

XSD2017d

Directives de Réalisation des VDV 453 applicables aux transports publics suisses

Sur la base des normes allemandes VDV-Schrift 453, version 2.6.1

Auteur(s)	Groupe de travail KIDS
Statut	Validé
Version	V 1.7
Dernière modification	15.01.2025
Droit d'auteur	Ce document est disponible librement. Son application et sa diffusion sous une forme non modifiée sont explicitement souhaitées.
Traduction	En cas de contradiction entre les différentes langues, la version allemande fait foi.

Statut de validation

Version	Date	Statut
1.0	07.11.2014	Validé par la Commission IT (UTP)
1.1	21.10.2015	Validé par la Commission IT (UTP)
1.2	01.10.2018	Vérifié par la Commission IT et recommandé pour validation
1.2	24.10.2018	Validé et déclaré contraignant par le Management Board SKI
1.4.2	11.11.2020	Validé et déclaré contraignant par le Management Board SKI
1.4.3	05.05.2021	Validé et déclaré contraignant par le Management Board SKI
1.5	27.10.2021	Validé et déclaré contraignant par le Management Board SKI
1.6	30.08.2023	Validé et déclaré contraignant par KKI
1.7	22.01.2025	Validé et déclaré par KI ADM

Table des matières

1.	Remarque préliminaire.....	13
1.1.	Dispositions pour les TP suisses et compléments CUS (ext. VDV-RV 453).....	14
1.2.	Gestion des sous-versions CUS / historique des modifications (extension des VDV-RV 453) 14	
1.3.	Mandat de l'OFT (extension des VDV-RV 453)	14
1.4.	Structure du document et délimitation(extension des VDV-RV 453)	14
1.4.1.	Délimitation	14
1.4.2.	Uniformité de la structure des chapitres.....	14
1.4.3.	Champs obligatoires, facultatifs et non pris en charge.....	15
1.4.4.	Distinction des rôles de CUS (extension des VDV-RV 453).....	16
1.4.5.	CUS en tant que plateforme d'échange de données (extension des VDV-RV 453) ..	16
1.4.6.	CUS en tant que producteur de données de trafic ferroviaire DPB (ext. VDV-RV 453)16	
1.5.	Caractère contraignant (extension des VDV-RV 453).....	16
1.6.	Services VDV pris en charge par les CFF (extension des VDV-RV 453)	16
1.7.	Documents de référence	16
2.	Introduction	18
2.1.	Informations générales.....	18
2.1.1.	Moyen de transport (MT) (extension des VDV-RV 453).....	18
2.1.2.	Gestion et actualité des données (extension des VDV-RV 453)	18
2.1.3.	Interaction entre DFI et ANS (extension des VDV-RV 453)	19
2.2.	Objectifs	19
2.3.	Conception directrice.....	19
3.	Introduction et terminologie.....	20
3.1.	Anschlusssicherung /Garantie de correspondance (ANS)	20
3.1.1.	Tâches et objectifs.....	20
3.1.2.	Principe des courses d'apport et en correspondance	20
3.1.3.	Définition de la garantie transversale des correspondances.....	20
3.1.4.	Caractéristiques de l'exploitation	20
3.1.5.	Planification des courses et des correspondances (horaire planifié Sollfahrplan)	20
3.1.6.	Domaines de correspondance	20
3.1.7.	Affichage intérieur de l'information à la clientèle	20
3.1.8.	Garantie des correspondances liée à la course	20
3.1.9.	Garantie des correspondances liée à l'heure.....	20
3.2.	Information dynamique aux voyageurs (DFI)	20
3.2.1.	Tâches et objectifs.....	21
3.2.2.	Fourniture et gestion des données	21
3.2.3.	Domaines d'affichage	21
3.3.	Visualisation de véhicules tiers (VIS).....	21
3.4.	Service général d'informations (AND).....	21
4.	Architecture	22
4.1.	Communication vs services spécialisés.....	22

4.2.	Données de référence vs données de processus.....	22
4.3.	Protocoles utilisés	22
4.4.	Interprétation des ID (extension des VDV-RV 453).....	22
4.5.	Modification de l'attribut ID pendant la migration SID4PT (ext. VDV-RV 453).....	22
5.	Description de l'interface «Infrastructure de base»	23
5.1.	Processus d'abonnement.....	23
5.1.1.	Aperçu.....	23
5.1.2.	Configuration d'abonnements.....	23
5.1.3.	Mise à disposition des données.....	25
5.1.4.	Requête de transmission des données (appel des données).....	25
5.1.5.	Suppression des abonnements de données (AboLoeschen/Alle).....	25
5.1.6.	Réinitialisation après interruption.....	25
5.1.7.	Réinitialisation après défaillance.....	25
5.1.8.	Alive-Handling	26
5.2.	Liaison http.....	26
5.2.1.	Procédure.....	26
5.2.2.	Série de caractères	26
5.2.3.	Indicatifs de services	26
5.2.4.	URL de la demande.....	27
5.2.5.	Gestion des erreurs.....	27
5.3.	Sécurité.....	27
6.	Description de l'interface «Services spécialisés».....	28
6.1.	Généralités.....	28
6.1.1.	Jours d'exploitation.....	28
6.1.2.	Format de la date et de l'heure.....	28
6.1.3.	Indicatif du système d'exploitation	28
6.1.4.	Références des lieux.....	29
6.1.5.	Référence de la course (FahrtID)	30
6.1.6.	Références de ligne et de direction	33
6.1.7.	Types de produits.....	35
6.1.8.	Parcours en antenne	35
6.1.9.	Caractéristiques de services (Servicemerkmal).....	35
6.1.10.	Erreur dans la couche métier des données	37
6.1.11.	Champs facultatifs.....	37
6.1.12.	Textes pour la publication.....	37
6.1.13.	Analyses de latence et de traitement, à l'aide de l'élément «Protokolleintrag»	37
6.1.14.	Informations sur les points d'arrêt (extension des VDV-RV 453).....	37
6.1.15.	Information sur les arrivées (AufASB/AufAZB) (extension des VDV-RV 453)	40
6.2.	Garantie des correspondances (REF-ANS, ANS).....	41
6.2.1.	Introduction	41
6.2.2.	Fourniture et gestion des données d'exploitation.....	41
6.2.3.	Service des données de référence (REF-ANS)	41
6.2.4.	Service des données de processus (ANS)	42

