

PRESTATION PORTES D'EMBARQUEMENT

CONSIGNE SI

AOUT 2020



SOMMAIRE

1.	GLOSSAIRE	4
2.	PREAMBULE	5
3.	OBJET DU DOCUMENT	6
4.	COMPRENDRE LES PORTES D'EMBARQUEMENT	6
+	4.1. FONCTIONNEMENT DU DISPOSITIF DES PORTES D'EMBARQUEMENT	6
	4.1.1. Présentation du dispositif embarquement	6
	4.1.2. Support de titre utilisés	8
	4.1.3. Traitement de titres	8
	4.1.4. Le pilotage des portes d'embarquement	9
5.	DEVENIR UTILISATEUR DU DISPOSITIF EMBARQUEMENT	10
+	5.1. MODALITES DES DEMANDES D'ACCES AU SERVICE EMBARQUEMENT	10
6.	INTEGRER LE SYSTEME SI DES PORTES D'EMBARQUEMENT	11
+	6.1. APPERÇU DE L'ARCHITECTURE TECHNIQUES SIMPLIFIEE	11
+	6.2. LES DIFFERENTS ENVIRONNEMENTS DISPONIBLES	12
+	6.3. PREREQUIS TRANSPORTEURS	14
	6.3.1. Sécurité	14
	6.3.2. Gestion des supports	14
	6.3.3. Traitement de titre	14
	6.3.4. Ouverture des flux	15
	6.3.4.1. Flux d'intégration pour le traitement de titre	15
	6.3.4.2. Flux des différentes interfaces	15
	6.3.4.3. Flux vers l'outillage G&C	15
	6.3.4.4. Flux maquette (optionnel)	15
	6.3.5. Liste des utilisateurs de la supervision fixe	15
	6.3.6. Configurations	16
	6.3.7. Spécifications pour écrans	16
	6.3.7.1. Logo du transporteur	16
	6.3.7.2. Lutte Anti-fraude	17

+ 6.4.	CYCLE DE VIE	18
6.4.1.	Sécurité et accès	18
6.4.1.1.	Gestion des utilisateurs	18
6.4.2.	Gestion des mises à jour logicielles	18
6.4.3.	Gestion des configurations	19
6.4.4.	Gestion des incidents et des anomalies	19

7. DEMANDER UNE EVOLUTION SI 20

+ 7.1.	MODALITES DE DEMANDE	20
+ 7.2.	CONDITIONS DE RECEVABILITE D'UNE DEMANDE	20
+ 7.3.	TRAITEMENT DE LA DEMANDE	20
+ 7.4.	SYSTEME D'EVOLUTION EN VERSIONNING	21

ANNEXE 1 = PROCESS DEMANDE D'EVOLUTION SI 22

ANNEXE 2 = MONTEE VERSION SI 25

ANNEXE 3 = FORMULAIRE DEMANDE D'EVOLUTION SI 27

1. GLOSSAIRE

COEG	Centre Opérationnel Exploitation Gare
TRANSPORTEURS	Entreprise Ferroviaire
LAF	Lutte Anti Fraude
OD	Origine - Destination
REGC	Régulateur Embarquement Gares & Connexions = Responsable Gares & Connexions en charge de la supervision opérationnelle des portes d'embarquement.
Téléopération	Exploitation opérationnelle à distance des portes d'embarquement. Il s'agit d'une prestation spécifique permettant d'opérer les portes d'embarquement depuis un local déporté, au moyen d'outils de gestion à distance (caméras, interphonie, ..) et de personnels formés à cet transporteursfet.
TU	Transporteur Utilisateur : Transporteur Ferroviaire ayant demandé à utiliser les portes d'embarquement pour contrôler l'accès à leur train.
TNU	Transporteur Non Utilisateur : TRANSPORTEURS ne souhaitant pas utiliser les portes d'embarquement.
Supervision	Système de suivi automatisé et à distance, de l'état de fonctionnement des portes d'embarquement. La supervision permet de vérifier que tous les équipements sont en état de marche et de déclencher les interventions nécessaires en cas de dysfonctionnement constaté.
UP	Unité de passage : portes dont les modes de fonctionnement (sens de passage, conditions d'ouverture) varient en fonction de la situation de production (aucun train, train à l'embarquement et/ou train à l'arrivée) et peuvent être dédiées à des usages spécifique

2. PREAMBULE

Les portes d'embarquement constituent une nouvelle prestation de service en gare. Elles sont mises à disposition des transporteurs qui souhaitent effectuer un contrôle automatisé des titres de transport.

Ce service est une prestation régulée et optionnelle. Elle ne sera facturée qu'aux transporteurs utilisateurs de cette prestation.

Tous les transporteurs utilisateurs des portes d'embarquement assurent utiliser ce dispositif dans le respect des règlements, lois et prescriptions locales applicables aux gares.

Pour se faire, les transporteurs prendront connaissance de cette consigne SI, ainsi que des règles applicables suivantes :

- + Consigne de gouvernance (Réf. PE_REFEGOUV)
- + Consigne de déploiement (Réf. PE_REFEDEPL)
- + Consigne d'exploitation des portes d'embarquement (Réf. PE_REFEXPLOIT)
- + SLA Portes d'embarquement (Réf. PE_REFESLA)

Les consignes en vigueur sont intégrées au Document de Référence des gares de voyageurs (DRG) accessibles sur le site internet de SNCF Gares & Connexions, rubrique « Partenaires_Transporteurs ferroviaires » (https://www.garesetconnexions.sncf/fr/transports_ferroviaires)

3.OBJET DU DOCUMENT

La consigne SI a pour objectif d'accompagner les transporteurs, utilisateurs ou futurs utilisateurs des portes d'embarquement, à intégrer les portes d'embarquement avec son SI.

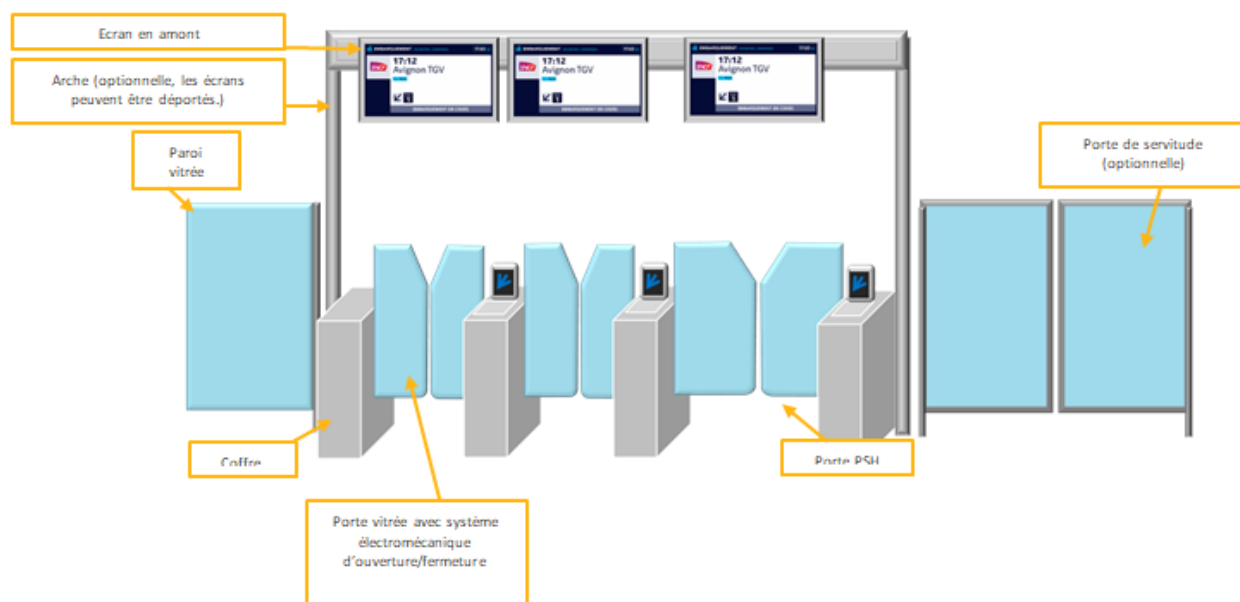
4.COMPRENDRE LES PORTES D'EMBARQUEMENT

4.1.FONCTIONNEMENT DU DISPOSITIF DES PORTES D'EMBARQUEMENT

4.1.1. Présentation du dispositif embarquement

Le dispositif embarquement en gare a pour objectif de lutter contre la fraude. Celui-ci est constitué du matériel suivant :

