

Numéro	Auteur	Chapitre	Type de commentaire	Commentaire ou Question posée	Modification proposée ou Réponse à la question posée	Modification ou réponse retenue
1	Dominique MARCOLET DDT88 relais vélo	B4.1	éditorial	incompréhension première phrase : ... sert à recommander de fournir ... ?	supprimer "recommander de"	Correction prise en compte
2	Dominique MARCOLET DDT88 relais vélo	B4.2	éditorial	dans le 1 du § saisie en partage de géométrie il y a un "qui" de trop	supprimer "qui"	Correction prise en compte
3	Dominique MARCOLET DDT88 relais vélo	B3.8	technique		ajout champ CYCLABILITE dans la couche SegmentCyclable	Cette information ne relève pas du standard. Mais plutôt d'une extension de celui-ci pour un besoin local.
4	Pierre LABADIE - CRT Champagne-Ardenne	B1.1 - p.13	éditorial	"Un segment cyclable empruntent généralement"	corriger "emprunte"	Correction prise en compte
5	Pierre LABADIE - CRT Champagne-Ardenne	B1.1 - p.13	éditorial	"segment cyclables"	corriger en "segment cyclable"	Correction prise en compte
6	Pierre LABADIE - CRT Champagne-Ardenne	B3.1	Technique	L'objet "itinéraire cyclable" ne concerne pas les circuits en boucle. Je suppose que ce choix est fait afin de conserver des objets avec un point de départ et d'arrivée distinct. Cependant, les SIG intègrent cette donnée par regroupement de segments pour ensuite en faire la promotion. De quelle manière peut-on continuer à travailler sur ces objets ? Créer une table hors MCD ou créer une table dans le projet de MCD ? N'étant pas suffisamment compétent techniquement, je laisse les spécialistes en décider.		Les boucles cyclables ne rentrent pas dans la définition d'une véloroute et voie verte. C'est pour cette raison qu'elles ne figurent pas dans le standard. Elles peuvent être gérées dans une table spécifique de chaque SIG vélo local.
7	Pierre LABADIE - CRT Champagne-Ardenne	B3.4 & B3.8	Technique	Dans l'attente de réalisation d'itinéraires par les maîtres d'ouvrage, des liaisons provisoires en route partagée ont été identifiées. Dans les attributs de segment la valeur avancement permet de prendre en compte soit un tracé en projet, soit un tracé provisoire.	Il s'agit de deux notions qu'il faudrait dissocier : les segments provisoires co-existent pendant un temps avec les segments en projet. Est-il possible d'ajouter la valeur "provisoire" sans alourdir le modèle ? Les segments pourraient alors être regroupés selon leur niveau d'avancement --> visualiser sur les cartes les deux tracés en parallèle (provisoire praticable / projet)	Ces deux notions sont déjà distinguées dans le modèle : - projet est une valeur de l'état d'avancement d'un segment cyclable, - les liaisons provisoires sont représentées par la notion de portion cyclable provisoire. La définition de portion cyclable provisoire a été précisée.
8	Gouézec Erwann, EPIDOR, Etablissement Public Territorial du Bassin de la Dordogne	A.2.1	éditorial	La dimension transnationale des itinéraires européens est également pris en compte, par l'identification précises des points de connexions aux droits des limites administratives.	Corriger "prise en compte", "identification précise" et "points de connexion"	Correction prise en compte
9	Gouézec Erwann, EPIDOR, Etablissement Public Territorial du Bassin de la Dordogne	A.2.1	éditorial	Le service à l'utilisateur et la promotion touristique des véloroutes sont considérées	Corriger "considérés"	Correction prise en compte
10	Gouézec Erwann, EPIDOR, Etablissement Public Territorial du Bassin de la Dordogne	A.2.4	éditorial	Dans le graphique: Appel à commentaires public	Corriger "publics"	Le terme « public » qualifie l'appel à commentaires, qui est une étape de la méthode de travail COVADIS
11	Gouézec Erwann, EPIDOR, Etablissement Public Territorial du Bassin de la Dordogne	A.2.4	éditorial	la COVADIS puis les membres du réseau des DRC ont tout à tour bénéficié d'une présentation du projet de standard	Corriger "tour à tour"	Correction prise en compte
12	Gouézec Erwann, EPIDOR, Etablissement Public Territorial du Bassin de la Dordogne	B.1.1	éditorial	le point de vue se concentre sur tous les éléments du réseau de transport favorable à la pratique du vélo	Corriger "favorables"	Correction prise en compte
13	Gouézec Erwann, EPIDOR, Etablissement Public Territorial du Bassin de la Dordogne	B.1.1	éditorial	Ils correspondent autrement dit à une section homogène d'itinéraire cyclables.	Corriger "cyclable"	Correction prise en compte