6.3.	Information dynamique aux voyageurs (REF-DFI, DFI)	46
6.3.1.	Introduction	46
6.3.2.	Fourniture et gestion des données d'exploitation.....	46
6.3.3.	Systèmes DFI avec gestion par codes.....	46
6.3.4.	Systèmes DFI avec prévisions non liées à l'affichage.....	46
6.3.5.	Effacement ajusté.....	46
6.3.6.	Tractions/voitures directes/convois à destinations multiples	47
6.3.7.	Service des données de référence (REF-DFI)	47
6.3.8.	Service des données de processus (DFI)	47
6.4.	Visualisation de véhicules tiers (VIS).....	53
6.5.	Service général d'informations (AND).....	53
7.	Glossaire.....	54
8.	Références.....	56
9.	Désignation des alias anglais.....	56

Suivi des modifications entre la V 1.0 et la V 1.1

Position	Modification	Traitée par	Date
1.1	Les Directives de Réalisation V 1.1 intègrent la V 2.4 de juillet 2015 des Normes VDV 453.	GT KIDS	22.09.15
1.4.3	Champs obligatoires: l'indication de champs obligatoires sans saisie de valeur n'est pas admise dans les TP suisses. Champs facultatifs: la réinitialisation de champs facultatifs en supprimant la valeur est autorisée.	GT KIDS	22.09.15
5.1.4.2	Les données d'un abonnement peuvent désormais être transmises via différents paquets de données successifs. Inclure autant de détails que possible.	GT KIDS	22.09.15
1.7	La liste des points d'arrêt DiDok [4] a été prise comme référence pour les arrêts et les ET (numéros GO) dans les Directives de Réalisation.	GT KIDS	22.09.15
6.1.5	L'élément «FahrtID» a été défini comme obligatoire (nécessaire pour le caractère univoque et le référencement de courses). Un format uniforme a été défini dans les TP suisses pour le «FahrtBezeichner»: [code pays UIC]:[n° GO]:[référence de la course] Le «FahrtBezeichner» d'une même course doit être identique pour les services VDV453 et VDV454.	GT KIDS	22.09.15
6.1.6.1	Un format uniforme a été défini dans les TP suisses pour le «LinienID»: [code pays UIC]:[n° GO]:[clé technique de ligne] ou [numéro de MT]	GT KIDS	22.09.15
6.2.4.1.1	Hystérèse uniforme de 30 secondes pour tous les systèmes des TP suisses.	GT KIDS	22.09.15

Suivi des modifications entre la V 1.1 et la V 1.3

Position	Modification	Traitée par	Date
1.4	Référence [5] complétée.	C. Heimlicher	18.12.17
5.1.4.1	Contenu supprimé et remplacé par un lien vers le chapitre dans les normes. L'élément «DatensatzAlle=true» a été redéfini au chapitre 4.1.4.2.1.	J. Wichtermann	02.11.17
5.1.4.2	Adaptation du texte: le fournisseur de données peut choisir librement d'utiliser le mécanisme «WeitereDaten» ou non.	D. Rubli	07.12.17
5.1.4.2.1	Ajout d'un nouveau chapitre tiré des Normes VDV 453.	J. Wichtermann	17.07.17
6.1.7	Chapitre remanié, conformément à l'harmonisation des moyens de transport. En particulier, le «type de MT» a été remplacé par la «catégorie de moyens de transport» et un tableau a été ajouté.	C. Heimlicher	18.12.17
6.1.9	Chapitre étendu suite à l'harmonisation des moyens de transport, et tableau intégré.	C. Heimlicher	18.12.17
6.1.12	Ajout d'un nouveau chapitre tiré des Normes VDV 453. La numérotation des chapitres suivants a été modifiée.	J. Wichtermann	17.07.17
6.2.4.3.1	Nouveaux éléments des Normes VDV 453: «AnkunftssteigText» et «AnkunftsSektorenText».	J. Wichtermann	17.07.17
6.2.4.3.1 6.2.4.3.2 6.3.8.3.1 6.3.8.3.5	«Type de MT» remplacé par «catégorie de moyen de transport».	C. Heimlicher	18.12.17
6.2.4.3.2	Nouveaux éléments des Normes VDV 453: «VonRichtungsText», «AnkunftszeitASBPlan», «HaltID», «HaltepositionsText» et «FahrInfo».	J. Wichtermann	17.07.17
6.3.8.2	Ajout uniquement de la mise à jour tirée des Normes VDV 453.	J. Wichtermann	17.07.17
6.3.8.3.1	Nouveaux éléments des Normes VDV 453: «FahrtBezeichnerText», «AnkunftssteigText», «AbfahrtssteigText», «AnkunftsSektorenText», «AbfahrtsSektorenText», «Einsteigeverbot», «Aussteigeverbot» et «Durchfahrt».	J. Wichtermann	17.07.17
6.3.8.3.7	Nouveaux éléments des Normes VDV 453: «VonRichtungsText», «AnkunftszeitAZBPlan», «AbfahrtszeitAZBPlan», «HaltID», «HaltepositionsText» et «FahrInfo».	J. Wichtermann	17.07.17
6.2.3.1	Ajout d'un chapitre tiré des Normes VDV 453.	J. Wichtermann	02.11.17
6.2.3.2	Ajout d'un chapitre tiré des Normes VDV 453.	J. Wichtermann	02.11.17
6.2.3.3	Ajout d'un chapitre tiré des Normes VDV 453.	J. Wichtermann	02.11.17
6.2.3.3.1 6.2.4.3.1 6.2.4.3.2 6.3.8.3.1 6.3.8.3.5	La structure «FahrInfo» ainsi que les éléments «ProduktID» et «BetreiberID» sont désormais obligatoires.	J. Wichtermann	02.11.17
6.2.4.2	Ajout de la durée d'aperçu («Vorschauzeit»).	J. Wichtermann	02.11.17