Schéma du dispositif type d'embarquement amont :



Il existe 2 types de portes :

- + **Portes réversibles** : un lecteur de code barre et un lecteur sans contact sur chaque côté en entrée et en sortie, permettant ainsi une option de validation des titres en sortie.
- + **Portes non réversibles** : un lecteur de code barre et un lecteur sans contact seulement en entrée.

Par défaut, les portes non réversibles sont implantées.

Schéma du dispositif d'embarquement aval (portes non réversibles):

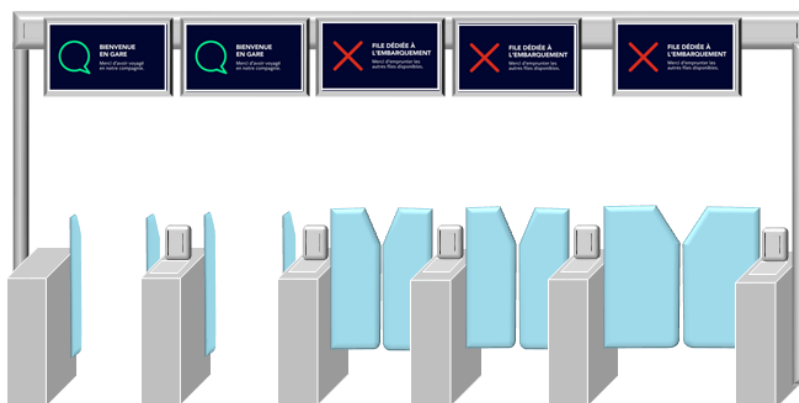


Schéma du dispositif d'embarquement aval (portes réversibles):



Les unités de passages sont les installations en gare permettant de réaliser les embarquements des trains. Chaque unité de passage (standard et « PSH », destinée aux personnes à mobilité réduite) comporte :

- + Un lecteur optique de code barre
- + Un lecteur sans contact
- + Un système permettant de décider si l'autorisation de passage doit être accordée et d'analyser l'utilisation des portes (ex. détection de Tailgating)
- + Un écran permettant une communication minimale, voire interactive, avec le client
- + Un système électromécanique d'ouverture/fermeture
- + Un système de détection du passage du client
- + Un dispositif sonore et lumineux de détection des cas de fraude physique,¹

¹ Cas de fraude physique : Tailgating supérieur à 20 cm, franchissement avec ouverture opposée, franchissement cote à coté.

- + Le cas échéant, un écran situé au-dessus de la porte et permettant d'afficher les informations utiles à l'embarquement.

La servitude est un passage réservé aux véhicules des prestataires. Elle ne comporte pas de lecteur de code barre. Elle peut s'ouvrir soit dans les 2 sens, soit uniquement dans le sens quai vers hall (cas des servitudes qui sont des sorties d'urgence, à débloquent avec une clé).

4.1.2. Support de titre utilisés

Le lecteur code barre permet de lire les supports suivants :

- | | |
|---|--------|
| • Code barre 2D pour billet au format IATA | PDF417 |
| • Code barre 2D pour abonnement au format IATA | PDF417 |
| • Code barre 2D e-billet format A4 | AZTEC |
| • Code barre 2D m-billet | AZTEC |
| • Code barre 2D carte de fidélisation au format ISO | AZTEC |
| • Code barre 2D mon forfait annuel au format ISO | AZTEC |

Le lecteur sans contact permet de lire les supports suivants :

- Cartes sans contact (carte billettique, carte client Grand Voyageur, ...)
- Téléphones NFC (en mode émulation carte billettique)

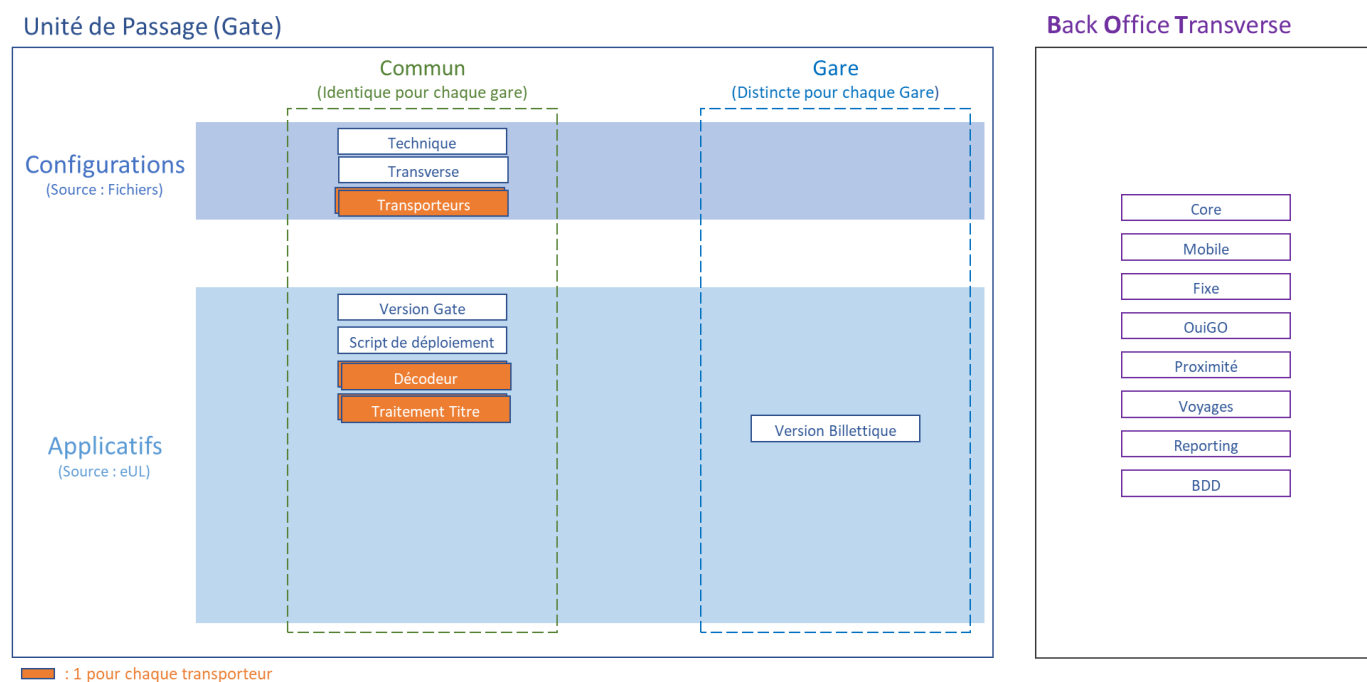
4.1.3. Traitement de titres

Le traitement de titres définit les règles qui sont appliquées lorsqu'un titre est présenté sur les portes d'embarquement.