14	Gouézec Erwann, EPIDOR, Etablissement Public Territorial du Bassin de la Dordogne	B.1.1	éditorial	Un segment cyclable empruntent généralement plusieurs tronçons du réseau de transport	Corriger "emprunte"	Correction prise en compte
15	Gouézec Erwann, EPIDOR, Etablissement Public Territorial du Bassin de la Dordogne	B.1.1	éditorial	Chaque itinéraire est construit comme une suite ordonnée d'étapes cyclables modélisée comme une portion d'itinéraire.	Corriger "modélisées"	Correction prise en compte
16	Gouézec Erwann, EPIDOR, Etablissement Public Territorial du Bassin de la Dordogne	B.1.1	éditorial	Les segments cyclables est l'élément	Corriger "sont"	Correction prise en compte
17	Gouézec Erwann, EPIDOR, Etablissement Public Territorial du Bassin de la Dordogne	B.3.1	éditorial	Dans la définition de l'itinéraire cyclable: Une véloroute n'est pas un aménagement mais un itinéraire constitué d'une succession d'aménagements de nature diverses.	Corriger "natures"	Correction prise en compte
18	Gouézec Erwann, EPIDOR, Etablissement Public Territorial du Bassin de la Dordogne	B.3.3	éditorial	Description des attributs de la classe : <Frequentation>: Nombre de passage comptabilisés	Corriger "passages"	Correction prise en compte

Numéro	Auteur	Chapitre	Type de commentaire	Commentaire ou Question posée	Modification proposée ou Réponse à la question posée	Modification ou réponse retenue
19	Gouézec Erwann, EPIDOR, Etablissement Public Territorial du Bassin de la Dordogne	B.3.4	éditorial	Modélisation géométrique: Un segment a pour géométrie une seule polyligne continue tant qu'un de ces trois critères ne changent pas.	Corriger "change"	Correction prise en compte
20	Gouézec Erwann, EPIDOR, Etablissement Public Territorial du Bassin de la Dordogne	B.3.4	éditorial	Dans SegmentCyclable/Statut/Valueurs possibles: "Itinéraire à circulation apaisé"	Corriger "apaisée"	Correction prise en compte
21	Gouézec Erwann, EPIDOR, Etablissement Public Territorial du Bassin de la Dordogne	B.3.5	éditorial	Ne sont inclus que les noeuds et point de branchement qu'il est intéressant de repérer pour la compréhension de l'itinéraire cyclable.	Corriger "points de branchement"	Correction prise en compte
22	Gouézec Erwann, EPIDOR, Etablissement Public Territorial du Bassin de la Dordogne	B.3.5	éditorial	Un point de repère cyclable intersecte le segment cyclable auquel il se rapporte en cas d'une bifurcation touristique ou intermodale.	Corriger "en cas de bifurcation"	Correction prise en compte
23	Gouézec Erwann, EPIDOR, Etablissement Public Territorial du Bassin de la Dordogne	B.3.8	éditorial	Dans StatutSegmentCyclableVal, Voie Verte: Aménagement en site propre, réservé aux déplacements non motorisés et destinée aux piétons,	Corriger "destiné" (et dans ce tableau, les points à la fin de chaque case)	Correction prise en compte
24	Gouézec Erwann, EPIDOR, Etablissement Public Territorial du Bassin de la Dordogne	B.4.2	éditorial	Deux segments cyclables voisins doivent avoir un de leur sommet en commun	Corriger "leurs sommets"	Correction prise en compte
25	Gouézec Erwann, EPIDOR, Etablissement Public Territorial du Bassin de la Dordogne	B.4.2	éditorial	4. La création d'un segment cyclable en sens unique doit respecter un sens de saisie de manière à ce que le sens de circulation sur la segment corresponde au sens de saisie de la géométrie du segment cyclable	Corriger "le segment"	Correction prise en compte
26	Erwan Desbordes, Conseil Général de la Vendée	B.3	Technique	A l' échelle Régionale, Départementale ou Intecommunale, de nombreux SIG gèrent des boucles cyclables (plus de 1000 km recensés en Vendée). Peut-on prévoir l'intégration des boucles dans le mcd (partie optionnelle)?		Cf. réponse au commentaire n°6
27	Frédéric ADE, Région Rhône-Alpes	B3.4	Technique	La typologie du segment cyclable induit directement son niveau de segmentation ; plus la typologie est détaillée et plus le nombre de segments composant l'itinéraire est important. Aussi, pour simplifier la gestion de cette couche, il nous paraît judicieux de réduire cette typologie à 4 classes.	supprimer les items "itinéraire à circulation apaisé" et "autre site propre".	Cette suppression risque de générer une désignation impropre du statut de certains segments cyclables.
