG légers jusqu'au zoom $z < 18$. Au-delà, certaines icônes *lettrees* (D, P, S) sont utilisées pour signaler *duplicate*, *platform*, *station*. Les icônes DOM identiques sont **mises en cache** pour éviter les reconstructions inutiles.

Lorsque des marqueurs se superposent exactement, un **décalage circulaire** subtil est appliqué pour éviter l’occlusion. Les ajouts au calque sont **lotis** ($\sim 150\text{--}200$ par lot) afin de préserver la réactivité du thread principal.

Les paires appariées (ATLAS–OSM) peuvent afficher une **ligne de liaison** (verte par défaut ; violette pour un match manuel, en pointillés si non persistant) lorsque les deux extrémités sont visibles et que le zoom le permet.

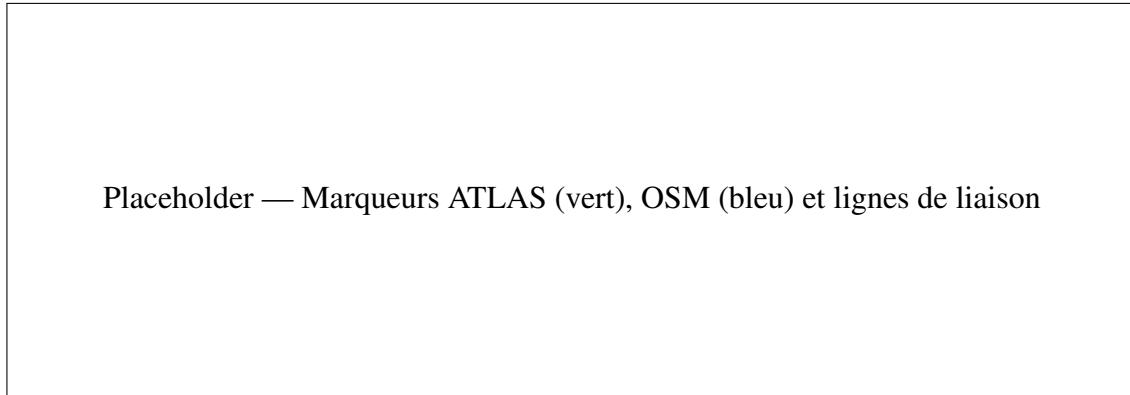


ILLUSTRATION 9.3 – Marqueurs et polylignes de correspondance

c. Info-bulles et chargement paresseux

Le contenu des popups est rendu par un **moteur de gabarits côté client** (PopupRenderer). Un premier clic déclenche un appel à /api/stop_popup qui renvoie des détails enrichis (noms, opérateurs, routes, notes). Les vues *unifiées* permettent d’inspecter **toutes les correspondances** d’un nœud (ATLAS vs OSM) sans recharger la page. Les popups sont déplaçables et conservent une *ligne d’ancrage* lors des déplacements/zooms.

Pour les entrées non appariées, un bouton **Match to** apparaît dans l’info-bulle. La sélection d’une cible opposée (ATLAS \leftrightarrow OSM) déclenche la création d’un match manuel via /api/manual_match. Cette action est cohérente avec le *workflow* décrit au Chap. 8 (persistance optionnelle).

d. Panneau de filtres et recherche

Le panneau de gauche agrège des filtres **par domaines fonctionnels** :

- **Type de nœud** (ATLAS/OSM) et **Type d’arrêt** (*Matched, Unmatched, Station*).
- **Méthodes d’appariement** : Exact, Name, Manual ; **Distance Matching** (stages 1, 2, 3a,

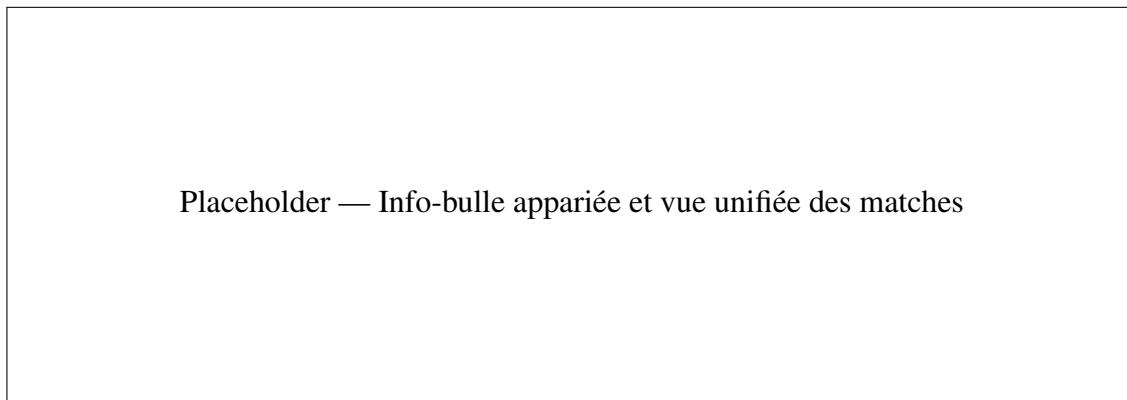


ILLUSTRATION 9.4 – Info-bulles : vue initiale et vue unifiée

3b) ; **Route Matching** (GTFS, HRDF).

- **Top N Distances** — surcouche légère pour inspecter rapidement les plus grandes distances.
- **Transports** (station, platform, stop_position, ferry, aerialway, tram, etc.).
- **Opérateurs ATLAS** — *dropdown* dédié avec recherche (chargé depuis /api/operators).
- **Filtres spéciaux** — afficher uniquement les *duplicates* ATLAS.

La zone *Active Filters* affiche des "chips" cliquables (ET/OU) pour retirer rapidement un critère. Un **sélecteur de type de recherche** (numéro UIC, SLOID ATLAS, OSM Node ID, Route ID) ajuste dynamiquement le champ de saisie et les actions associées. Un **résumé d'en-tête** interroge /api/global_stats pour afficher des indicateurs utiles (ex. : pourcentage de nœuds appariés) synchronisés avec les filtres.

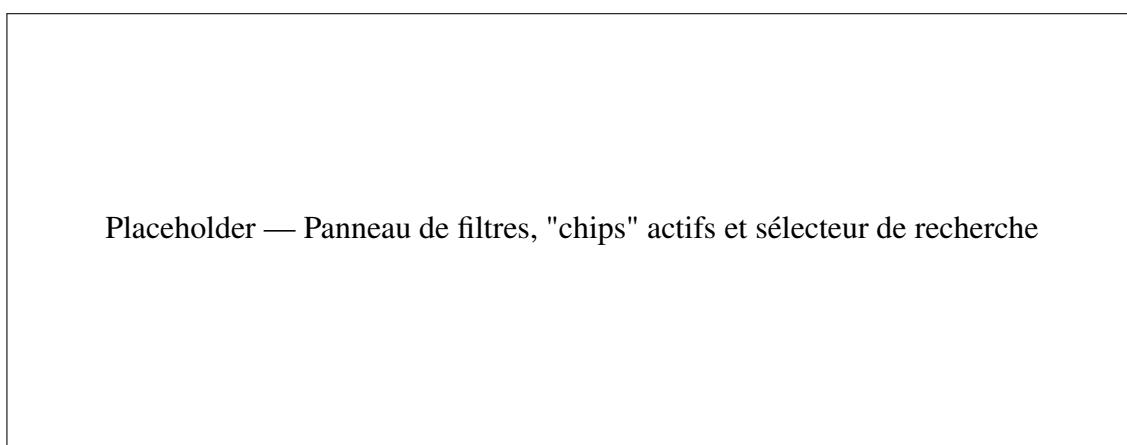


ILLUSTRATION 9.5 – Filtres, opérateur, Top N, et résumé d'en-tête

9.3. OUTIL PROBLÈMES

La page **Problèmes** combine : un panneau de filtres repliable (type d'anomalie, tri, opérateurs, priorité), une **carte de contexte** locale ($\pm 0.02^\circ$), et un **panneau de résolution** avec navigation par entrées. Les raccourcis clavier accélèrent la revue (\rightarrow /Espace : suivant, \leftarrow : précédent, \uparrow/\downarrow : défilement).