Ces règles concernent:

- le décodage du titre,
- l'interprétation des informations contenues dans le titre
- l'adéquation des informations du titre avec le voyage concerné pour déterminer la validité ou non du titre pour ce voyage

Le traitement de titres est spécifique pour chaque transporteur. C'est le transporteur qui définit le niveau de contrôle de ses titres (plus le traitement est complexe plus la durée de validation sur les portes est longue).



4.1.4. Le pilotage des portes d'embarquement

Plusieurs applications sont fournies aux transporteurs utilisateurs pour la gestion et l'administration des portes d'embarquement :

- + **Une application d'administration appelée « supervision fixe »** regroupant des fonctionnalités transverses comme la gestion et l'habilitation des utilisateurs, différents écrans de paramétrage et configuration, etc.... Cette application permet la supervision globale des dispositifs.
- + **Une application de pilotage des portes appelée « supervision mobile »** : application web exécutée sur le mobile ou le pc de l'agent d'escale pour la gestion des embarquements en gare.
- + **Un suivi de reporting**: Suivi des embarquements et facturation, mises à disposition des transporteurs de manière mensuelle.

Si sur un même quai se trouvent plusieurs transporteurs utilisateurs du dispositif embarquement, alors chaque transporteur s'engage à respecter les règles de coactivité (*cf. Consigne d'exploitation des portes d'embarquement*).

5. DEVENIR UTILISATEUR DU DISPOSITIF EMBARQUEMENT

Il existe deux cas de figure, pour un transporteur qui souhaite utiliser le dispositif en gare des portes d'embarquement :

- + **La gare est équipée** de portes d'embarquement. Le transporteur réalise une demande officielle à SNCF Gares & Connexions pour s'inscrire comme transporteur utilisateur (Cf. Modalité des demandes d'accès au service embarquement, présenté dans la Consigne de Gouvernance ; ainsi que la Consigne d'exploitation).
- + **La gare n'est pas équipée** de portes d'embarquement. Le transporteur réalise une demande de déploiement officielle de portes à SNCF Gares & Connexions (Cf. Modalité des demandes d'accès au service embarquement, présenté dans la Consigne de Gouvernance ; ainsi que la Consigne de Déploiement).

5.1. MODALITES DES DEMANDES D'ACCES AU SERVICE EMBARQUEMENT

Pour toute demande d'accès au service embarquement, les transporteurs peuvent contacter le guichet gare, à l'adresse suivante :

Le Guichet d'accès aux Gares pour les Entreprises Ferroviaires
SNCF Gares & Connexions
16 avenue d'Ivry 75013 Paris
Courriel : guichet.gares@sncf.fr

6. INTEGRER LE SYSTEME SI DES PORTES D'EMBARQUEMENT

Tout nouvel entrant devra se rapprocher de l'équipe SI SNCF Gares & Connexions pour fournir tous les éléments techniques nécessaires à son intégration.

De plus, le nouveau transporteur fournira tous les contacts SI et le périmètre des gares sur lequel il souhaite utiliser le service des portes d'embarquement.

L'intégration d'un transporteur est une opération qui est faite au cas par cas et discutée lors de la phase d'onboarding. Les éléments présentés ci dessous permet de donner une vision globale des points importants de l'intégration SI.

A noter que le dispositif prévoit 2 modes de fonctionnement :

- + **Le mode embarquement mission** qui consiste à un chargement de la mission sur les portes depuis un back office transporteur et une vérification que le billet présenté sur la porte est bien présent dans la mission chargée
- + **Le mode embarquement libre** qui consiste à un contrôle du billet en local sur la porte sans chargement de mission (titre auto-porteur)

Dans les 2 cas, c'est le transporteur qui s'adapte au fonctionnement du dispositif et pas l'inverse. Le transporteur devra donc se contraindre au prérequis du dispositif d'embarquement.

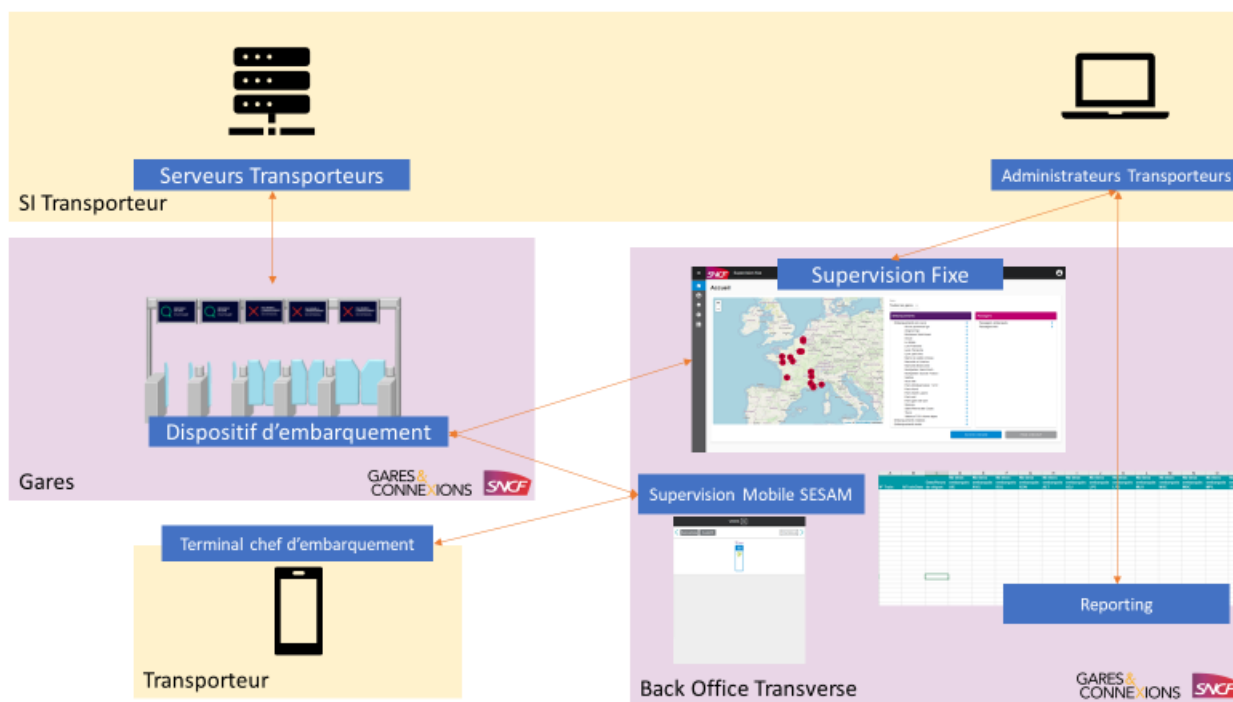
Le niveau d'intégration des spécificités transporteur sera défini en début de projet.

6.1. APPERÇU DE L'ARCHITECTURE TECHNIQUES SIMPLIFIEE

Il existe 4 différentes briques distinctes liées au SI du dispositif d'embarquement :

- Dispositif d'embarquement (Le logiciel des portes)
- Supervision fixe (Le serveur d'administration des portes)
- Supervision Mobile SESAM (Le serveur Web de pilotage des portes)
- Reporting (Les informations de facturation et d'utilisation des portes)

Ci-dessous l'architecture technique simplifiée du SI du dispositif des portes d'embarquement :



6.2. LES DIFFERENTS ENVIRONNEMENTS DISPONIBLES

Il existe plusieurs environnements catégorisés comme ceci :

➔ Production

+ Pilote

Environnement utilisé pour déployer en phase pilote les différentes mises à jour avant déploiement global. Seules les gares suivantes y sont rattachées.

