

Echanges avec la branche

- [2024-06-06 Meeting](#)
- [2024-05-17 Meeting](#)
- [2024-04-12 Meeting](#)
- [2024-03-07 Meeting](#)

2024-06-06 Meeting

Participants

- Olivier Zingg (SKI)
- Jérémy Reichenbach (SKI)
- Brice Berclaz (mbc)
- Jean-Michel Cuennet (tpf)
- Cyril Herbez (tpc)
- Delfim Esteves (AVJ)
- Michel Dunand (tpg)
- Romero Mike (CJ)
- Sacha Cruchon (tmr)
- Emeric Tapia-Almosnino (vmcv)
- Anthony Le Douguet (Movi+)
- Basile Emery (Travys)
- Pierre-André Brechbühl (tpn)
- Eric Meyer (TPN)

Points de discussion	Temps	Qui	Tâches/ étapes suivantes
Admin/ Documentation 1. Les PVs et les présentations des 2 séances précédentes ont été chargés sur notre site web Implémentation SID4PT: Échange avec la branche des TP öv-info.ch (tp-info.ch) ✓ 2. Rappel: Roadmap SKI https://www.tp-info.ch/fr/organisation/taches-systemiques-dinformation-la-clientele-ski/ski-roadmap ✓ Annuler la séance de Juillet Déplacer la séance du 2 août	2'	Jérémy	
Besoins du point de vue des ETC ? • TPN prends contact avec JR pour une séance	10'	Tous	

Tracking de la migration chez les ETC (voir email en date du 13.05.24)

5'

Jérémy

**Mandat**

Afin de planifier les phases de tests dans le cadre de la livraison des nouveaux ID, nous souhaitons avoir une vue d'ensemble de l'état d'avancement dans la mise en œuvre des ID au niveau des entreprises de transport. Concrètement, nous attendons de vous :

- Remplir et retourner (par email jeremy.reichenbach@sbb.ch) la feuille excel pour le suivi des migrations (Swiss Journey ID, Swiss Location ID,...) pour vos entreprises de transport
- Lien vers la feuille excel : [tracking-migration-sid4pt-2024ff-fr-v.1.0.xlsx \(live.com\)](#)
- Si aucune date n'est communicable (car peu d'avancée) merci de commenter la colonne « autres infos ».
- Deadline: 7 juin

Retour à la date du 7.06.24

ETC	Etat	
Travys	✓	
TPG	✓	
VMCV	✓	
CGN	✓	
TMR	en cours de clarification	
TPC	🔗 Excel complété, en cours de validation, envoie semaine prochaine	
AVJ	1ère discussion	
TPF	🔗 Excel complété, en cours de validation, envoie semaine prochaine	
CJ	🔗	
TL	🔗	
TRANSN	🔗	
TPN/ NSICM	🔗	
MBC	🔗	

Pour les ETC qui n'ont pas encore fait de retour, merci de m'envoyer les informations d'ici le 21.06.24

Points de discussions concernant tous les IDs

0'