Suivi des modifications entre la V 1.3 et la V 1.4.2

Position	Modification	Traitee par	Date
Divers	Dans les structures, seules les modifications par rapport aux normes sont désormais énumérées.	J. Wichtermann	28.11.2019
1.1	Rappel de la remarque sur le caractère obligatoire de la version XSD2017c dans les TP suisses.	J. Wichtermann	14.09.2020
1.4	Adaptation aux nouvelles versions.	J. Wichtermann	31.08.2020
6.1.2	Les formats de dates et d'heures sont déjà clairement définis dans les Normes VDV 453 et peuvent être supprimés ici.	J. Wichtermann	28.11.2019
6.1.7	La liste des «ProduktID» admis a été supprimée et remplacée par un lien vers le document actualisé au chapitre 1.4.	J. Wichtermann	28.11.2019
6.1.9	Ajout de références croisées.	J. Wichtermann	14.09.2020
6.1.13	Chapitre manquant: ajout du chapitre «Analyses de latence et de traitement», et définition de l'utilisation dans les TP suisses.	J. Wichtermann	14.09.2020
6.1.14.1	Reprise du format issu de la spécification CFF pour l'élément «HaltepositionsText», y compris le trait d'union pour le chemin de fer.	J. Wichtermann	14.09.2020
6.1.14.3	Ajout de l'élément «Durchfahrt» (avec précisions sur les conversions).	J. Wichtermann	14.09.2020
6.1.14.4	Ajout de l'élément «Einsteigeverbot» (avec précisions sur les conversions).	J. Wichtermann	14.09.2020
6.1.14.5	Ajout de l'élément «Aussteigeverbot» (avec précisions sur les conversions).	J. Wichtermann	14.09.2020
6.2.3.3.1	Seules les modifications par rapport aux Normes VDV 453 sont désormais énumérées. Les éléments «FahrtInfo», «ProduktID» et «BetreiberID» sont obligatoires dans «xxxFahrplanlage» et «xxxFahrtLoeschen».	J. Wichtermann	31.08.2020
6.2.3.3.2	Chapitre manquant: ajout du chapitre «Informations sur la communication directe».	J. Wichtermann	28.11.2019
6.2.4.2	Seules les modifications par rapport aux Normes VDV 453 sont désormais énumérées.	J. Wichtermann	14.09.2020
6.2.4.2.2	Seules les modifications par rapport aux Normes VDV 453 sont désormais énumérées. Ajout d'une précision concernant l'élément «LinienID».	J. Wichtermann	31.08.2020
6.2.4.2.3	Seules les modifications par rapport aux Normes VDV 453 sont désormais énumérées. «AbbringerInfo»: ajout d'informations sur les voies, les secteurs, les éléments «FahrtInfo» et «HaltepositionsText».	J. Wichtermann	14.09.2020
6.2.4.3.1	Seules les modifications par rapport aux Normes VDV 453 sont désormais énumérées. Ajout de références croisées sur le format de l'élément «HaltepositionsText» et d'autres éléments.	J. Wichtermann	14.09.2020
6.2.4.3.2	Seules les modifications par rapport aux Normes VDV 453 sont désormais énumérées. Ajout d'une référence croisée sur le format de l'élément «HaltepositionsText».	J. Wichtermann	14.09.2020
6.3.8.2	Seules les modifications par rapport aux Normes VDV 453 sont désormais énumérées.	J. Wichtermann	14.09.2020
6.3.8.3.1	Seules les modifications par rapport aux Normes VDV 453 sont désormais énumérées.	J. Wichtermann	14.09.2020

	Ajout de plusieurs références croisées. Remarque pour l'implémentation: les nouveaux éléments «AnkunftFaelltAus» et «AbfahrtFaelltAus» doivent être réceptionnés, analysés et transférés. Ajout d'autres indications sur la conversion. Au lieu d'un «AZBFahrplanlage» avec «AnkunftFaelltAus=true» et «AbfahrtFaelltAus=true», il est recommandé d'envoyer un «AZBFahrtLoeschen».		
6.3.8.3.5	Chapitre manquant: ajout du chapitre «Transmission de textes spéciaux» et définition de l'utilisation dans les TP suisses.	J. Wichtermann	14.09.2020
6.3.8.3.6	Chapitre manquant: ajout du chapitre «Suppression de textes spéciaux» et définition de l'utilisation dans les TP suisses.	J. Wichtermann	14.09.2020
6.3.8.3.7	Seules les modifications par rapport aux Normes VDV 453 sont désormais énumérées. Ajout de plusieurs références croisées. Ajout d'une référence croisée sur le format de l'élément «Haltepositionstext».	J. Wichtermann	14.09.2020
10	Suppression, comme dans les Normes VDV.	J. Wichtermann	31.08.2020

Suivi des modifications entre la V 1.4.2 et la V 1.4.3

Position	Modification	Traitée par	Date
1.1 1.4	XSD2017c remplacé par XSD2017d.	J. Wichtermann	07.04.2021
1.1 1.7	VDV453 version 2.6 remplacée par version 2.6.1.	J. Wichtermann	07.04.2021
1.7	VDV454 version 2.2 remplacée par version 2.2.1.	J. Wichtermann	07.04.2021