Les boutons d'action proposent des solutions pré-remplies (selon le type d'anomalie), la **persistence** des corrections, et l'édition de **notes** ATLAS/OSM. Le *toggle* Auto-Persist permet de rendre persistantes toutes les nouvelles solutions/notes ; l'information est stockée pour être **réappliquée automatiquement** lors d'un prochain import (voir § *Persistence* et Chap. 8).

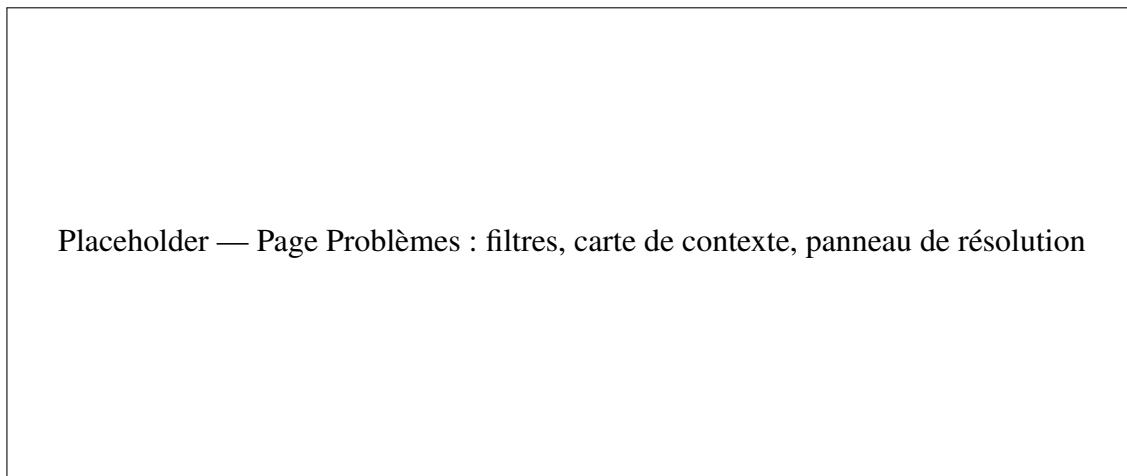


ILLUSTRATION 9.6 – Page Problèmes — revue et résolution guidée

9.4. DONNÉES PERSISTANTES

La page **Données persistantes** distingue les *persistantes* (appliquées après import) des *non persistantes*. On peut filtrer par type (distance, unmatched, attributes, notes) et effectuer des actions massives (*Make All Persistent*, suppression/vidage). Côté serveur, ces opérations appellent les endpoints dédiés décrits au Chap. 8.

9.5. RAPPORTS ET INSTANTANÉS

Une **page dédiée** (/reports) propose un formulaire de configuration pour générer des rapports (*Top Matches*, *Exact*, *Name*, *Duplicates*) en PDF ou CSV via l'endpoint /api/generate_report (voir Chap. 8). Un **plafond de 20 téléchargements par IP et par jour** est appliqué côté serveur (limiteur global avec règle spécifique à l'endpoint) pour garan-

Placeholder — Page Données persistantes (onglets, actions)

ILLUSTRATION 9.7 – Gestion des solutions et notes persistées

tir un usage équitable. Un **instantané de carte** (`map_snapshot.html`) peut afficher un groupe UIC/Opérateur avec marqueurs et liaisons, utile pour des annexes ou l'intégration dans le mémoire.

Placeholder — Page Rapports (type, format, N) et mention de la limite quotidienne

ILLUSTRATION 9.8 – Page Rapports — génération (PDF/CSV) avec limite quotidienne

9.6. LIAISON AVEC LE BACKEND (RAPPEL CHAP. 8)

La cohérence et la réactivité de l'interface reposent sur :

- `/api/data` — charge utile **minimale** pour la navigation (coordonnées, types, distance, identifiants).
- `/api/stop_popup` — **détails** à la demande pour les info-bulles.
- `/api/top_matches, /api/global_stats` — **synthèses** parallèles non bloquantes.
- `/api/manual_match, /api/save_solution, /api/make_solution_persistent, /api/save_note` — actions **créatrices** assorties d'une option de persistance.

Ces endpoints, leurs limites de débit et la sérialisation `format_stop_data()` sont détaillés au Chapitre 8.

CONCLUSION

Le frontend associe une carte **fluide** (anti-rebond, annulation, seuils de zoom) à des **filtres expressifs** et à des info-bulles **paresseuses** pour conserver des charges utiles petites. L'outil Problèmes structure le travail de gestion des données et persistance des données rendant les corrections **durables** entre imports. La génération de rapports complète l'ensemble en offrant des exports soignés.

CHAPITRE 10 : SYSTÈME D'AUTHENTIFICATION SÉCURISÉ

10.1. OBJECTIFS

Nous avons conçu et mis en œuvre un système d'authentification complet. Il est aligné sur les bonnes pratiques actuelles.

10.2. APERÇU DE L'ARCHITECTURE

L'application utilise un schéma d'authentification dédié lié à une base de données MySQL distincte (`auth_db`). Les données analytiques principales demeurent dans `stops_db`. Cette séparation réduit le rayon d'impact et garantit entre d'autres choses que la réimportation des données analytiques ne touche jamais les identifiants des utilisateurs.

a. Composants

- **Stockage des mots de passe** : Argon2id (argon2-cffi), à forte consommation mémoire, salé, avec des paramètres spécifiques à chaque hachage.
- **Sessions** : Flask-Login avec cookies sécurisés (HttpOnly, SameSite=Lax ; indicateur Secure en production).
- **CSRF** : Protection CSRF de Flask-WTF pour tous les formulaires POST et les points de terminaison concernés.
- **Limitation de débit** : Les routes de connexion et d'inscription sont limitées (Flask-Limiter) afin d'atténuer la force brute.
- **Sécurité du transport** : Flask-Talisman fournit les en-têtes de sécurité ; l'application stricte de HTTPS est configurable via les variables d'environnement.
- **2FA** : TOTP (compatible Google Authenticator) avec activation par QR code et codes de secours à usage unique.
- **Verrouillage de compte** : Verrouillage progressif après des échecs répétés, avec temporisation exponentielle.
- **Vérification d'email** : Liens signés (validité 48 h) envoyés à l'inscription et lors d'une connexion non vérifiée. La vérification est *optionnelle par défaut*. Elle peut être rendue obligatoire en production.
- **CAPTCHA** : Cloudflare Turnstile sur `/auth/register` et `/auth/login` (contourné

automatiquement en dev si clés absentes).