28	Frédéric ADE, Région Rhône-Alpes	B3.4	Technique	la dimension du linéaire n'est pas renseignée dans le modèle	Ajout d'un champ précisant la longueur du segment	Le besoin de stocker cette information par segment n'est pas évident alors que la longueur peut être calculée à partir de la géométrie de chaque objet.
29	Frédéric ADE, Région Rhône-Alpes	B3.4 ?	Technique	(rejoint le commentaire n°3) La notion de passage dangereux n'est pas abordée. Elle a pourtant un intérêt fort pour renseigner les utilisateurs de l'itinéraire. La dangerosité n'est pas que liée à la qualité du revêtement ou au cheminement en voie propre. Il peut par exemple arriver qu'un segment se situe sur une voie escarpée ou en bordure directe d'un fleuve. Les passages dangereux peuvent correspondre à du linéaire ou du ponctuel.	Ajout d'un champ précisant la dangerosité du segment (typologie ?)	Les passages dangereux sont localisés grâce à la classe PointRepereCyclable. Chaque passage dangereux est matérialisé par un point de type "Passage délicat" saisi sur le segment cyclable concerné. Pour ne pas alourdir le modèle, les passages délicats linéaires (de grande longueur) peuvent être repérés par un point au début et un point en fin de difficulté.
30	Frédéric ADE, Région Rhône-Alpes	B3.4	Technique	la date de digitalisation d'un segment (ou sa mise à jour) doit être identifiée. L'année d'ouverture est en effet insuffisant car il ne couvre que l'aspect "communication" sur l'état d'avancement des parties (segments) de l'itinéraire.	Ajout d'un attribut "datesaisie" dans la table "segmentcyclable"	Modification prise en compte
31	Nicolas Pinson, FVT	B3.2	Général	p. 20 : "Une étape ne fait partie que d'un seul itinéraire"	Une étape peut faire partie de plusieurs itinéraires	En effet, la cardinalité du modèle conceptuel est corrigée en ce sens. En revanche, la structure de table n'est pas modifiée car il est habituel de dupliquer les portions étapes communes à plusieurs itinéraires en autant d'objets. Cela facilite la gestion des attributs et la cartographie.
32	Nicolas Pinson, FVT	B3.4	Technique	p. 22 : "tronçon" : la classe d'objets "Segment Cyclable" a pour synonyme "tronçon", c'est une vision infra. Est-ce que cela peut poser problème ?	Pour FVT l'arborescence se décline comme suit : Itinéraire > tronçon > étape. Ici on a Itinéraire > portion cyclable (étape) > segment cyclable (tronçon). L'essentiel est surtout que les étapes puissent être bien segmentées au mêmes endroits entre les différentes bases de données.	Le standard VVV définit l'imbrication itinéraire > portion cyclable > segment cyclable (et on peut ajouter > tronçon de route pour faire le lien avec la vision infrastructure routière). Le synonyme "tronçon" est supprimé pour éviter toute confusion.

Numéro	Auteur	Chapitre	Type de commentaire	Commentaire ou Question posée	Modification proposée ou Réponse à la question posée	Modification ou réponse retenue
33	Nicolas Pinson, FVT	B3.7	Général	p. 26 : "Regroupement" : définir les grand types de POI.	Les 4 types Accueil vélo pour les points d'intérêt touristiques : OTSI, hébergement, Loueurs & réparateurs de vélo, Sites de visite. Les points d'intérêt intermodaux : gares (avec sous catégorie : routière, ferroviaire, maritime et fluviale, aéroportuaire, station (transports en commun : bus, métro, tramway, téléphérique, funiculaire...). Les Points de services : restaurants, marchés, et ceux déjà cités. Prendre en compte l'affichage d'un point de danger.	Compléments ajoutés. Les points de danger sont déjà traités comme des points repères cyclables de type passage délicat (cf. réponse au commentaire n°29).
34	Marc Léobet, MEDDE/DRI	Bibliographie	Editorial	Le document de référence pour INSPIRE est obsolète.	Le standard devrait faire référence au règlement n°108 9/2010 du 23 novembre 2010 relatif à l'interopérabilité des séries et des services de données géographiques, complété par le règlement n°102/2011 du 4 février 2011. Le guide technique de la Commission européenne en vigueur est le document " INSPIRE Data Specification on Transport Networks - Guidelines v 3.1" du 03.05.2010.	Ces références ont été ajoutées à la bibliographie.