Jérémy

Pas de nouveautés à rapporter

<p>SJYID</p> <ul style="list-style-type: none"> Q11: Dunand Michel: Est-ce que Mentz est prêt à recevoir le SJYID dans le HRDF pour QV / Tableau horaires ? (Nous devons bientôt leur envoyer des fichiers de test à valider) Réponse SKI: QuoVadis fonctionne avec le SJYID Discussion avec le groupe suisse-allemand, concernant les jours d'exploitation vs. les jours calendaires <ul style="list-style-type: none"> VMCV: différence pour les courses de nuit qui sont rattachées à la journée précédente VMCV: y a t'il un besoin d'uniformisé cela? JR : du point de vue SKI: non TPC: purement journée d'exploitation Question de tl pour structurer l'internal ID et distinguant les types de systèmes (voire SJYID-Spécification_v1.4 (tp-info.ch)): <p>La spécification pour <InternalID> est étendue à une partie <SystemTyp>:</p> <pre> ch:1:sjyid:<AdminOrg>:<InternalID> / \ <SystemTyp>:< EindeutigeKennung> </pre> <p>Proposition TL: <systemTyp> :<tl-line-no>-<tl-journey-id>, soit par exemple « SAE:31-003 » ou « HASTUS:31-003 » ?</p> <p>Position SKI: conforme aux exigences/ spécifications <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Q1: VMCV: Le système type peut-il être défini comme voulu (par exemple diva)? Ou est-ce rigide plan ou itcs</p> <p>R1: JR: oui, cela peut être défini comme l'ET veut; par exemple diva.</p> <p>Q2: TPG: Si le nouvel ID est livré seulement dans le théorique, y a t'il un testing</p> <p>R2: JR: Non, si les SJYID sont livré uniquement à INFO+, alors le testing se fera lorsque les SJYID sont livrée dans le temps réel.</p>	5'	Jérémy	
<p>SLOID</p> <ul style="list-style-type: none"> Demande de tl pour utiliser les identifiants Hastus dans le SLOID des bordures d'arrêts. <ul style="list-style-type: none"> Aujourd'hui; ch:1:sloid:91818:0:1064 1064 correspond à l'internal ID Besoin TL: ch:1:sloid:91818::LFLON <p>Position SKI: OK pour nous, cependant il faut prévoir une livraison avec atlas afin de garantir que les nouveaux identifiants correspondent aux anciens ID de bordures</p> <p>Q3: Est-ce possible d'enlever la zone d'arrêt?</p> <p>R3: JR prend le point et clarifie</p> <p>Q4: VMCV n'utilise pas les zone d'arrêt, comment est-ce que cela se passe si dans le futur c'est utilisé? Est-ce que tous les SLOID changeront?</p> <p>Q4: JR prend le point et clarifie</p> <p>Q5: VMCV: quel est le processus si un ET fait un changement dans les SLOID. Est-ce que les autres ET seront informés? Notamment, la gestion des correspondances au niveau des bordures d'arrêts.</p> <p>R5: Une partie du processus est manuel (avec notamment les processus du changement horaire via FachBus SIRI-VDV), une autre automatique par exemple import des données atlas. Certains cas opérationnels n'ont pas encore été défini. JR et OZ prennent le point pour réflexion plus approfondies.</p>	5'	Jérémy	
<p>SLNID</p> <p>Nous continuons à travailler sur trois livrables :</p> <ol style="list-style-type: none"> Documents de spécifications (nouveau modèle de lignes) 80% Publication des uses cases (cas concrets de situations dégradées) 60% Spécifications la nouvelle version d'atlas 90% <ol style="list-style-type: none"> La nouvelle version d'atlas sera développée dès la mi août 2024 une ouverture pour les ET se fera <p>Q6: tpg: Quid des couleurs de lignes ? Cas d'utilisation ?</p> <p>R6 : Les couleurs de lignes sont un champ optionnel que les ET peuvent remplir dans atlas. Cas d'utilisation : Affichage des plans de ligne.</p> <p>Q7: VMCV souci avec les numéros de ligne et les catégories d'offre, parfois incohérents, par exemple la ligne de Montreux R37, CC37, 37.</p> <p>R7 : JR : Ce point a été adressé à la KKI qui doit définir ce que le client reçoit. Actuellement, ces informations sont incohérentes pour l'information voyageur. LA KKI doit définir ce que le client devrait voir. Cela est le cas pour le ferroviaire mais pas pour les bus. Ouverture de atlas aux ET dès que possible, pour permettre la modifications des données par ET.</p> <p>Q8: tpg: est-ce que les lignes sont définis dans le produit 9 P580 AllianceSwissPass</p> <p>R8 : JR : Le produit 9 définit les ID techniques, mais ne précise jamais ce que le client devrait recevoir.</p>	10'	Jérémy	

SBOID	0'		
Pas de nouveautés			
<p>Q9: VMCV Après discussion de spécification commune quel est la relation entre SBOID et SAID? Faut-il deux champs séparé (SBOID et SAID)?</p> <p>R9: JR: Le SAID est une composante du SBOID. Pas d'approche recommandé pour séparer SBOID/SAID et l'envoyer en deux champs. JérémY regarde encore avec les équipes SKI, aussi car le SAID est contenu dans le SYJID. A termes, le GO Nummer va disparaître dans les interfaces SKI.</p>			
Varia			
Autres points ouverts ?		Tous	

2024-05-17 Meeting

Participants

- Olivier Zingg (SKI)
- JérémY Reichenbach (SKI)
- Jens Gaster (SKI)
- Giraudier Matthieu (tpg)
- Sabatier Vincent (tpg)
- Cyril Herbez (tpc)
- Michel Dunand (tpg)
- Pierre-André Brechbühl (tpn)
- Simon Castella (tpn)
- Stéphane Pierroz (tpf)
- Gilles Allemann (mbc)
- Brice Berclaz (mbc)
- Sacha Cruchon (tmr)
- Duje Marinkovic (tmr)
- Emeric Tapia-Almosnino (vmcv)