Suivi des modifications entre la V 1.4.3 et la V 1.5

Position	Modification	Traitée par	Date
1.1 (anciennement)	Le chapitre a été supprimé. Les versions redondantes des Normes VDV 453 et des XSD peuvent être tirées du chapitre 1.7 et figurent en sus sur la première page.	GT KIDS	29.06.2021
1.1	Nouveau chapitre Dispositions pour les TP suisses	GT KIDS	29.06.2021
1.2	Gestion des sous-versions CUS	GT KIDS	29.06.2021
1.4.3	Avant: les éléments utilisés différemment que dans les Normes VDV 453 originales étaient soulignés et indiqués en gras dans le présent document. Remarque: Cela fait quelques temps que seules les différences sont indiquées. Le texte était donc obsolète.	GT KIDS	29.06.2021
1.7	Les documents de référence ont été adaptés aux versions actuelles.	GT KIDS	29.06.2021
2.1.2	La durée d'aperçu sur les plateformes d'échange de données a été nouvellement défini.	GT KIDS	09.09.2021
6.1.4	Le texte concernant l'abonnement aux ASBID et AZBID a été modifié.	GT KIDS	29.06.2021
3.2.3 6.1.6.5 6.3.8.3.1	Les points d'arrêt intermédiaires doivent toujours être transmis dans les éléments «Via» et «ViaHst1Lang», «ViaHst2Lang» et «ViaHst3Lang». L'élément «Via» doit toujours être transmis avec les mêmes informations que «ViaHst1Lang», «ViaHst2Lang» et	GT KIDS	29.06.2021

	«ViaHst3Lang». Lors de la conversion de XSD2015 à XSD2017, les informations de «ViaHst1Lang» doivent être reprises dans l'élément «Via» si elles sont formatées selon le chapitre 6.1.6.5.		
6.1.6.1	Un renvoi aux nouveaux ID (SID4PT) a été ajouté.	GT KIDS	29.06.2021
6.1.14.2	Les éléments Ankufts-/AbfahrstSteigText doivent si possible être transmis avec leur contenu.	GT KIDS	29.06.2021
6.1.14.5	xxxFahrplanlage ne doit pas impérativement être transmis lors de la conversion de XSD2017 à XSD2015, en revanche xxxFahrtLoeschen doit l'être.	GT KIDS	29.06.2021
6.2.3.3.1	Le BetreiberID indique le concessionnaire. Le contenu doit toujours correspondre à INFO+. Le contenu de l'élément «Betreiber» a été défini plus précisément.	GT KIDS	29.06.2021
6.2.4.2	Des éléments supplémentaires ont été ajoutés et décrits.	GT KIDS	29.06.2021
1.1 (et sous-chapitres) 1.3 1.4.4 1.4.5 1.4.6 1.6 2.1.3 4.3 6.2.4.2.4 6.3.8.1.1	Ajout de nouveaux chapitres pertinents uniquement pour CUS.	GT KIDS	29.06.2021
6.2.4.3	Description d'éléments supplémentaires dans le tableau.	GT KIDS	29.06.2021
6.3.8.2	Description d'éléments supplémentaires dans le tableau.	GT KIDS	29.06.2021
6.2.4.3.1 6.3.8.3.1	Ankufts-/AbfahrststeigText sont obligatoires dans le trafic ferroviaire, des exceptions sont possibles après accord mutuel.	GT KIDS	29.06.2021
6.2.4.3.2	Description d'éléments supplémentaires. Remarque quant à la cause (Ursache): La cause peut être indiquée uniquement en cas de suppression.	GT KIDS	29.06.2021
6.3.8.3	Description d'éléments supplémentaires dans le tableau.	GT KIDS	29.06.2021
6.3.8.3.1	Description d'éléments supplémentaires. Et modification de texte: Si les deux éléments sont configurés sur «true» (ils doivent être sur «true» également pour le point d'arrêt initial et le terminus), un élément «AZBFahrtLoeschen» avec «Ursache=Ausfall» doit être créé lors de la conversion dans une version XSD plus ancienne. Dans le trafic ferroviaire des TP suisses, le «FahrtBezeichnerText» indique le numéro de train.	GT KIDS	29.06.2021
6.3.8.3.7	Description d'éléments supplémentaires. Remarque quant à la cause (Ursache): La cause peut être indiquée uniquement en cas de suppression.	GT KIDS	29.06.2021
6.2.4.3.1 6.3.8.3.1	L'élément «HaltID» est désormais obligatoire.	GT KIDS	29.06.2021

7	Glossaire complété.	GT KIDS	29.06.2021
8.1	Suppression de la liste des tableaux	GT KIDS	29.06.2021

Historique des modifications de la V1.5 à la 1.6

Position	Modification	Traitée par	Date
1.7	L'utilisation du XSD "XML Schema VDV453_incl_454_V2017d.xsd" est désormais obligatoire. Tous les éléments de ce XSD doivent être reçus et transmis sans erreur dans les plateformes d'échange de données (CR_0200). Les liens ont été adaptés aux nouveaux répertoires	J. Wichtermann	28.04.2023
4.3 4.4	Le chapitre 4.4 sur OAuth et les sous-chapitres ont été déplacés. Un renvoi vers ces répertoires a été ajouté dans le chapitre 4.3.	J. Wichtermann	09.06.2022
4.4	Avec l'introduction des nouveaux ID suisses (SID4PT) et des modifications nécessaires dans le XSD2017, les ID ne doivent plus être interprétées.	J. Wichtermann	25.02.2022
5.1.7 5.1.8	Application de DatenVersionID dans les TP-Suisse	J. Wichtermann	21.06.2023
6.1.4	Nouveaux sous-chapitres 6.1.4.1 et 6.1.4.2 créés pour AZBID / ASBID avec et sans SLOID. Création d'un nouveau sous-chapitre 6.1.4.3 et intégration des cas spéciaux dans ce sous-chapitre. Cas spéciaux et explications pour AZBID / ASBID supprimés des RV. (CR 0175)	C. Heimlicher	15.12.2021 29.03.2022
6.1.5	Nouveaux sous-chapitres 6.1.5.1 et 6.1.5.2 pour le descripteur de trajet avec ou sans SJYID. Suppression de la valeur par défaut pour SJYID, référence à la spécification. (CR 0175)	C. Heimlicher	15.12.2021 29.03.2022
6.1.7	Le ProduktID a été défini plus précisément en ce qui concerne la langue nationale et les majuscules/minuscules.	J. Wichtermann	25.02.2022
6.1.14	Chapitre 6.1.14.4 renommé en HaltID sans SLOID Chapitre 6.1.14.5 recréé, HaltID avec SLOID (CR 0175)	C. Heimlicher	15.12.2021
6.1.14.1	La longueur du texte du champ HaltepositionsText est limitée à 6 et non à 5 caractères dans TP-Suisse.	J. Wichtermann	25.02.2022
6.3.8.3.1	Texte de l'identificateur de trajet FahrtBezeichnerText: Description précisée	J. Wichtermann	10.05.2022
6.2.3.3.1	Rappel de la modification dans la V1.5 : dans l'élément BetreiberID, on indique toujours l'entreprise de transport (numéro GO selon la liste DiDok GO [4]) qui reçoit le mandat d'exploitation (de l'OFT, du canton, etc.) de cette course et qui possède la concession pour ce faire.	J. Wichtermann	28.04.2023
4.5	Ajout d'un nouveau chapitre avec les conditions marginales à respecter lors de la migration SID4PT des TP-CH.	A. Aeschbacher	12.05.2023