- Marseille st Charles
- Marseille Blancarde
- Paris EST

+ Production

Toutes les autres gares équipées de portes sont rattachées à cet environnement

➔ Hors production

	REC 1	REC 2	REC 3
Architecture	1 Noeud	2 Nœuds	1 Noeud
Usage	Environnement fonctionnellement	Environnement de recettes	Environnement de recettes

	iso-prod		
	Reproduction d'anomalies de prod	Validation des évolutions	Recettes et tests de non régression
	Tests de montée de version applicative et roll-back (Pre-prod DOSN)	Recettes et tests de non régression	Intégration technique du Livrable IER
	Tests de configuration de nouvelles gares avant déploiement en production		
Utilisateurs	G&C Transporteurs DOSN	G&C Transporteurs (Avancial optionnellement)	G&C Avancial
Configuration technique	1 serveur WEB 1 serveur App 1 serveur BdD	(iso-prod) 2 serveurs WEB 2 serveurs App 2 serveurs BdD	1 serveur WEB 1 serveur App 1 serveur BdD

STD : environnement Standard

HD : environnement Haute Disponibilité

Pour la réalisation des recettes, 3 possibilités de les réaliser par :

- + Avancial (SNCF)
- + Recette billettique par la Région (fait par la MOA du transporteur)
- + Transporteur (demande d'avoir une maquette pour réaliser soi-même les tests)

Les prérequis pour la réalisation de la recette doivent être repris dans le cahier de recette (avec toutes les fonctionnalités à tester).

6.3. PREREQUIS TRANSPORTEURS

6.3.1. Sécurité

Il sera nécessaire au transporteur de répondre aux questions de l'étude Zen (cf. sécurité d'intégration au SI SNCF Gares & Connexions) qui traitera des points suivants :

- + Architecture SI existante
- + Lecture des supports utilisés
- + Traitement de titres
- + Raccordement des flux

6.3.2. Gestion des supports

Le transporteur devra préciser les supports qu'ils souhaitent utiliser et spécifier la façon dans les titres sont codés sur ces supports :

Clé de chiffrement utilisé

Contenu des codes à barres

Implémentation billettique

Gestion du traitement de titre.

6.3.3. Traitement de titre

Le transporteur aura deux options de développement :

- + La première option consiste à fournir les spécifications du traitement de titre à SNCF Gares & Connexions qui sera en charge de développer le traitement de titre conformément aux spécifications et de l'intégrer au dispositif porte d'embarquement.
- + La seconde consiste à développer lui-même son traitement de titres, en respectant les prérequis et préconisations SNCF Gares & Connexions. SNCF Gares & Connexions sera en charge d'intégrer le code au dispositif porte d'embarquement.

Pour le mode embarquement mission, quel que soit l'option de développement retenu par le transporteur, l'adaptation du back office transporteur reste à la charge du transporteur.

Le temps de développement dépend du niveau de complexité du traitement de titre.

6.3.4. Ouverture des flux

6.3.4.1. Flux d'intégration pour le traitement de titre

Afin de rendre possible l'intégration du traitement de titres avec le SI du transporteur, les flux suivants devront être ouverts :

- + Flux Transporteur vers Flux Développement fournisseur software
- + Flux Transporteur vers Flux Environnement de recette SNCF Gares & Connexions
- + Flux Transporteur vers Flux Environnement de production SNCF Gares & Connexions

6.3.4.2. Flux des différentes interfaces

Afin de rendre possible l'accès aux différents outils de supervision, le transporteur devra s'assurer avec SNCF Gare & Connexions de la bonne ouverture des flux nécessaires :

- + Flux Transporteur vers Flux Supervision Fixe
- + Flux Transporteur vers Flux Supervision mobile (Internet)

6.3.4.3. Flux vers l'outillage G&C

Afin de rendre possible la remonté d'anomalies, des flux devront être ouvert vers les outils G&C tels que :

- + Flux Transporteur vers les outils de ticketing d'incidents en gare (supervision mobile SESAM ou mauvais fonctionnement des portes)
- + Flux Transporteur vers les outils de ticketing d'anomalies de la supervision fixe ou du reporting
- +

6.3.4.4. Flux maquette (optionnel)

Le transporteur a la possibilité d'acquérir des maquettes pour simuler le fonctionnement des portes et réaliser ses propres campagnes de tests.

Cette maquette devra être connectée au réseau SNCF Gares & Connexions pour assurer les mises à jour logiciels, le paramétrage et les configurations.

6.3.5. Liste des utilisateurs de la supervision fixe

Afin de préparer la bonne gestion des différents utilisateurs des outils de supervision, le transporteur devra présenter un fichier avec la liste de ses utilisateurs « responsables transporteurs ».

Une fois leurs profils générés par SNCF Gares & Connexions, ces utilisateurs pourront à leur tour procéder à un import plus dense de l'ensemble des utilisateurs de la webapp.

Le fichier devra lister pour chacun des utilisateurs :

- Identifiant
- Nom
- Prénom
- Transporteur

- Périmètre géographique de l'utilisateur
- Précision du périmètre dans le cas de sélection « groupe de gare » ou « gare »
- Niveau d'action

Le modèle du fichier d'import sera fourni par SNCF Gare & Connexions.

6.3.6. Configurations

Les portes nécessitent 3 catégories de configurations distinctes :

+ Techniques

Aucun prérequis transporteur dans la configuration technique.

+ Transverses

Contient les correspondances entre le type d'équipement, les langues et labels ainsi que les clés de validation de titre que le transporteur doit fournir.

+ Transporteurs

Configuration spécifiée par le transporteur qui doit contenir tous les attributs du traitement de titre :

- Messages associés au codes retour du traitement de titres, à afficher aux clients
- Codes Lutte anti-fraude
- Listes blanches de passage
- Ensemble des gares desservies ou gares liées
- Autres configurations spécifiques à définir selon le traitement de titres

6.3.7. Spécifications pour écrans

Afin d'aligner les visuels des écrans avec les informations propres au transporteur, les fichiers suivants devront être livrés.

6.3.7.1. Logo du transporteur

Afin de correspondre aux critères des écrans EVA, le transporteur devra livrer son logo dans différents formats selon le type d'embarquements en cours.

- 275 x 275 max, dans le cas d'un embarquement avec un seul train,



- 216 max x 60 max, dans le cas d'un double embarquement



- 250 max x 130 max, dans le cas d'un embarquement avec file réservée



6.3.7.2. Lutte Anti-fraude

Les écrans arrière disposent de 3 encarts, il est donc possible d'intégrer le besoin dans le traitement de titres.



Une période de développement est à prévoir pour l'implémentation du dispositif de lutte anti-fraude associé au traitement de titres

6.4. CYCLE DE VIE

6.4.1. Sécurité et accès

Toute intégration avec le SI G&C devra respecter les politiques de sécurités en vigueur concernant le système d'information et les données personnelles.

Une revue régulière des accès et habilitations sera planifiée entre le transporteur et G&C pour s'assurer l'attribution des droits d'accès uniquement aux bonnes personnes.

6.4.1.1. Gestion des utilisateurs

La supervision fixe permet pour tout responsable transporteur disposant des droits nécessaires, d'ajouter, modifier ou supprimer des utilisateurs de supervision.

Pour chacun des utilisateurs du transporteur, il pourra définir ses profils et périmètres d'action sur la supervision fixe et sur la supervision mobile.

Il existe plusieurs profils d'utilisateurs transporteurs :

- + Responsable transporteur : il a tous les droits de gestion, peut ajouter / modifier / supprimer des profils à sa convenance
- + Chefs d'embarquement : il contrôle et débute les embarquements
- + Agent d'embarquement : il opère lors d'un embarquement mais ne peut pas ni le démarrer ni l'interrompre
- + Consultation : possibilité d'observation de la supervision fixe mais pas de droits de modification ni actions.