Points de discussion	Temps	Qui	Tâches/étapes suivantes
<p>Admin/ Documentation</p> <p>1. Les PVs et les présentations des 2 séances précédentes ont été chargés sur notre site web Implémentation SID4PT: Échange avec la branche des TP öv-info.ch (tp-info.ch)</p> <p>2. Rappel: Roadmap SKI https://www.tp-info.ch/fr/organisation/taches-systemiques-dinformation-la-clientele-ski/ski-roadmap</p> <p>3. Migration de DiDok sur atlas Désormais les SLOID, SLNID et SBOID sont à trouver sur la nouvelle plateforme atlas atlas (sbb.ch), en cas de question merci de contacter notre support atlas@sbb.ch</p>	2'	Jérémy	
<p>Besoins du point de vue des ETC ?</p> <p>1. Besoins que SKI offre du conseil spécialisé à certaines entreprises ? Nous restons à disposition pour vous aider/ clarifier vos questions par rapport à vos environnements propres.</p> <p>2. Autres besoins ?</p> <p>Q1: Michel Dunand (tpg) a une thématique déjà en cours de clarification avec Olivier Zingg par mail</p> <p>Pas d'autres besoins exprimé</p>	10'	Tous	

<p>Tracking de la migration chez les ETC (voir email en date du 13.05.24)</p> <p>Afin de planifier les phases de tests dans le cadre de la livraison des nouveaux ID, nous souhaitons avoir une vue d'ensemble de l'état d'avancement dans la mise en œuvre des ID au niveau des entreprises de transport. Concrètement, nous attendons de vous :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Remplir et retourner (par email jeremy.reichenbach@sbb.ch) la feuille excel pour le suivi des migrations (Swiss Journey ID, Swiss Location ID,...) pour vos entreprises de transport • Lien vers la feuille excel : tracking-migration-sid4pt-2024ff-fr-v.1.0.xlsx (live.com) • Si aucune date n'est communicable (car peu d'avancée) merci de commenter la colonne « autres infos ». • Deadline: 7 juin <p>1ers retours de VMCV, TPN</p> <p>Si vous avez des cas spéciaux à gérer (implémentation de nouveaux SAE, merci de prendre contact avec nous afin de décider ensemble de la meilleure solution).</p> <p>Q2: Emeric (VMCV): Comment regrouper les ID étant donné que les SLNID et SBOID ne sont pas encore spécifiés ?</p> <p>R2: Jérémy: Les ID peuvent être développés ensemble.</p> <p>Q3: Michel Dunand (TPG): Quel est l'état d'avancement des plateformes nationales quant aux nouveaux ID ?</p> <p>R3: Jérémy: L'état d'avancement de toutes les plateformes nationales est documenté dans la roadmap SID4PT. Voir : https://www.tp-info.ch/sites/default/files/2024-05/sid4pt-roadmap-2024ff-fr.v.3.0.pdf</p> <p>Q4: Pierre-André Brechbühl (TPN): dans la feuille excel, faut-il une ligne par organisation commerciale ? TPN/NStCM/ABG</p> <p>R4: Jérémy: il faut une séparation par organisation commerciale, soit 1 ligne pour TPN, une autre pour NStCM, etc.</p>	5'	Jérémy	
<p>Points de discussions concernant tous les IDs</p> <p>Pas de nouveautés à rapporter</p>	2'	Jérémy	
<p>SJYID</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Effets de bords sur le trafic ferroviaire corrigés dans le QMS TRV corrigé (taux anormalement élevé pour les suppressions de courses pour l'ensemble des ETF) communication de ETC Support en date du 13.05.24 2. Autres clarifications qui ont été validées par le groupe d'architecture et gestion des données (KI-ADM) en date du 24.04.24 (protocole ici) <ol style="list-style-type: none"> a. Traitement de la saisie manuelle (création de la syntaxe suivante <code>ch:1:sjyid:SAID:<SKI-Internal-ID></code>) validé b. Traitement de l'horaire cadencé (horaire d'exploitation) pas de création fictive d'identifiant validé 	5'	Jérémy	
<p>SLOID</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implémentation dans CUS suit son cours (la date de Q1/25 sera tenue) 	5'	Jérémy	