6.1.6	Chapitre restructuré et complété: format LinienID conventionnel inchangé, mais nouvelle section pour le futur format SLNID avec des références à la spécification SID4PT.	A. Aeschbacher	12.05.2023
6.1.9	Précision des définitions et des délais de mise en œuvre des ServiceAttribute NF et HL, HL étant nouvellement ajouté (les besoins de l'horaire en sont à l'origine).	A. Aeschbacher	12.05.2023
6.1.14.4	Définition et règles concernant le code facultatif des points d'arrêt précisées, y compris les dépendances avec DiDok.	A. Aeschbacher	12.05.2023
6.1.14.5	Ajout d'une nouvelle section avec la règle de conversion entre SLOID et HaltID via les données de base DiDok.	A. Aeschbacher	12.05.2023

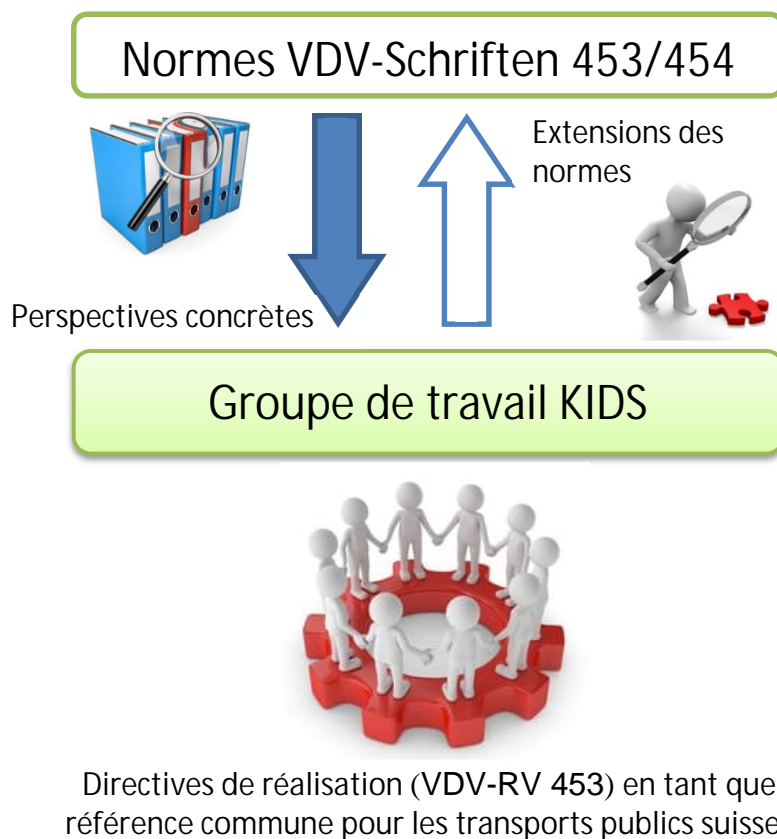
Historique des modifications de la V1.6 à la 1.7

Position	Modification	Traitée par	Date
Général	atlas remplace DiDok	D. Baudois	15.04.2024
6.3.8.3.1	La désignation de la course pertinente pour le client peut être transmise pour toutes les autres catégories de moyens de transport,.	J. Wichtermann	06.11.2023
6.1.14	Précision sur les points d'arrêt portant le numéro 0 selon CR0213, adoptée lors de la réunion du 13.06.2024	C. Heimlicher	18.06.2024
6.1.9	Correction des directives relatives aux ServiceMerkmalen selon CR_K001, adoptée lors de la séance du 22.03.2024	C. Heimlicher	18.06.2024
1.7 4.3	Le lien vers le document OAuth est cité en [8]	J. Wichtermann	28.08.2024

1. Remarque préliminaire

Le présent document contient les Directives de Réalisation applicables aux transports publics suisses, il s'appuie sur les normes officielles allemandes VDV-Schrift 453 [1] (publiée par le «Verband Deutscher Verkehrsunternehmen», VDV – Association des entreprises de transport allemandes). Il est désigné ci-après par «VDV-RV 453».

Le présent document décrit les perspectives concrètes et les divergences par rapport à la norme officielle, l'objectif étant de garantir une application uniforme dans tous les transports publics suisses.



Les Directives de Réalisation présentées dans ce document ont été adoptées par le groupe de travail KIDS («Kundeninformationsdaten-Schnittstellen im öV-Schweiz», Interfaces des données de l'information clientèle dans les TP suisses) et sont l'aboutissement d'un processus d'unification visant une application uniforme des Normes VDV dans les transports publics suisses.

Les Directives de Réalisation sont officiellement validées par la Commission national information à la clientèle (KKI) ou, en cas de modifications mineures, par le groupe de travail architecture de l'information client et gestion des données (KI ADM)..