Un utilisateur dispose de droits sur un périmètre qui peut être :

- + National : toutes les gares où le transporteur peut embarquer des trains
- + Un groupe de gares, défini au préalable dans les référentiels géographiques
- + Une ou plusieurs gares à lister

Une matrice des droits sera fournie par SNCF GARES & CONNEXIONS afin d'indiquer au transporteur l'ensemble des actions associées à chaque profil utilisateur.

6.4.2. Gestion des mises à jour logicielles

Le transporteur sera informé des différentes mises à jour et évolution au niveau de l'infrastructure serveur ou des portes lors qu'il y a un impact ou évolution du service proposé.

Une mise à jour ou une évolution de l'infrastructure serveur impacte toutes les gares de cet environnement et tous les transporteurs associés.

Une mise à jour des portes impacte uniquement les portes mises à jour.

6.4.3. Gestion des configurations

La supervision fixe est également l'espace de rédaction/import des configurations nécessaires au bon fonctionnement des portes lors de lecture de titres de ce transporteur.

Le responsable transporteur pourra donc y ajouter ses différents fichiers de configuration, tels que les messages à afficher aux utilisateurs, les listes blanches, etc.

Le transporteur a la main libre sur la rédaction de ses configurations, mais le déploiement sur les portes sera fait par un administrateur SNCF Gares & Connexions disposant des droits.

Une communication entre les deux interlocuteurs doit donc être mise en place, concernant la demande de déploiement et la communication du bon fonctionnement du déploiement.

TODO : Intégrer une procédure SI qui liste les paramétrages qui sont à la main des transporteurs et les étapes qui permettent de déployer ces paramétrages en PROD (instance de validation des modifications ? impacts pour les autres transporteurs ?)

6.4.4. Gestion des incidents et des anomalies

Les incidents seront remontés directement aux équipes SI des portes d'embarquement lorsqu'il s'agit d'un incident sur la supervision fixe ou le reporting, ou lorsqu'il s'agit d'un incident en gare via le support en gare AU.GARES (cf. Consignes exploitation)

Les anomalies détectées lors d'évolutions seront à déclarer dans l'outil de ticket associé (JIRA) afin qu'elles soient tracées et corrigées.

7. DEMANDER UNE EVOLUTION SI

7.1. MODALITES DE DEMANDE

Toute demande d'évolution SI des transporteurs est renseignée par un document de demande d'évolution SI (cf. ANNEXE 3). Cette demande doit être adressée au Chef de projet SI avec en copie le Chef de projet Embarquement, de SNCF GARES & CONNEXIONS.

7.2. CONDITIONS DE RECEVABILITE D'UNE DEMANDE

Le transporteur souhaitant réaliser une demande d'évolution, devra se contraindre à respecter les conditions de recevabilité suivante :

- + Ne pas entraîner de dégradation de l'exploitation pour les autres transporteurs,
- + Ne pas dégrader l'ergonomie client,
- + Ne pas allonger le temps de passage aux portes,
- + Ne pas augmenter de la permissivité aux portes,
- + Garantie de non-impact sur l'exploitation (régression, indisponibilité ou arrêt système pour implémentation)
- + Impact sur la garantie contractuelle IER

Les évolutions ne constituant pas un motif de refus systématique mais nécessitant un accord particulier de GC et Co-transporteurs sont les suivantes :

- + Changement de destination des portes (destination actuelle : LAF et Sûreté)

7.3. TRAITEMENT DE LA DEMANDE

SNCF GARES & CONNEXIONS, au regard de l'objet de la demande et de l'intérêt des autres transporteurs pour celle-ci, caractérise l'évolution comme étant une évolution commune ou spécifique.

- Les évolutions dites « Communes » sont au bénéfice de l'ensemble des utilisateurs des portes d'embarquement. Leur coût intégré au tarif embarquement.
- Les évolutions dites « Spécifiques » sont au seul bénéfice du transporteur demandeur. Leur charge financière est supportée par les demandeurs de l'évolution.

Lors des Comités de projet (COPROJ) sera présenté le planning et la validation des priorisations.

7.4.SYSTEME D'EVOLUTION EN VERSIONNING

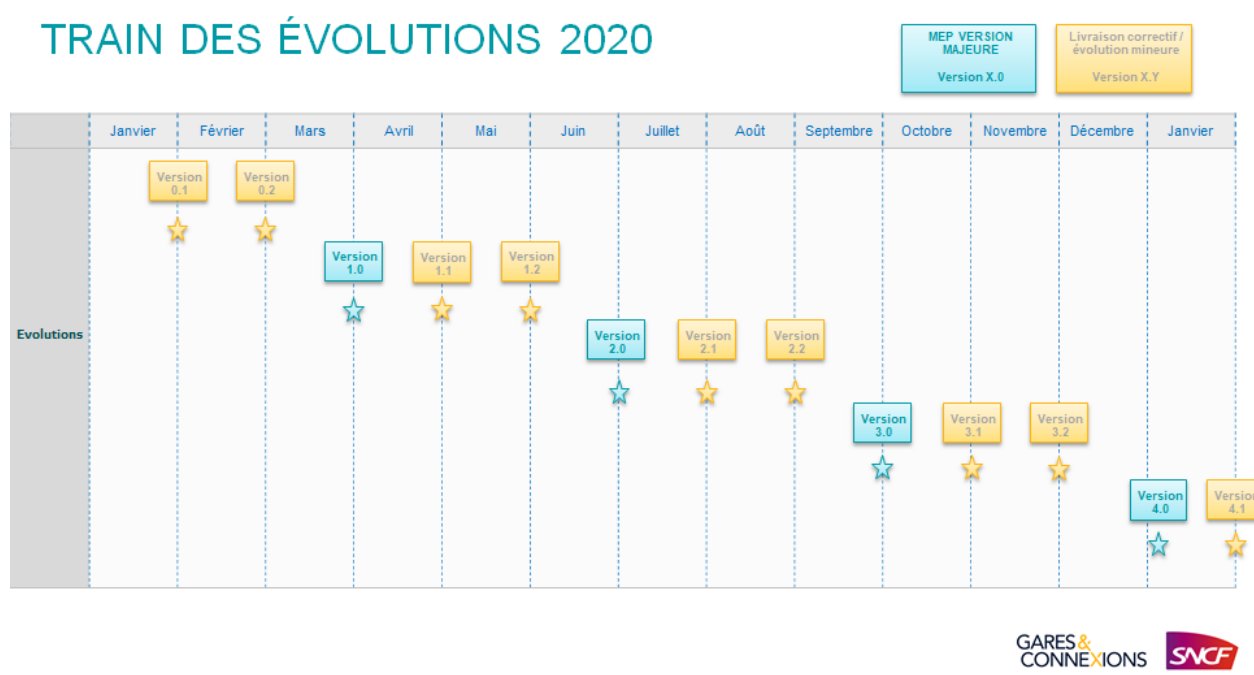
Les évolutions SI sont développées sous forme de versionning. Le principe est de regrouper les demandes d'évolution pour les intégrer dans un lot.

De cette manière, 4 mises en production de versions majeures sont lancées sur l'année, suivi d'une évolution corrective apportée chaque mois, si besoins éventuels.