SLNID

10'

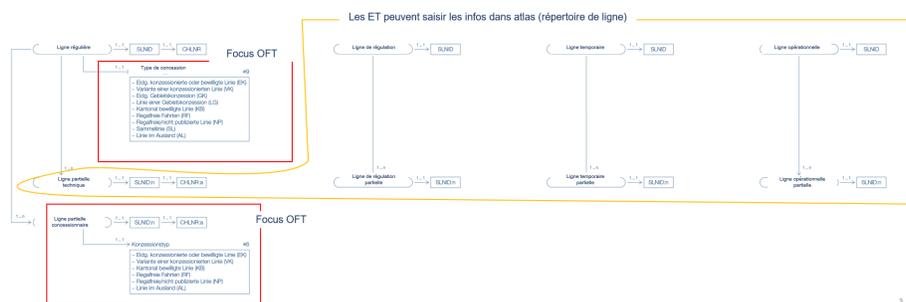
Jérémy

Situation actuelle :

1. Définition métier d'une ligne le mandat a été attribué augroupe de travail des standards de la branche (KKI) lors de la dernière séance de la KKI en date du 24.04.24 (lien [ici](#)) ✓
2. Discussion sur la date où les ETC pourront saisir/ modifier des lignes dans ATLAS
 - 3 workshops ont eu lieu les planificateurs de l'offre ✓
 - Validation du modèle de ligne avec l'OFT et la branche (ligne, lignes partielles, catégories de lignes) ✓
3. Publication des uses cases (cas concrets de situations dégradées) en cours d'élaboration

Deep Dive - modèle de lignes

Das Neue Linienmodell – Le nouveau modèle de lignes



Validation/ durée de validité:

- Ligne ordinaire 15 jours - 40 ans (processus d'audition pour la validation par l'OFT)
- Ligne temporaire: 1-14 jours (**pas** processus d'audition pour la validation par l'OFT)
- Ligne de régulation 15 jours - 40 ans (**pas** processus d'audition pour la validation par l'OFT)
- Ligne opérationnelle 1 jour - 40 ans

Q5: Emeric (VMCV): Quelle est la finalité du découpage des lignes partielles ?

R5: Jérémy: Par exemple, si deux opérateurs livrent la même ligne et que l'un des deux opérateurs ne peut pas livrer de données, toutes les données sont rejetées. (Reichenbach Jérémy (I-FUB-FP-KI) : est-ce que c'est dans le REFAUS cela?)

Q6: Michel (TPG): Quels adaptations sont nécessaire? Livrer SLNID dans INFO+ dans le HRDF et en temps réel. Où est-ce que les attributs (couleur de ligne, par exemple) sont recherchés ?

R6: Jérémy: Il faudra aller chercher ces informations dans Atlas, comme endroit central pour les données de base. Atlas va regrouper toutes les informations de base et sera encore adapté de manière itérative en fonction des besoins. Jérémy rappelle aussi que le concept des lignes partielles est conçu pour répondre aux besoins des ET. Des workshops ont été organisés pour comprendre les besoins de la branche.

Q7: Mathieu: Où sont les lignes de remplacement (EV) ?

R7: Jérémy: Dans les lignes de régulation.

Q8: Où sont les lignes scolaires ?

R8: Jérémy: Aussi dans les lignes de régulation.

Q9: Emeric (VMCV): Tout ce qui n'est pas publié (par exemple lignes scolaires), faut-il le créer dans atlas ou est-ce facultatif ?

R9: Jérémy: Je prendrai le point avec l'OFT pour clarifier les obligations.

Q10: Stéphane Pierroz (tpf): est ce que le SLNID est aussi nécessaire pour le temps réel?

R10: Jérémy: oui, le SLNID est aussi nécessaire dans le temps réel

Q11: Dunand Michel: Est-ce que Mentz est prêt à recevoir le SJYID dans le HRDF pour QV / Tableau horaires ? (Nous devons bientôt leur envoyer des fichiers de test à valider)

R11: Tout est adapté sauf GTFS Real Time, qui n'est pas encore adapté.

Q12: Stéphane Pierroz: Concernant le routage CFF, comment est géré le parcours à pied pour qu'il se déroule correctement ? Faut-il soigner les données OSM ?