10.3. MODÈLE DE DONNÉES (AUTH_DB)

La table `users` stocke les comptes utilisateurs avec : `email` (unique), `password_hash` (Argon2id), rôles (`is_admin`), vérification d'email (`is_email_verified`, `email_verified_at`, `last_verification_sent_at`), 2FA (`is_totp_enabled`, `totp_secret`), codes de secours (JSON de hachés Argon2), hygiène de compte (`created_at`, `updated_at`, `last_login_at`), verrouillage (`failed_login_attempts`, `locked_until`). Les tables analytiques restent inchangées.

Exemple minimal de hachage côté serveur au moment de l'inscription :

Hachage du mot de passe (inscription)

```
1 from argon2 import PasswordHasher
2 ph = PasswordHasher()
3 password_hash = ph.hash(plain_password)
```

Extraits visuels de la table `users` (voir aussi les sections UI pour le contexte temporel) :

| Database Explorer | | users [auth_db@localhost] × | |
|-------------------|---------------------------|-----------------------------|----------|
| | | WHERE | ORDER BY |
| + | auth_db@localhost 1 of 4 | | |
| - | auth_db | | |
| - | tables 1 | | |
| - | users | | |
| - | Server Objects | | |
| + | stops_db@localhost 1 of 4 | | |

Y WHERE ORDER BY

| 1 | 1 | bonjourguillem@gmail.com | \$argon2id\$v=19\$m=65536,t=3,p=4\$cdoqfUC84Y/6y60/nfRp... | |
|---|---|----------------------------|--|--|
| 2 | 2 | bonjourguillem+1@gmail.com | \$argon2id\$v=19\$m=65536,t=3,p=4\$Yxp0+Ez+QqVdRztzRJg2... | |
| 3 | 3 | bonjourguillem+2@gmail.com | \$argon2id\$v=19\$m=65536,t=3,p=4\$3vjxIrbnl9V8C9W7nPkL... | |

ILLUSTRATION 10.1 – auth_db.users : email et password_hash après inscription.

| is_admin | is_email_verified | email_verified_at | last_verification_sent_at | is_totp_enabled |
|----------|-------------------|-------------------|---------------------------|-----------------|
| 0 | 0 <null> | | 2025-08-16 10:31:04 | 1 |
| 0 | 0 <null> | | 2025-08-16 10:32:36 | 1 |
| 0 | 0 <null> | | <null> | 1 |

ILLUSTRATION 10.2 – auth_db.users : is_admin, is_email_verified, last_verification_sent_at, is_totp_enabled.

10.4. VÉRIFICATION D'EMAIL

À l'inscription, un lien de vérification signé (valide 48 h) est envoyé. Lorsqu'un utilisateur non vérifié se connecte avec succès, l'application autorise la connexion et renvoie un nouvel

| totp_secret | backup_codes_json | created_at | updated_at |
|----------------------------------|---|---------------------|---------------------|
| 25CX4EDGL6IKNR4JHX6S0MD0R7BBNUAU | ["\$argon2id\$v=19\$m=65536,t=3,p=4\$hM0HhJTXxSD/m1bQCU.. | 2025-08-16 10:24:13 | 2025-08-16 10:31:54 |
| IKDNN23CH27TG3BGD5544K6KJFQH2BJB | ["\$argon2id\$v=19\$m=65536,t=3,p=4\$8Rasws14ZepM39KoXP.. | 2025-08-16 10:32:36 | 2025-08-16 10:33:54 |
| WPVPRGU4K022357WMON4I5H620Z3QDYV | ["\$argon2id\$v=19\$m=65536,t=3,p=4\$0Uvg9N1S7LjEImYbcL.. | 2025-08-16 18:01:28 | 2025-08-16 18:03:11 |

ILLUSTRATION 10.3 – auth_db.users : totp_secret, backup_codes_json, created_at, updated_at.

| last_login_at | failed_login_attempts | locked_until |
|---------------------|-----------------------|--------------|
| 2025-08-16 10:31:04 | 0 | <null> |
| 2025-08-16 10:33:54 | 0 | <null> |
| 2025-08-16 18:02:12 | 0 | <null> |

ILLUSTRATION 10.4 – auth_db.users : last_login_at, failed_login_attempts, locked_until.

email de vérification accompagné d'un avertissement UI. Des routes dédiées existent pour *vérifier* (/auth/verify-email/<token>) et *envoyer* (/auth/resend-verification) le lien. Cette vérification peut être rendue obligatoire côté produit si nécessaire.

Placeholder visuel pour la capture de la vérification d'email.
Lien signé, expiration 48 h, renouvelable.

ILLUSTRATION 10.5 – Processus de vérification d'email (espace réservé).

Jeton de vérification d'email (aligné avec l'implémentation)

```

1 from itsdangerous import URLSafeTimedSerializer
2 s = URLSafeTimedSerializer(SECRET_KEY, salt="email-verification")
3 token = s.dumps({"uid": user_id})
4 # Plus tard: uid = int(s.loads(token, max_age=60*60*48)["uid"]) # 48 h

```

10.5. ACTIVATION ET UTILISATION DE LA 2FA

Lorsqu'un utilisateur active la 2FA, le serveur génère un secret Base32 aléatoire et affiche un QR code contenant une URI *otpauth* standard. L'utilisateur vérifie le premier code à 6 chiffres pour activer la 2FA. Le serveur génère 10 codes de secours à usage unique et n'en stocke que les versions hachées avec Argon2. À la connexion, si la 2FA est active, l'utilisateur doit fournir un TOTP valide ou un code de secours non utilisé.

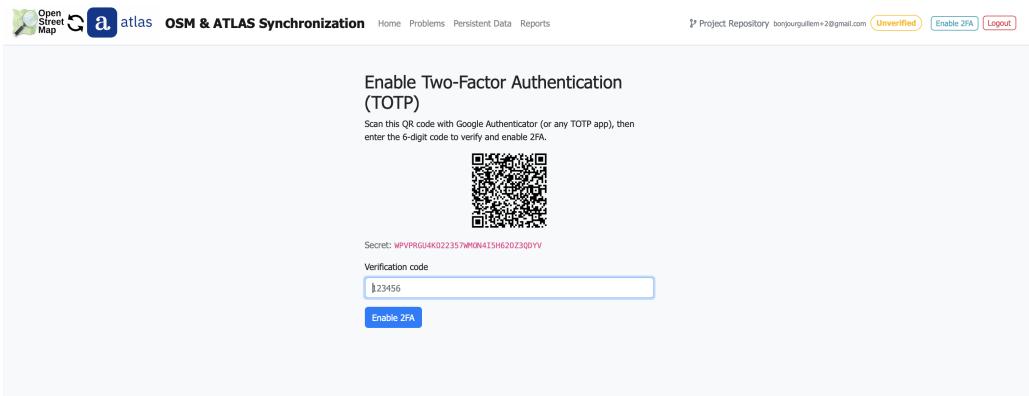


ILLUSTRATION 10.6 – Activation 2FA avec QR *otpauth* :// et secret Base32. QR et secret encodent la même information.