Les Directives de Réalisation décrivent essentiellement:

- les perspectives concrètes sur les points volontairement laissés ouverts et abstraits dans les Normes VDV;
- les perspectives concrètes sur les points jusqu'à présent appliqués de façon variable dans les transports publics suisses;

Groupe de travail **KIDS**

(Kundeninformationsdaten-Schnittstellen im öV-Schweiz)

- les dérogations revendiquées par rapport aux Normes VDV officielles dans les transports publics suisses.

1.1. Dispositions pour les TP suisses et compléments CUS (ext. VDV-RV 453)

(Le texte suivant s'applique uniquement au rattachement à CUS et peut donc être masqué. La documentation complète est disponible uniquement dans la version CUS.)

1.2. Gestion des sous-versions CUS / historique des modifications (extension des VDV-RV 453)

(Le texte suivant s'applique uniquement au rattachement à CUS et peut donc être masqué. La documentation complète est disponible uniquement dans la version CUS.)

1.3. Mandat de l'OFT (extension des VDV-RV 453)

(Le texte suivant s'applique uniquement au rattachement à CUS et peut donc être masqué. La documentation complète est disponible uniquement dans la version CUS.)

Structure du document et délimitation (extension des VDV-RV 453)

1.4.1. Délimitation

Les présentes Directives de Réalisation applicables aux transports publics suisses (Directives de Réalisation des VDV 453, VDV-RV 453) complètent les Normes VDV 453 officielles et décrivent exclusivement les divergences, les modifications et les perspectives concrètes de l'implémentation de ces normes. Le présent document ne se substitue **pas** aux Normes VDV 453 officielles et ne comporte pas l'intégralité des informations nécessaires à la mise en œuvre ou à la compréhension de l'interface VDV453.

Parallèlement aux présentes Directives de Réalisation, les partenaires élaboreront une convention plus concrète qui sera adaptée à leurs spécificités et besoins respectifs. Cette convention concrétise les points qui ne sont pas décrits dans le présent document et peut également décrire les divergences et les extensions des Directives de Réalisation des VDV 453 si les deux partenaires et tous les autres organes/partenaires concernés sont d'accord. Ces spécifications bilatérales ou multilatérales (ci-après désignées par «spécifications de partenaire à partenaire») doivent systématiquement se fonder sur les présentes Directives de Réalisation des VDV 453 et s'en rapprocher autant que possible.

Ce document ne saurait être interprété comme un acte contractuel, car la situation contractuelle entre deux partenaires ou leurs fournisseurs n'en forme pas un élément constitutif.

1.4.2. Uniformité de la structure des chapitres

Le présent document reprend, **à partir du chapitre 2**, la structure des chapitres des Normes VDV 453 [1] afin de faciliter la comparaison directe entre les Directives de Réalisation et les Normes VDV officielles.

Il en découle les éléments suivants:

- Les Normes VDV 453 officielles s'appliquent en général. Les commentaires et observations repris dans les normes [1] ne sont pas répétés dans le présent document¹.
- Un **chapitre vierge** dans le présent document signifie que les Normes VDV originales s'appliquent sans exception ni extension. Le cas échéant, le chapitre est identifié de la façon suivante: «(Voir les Normes VDV 453)».
- Si une situation spécifique aux transports publics suisses nécessite une précision ou une divergence par rapport à la norme, ladite précision/divergence est présentée de manière concrète dans le chapitre correspondant.
- Les Normes VDV 453 officielles ne définissent pas les métadonnées concernées par l'échange de données entre les partenaires VDV. Les chapitres concernés du présent document proposent en revanche une description concrète de la structure et de l'étendue des métadonnées spécifiées et applicables à tous les transports publics suisses².

L'uniformité de la structure des chapitres est garantie sous réserve de la restriction suivante:

Si une explication ou une extension sortant du cadre de la structure prescrite des chapitres s'avère nécessaire, un chapitre spécifique, systématiquement accompagné de la mention «**(extension des Directives de Réalisation des VDV453)**», est ajouté à la fin du niveau du chapitre en question. Ce chapitre, ainsi que ses éventuels sous-chapitres, ne présente donc aucune correspondance avec les Normes VDV 453 officielles et leur insertion à la fin d'un niveau de chapitre ne modifie en rien la hiérarchie des chapitres suivants.

1.4.3. Champs obligatoires, facultatifs et non pris en charge

La dernière colonne des tableaux décrivant la structure XML d'un élément de données précise si l'élément doit être indiqué ou peut être omis.

obligatoire	L'élément doit être indiqué dans la structure XML et avoir une valeur pertinente sur le plan sémantique. L'indication d'un champ obligatoire sans saisie de valeur n'est pas autorisée.
facultatif	L'élément peut être indiqué ou absent. Si un élément est indiqué, une valeur pertinente sur le plan sémantique doit être saisie. La réinitialisation d'une valeur indiquée précédemment peut être obtenue en renonçant explicitement à l'indication de la valeur lors de la nouvelle transmission de l'élément (pour autant que cela soit possible dans le cadre de la définition XSD). Si l'élément facultatif n'est pas indiqué dans le cas d'un message de modification, la valeur valable est celle de la dernière transmission. Si l'élément facultatif n'est pas indiqué dans le cas d'un parcours complet, la valeur est réinitialisée à la valeur par défaut (si définie), ou n'est pas indiquée (zéro).
n/a	L'élément n'est pas pris en charge. S'il est indiqué, le contenu est ignoré. Tous les éléments de données qui ne sont pas pris en charge ou qui sont inconnus du XSD spécifique au système doivent être ignorés par ce dernier. Aucune erreur de traitement ni de validation ne doit en résulter.

Tableau 1: champs obligatoires et facultatifs

¹ On dérogera à cette règle de principe s'il s'avère nécessaire ou judicieux d'expliquer brièvement une situation normale définie dans les Normes VDV 453 afin de bien comprendre un texte ou le contexte général d'une situation.