R12: Jérémy: Le système back-end s'appelle Rokas. Rokas s'occupe des points d'arrêt CFF, mais ne prend pas en charge les autres points d'arrêt. Jérémy prendra ce point pour clarification pour savoir si les ET doivent adapter les données OSM.

SBOID

5'

Jérémy

Une étude d'impact est en cours au sein de CUS. Lors de la prochaine actualisation de la roadmap SKI, les jalons d'implémentation seront définis et validés.

Varia

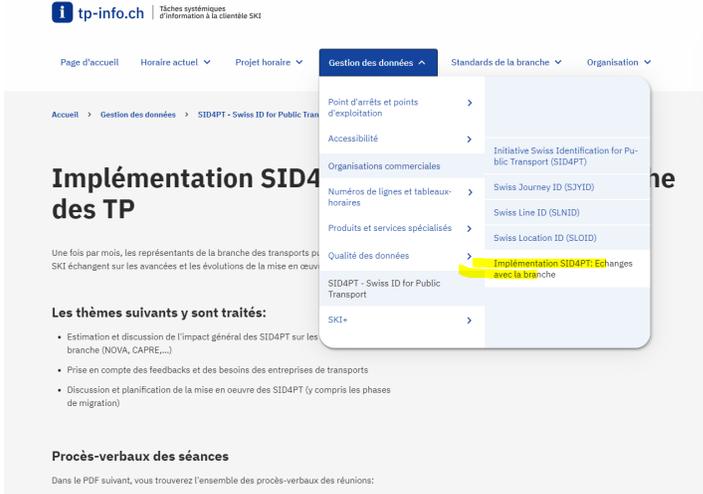
Autres points ouverts ?		Tous
-------------------------	--	------

2024-04-12 Meeting

Participants

- Olivier Zingg
- Jérémy Reichenbach
- Giraudier Matthieu (tpg)
- Sabatier Vincent (tpg)
- Porchet Jean-Marie (tl)
- Meyer Pierre-Yves (tl)
- Flück Laurent (Theytaz)
- Farrell Brett (movi+)
- Anthony Ledouguet (movi+)
- Esteves Delfim (avj)
- Zaugg Roland (mbc)
- Allemann Gilles (mbc)
- Berclaz Brice (mbc)
- Barreiro Jose (tpn)
- Sacha Cruchon (tmr)
- Emeric Tapia-almosnino (vmcv)
- Lukas Blattmann (tpc)
- Romero Mike (cj)
- Pierroz Stéphane (tpf)
- Gilles Allemann (mbc)

Séance: Remote (9h-10h)

Points de discussion	Temps	Qui	Tâches/étapes suivantes
<p>Admin/ Documentation</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. SKI Roadmap: Publication nouvelle version SKI-Roadmap öv-info.ch (tp-info.ch) 2. Nouvelle page où les PV de notre échange sont documentés et publiés (y.c roadmap d'implémentation): Implémentation SID4PT: Échange avec la branche des TP öv-info.ch (tp-info.ch) 3. Nouvelle structure des pages relatives aux SID4PT 	2'	Jérémy	
<p>Besoins du point de vue des ETC ?</p>	10'	Tous	
<p>Tracking de la migration chez les ETC</p> <p>Une feuille excel vous sera envoyée après la séance</p>	2'	Jérémy	