Validation TOTP (connexion avec 2FA)

```
1 import pyotp
2 is_valid = pyotp.TOTP(totp_secret).verify(code, valid_window=1)
```

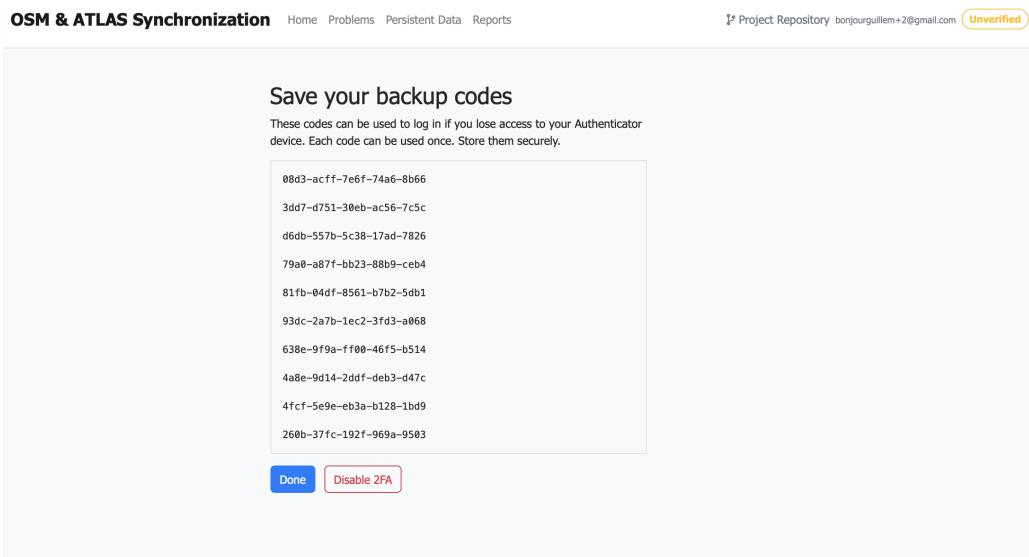


ILLUSTRATION 10.7 – Codes de secours : affichés une seule fois à l’activation. Stockage côté serveur : hachés Argon2 dans un JSON.

10.6. SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE

- **Secrets** : SECRET_KEY, AUTH_DATABASE_URI et l’application de HTTPS sont fournis via des variables d’environnement dans Docker Compose.
- **Pas de mots de passe en clair** : Seuls des hachages Argon2id sont stockés ; les codes de secours sont également hachés.

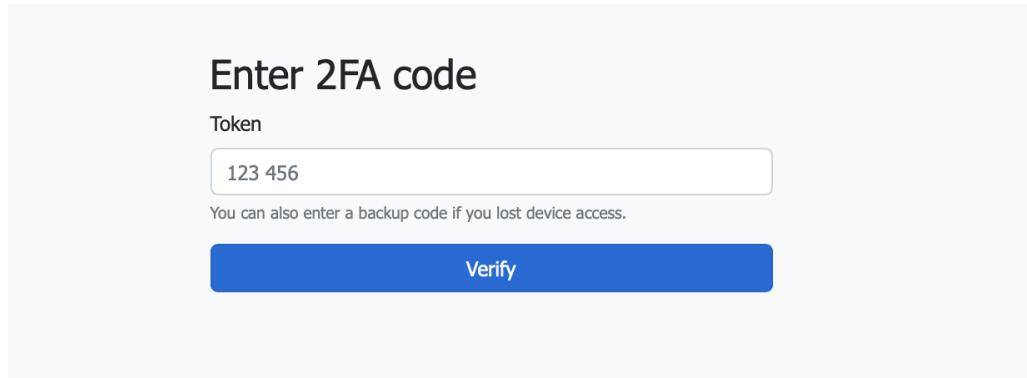


ILLUSTRATION 10.8 – Étape de connexion avec saisie du code 2FA (ou d'un code de secours).

- **Exposition minimale** : auth_db dispose de priviléges dédiés ; l'application utilise un compte au moindre privilège.
- **Résilience** : Le verrouillage et la limitation de débit réduisent l'impact des attaques par force brute et bourrage d'identifiants.
- **CSP et en-têtes** : Gérés par Talisman ; la CSP est initialement souple en raison de l'usage de CDN et peut être durcie.

10.7. INTERFACE UTILISATEUR

L'en-tête de chaque page inclut des boutons de connexion et d'inscription. Les utilisateurs authentifiés voient leur email et un bouton de déconnexion. L'activation de la 2FA propose l'inscription par QR code et le téléchargement des codes de secours.

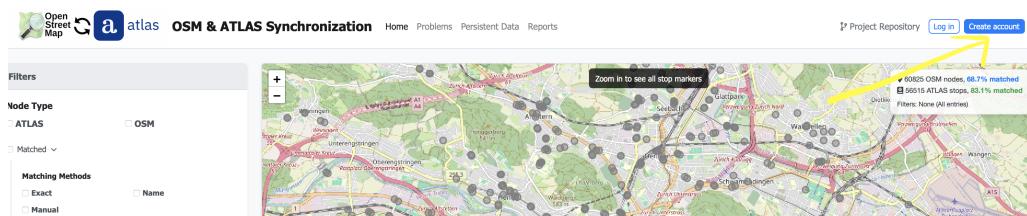


ILLUSTRATION 10.9 – Bouton « Créer un compte » visible dans l'interface.

Accès aux écrans d'authentification

Inscription

Connexion

The screenshot shows a 'Create account' form. At the top, there's a sidebar with 'OpenStreetMap' and 'atlas' logos, followed by the project name 'OSM & ATLAS Synchronization'. To the right are links for 'Home', 'Problems', 'Persistent Data', 'Reports', 'Project Repository', 'Log in', and 'Create account'. The main form area has a light blue header 'Create account'. Below it, two sections provide information about account types: 'What are accounts for?' (Save problem solutions and notes with your name for attribution, Request admin account) and 'What are admin accounts for?' (Delete persistent data). A note says 'To request admin privileges, email osm_atlas_sync@....ch.'. The form itself has fields for 'Email' (containing 'bonjourguillem+2@gmail.com') and 'Password' (containing a redacted string), a 'Remember me' checkbox, and a large blue 'Register' button.

ILLUSTRATION 10.10 – Formulaire d’inscription (email, mot de passe).

The screenshot shows a 'Login' page. At the top, there's a sidebar with 'OSM & ATLAS Synchronization' and links for 'Home', 'Problems', 'Persistent Data', 'Reports', 'Project Repository', 'Log in', and 'Create account'. The main form area has a 'Login' header. It contains fields for 'Email' (containing 'bonjourguillem+2@gmail.com') and 'Password' (containing a redacted string), a 'Remember me' checkbox, and a large blue 'Login' button.

ILLUSTRATION 10.11 – Page de connexion. Les limites de débit et le CAPTCHA (Turnstile) freinent les robots (voir Chap. 11).