² Les directives et les spécifications sont définies par le groupe de travail KIDS et s'appliquent en tant que standard aux transports publics suisses.

1.4.4. Distinction des rôles de CUS (extension des VDV-RV 453)

(Le texte suivant s'applique uniquement au rattachement à CUS et peut donc être masqué. La documentation complète est disponible uniquement dans la version CUS.)

- «CUS en tant que plateforme de données – DDS (client)» (*standard si non indiqué*)

1.4.5. CUS en tant que plateforme d'échange de données (extension des VDV-RV 453)

(Le texte suivant s'applique uniquement au rattachement à CUS et peut donc être masqué. La documentation complète est disponible uniquement dans la version CUS.)

d'échange d'échange d'échange d'échange d'échange CUS en tant que producteur de données de trafic ferroviaire DPB (ext. VDV-RV 453)

(Le texte suivant s'applique uniquement au rattachement à CUS et peut donc être masqué. La documentation complète est disponible uniquement dans la version CUS.)

1.5. Caractère contraignant (extension des VDV-RV 453)

Le présent document indique la manière dont les Normes VDV 453 sont concrètement appliquées et interprétées en Suisse. Il est à la base des conventions sur le raccordement VDV entre les différents partenaires TP dans le cadre de l'échange de données effectives.

En complément aux stipulations du présent document, les partenaires s'accorderont sur les métadonnées qui ne sont définies ni dans le présent document, ni dans la spécification VDV officielle.

1.6. Services VDV pris en charge par les CFF (extension des VDV-RV 453)

(Le texte suivant s'applique uniquement au rattachement à CUS et peut donc être masqué. La documentation complète est disponible uniquement dans la version CUS.)

1.7. Documents de référence

- [1] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV
VDV-Schrift 453 - Ist-Daten-Schnittstelle Fahrplanauskunft Version 2.6.1, Cologne (D), 2021
<https://www.tp-info.ch/fr/standards-de-la-branche/standards-techniques/donnees-temps-reel>
- [2] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV
XML-Schema VDV453_incl_454_V2017.d.xsd (Version: «2017.d»), Cologne (D), 2021
<https://www.vdv.de/i-d-s-downloads.aspx>
- [3] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV
VDV-Schrift 454 - Ist-Daten-Schnittstelle Fahrplanauskunft Version 2.2.1, Cologne (D), 2021
<https://www.tp-info.ch/fr/standards-de-la-branche/standards-techniques/donnees-temps-reel>
- [4] Office fédéral des transports (OFT)
Points de service (liste atlas), Berne (CH)
<https://opentransportdata.swiss/de/dataset/service-points-actual-date>
- [5] Alliance SwissPass
P580 – FIScommun / Produit 06
<https://www.allianceswisspass.ch/de/tarife-vorschriften/uebersicht>

- [6] [Standards métiers | öv-info.ch](#) Office fédéral des transports (OFT)
Leistungsvereinbarung SBB 2025 - 2028, Kapitel 4.1 Buchstabe c (en allemand)
<https://www.bav.admin.ch/dam/bav/fr/dokumente/das-bav/finanzierung/abgeschlossene-lv-2025-2028/sbb-leistungsvereinbarung-2025-2028.pdf.download.pdf>
- [7] SID4PT
<https://www.tp-info.ch/fr/standards-de-la-branche/standards-techniques/standards-structu-rels>
- [8] Connexion via OAuth
https://www.tp-info.ch/sites/default/files/2023-07/migration_xsd2017_ext_oauth_fra.pdf

2. Introduction

2.1. Informations générales

Conjointement aux Normes VDV 453 officielles [1], le présent document définit le standard applicable en Suisse pour l'implémentation de l'interface VDV et des différentes structures de données entre les entreprises de transport public (TP) disposant d'un ITCS (Intermodal Transport Control System) ou de plateformes d'échange de données aux fins d'échange d'informations en temps réel sur les moyens de transport.

Ensemble, ces deux documents proposent une description concrète des éléments suivants:

- les données qui peuvent être échangées entre les partenaires TP;
- les données qui peuvent être échangées entre CUS et un partenaire TP;
- les éléments des Normes VDV pris en charge par les transports publics suisses;
- les divergences explicites par rapport aux Normes VDV;
- le format des éléments de données;
- le contenu et la fréquence des flux de données;
- les conventions nécessaires au sujet des métadonnées;
- les tâches à accomplir lors de l'introduction de l'interface et la manière dont celles-ci sont coordonnées entre CUS et le partenaire TP;
- les aspects déterminants pour l'exploitation de l'interface;
- les modalités de l'échange de données (formats, protocoles de communication, etc.);
- la façon dont les données doivent être interprétées, dans la mesure où ce point n'est pas réglementé dans les Normes VDV 453 ou si leur utilisation diverge des dispositions des Normes VDV 453.

2.1.1. Moyen de transport (MT) (extension des VDV-RV 453)

Le terme «moyen de transport» («*Verkehrsmittel*» en allemand) et son abréviation «MT» («*VM*» en allemand) utilisés tout au long de ce document désignent tous les moyens de transport déterminants pour l'information à la clientèle (p. ex. le train, le bus, le tram, le bateau, le funiculaire, etc.). Chaque parcours d'un de ces moyens de transport est appelé «course» («*Fahrt*» en allemand).