<p>Discussion selon ordre de la mise en œuvre selon la feuille de route SKI</p> <p>Q1: SwissDirectionID Emeric demande si la SwissDirectionID est toujours d'actualité, car elle ne figure plus dans la liste. JérémY répond que la SwissDirectionID n'est plus d'actualité et a été abandonnée.</p> <p>Q2: Plan de Migration JérémY se demande s'il serait également pertinent d'avoir un plan de migration pour gérer les deux ID en parallèle et clarifier les responsabilités. La réponse est oui. JérémY va partager le plan de migration.</p> <p>Q3: Numéro de train Emeric demande si le Numéro de train sera toujours nécessaire dans le future Le numéro de train ne peut pas être "dérivé" du SJYID, car ceux-ci sont aléatoire et pas interprétable. Il ne faut donc pas basé un système sur ce champ pour interpréter le numéro de train</p>			
<p>Points de discussions concernant tous les IDs</p> <p>Clarification interne SKI/CFF sur l'impact des SID4PT sur les systèmes nationaux de vente (NOVA) et sur l'outil de réservation CAPRE.</p> <ul style="list-style-type: none"> NOVA consomme les données de bases et d'horaire de SKI impact majeur avec l'introduction des SID4PT (plus d'info ici: Comment fonctionne le réseau tarifaire sur NOVA? Et pourquoi mes données d'horaire sont-elles importantes? - Alliance SwissPass) CAPRE (outil pour les voyages de groupe et la gestion des capacités) consomme également des données de SKI impact moyen avec l'introduction des SID4PT (plus d'infos ici: Capre CFF (sbb.ch)) <p>Traitement des SID4PT chez MKS (NOVA)</p> <p>Pourquoi les SID4PT sont-elles pertinentes pour les MKS* ?</p> <p>Les SID4PT standardisent des éléments tels que les identifiants des trajets ou des points d'exploitation, qui sont nécessaires pour la distribution des produits des CFF et des transports publics.</p> <ul style="list-style-type: none"> La vente est basée sur les services et les horaires : pour la vente d'un billet pour un trajet donné, ce trajet doit être clairement identifiable (SJYID). Pour la vente basée sur les liaisons, le point de départ et le point d'arrivée du voyage doivent être clairement identifiables (SLNID). Dans la facturation, les ETC doivent être clairement identifiables (SBOD). Afin d'assurer la continuité entre l'IV et la vente, les SID4PT doivent également être mises en œuvre dans le domaine du marketing et de la vente dans les systèmes concernés. L'introduction des SID4PT permet des simplifications et la suppression des solutions de contournement actuelles. <p><small>* Mobilitätskunden Solution (nom de l'unité organisationnelle chez IT)</small></p>	2'	JérémY	
<p>SJYID</p> <p>Décision en groupe KIDS (22.03.24) sur la variante de migration pour le transport local (entre autres)</p> <ul style="list-style-type: none"> La variante 2 a été choisie : il est permis de livrer tout d'abord via le SAE et ensuite via le système de planification. Les preneurs de données doivent par contre attendre que les 2 flux soient livrés pour commencer le matching <p>9. SJYID: Migration NAV</p> <p>I, Adrian Aeschbacher </p> <p>Variante 1: SJYID muss zuerst in den Fahrplandaten gemäss HRDF-Realisierungsvorgaben eingeführt werden, bevor Leitsysteme bzw. VDV-Datenproduzenten diese verwenden dürfen.</p> <p>Variante 2: SJYID kann von Leitsystemen bzw. VDV-Datenproduzenten ohne Einschränkungen eingeführt werden, auch zeitlich vor der entsprechenden Einführung in den Fahrplandaten. Bemerkung: Ein Abnehmer soll erst Ist- und SollDaten mittels SJYID «matchen» sobald diese auch in INFO+ bekannt sind. SKI pflegt auf OpenData eine Liste, welche Datenlieferanten bereits über beide Kanäle einliefern (und somit «freigegeben» sind für eine Migration des «Matching».</p> <p><small>61 08.04.2024</small></p>	5'	JérémY	

9 SJYID: Migration NAV

Die Diskussion hat ergeben, dass über die SJYID nicht abgeglichen werden darf, solange die Soll- und IstDaten nicht beide auf die SJYID umgestellt sind.

Damit es keine fehlerhaften Abgleiche gibt, bedarf es einer zentral geführten Tabelle, wo bereits die SollDaten und IstDaten auf die SJYID umgestellt sind. Diese wird von SKI gepflegt und publiziert.

Entscheid

Die AGr entscheidet, die Variante 2 umzusetzen.

Pendenz: Daniel H. wird die Liste bei SKI aufgleisen.

Autres clarifications

- Traitement de la saisie manuelle discuté dans KI ADM du 24.04.24
Traitement de l'horaire cadencé discuté dans le SMA de l'IC du 24.04.24

Propositions qui seront discutées en KI-ADM du 24.04.24

SJYID

Traitement de SJYID lorsque les données de l'horaire ne sont pas créées automatiquement

1. Les exploitants qui ne saisissent pas et ne transmettent pas électroniquement les données d'horaire à l'aide d'un système doivent continuer à faire saisir manuellement leurs données d'horaire à modifier par les équipes de publication de l'horaire (MENTZ ou FPU).
2. Dès que les données ont été livrées à INFO+, INFO+ attribue un Swiss Journey ID conformément à la syntaxe :
ch:1:sjyid:<SAID>;SKI:<Numérodecourse>.
3. Si les SJYID de ces données horaires doivent être reprises pour alimenter d'autres systèmes nationaux d'information des passagers (CUS), il est possible de récupérer les informations sur la plateforme Open Data.