En annexes sont présentés les process suivants :

- Demande d'évolution SI (Commune ou Spécifique)
- Montée de versions SI

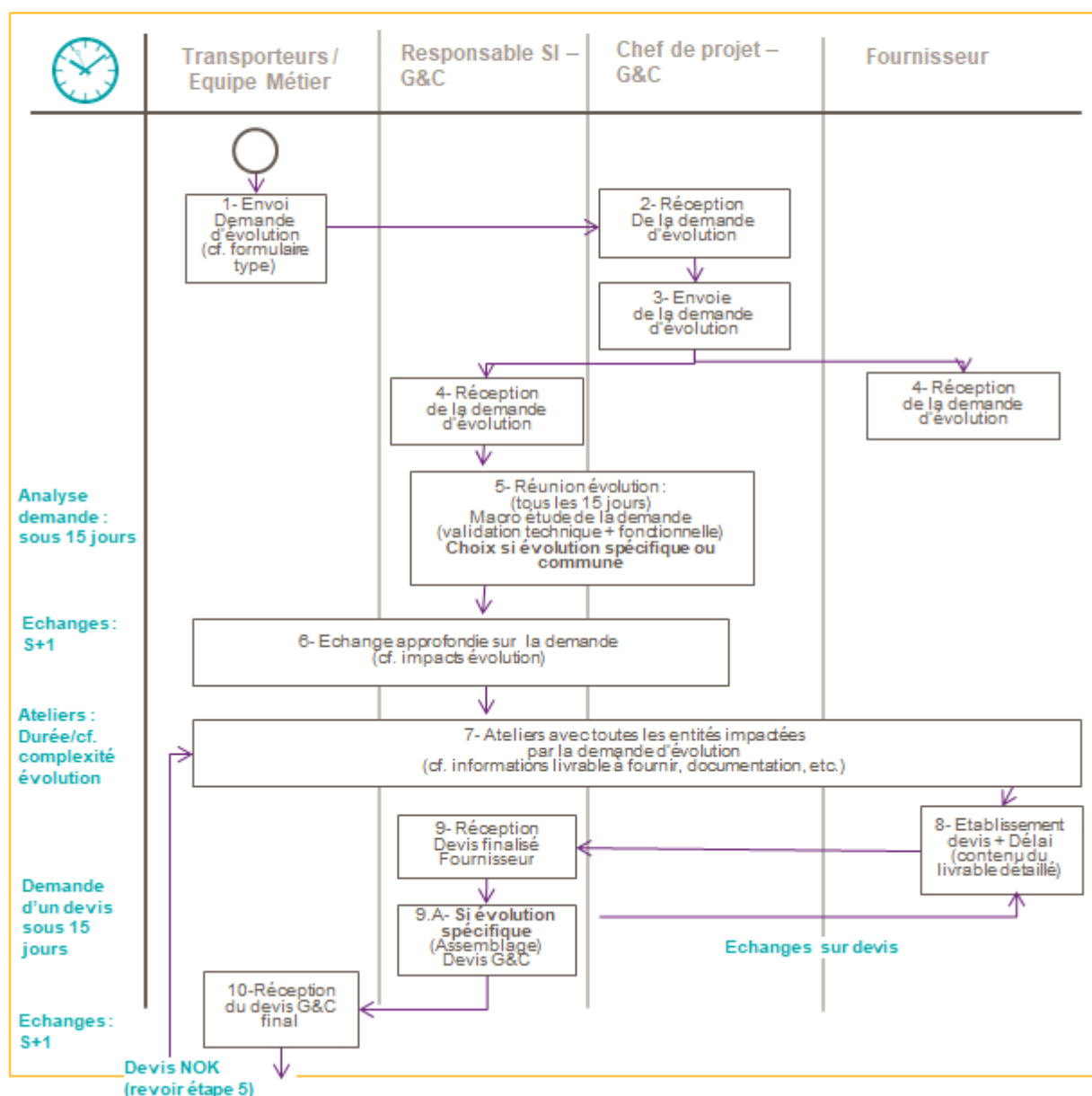
TRAIN DES ÉVOLUTIONS 2020



ANNEXE 1 = PROCESS DEMANDE D'EVOLUTION SI

PROCESSUS SI EMBARQUEMENT

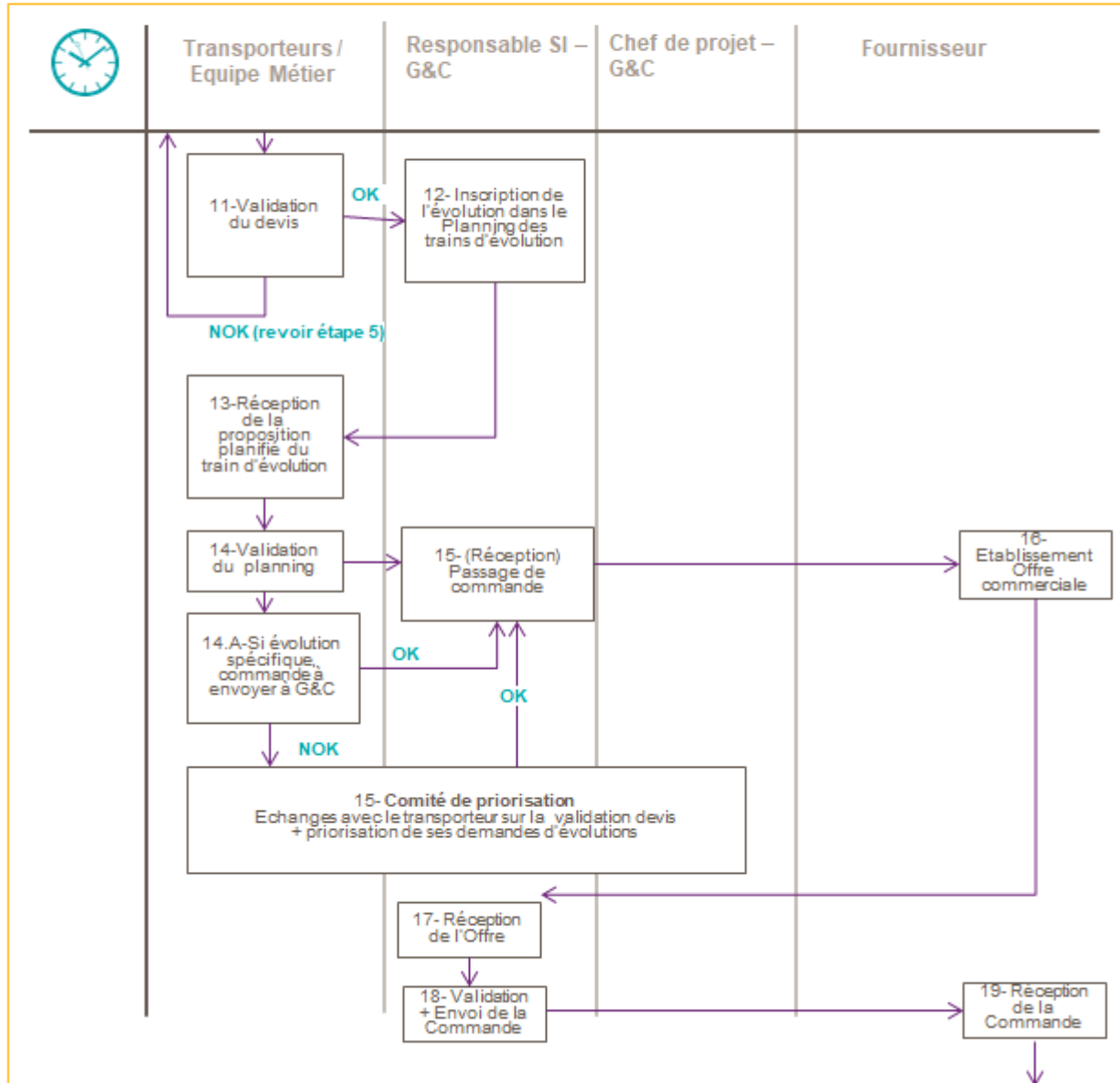
Titre processus : Demande évolution SI Du système embarquement	N° processus GC –DSO Fiche 1	Date MAJ 27/02/2020	Documentation SharePoint Embarquement
Objectifs du processus : Répondre aux demandes d'évolution des transporteurs sur le système embarquement des portes G&C.			