10.8. SÉCURITÉ DES DONNÉES LORS DES MISES À JOUR

La chaîne d’import des données opère exclusivement sur `stops_db`. Le schéma `auth_db` est indépendant et n’est jamais supprimé ni réimporté, ce qui garantit la persistance des identifiants des utilisateurs lors des rafraîchissements de données.

10.9. PISTES DE DURCISSEMENT

- Imposer HTTPS dans tous les environnements et définir `SESSION_COOKIE_SECURE=true`.
- **Réinitialisation de mot de passe** : à ajouter via jetons signés, mono-usage et à durée limitée.
- Vérifier et durcir la CSP (Talisman) pour les ressources CDN ou auto-héberger les actifs statiques.

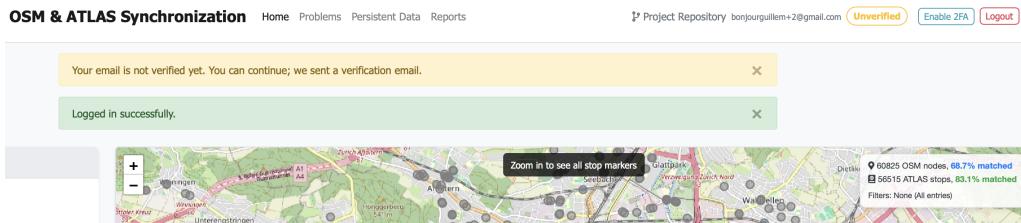


ILLUSTRATION 10.12 – Connexion réussie : alertes UI sur l'email non vérifié et la 2FA non activée.

- Surveiller les en-têtes de sécurité et ajouter des listes d'autorisation CSP pour les ressources CDN ou auto-héberger les actifs statiques.
- Ajouter des journaux d'audit pour les actions d'administration et les événements d'authentification.

CHAPITRE 11 : ÉVALUATION DE LA SÉCURITÉ DE L'APPLICATION

Ce chapitre complète le **Chap. 10** en évaluant les défenses mises en place, en illustrant les scénarios d'attaque plausibles et en discutant des améliorations futures. L'objectif est *divulgatif* : comprendre comment et pourquoi les contrôles bloquent les attaques, et où renforcer la posture.

11.1. PÉRIMÈTRE ET SURFACE D'ATTAQUE

Les routes exposées côté authentification (toutes soumises à limite de débit) sont :

- /auth/register, /auth/login, /auth/logout
- /auth/enable_2fa, /auth/2fa, /auth/disable_2fa
- /auth/verify-email/<token>, /auth/resend-verification
- /auth/status

Types d'attaques considérés : **bourrage d'identifiants, force brute, contournement 2FA, énumération d'email, CSRF et abus de liens signés.**

11.2. CONTRÔLES EN PLACE (APERÇU TECHNIQUE)

Mots de passe et stockage

Les mots de passe sont hachés avec Argon2id via `argon2-cffi`, avec paramètres adaptés à la mémoire. Vérification sûre :

Vérifier un mot de passe

```
1 from argon2 import PasswordHasher
2 ph = PasswordHasher()
3 ph.verify(user.password_hash, candidate)
```

Sessions et cookies

Cookies `HttpOnly`, `SameSite=Lax` et `Secure` activable par variable d'environnement (produit : à forcer). Durée « remember » de 14 jours.

Paramètres de session (extrait)

```
1 app.config['SESSION_COOKIE_HTTPONLY'] = True
2 app.config['SESSION_COOKIE_SAMESITE'] = 'Lax'
3 app.config['SESSION_COOKIE_SECURE'] = os.getenv('SESSION_COOKIE_SECURE', 'false').
lower()=='true'
```

CSRF et pages de formulaire

Les formulaires d'authentification utilisent Flask-WTF/CSRF. Certaines API JSON historiques sont explicitement exemptées (lecture seule), pas les routes d'authentification.

CAPTCHA Turnstile

Un CAPTCHA Cloudflare Turnstile protège inscription et connexion ; désactivé automatiquement en développement si clés absentes.

Vérifier le CAPTCHA (simplifié)

```
1 secret = os.getenv('TURNSTILE_SECRET_KEY', '')
2 if not secret: return True # dev
3 resp = requests.post('https://.../siteverify', data={...})
4 ok = bool(resp.json().get('success'))
```

Limitation de débit et verrouillage

Double barrière : limites par route *et* verrouillage progressif par compte après échecs répétés.

Limites de débit par route

```
1 @limiter.limit("5/minute") # /auth/register
2 @limiter.limit("10/minute") # /auth/login
3 @limiter.limit("15/minute") # /auth/2fa
4 @limiter.limit("30/hour") # /auth/verify-email/<token>
```

Verrouillage exponentiel (extrait)

```
1 if not user.verify_password(password):
2     user.failed_login_attempts += 1
3     if user.failed_login_attempts >= 5:
4         lock_minutes = min(60, 2 * user.failed_login_attempts + 5)
5         user.locked_until = utcnow() + timedelta(minutes=lock_minutes)
```

2FA TOTP et codes de secours

TOTP standard (30 s) via pyotp. Les codes de secours sont **hachés** avec Argon2 et **consommés** à l'usage.

Vérifier TOTP ou code de secours

```
1 totp_ok = pyotp.TOTP(user.totp_secret).verify(token, valid_window=1)
2 backup_ok = user.verify_and_consume_backup_code(token)
```

11.3. SCÉNARIOS D'ATTAQUE ET DÉROULÉ

A1 — Bourrage d'identifiants / force brute

Attaque. Un robot tente des listes « email+mot de passe ».

Côté serveur. La route /auth/login est plafonnée à 10/min par IP; les échecs incrémentent un compteur par compte. Après 5 échecs : verrouillage progressif (5, 7, 9, ... minutes jusqu'à 60 min max). Cookies non délivrés tant que la session n'est pas authentifiée.

Résultat. Les rafales sont ralenties par IP (limiteur) et par compte (verrouillage), ce qui rend l'attaque coûteuse et lente. Des détails supplémentaires de calibrage sont discutés ci-dessous.

Placeholder : *Courbe du temps d'attente cumulé* vs nombre d'essais échoués.

ILLUSTRATION 11.1 – Verrouillage progressif : coût croissant pour l'attaquant.

A2 — Contournement 2FA

Attaque. L'attaquant dérobe un mot de passe (hameçonnage) et tente de se connecter sans 2FA.

Côté serveur. Si `is_totp_enabled=true`, une étape 2FA obligatoire s’intercale. Un TOTP valide (± 30 s) ou un code de secours non consommé est requis.

Résultat. Sans le second facteur (ou un code de secours), l’intrusion échoue. Les codes de secours étant **hachés** et **consommés**, leur ré-utilisation est impossible.

Placeholder : *Diagramme de séquence « login + 2FA » avec embranchements TOTP/backup.*

ILLUSTRATION 11.2 – Garde 2FA : étape obligatoire après mot de passe.

Note . Le secret TOTP est stocké en clair dans `auth_db` (voir § 11.5). Cela protège contre les vols de base non, mais facilite la rotation et l’interopérabilité. Un chiffrement applicatif à la volée est recommandé en production.