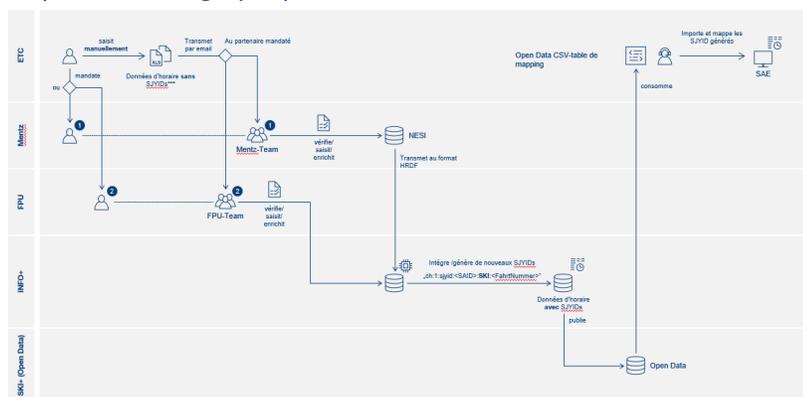
Traitement pour le câble/ les ET de navigation avec des cadences élevées

- Principe de base : chaque trajet reçoit un SJYID unique pour le jour d'exploitation. Mais...
- Cela vaut également pour les bateaux ou les téléphériques et leurs trajets à la minute, c'est-à-dire un SJYID par jour pour l'ensemble des courses factices générées par INFO+.
- Aujourd'hui, INFO+ génère une ID de trajet (via un masque de saisie) pour ces prestations. Avec le SJYID, cette attribution d'ID devrait continuer à être effectuée pour les bateaux ou les téléphériques.

Propositions qui seront discutées en KI-ADM du 24.04.24

Représentation graphique

SKI



(1) Le ET routière/ TL sur (sauf car postal) contactez Mentz. (2) Les prestataires de transport sur "rail, eau, câble" contactez FPU. (3) Les données saisies sans système de planification, optez pour envoyer des fichiers (xls, json), des CSV annotés, des formats de données csv, xls ou autres formats de feuilles de calcul comparables, ainsi que les e-mails contenant des données d'horaires en texte pur.

Q4: Format SJYID SystemTyp

Emeric demande si les ET ont la liberté de changer la valeur de champ SystemTyp, comme SKI dans l'exemple suivant : ch:1:sjyid:<SAID>;SKI:<Numérodecourse>

Jérémy répond que les ET ont la liberté d'apporter ces précisions, mais ce n'est pas obligatoire. Elles pourraient par exemple utiliser Hastus, INEO ou autre. Aussi voir chapitre SystemTyp dans les spécifications