PROCESSUS SI EMBARQUEMENT

Titre processus : Demande évolution SI Du système embarquement	N° processus GC –DSO Fiche 1	Date MAJ 27/02/2020	Documentation <u>Sharepoint</u> <u>Embarquement</u>
---	---	-------------------------------	--

Objectifs du processus : Répondre aux demandes d'évolution (version mineure & version majeure) des transporteurs sur le système embarquement des portes G&C.



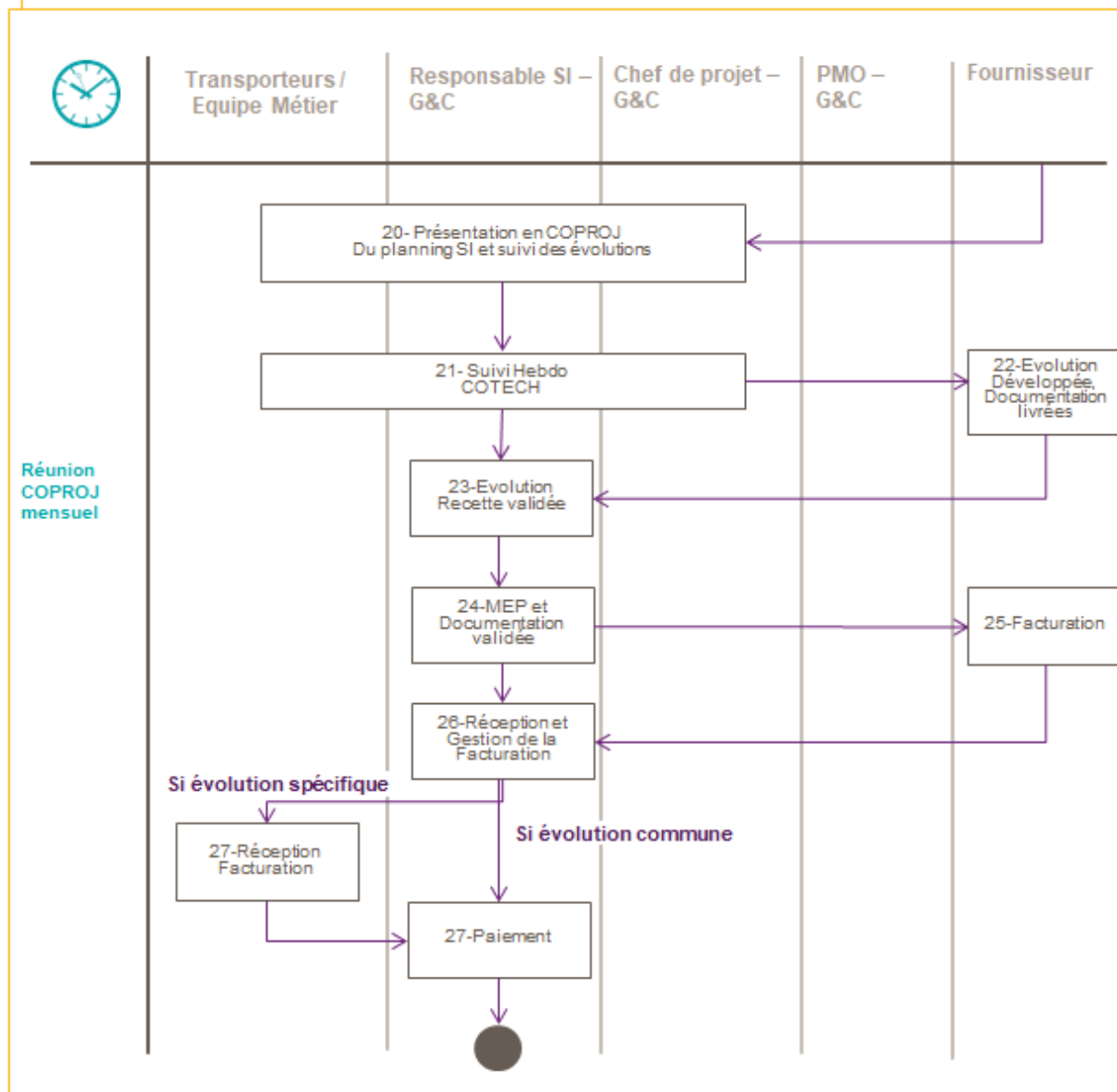
DSO - DEPARTEMENT MANAGEMENT DES FLUX

GARES & CONNEXIONS 

PROCESSUS SI EMBARQUEMENT

Titre processus : Demande évolution SI Du système embarquement	N° processus GC –DSO Fiche 1	Date MAJ 27/02/2020	Documentation <u>Sharepoint</u> <u>Embarquement</u>
---	---	-------------------------------	--

Objectifs du processus : Répondre aux demandes d'évolution des transporteurs sur le système embarquement des portes G&C.



DSO - DEPARTEMENT MANAGEMENT DES FLUX



ANNEXE 2 = MONTEE VERSION SI

Pour revue

PROCESSUS SI EMBARQUEMENT

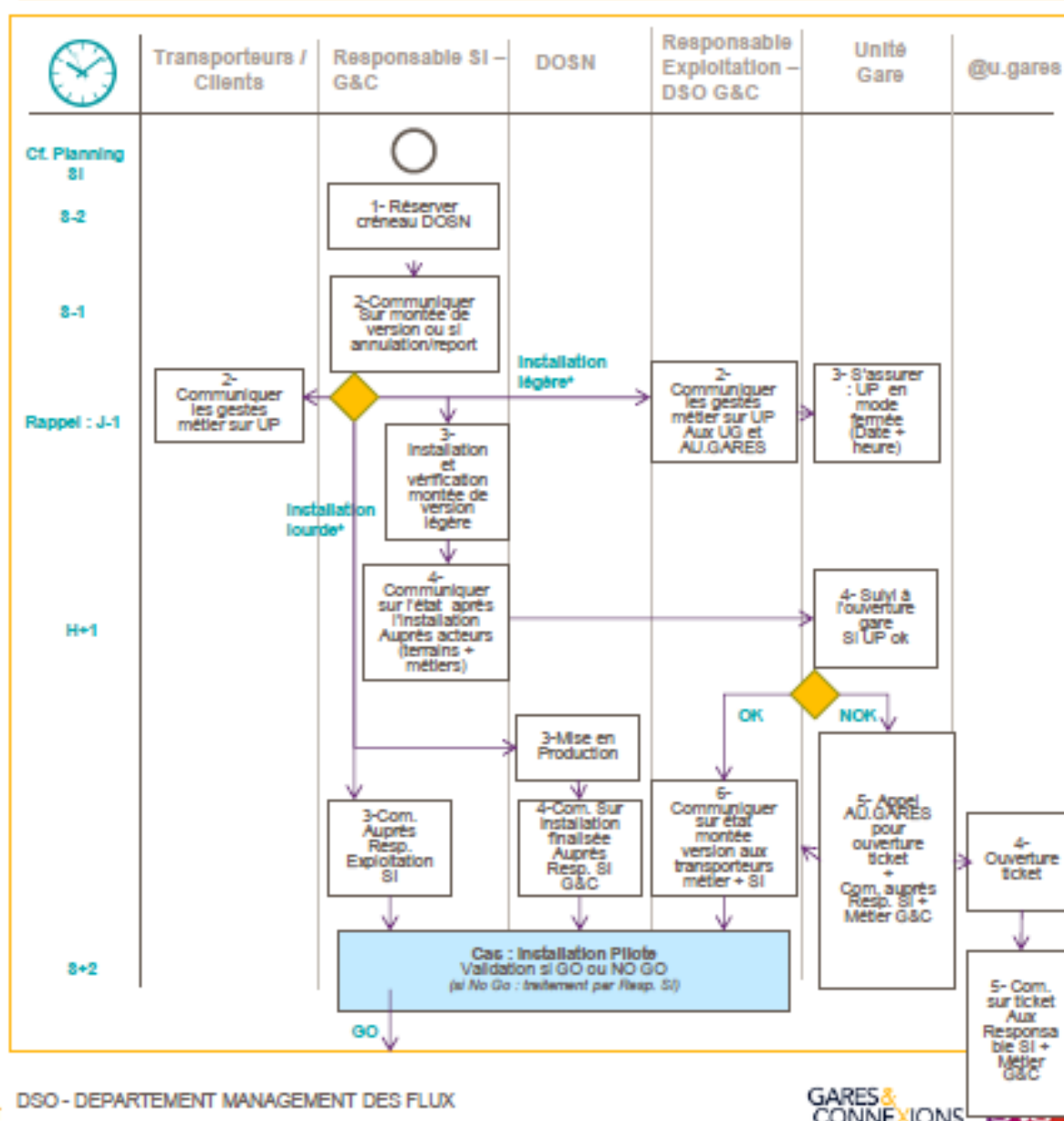
Titre processus :
Montée de version SI
Des UP