A3 — Énumération d'email

Attaque. Tester si un email existe via les messages d’erreur.

Côté serveur. `/auth/login` répond « Invalid credentials » dans tous les cas ; `/auth/resend-verification` répond identiquement qu’un compte existe ou non. **Exception :** `/auth/register` indique si l’email existe déjà.

Résultat. L’énumération est évitée sur `login/resend`, mais possible sur `register`. Voir § 11.5 pour uniformiser les messages.

A4 — Abus de liens signés (vérification d'email)

Attaque. Réutiliser un lien, tenter un bruteforce de jetons ou une inondation d’emails.

Côté serveur. Jetons `itsdangerous` avec **sel dédiée** et péremption 48 h ; limitation 30/h sur `/auth/verify-email/....` Rythme d’envoi côté serveur limité (1 email/min par compte) et limite 5/min sur `/auth/resend-verification`.

Résultat. Les relectures expirent, les tentatives massives sont ralenties.

Placeholder : *Timeline d’un jeton : émission, délai de 48 h, invalidation.*

ILLUSTRATION 11.3 – Cycle de vie d’un jeton de vérification.

A5 — CSRF sur routes sensibles

Attaque. Forcer une action authentifiée via une page tierce.

Côté serveur. Les formulaires d'authentification (POST) sont protégés par CSRF. Les API JSON en lecture restent exemptées.

Résultat. Les tentatives de soumission cachée échouent faute de jeton.

11.4. CALIBRAGE ET LIMITES ACTUELLES

Les limites en place forment un socle solide mais peuvent être durcies :

- **Limiteur par IP** : efficace mais contournable via réseaux distribués ; ajouter une clé composite (IP + email cible) et des « seaux » par utilisateur.
- **Verrouillage par compte** : robuste, mais attention au déni de service ciblé (un adversaire peut « verrouiller » le compte d'une victime). Des *captcha* et *cooldowns* nuancés aident à mitiger.
- **Remember cookie de 14 jours** : confortable ; réduire la durée ou exiger 2FA périodiquement renforce la sécurité.

11.5. AMÉLIORATIONS ET VECTEURS NON ENCORE COUVERTS

Mesures recommandées, de l'immédiat au stratégique :

- **Forcer HTTPS et cookies Secure partout** (`FORCE_HTTPS=true`, `SESSION_COOKIE_SECURE=true`).
- **Politiques CSP strictes** (actuellement désactivées) avec listes blanches minimales, ou auto-hébergement des actifs.
- **Unifier les messages d'inscription** pour éviter l'énumération d'emails (réponse neutre : « si un compte existe déjà, vous recevrez un email »).
- **Clés de limite composites** : ajouter des limites *par compte* (IP+email) et des *burst tokens* pour lisser.
- **Chiffrement au repos du secret TOTP** (p. ex. libsodium/Fernet avec rotation de clés) et **réauthentification** exigée pour `/auth/disable_2fa`.
- **Rotation de session à la connexion** et vidage explicite de session pour réduire les risques de fixation.
- **Réinitialisation de mot de passe** avec jetons signés mono-usage à durée courte (non

implémenté, § 10).

- **Journalisation d'audit** des événements d'authentification (création, login, échecs, 2FA on/off) et détection d'anomalies (IP, ASN, pays).
- **Facteur résistant au phishing** (*WebAuthn / Passkeys*) en option, en complément du TOTP.
- **Durcissement du pipeline email** : DKIM/DMARC stricts, liens à usage unique invalidés à la première visite.

Priorité court terme. HTTPS forcé, CSP durcie, réauthentification pour désactiver la 2FA, chiffrement du secret TOTP, messages d'inscription non « révélateurs ».

11.6. CONCLUSION

L'architecture d'authentification posée au **Chap. 10** est saine : hachage robuste, 2FA réelle, captcha, limites et verrouillage. Ce chapitre a montré *comment* ces mécanismes résistent aux attaques usuelles et a mis en lumière des durcissements concrets pour atteindre un niveau « production ».

CHAPITRE 12 : DOCKERISATION AND REPO FILES

Ce chapitre raconte la « vie en conteneurs » de notre projet. Objectif : en une commande, tout démarre, la base de données se prépare, les scripts s’enchâînent, et l’application web apparaît sur `http://localhost:5001`. Nous allons décortiquer la configuration, illustrer les choix, montrer des extraits utiles, et donner des recettes reproductibles.

Ce que vous allez apprendre. Comment fonctionnent `dockerfile`, `docker-compose.yml`, `entrypoint.sh` et `.dockerignore` ensemble ; comment lancer le pipeline complet ou un mode *dev* léger ; et comment diagnostiquer, personnaliser et améliorer l’ensemble.

12.1. POURQUOI DOCKERISER ?

Trois raisons concrètes :

- **Reproductibilité** : même version de Python, mêmes dépendances système (`wkhtmltopdf`, client MySQL), même environnement d’exécution.
- **Parité dev/prod** : une pile unique (app + base) réduisant les « ça marche sur ma machine ».
- **Bootstrap instantané** : une commande pour installer, migrer, télécharger/traiter les données et lancer le serveur.

12.2. LES QUATRE PIÈCES DU PUZZLE

dockerfile Image de l’application : base Python 3.9 `slim-bookworm`, dépendances `apt`, `pip`, copie du code et `ENTRYPOINT`.

docker-compose.yml Orchestration multi-services : db (MySQL) + app et app-dev (profils), volumes, variables d’environnement, `depends_on` avec `healthcheck`.

entrypoint.sh Orchestrator de démarrage côté app : attend MySQL, applique migrations, exécute scripts de données (selon flags), lance Flask.

.dockerignore Réduit le contexte de build (ignore les dossiers volumineux et la documentation), accélère et assainit l’image.

12.3. APERÇU DE L'ARCHITECTURE

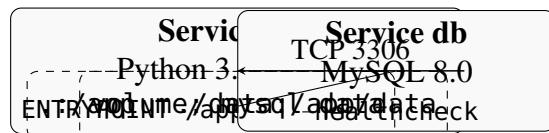


ILLUSTRATION 12.1 – Deux conteneurs reliés sur le réseau compose ; volumes pour le code (monté) et les données MySQL (persistées).