<p>SLOID</p> <ul style="list-style-type: none"> Publication du plan de migration pour la livraison des SLOID: sloid_migration-roadmap_v1.0_0.pdf (tp-info.ch) Clarification des dates de déploiement sur CUS INT / TEST <ul style="list-style-type: none"> CUS-TEST: pour l'instant indéfinie CUS-INT: probablement en août/ septembre 2024 	5'	Jérémy	
<p>SLNID</p> <p>Points en cours de traitement:</p> <ul style="list-style-type: none"> Définition métier d'une ligne mandat pour le groupe de travail standards de la branche (KKI) ouvert mon collègue Daniel Ryser a porté le point chez le responsable de la KKI (Martin Enz) Discussion sur la date où les ETC pourront saisir/ modifier des lignes dans ATLAS <ul style="list-style-type: none"> 3 workshops débutent aujourd'hui avec les planificateurs de l'offre validation du modèle de ligne (ligne, lignes partielles, catégories de lignes) Testing de use cases de l'exploitation de tous les jours (en utilisant atlas pour la gestion des lignes) Actualisation/ simplification des spécifications (version 1.0. version 2.0.) en cours (selon retour de la branche, OFT) <div data-bbox="154 546 990 1039" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <div style="text-align: right; border: 1px solid red; display: inline-block; padding: 2px;">Propositions qui seront discutées en KI-ADM du 24.04.24</div> <div style="float: right; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">SKI</div> <h3 style="text-align: center;">SLNID – «Modèle de ligne» révisé</h3> <p>The diagram illustrates the 'Modèle de ligne' révisé. It shows the flow from concession requests (OFT and TU) through the ATLAS system to various line types. The types are categorized into L1 (concessionnaire) and L2 (concessionnaire partiel). L1 includes 'Ligne ordinaire' and 'Ligne temporaire', while L2 includes 'Ligne partielle ordinaire' and 'Ligne partielle temporaire'. Each line type is associated with specific identifiers (CHLNR or CHLNRii) and SLNID values. The diagram also indicates the validity periods for each type.</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> Etudes de cas spéciaux avec la SLNID (exploitation mixte, transport transfrontalier, service de remplacement, ligne circulaire/ en Y, ...) Une fois les workshops terminés avec les planificateurs, le document sera enrichi de leurs inputs, consolidés et traduits. Puis mis à votre disposition. <p style="color: red;">Matthieu confirme que la nécessité de clarifier les besoins métiers et donne un exemple</p>	5'	Jérémy	
<p>SBOID</p> <p>Point de situation;</p> <ul style="list-style-type: none"> A été pris dans le backlog de CUS pour planifier son implémentation. Les jalons pour l'implémentation seront bientôt définis dans la roadmap SKI. Notre vision actuelle : le GO Numerer est actuellement utilisé comme identifiant dans de nombreux systèmes et sous-systèmes. Dans la logique actuelle, le SBOID sera relegué au niveau d'attribut. Cependant, avec le temps et le remplacement ou la migration vers de nouvelles technologies, le SBOID devrait être systématiquement utilisé comme identifiant des organisation commercial (et releguant ainis le GO-Numerer au niveau d'attribut). <p style="color: red;">Matthieu confirme que la nécessité des SBOID dans le futur, par exemple pour des applications comme myRIDE</p>	5'	Jérémy	
<p>Varia</p> <p>D'autres points ouverts ?</p>		Tous	

2024-03-07 Meeting

Participants

- Olivier Zingg
- Jérémy Reichenbach
- Giraudier Matthieu
- Farrell Brett
- Anthony Ledouquet
- Esteves Delfim
- Pierre-Yves Meyer
- Zaugg Roland
- Sacha Cruchon
- Tapia Almosnino Emeric

- Lukas Blattmann
- Romero Mike
- Pierroz Stéphane
- Gilles Allemann
- Porchet Jean-Marie
- Sabatier Vincent

Séance: Remote (13:30 - 14:30)

Point de discussion	Qui	Tâches/ étapes suivantes
Admin/ Documentation	Tous	
Set-up <ul style="list-style-type: none"> • Un échange chaque mois (vendredi de préférence, 30 - 45 min) • Discussion et planification des prochains SID4PT (y.c projets de migrations) • Remontées des besoins • Clarification avec nos services spécialisés 	Tous	
Discussion selon ordre de la mise en œuvre selon la feuille de route SKI		
Général <ul style="list-style-type: none"> • Les ETC souhaitent être informés/actualisés en permanence sur l'impact de la SIDP4PT sur les systèmes de la branche. • Décision sur la livraison de l'identifiant (selon exigence des ETC): la livraison des ID ne va pas se faire de manière simultanée entre le flux théorique et temps réel (trop compliqué à orchestrer, pas réaliste). La livraison se fera en séquentiel. SKI devrait communiquer de manière proactive ses partenaires qui consomment les données. • Décision au niveau du testing: SKI ne testera qu'une fois les deux flux activés. La responsabilité de livrer un Identifiant conforme aux normes incombe aux ETC 		
SJYID <p>Points en cours de traitement:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestion avec TMS (pour les ETF) clarification de cas concrets • Publication des SJYID in GTFS Static (prévue pour la fin mars 2024) • Clarification pour les courses livrées manuellement (via Mentz ou FPU) à INFO+ • Extension du profil railML (en version 2.5) <p>Etat d'avancement chez les ETC Romandes</p> <p><i>*Une feuille excel vous sera envoyée</i></p>		
SLOID <p>Points en cours de traitement:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestion avec TMS (pour les ETF) clarification de cas concrets • Extension du profil railML (en version 2.5) 		
SLNID <p>Points en cours de traitement:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Discussion sur la date où les ETC pourront saisir/ modifier des lignes dans ATLAS • Actualisation/ simplification des spécifications (version 1.0. version 2.0.) • Etudes de cas spéciaux avec la SLNID 		
SBOID		
Varia		
Aucun point		