35	Marc Léobet, MEDDE/DRI	A.1	Technique	Le thème ISO 19115 devrait être uniquement "Transport". En effet, le règlement européen n°1205/2008 sur les métadonnées ne prévoit qu'une correspondance entre un thème ISO et un thème INSPIRE, et elle est contrainte.		Modification prise en compte
36	Marc Léobet, MEDDE/DRI		Général	Le règlement 1089/2010 s'appliquera au partage des données issues de ce géostandard dès leur production. A minima, si une logique de phasage est décidée, le standard devrait explicitement préparer la conformité à la réglementation. Plus généralement, la COVADIS devrait être éclairée sur l'écart entre le standard proposé et la conformité finale.		Cette question demande à ce que soient définis - ce qu'on entend par conformité, - la méthode permettant de faire une analyse comparative approfondie dont les résultats pourraient figurer en annexe du standard. Ce point est de la responsabilité du comité de la COVADIS.
37	Marc Léobet, MEDDE/DRI		Technique	Certains éléments des POI sont prévus dans le modèle INSPIRE (codes «ServiceFacilityValue», par exemple pique-nique etc.).		INSPIRE utilise cette description des services uniquement pour les aires routières. Ces aires sont modélisées comme des objets surfaciques dans INSPIRE. Cette géométrie surfacique va manquer pour alimenter le modèle INSPIRE.
38	Marc Léobet, MEDDE/DRI		Technique	Les éléments permettant l'intermodalité sont particulièrement mis en avant dans le règlement, aussi faudrait-il s'assurer que les éléments concernés (ex. les gares) prennent une terminologie et un modèle compatible avec la réglementation.		L'enjeu est de savoir comment assurer l'intermodalité avec les autres réseaux de transport. Une solution donnée dans INSPIRE est de créer des objets de type NetworkConnection reliant les deux objets localisant la gare SNCF présents dans chaque réseau de transport. Aucune incompatibilité si le document précise que les POI intermodaux du réseau VVV ne sont pas les gares, station de bus et autres noeuds fluviaux mais des points d'accès à ces lieux. Cette distinction sémantique permet de bien dissocier les objets relevant de chaque réseau VVV et fer. Le sous-type 'CentreIntermodal' est renommé en 'AccesIntermodal' pour marquer cette différence.
39	Marc Léobet, MEDDE/DRI	B.1.4	Technique	Faut-il écarter la topologie ? La connectivité du réseau est une obligation réglementaire, de même que la fourniture de la "cohérence topologique" (exactitude des caractéristiques topologiques explicitement encodées de la série de données, telles que décrites dans le champ d'application). Le standard d'échange impose de surcroît un graphe non-planaire. S'agissant d'un nouvelle série de donnée, la conformité au règlement n°1089/2010 est obligatoire dès maintenant (au moins au moment du partage entre autorités publiques).		L'obligation de continuité du réseau (règlement interopérabilité) est une contrainte intégrée au standard pour se conformer au règlement. Elle prend la forme d'une règle de saisie obligatoire au B.4.2. Ce critère est suffisant pour recréer la topologie dès que nécessaire comme les guidelines le conseillent au 10.2 Ensuring Network Connectivity. La rédaction du B.1.4 est reprise en ce sens.
40	Bianca GUILLO, CG 38		Général	Le standard ne permet pas une approche route c'est-à-dire en remontant les localisations routières du coup les requêtes via geomap de croisement avec le reste des données routières sont plus complexes.		Il est vrai que le standard a opté pour une approche fonctionnelle « vélo » du réseau routier. Le lien entre le réseau des véloroutes et le réseau routier peut néanmoins être assuré grâce à la table N_3V_R_TRONCON_SEGMENT_ddd (p40)

Numéro	Auteur	Type de Chapitre commentaire	Commentaire ou Question posée	Modification proposée ou Réponse à la question posée	Modification ou réponse retenue
41	Bianca GUILLO, CG 38	A1 - p7	Ne sont pas considérés comme itinéraires cyclables les véloroutes inscrites dans des schémas départementaux		Ajout des schémas départementaux à la liste A.1
42	Bianca GUILLO, CG 38	B3.1 – p18	Classe objet itinéraire cyclable -départ, arrivée : localité uniquement un nom de commune ou possible descendre au lieu-dit ? si uniquement commune les noms sont-ils issus du COG de l'Insee -année ouverture : si itinéraire pas ouvert dans sa globalité une même année, comment le gérer		Le départ et l'arrivée d'un itinéraire correspondent bien au nom des communes de début et de fin de l'itinéraire global. L'ouverture d'un itinéraire est différent de l'ouverture des segments qui le composent. Cette information est bien gérée au niveau du segment cyclable.