12.4. L'ORCHESTRATION : docker-compose.yml

Le fichier compose définit db, app et un service app-dev activé via profil. Extraits commentés :

```
db : MySQL 8.0 avec healthcheck
```

```
1 services:
2   db:
3     image: mysql:8.0
4     environment:
5       MYSQL_ROOT_PASSWORD: root
6       MYSQL_DATABASE: stops_db
7       MYSQL_USER: stops_user
8       MYSQL_PASSWORD: 1234
9     ports:
10    - "3306:3306"
11   volumes:
12    - mysql_data:/var/lib/mysql
13   healthcheck:
14     test: ["CMD-SHELL", "mysqladmin ping -h localhost -u${MYSQL_USER} -p${MYSQL_PASSWORD}"]
15     interval: 10s
16     timeout: 5s
17     retries: 2
```

L'application dépend explicitement du statut *healthy* de MySQL et monte deux volumes (code + données) :

app : service principal

```

1   app:
2     build: .
3     ports:
4       - "5001:5001"
5     volumes:
6       - .:/app
7       - ./data:/app/data
8     depends_on:
9       db:
10      condition: service_healthy
11     environment:
12       # Variables lues depuis .env si présentes (avec valeurs par défaut)
13       MYSQL_USER: ${MYSQL_USER:-stops_user}
14       MYSQL_PASSWORD: ${MYSQL_PASSWORD:-1234}
15       AUTH_DB_USER: ${AUTH_DB_USER:-}
16       AUTH_DB_PASSWORD: ${AUTH_DB_PASSWORD:-}
17       DATABASE_URI: ${DATABASE_URI:-mysql+pymysql://stops_user:1234@db/stops_db}
18       AUTH_DATABASE_URI: ${AUTH_DATABASE_URI:-mysql+pymysql://stops_user:1234@db/
19         auth_db}
20       AUTO_MIGRATE: "true"
21       MATCH_ONLY: "${MATCH_ONLY:-false}"
22       SECRET_KEY: ${SECRET_KEY:-dev-insecure}
```

En développement, nous activons un service plus léger qui évite les téléchargements et prétrainements longs :

app-dev : profil dev

```

1   app-dev:
2     profiles: [dev]
3     build: .
4     volumes:
5       - .:/app
6       - ./data:/app/data
7     environment:
8       SKIP_DATA_IMPORT: "true"
```

```
9    AUTO_MIGRATE: "true"
```

12.5. L'IMAGE : dockerfile

L'image part d'un Python 3.9 minimal `slim-bookworm` (compatibilité `wkhtmltopdf`). Nous installons trois dépendances `apt` : `wkhtmltopdf`, `default-mysql-client` (pour `mysqladmin`) et `dos2unix`. Puis `pip install -r requirements.txt` et utilisation d'un `ENTRYPOINT` shell.

Extraits — dockerfile

```
1 FROM python:3.9-slim-bookworm
2 ENV FLASK_APP=backend/app.py \\
3     FLASK_RUN_HOST=0.0.0.0 \\
4     FLASK_RUN_PORT=5001
5 RUN apt-get update && apt-get install -y --no-install-recommends \\
6     wkhtmltopdf default-mysql-client dos2unix && rm -rf /var/lib/apt/lists/*
7 WORKDIR /app
8 COPY requirements.txt /app/
9 RUN pip install --no-cache-dir -r requirements.txt
10 COPY entrypoint.sh /app/entrypoint.sh
11 RUN dos2unix /app/entrypoint.sh && chmod +x /app/entrypoint.sh
12 COPY . /app/
13 EXPOSE 5001
14 ENTRYPOINT ["/bin/bash", "/app/entrypoint.sh"]
```

12.6. LE CHEF D'ORCHESTRE : entrypoint.sh

Le script d'entrée synchronise le démarrage : attend MySQL, crée la base `auth_db` si besoin, applique les migrations, exécute les scripts de données (selon les drapeaux), puis lance Flask. Il peut également créer un utilisateur dédié pour `auth_db` si des variables d'environnement sont fournies.

Attente active, création de comptes, migrations

```
1 echo "Waiting for MySQL database at db:3306..."
2 while ! mysqladmin ping -h"db" -P3306 --silent \\
```

```

3      --user=${MYSQL_USER} --password=${MYSQL_PASSWORD}; do
4      sleep 1
5  done
6 echo "MySQL is up and ready."
7
8 if [ -n "$MYSQL_ROOT_PASSWORD" ]; then
9   # Assure l'existence de auth_db et droits de base
10  mysql -h db -uroot -p"${MYSQL_ROOT_PASSWORD}" \\
11    -e "CREATE DATABASE IF NOT EXISTS auth_db CHARACTER SET utf8mb4 COLLATE
12      utf8mb4_unicode_ci; GRANT ALL PRIVILEGES ON auth_db.* TO 'stops_user'@'%';
13      FLUSH PRIVILEGES;" || true
14  # Cre un utilisateur ddi auth si variables fournies et rvoque stops_user sur
15      auth_db
16  if [ -n "$AUTH_DB_USER" ] && [ -n "$AUTH_DB_PASSWORD" ]; then
17    mysql -h db -uroot -p"${MYSQL_ROOT_PASSWORD}" \\
18      -e "CREATE USER IF NOT EXISTS '${AUTH_DB_USER}'@'%' IDENTIFIED BY '${
19        AUTH_DB_PASSWORD}'; GRANT SELECT, INSERT, UPDATE, DELETE, CREATE, ALTER, INDEX
20        ON auth_db.* TO '${AUTH_DB_USER}'@'%'; REVOKE ALL PRIVILEGES ON auth_db.* FROM
21        'stops_user'@'%'; FLUSH PRIVILEGES;" || true
22 fi
23 fi
24
25 if [ "${AUTO_MIGRATE:-false}" = "true" ]; then
26   [ ! -d "migrations" ] && flask db init || true
27   flask db migrate -m "Auto migration" || true
28 fi
29 flask db upgrade || true

```

12.7. DÉMARRER EN 30 SECONDES

Commande

```
1 docker compose up -d
```

Attendez quelques secondes ; l'app est disponible sur <http://localhost:5001>. Pour le mode développement (sans préparation de données) :

Commande

```
1 docker compose --profile dev up -d
```

Pour consulter les logs et vérifier que tout s'enchaîne bien :

Commande

```
1 docker compose logs -f app | cat
```

12.8. PERSONNALISER PAR VARIABLES D'ENVIRONNEMENT

Les principales variables s'ajustent dans `docker-compose.yml` (ou via `.env`).

| Variable | Rôle | Valeur par défaut |
|---|----------------------------------|---|
| <code>DATABASE_URI</code> | Connexion MySQL (stops) | <code>mysql+pymysql://stops_user:password@localhost:3306/stops</code> |
| <code>AUTH_DATABASE_URI</code> | Base d'authentification | <code>mysql+pymysql://.../auth</code> |
| <code>AUTH_DB_USER, AUTH_DB_PASSWORD</code> | Compte dédié auth (optionnel) | <i>vide par défaut</i> |
| <code>AUTO_MIGRATE</code> | Init/migrate auto Alembic | <code>true</code> (dev) |
| <code>SKIP_DATA_IMPORT</code> | Sauter pipeline de données | <code>false</code> (app), <code>true</code> (app-dev) |
| <code>MATCH_ONLY</code> | N'exécuter que matching + import | <code>false</code> |
| <code>FLASK_ENV, FLASK_DEBUG</code> | Mode Flask | <code>development, 1</code> |

12.9. PERSISTANCE ET POIDS D'IMAGE

Persistante MySQL. Le volume `mysql_data` conserve la base entre redémarrages. Vous pouvez purger pour repartir de zéro :

Commande

```
1 docker compose down -v # ATTENTION: supprime le volume mysql_data
```

Contexte de build réduit. Le `.dockereignore` exclut documentation et gros dossiers de données (tout en gardant quelques fichiers essentiels pour `MATCH_ONLY`). Cela accélère docker build et évite des images obèses.