N° processus
GC –DSO
Fiche 2

Date MAJ
12/12/2019

Documentation
Sharepoint
Embarquement

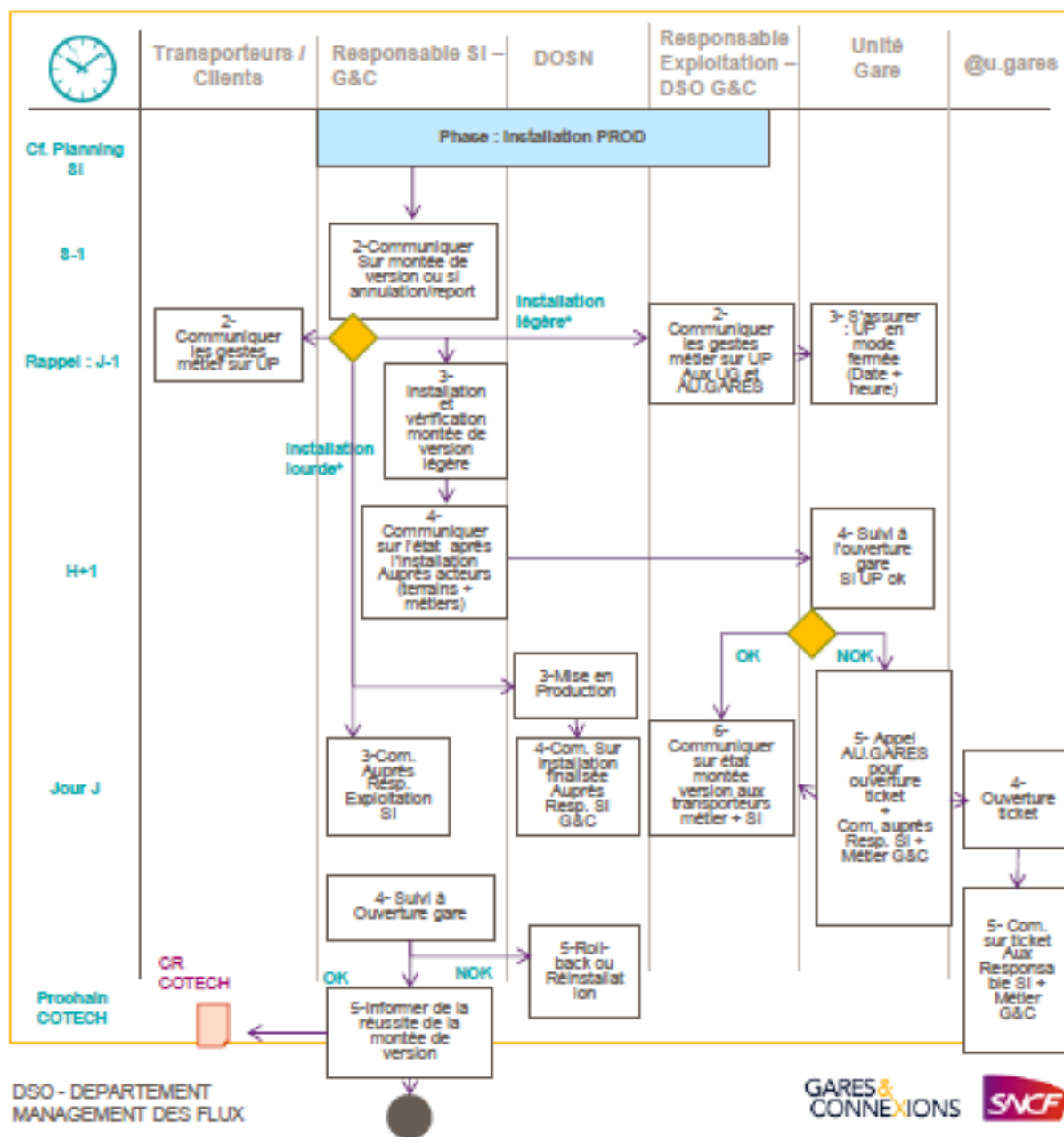
Objectifs du processus : intégrer les nouvelles versions développées sous demande d'évolution transporteur ou par correctif d'anomalie.



PROCESSUS SI EMBARQUEMENT

Titre processus : Montée de version SI Des UP	N° processus GC –DSO Fiche 2	Date MAJ 12/12/2019	Documentation Sharepoint Embarquement
--	---	-------------------------------	--

Objectifs du processus : intégrer les nouvelles versions développées sous demande d'évolution transporteur ou par correctif d'anomalie.



ANNEXE 3 = FORMULAIRE DEMANDE D'EVOLUTION SI

Aperçu du formulaire de demande d'évolution SI :

(modèle à compléter version Document Word)

 	PORTES D'EMBARQUEMENT DEMANDE D'EVOLUTION TRANSPORTEUR
---	---

DATE DE LA DEMANDE : XXXXXXXX

Le présent document constitue l'expression de besoin qu'exprime(nt) XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX à SNCF-G&C afin A COMPLETER

1. INFORMATIONS

Historique des modifications :

DATE	VERSION	AUTEUR	DESCRIPTION

Contributeurs :

ROLE	NOM	ENTITE
Auteur		
Relecteur		
<u>Valideur</u>		
Destinataires		

Référence :

DOCUMENT	DESCRIPTION

DSO - DEPARTEMENT MANAGEMENT DES FLUX



2. CONTEXTE ET PERIMETRE

Description du contexte et cadrage du périmètre de cette évolution

.....

.....

.....

.....

.....

.....

3. RAPPEL DE L'EXISTANT

Situation actuelle

.....

.....

.....

.....

.....

.....

4. EVOLUTION(S) DEMANDEE(S)

Description fonctionnelle de l'évolution

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Description technique de l'évolution

.....

.....

.....

.....

.....

.....

5. AUTRE(S) ASPECT(S)

Point d'attention à apporter dans le cadre de cette évolution

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

6. PLANNING

Description des principales dates

DESCRIPTION	DATE SOUHAITEE
Mise en production	
Recette	

7. ANNEXE

.....

.....

.....

.....

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

	VERSION	AUTEUR	DESCRIPTION
02/08/2019	1.0	Caroline PAREL	Consigne SI Embarquement
01/01/2020	1.2	Caroline PAREL	Consigne SI Embarquement
09/03/2020	1.3	Caroline PAREL	Consigne SI Embarquement
01/09/2020	1.4	Caroline PAREL/Ludovic MARCHAL	Consigne SI Embarquement

DOCUMENTS JOINTS

DOCUMENT	DESCRIPTION