43	Bianca GUILLO, CG 38	B3.2 – p20	Classe objet portion cyclable -association portion cyclable – itinéraire cyclable : 1 portion cyclable ne peut être associée qu'à un itinéraire, du coup au niveau de l'itinéraire cyclable comment sont gérées les baïonnettes ? peut-il y avoir des baïonnettes ?		Une portion cyclable peut correspondre à plusieurs itinéraires. Elle sera créée autant de fois qu'elle correspond à un itinéraire. Donc pas de problème de gestion des baïonnettes.
44	Bianca GUILLO, CG 38	B3.4 – p21	Classe d'objet segment cyclable : 1-voie à faible trafic motorisé : seuil de TMJA ? 2-revêtement : les 3 valeurs lisse, rugueux et meuble suffisent-elles dans une optique de gestion des aménagements ? 3-statut : faut-il ajouter un statut de type accotement revêtu pour les surlargeurs revêtues d'au moins 80 cm de large ? 4-faut-il ajouter une notion de latéralisation par rapport à la route des équipements cyclables ? 5-avancement : peut-on gérer des variantes pour le projet ? 6-localisation : pas de localisation en PR + Abs possible lorsque sur RD		1. Les textes définissent un seuil de 1500 véhicules jour. 2. Le standard n'est pas conçu pour assurer la gestion de l'infrastructure. Mais il peut être étendu si vous en avez besoin localement 3. Les accotements sont regroupés avec les bandes cyclables. La définition est précisée en ce sens. 4. Niveau de détail de l'information trop élevé pour ce standard 5. Non le standard ne permet pas de décrire les variantes d'un segment cyclable en projet. Ce besoin correspond à une extension locale du modèle.
45	Bianca GUILLO, CG 38	B3.5 - p22	Classe d'objet pointrepercyclable : -peut-on gérer notre localisation en PR + Abs par ce biais ? -obligation d'un point de début et de fin d'étape ?		A priori, le modèle autorise l'ajout de point de repère d'autre nature. Les PR du réseau peuvent venir peupler cette classe. Un point est obligatoire à chaque début/fin d'étape (valeur DFE).
46	Bianca GUILLO, CG 38	B3.7 – p25	sourcegeometryvals : ajouter levé GPS		Modification prise en compte
47	Bianca GUILLO, CG 38	B3.8 – p27	type statut cyclable : ICA que signifie route de desserte ?		Pas de définition à proposer : notion supprimée de la liste
48	Bianca GUILLO, CG 38	B3.8 – p28	portion observée : comment gérer le fait qu'une portion est à la fois observée et étape ou variante ou déviation ?		On gère en créant trois occurrences de portions cyclables chacune ayant un rôle différent.
49	Bianca GUILLO, CG 38	B4.2 – p30	comment s'articule les étapes et portions observées ?		Ni le modèle ni la structure ne prévoit d'étapes observées. Il y a une portion observée qui peut correspondre à une étape.
50	Bianca GUILLO, CG 38	C1.1 – p33	Classes pointreper et point intérêt : 3 tables géographiques, pourquoi ? pourquoi portion cyclable : table géographique ?		Suppression de la mention "trois". Les portions cyclables ont une géométrie pour faciliter la cartographie des itinéraires et le rattachement des informations touristiques à ceux-ci
51	Bianca GUILLO, CG 38	C1.1 – p33	Comment gérer qu'un POI puisse intéresser plusieurs itinéraires ?		L'implémentation n'est pas suffisante là dessus. Une table est ajoutée à la structure pour gérer cette exception.
52	Bianca GUILLO, CG 38	C1.3 – p36	Pourquoi la table N_3V_REPERE_P_ddd n'a t-elle pas de relation avec la table segment ?		Le standard fait le choix de ne pas implémenter cette relation, considérant qu'un point de repère cyclable est saisi en partage de primitive géométrique sur le parcours cyclable dont il est un point particulier.
53	Bianca GUILLO, CG 38	C1.3 – p38	Comment gérer l'ordre des portions lorsqu'il s'agit de variante, déviation ou observée ?		L'ordre ne s'applique qu'aux portions -étapes. Le champ ORDRE_ETAP ne sert pas pour les variantes, déviations et portions observées