Extraits — .dockerignore

```
1 data/raw/
2 data/processed/
3 memoire/
4 documentation/
5 *.pdf
6 !data/processed/osm_nodes_with_routes.csv
7 !data/processed/atlas_routes_unified.csv
```

12.10. RECETTES DE DIAGNOSTIC

Commande

```
1 ## Ouvrir un shell dans le conteneur app
2 docker compose exec app bash
3
4 # Tester la connexion MySQL depuis l'hte
5 mysql -h 127.0.0.1 -P 3306 -u stops_user -p1234 -e "SHOW DATABASES;" 
6
7 # Rebuilder l'image quand requirements.txt change
8 docker compose build app && docker compose up -d
```

12.11. BONNES PRATIQUES ET SÉCURITÉ

- **Secrets** : ne committez jamais des mots de passe réels. Utilisez un fichier .env local (non versionné) ou des variables d'environnement sur le CI/CD.
- **Utilisateur non-root** : pour la production, privilégier un utilisateur non privilégié dans l'image.
- **Gunicorn + reverse proxy** : en prod, exécuter Flask via gunicorn derrière nginx ou un load balancer.
- **Healthcheck applicatif** : ajoutez un healthcheck sur /health côté app pour un redémarrage automatique si nécessaire.

12.12. RÉFLEXION ET AMÉLIORATIONS POSSIBLES

Ce qui marche bien. La séparation claire des rôles (db vs app), l'attente active sur MySQL et le *profil dev* évitent l'essentiel des écueils. Les drapeaux SKIP_DATA_IMPORT et MATCH_ONLY permettent de raccourcir radicalement les cycles de développement.

Pistes d'amélioration (priorisées)

1. **Build multi-étapes** : séparer build (*pip install*) et runtime ; copier uniquement les artefacts nécessaires. Gain : image plus petite et plus sûre.
2. **Utilisateur non-root** et permissions minimales dans /app.
3. **Healthcheck app** : ajouter un endpoint /health et un HEALTHCHECK dans l'image pour détecter les boucles anormales.
4. **Secrets** via .env (non versionné) ou docker secret (Swarm) / gestionnaire de secrets du CI.
5. **Prod vs dev** : scinder en deux fichiers compose (docker-compose.dev.yml et docker-compose.prod.yml) ou utiliser davantage les profiles.
6. **Alembic en prod** : éviter flask db migrate automatique ; ne déployer que des migrations validées.
7. **Cache de données** en *dev* : fournir un sous-ensemble minimal des fichiers data/processed pour accélérer MATCH_ONLY lors des tests.
8. **CI d'image** : construire et publier l'image sur un registre ; *pull* côté serveur pour déploiement.

Conclusion. Cette dockerisation est volontairement pragmatique : peu de magie, des scripts explicites, et des profils qui servent les usages quotidiens. En peaufinant la chaîne (build multi-étapes, non-root, healthchecks, secrets), on obtient une base de déploiement robuste, sûre, et agréable à vivre pour un projet de données ambitieux.

CONCLUSION

Ce projet a cherché à approcher le problème de synchronisation des arrêts de transport public entre OSM et le système ATLAS en Suisse afin d'améliorer la précision des données de transport. Pour ce faire, nous avons mis en œuvre diverses méthodes de correspondance, telles que la correspondance exacte, par nom et par distance, tout en explorant la correspondance par itinéraire comme approche expérimentale. À ce jour, nous avons réussi à appairer 33 747 des 56 128 arrêts ATLAS. Par ailleurs, parmi les noeuds OSM sans correspondance actuelle, 27 759 sont associés à au moins un itinéraire, ce qui laisse entrevoir un potentiel significatif pour améliorer notre taux de correspondance grâce à l'intégration des données d'itinéraires.

Au-delà de ses aspects techniques, ce projet a constitué une expérience d'apprentissage particulièrement enrichissante. J'ai acquis des compétences en cartographie, dans les systèmes de routage des transports publics comme GTFS, ainsi qu'en développement web. Le défi de concevoir des algorithmes de correspondance et de rendre des données complexes accessibles m'a profondément stimulé, tout en mettant en lumière l'importance d'une communication claire dans les projets techniques. J'ai également trouvé fascinant d'explorer les cartes et de les examiner de près, car cela permet de mieux comprendre et apprécier le territoire suisse. Ce qui m'a le plus marqué, c'est le plaisir de découvrir ces domaines et de relever des défis qui, bien que complexes, se sont révélés passionnants.

En regardant vers l'avenir, plusieurs pistes d'amélioration se dessinent. On peut utiliser davantage d'informations disponibles, comme l'opérateur, parmi d'autres. Une analyse approfondie des balises et une importation prudente des noeuds OSM manquants s'imposent pour garantir l'intégrité des données. Un défi clé reste de déterminer, pour chaque correspondance, quel arrêt – OSM ou ATLAS – est le plus correct. Une solution envisagée serait d'améliorer notre application web et de l'ouvrir au public pour une vérification participative par des usagers familiers des zones concernées, ce qui nécessiterait d'importants efforts pour optimiser son ergonomie et ses fonctionnalités. Par ailleurs, la mise en place d'une structure de données robuste sera cruciale pour gérer et appliquer efficacement les corrections aux deux ensembles de données. Bien que le chemin à parcourir soit encore long, nos avancées actuelles renforcent notre détermination.

RÉFÉRENCES DOCUMENTAIRES

1. Open Data Platform Mobility Switzerland [en ligne]. Disponible sur : <https://opentransportdata.swiss/en/> (consulté le 2024-12-05).
2. Traffic-points-actual-date [en ligne]. Disponible sur : <https://data.opentransportdata.swiss/en/dataset/traffic-points-actual-date> (consulté le 2024-12-12).
3. ATLAS App SBB [en ligne]. Disponible sur : <https://atlas.app.sbb.ch> (consulté le 2024-12-05).
4. Wikipédia. Liste des codes pays UIC [en ligne]. Disponible sur : https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_codes_pays_UIC (consulté le 2024-12-12).
5. OpenStreetMap Wiki. DE :Tag :highway=bus_stop [en ligne]. Disponible sur : https://wiki.openstreetmap.org/wiki/DE:Tag:highway=bus_stop (consulté le 2025-02-14).
6. OpenStreetMap Wiki. Public transport [en ligne]. Disponible sur : https://wiki.openstreetmap.org/wiki/Public_transport (consulté le 2025-02-14).
7. OpenStreetMap Wiki. FR :Key :public_transport [en ligne]. Disponible sur : https://wiki.openstreetmap.org/wiki/FR:Key:public_transport (consulté le 2025-02-15).
8. OpenStreetMap Wiki. Proposal :Public transport schema [en ligne]. Disponible sur : https://wiki.openstreetmap.org/wiki/Proposal:Public_transport_schema (consulté le 2025-02-15).
9. OpenStreetMap Wiki. Transport Map [en ligne]. Disponible sur : https://wiki.openstreetmap.org/wiki/Transport_Map (consulté le 2025-02-15).
10. OpenStreetMap Wiki. Key :local_ref [en ligne]. Disponible sur : https://wiki.openstreetmap.org/wiki/Key:local_ref (consulté le 2025-02-15).
11. Overpass Turbo [en ligne]. Disponible sur : <https://overpass-turbo.eu/> (consulté le 2025-02-15).

Fin