2.1.2. Gestion et actualité des données (extension des VDV-RV 453)

(Voir les Normes VDV 453)

Temps d'aperçu des plateformes de données:

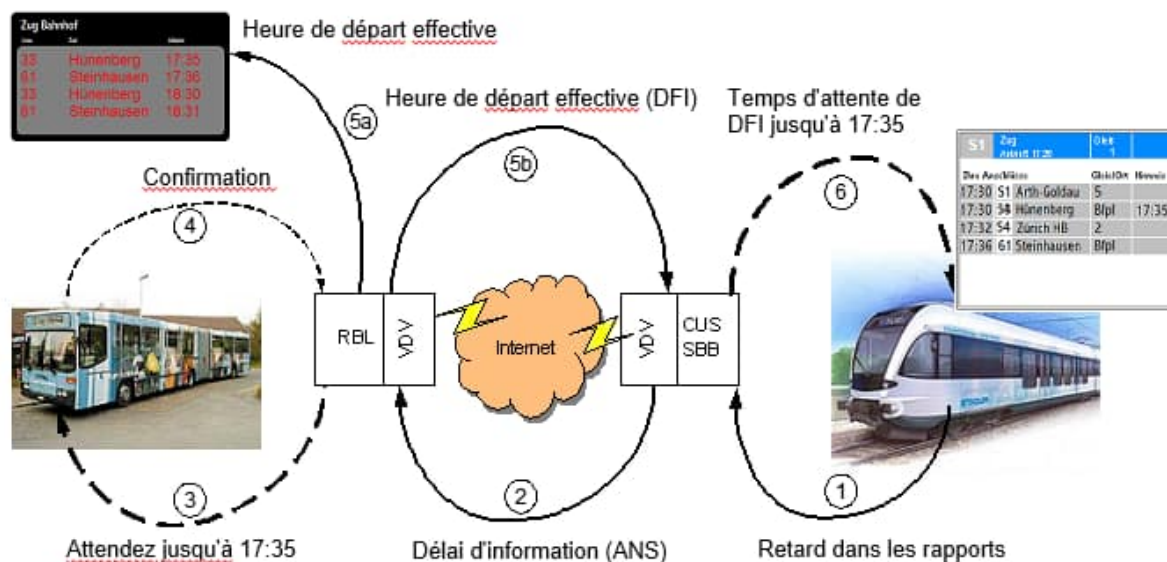
Le temps d'aperçu est pertinent uniquement en cas d'abonnement à un ITCS, puisque que tous les autres systèmes de la chaîne de livraison doivent impérativement reprendre cette définition.

Même si un abonné d'une plateforme de données souhaite prolonger le temps d'aperçu, celle-ci ne peut livrer que les données comprises dans l'abonnement ITCS selon le temps d'aperçu.

Si l'abonné d'une plateforme de données souhaite raccourcir le temps d'aperçu, celle-ci doit retenir les données reçues jusqu'à l'entrée dans le temps d'aperçu. Pour ce faire, la plateforme devrait pouvoir distinguer si ces données dépendent du temps d'aperçu ou si elles doivent de toute façon être transmises immédiatement après leur réception. Or la plateforme n'est pas capable de faire cette distinction et doit donc transmettre immédiatement toutes les données reçues. Le temps d'aperçu souhaité par l'abonné est ainsi ignoré.

2.1.3. Interaction entre DFI et ANS (extension des VDV-RV 453)

(Le texte suivant s'applique uniquement au rattachement à CUS et peut donc être masqué. La documentation complète est disponible uniquement dans la version CUS.)



2.2. Objectifs

(Voir les Normes VDV 453)

2.3. Conception directrice

(Voir les Normes VDV 453)

3. Introduction et terminologie

(Voir les Normes VDV 453)

3.1. Anschlusssicherung /Garantie de correspondance (ANS)

3.1.1. Tâches et objectifs

(Voir les Normes VDV 453)

3.1.2. Principe des courses d'apport et en correspondance

(Voir les Normes VDV 453)

3.1.3. Définition de la garantie transversale des correspondances

(Voir les Normes VDV 453)

3.1.4. Caractéristiques de l'exploitation

(Voir les Normes VDV 453)

3.1.4.1. Gare

(Voir les Normes VDV 453)

3.1.4.2. Correspondances multiples

(Voir les Normes VDV 453)

3.1.4.3. Points d'arrêt desservis à plusieurs reprises

(Voir chapitre 6.1.8 pour <HstSeqZaehler>)

3.1.5. Planification des courses et des correspondances (horaire planifié Sollfahrplan)

(Voir les Normes VDV 453)

3.1.6. Domaines de correspondance

(Voir les Normes VDV 453)

Affichage intérieur de l'information à la clientèle

(Voir les Normes VDV 453)

3.1.8. Garantie des correspondances liée à la course

(Voir les Normes VDV 453)

3.1.9. Garantie des correspondances liée à l'heure

(Voir les Normes VDV 453)

3.2. Information dynamique aux voyageurs (DFI)

(Voir les Normes VDV 453)

3.2.1. Tâches et objectifs

(Voir les Normes VDV 453 [1], chapitre 3.2.1, et chapitre 2.2 du présent document)

3.2.2. Fourniture et gestion des données

Le flux d'informations est entièrement automatisé.

En ce qui concerne l'origine et l'actualité des données, voir également le chapitre 2.1.2.

3.2.3. Domaines d'affichage

(Voir les Normes VDV 453)

Visualisation de véhicules tiers (VIS)

(Voir les Normes VDV 453)

3.4. Service général d'informations (AND)

(Voir les Normes VDV 453)

4. Architecture

(Voir les Normes VDV 453)

4.1. Communication vs services spécialisés

(Voir les Normes VDV 453)

4.2. Données de référence vs données de processus

(Voir les Normes VDV 453)

4.3. Protocoles utilisés

(Voir les Normes VDV 453)

4.4. Interprétation des ID (extension des VDV-RV 453)

Avec l'introduction des nouveaux ID suisses (SID4PT) et les modifications nécessaires dans ce contexte dans XSD2017, les ID ne doivent plus être interprétés.

4.5. Modification de l'attribut ID pendant la migration SID4PT (ext. VDV-RV 453)

Une modification de l'expression de l'ID entre non-SID4PT et SID4PT n'est en principe autorisée qu'après accord mutuel. Si, par exemple, les points d'arrêt d'une course sont transmis une fois avec des BPUIC conventionnels dans le même abonnement (ou même dans tous les abonnements en l'absence de configuration correspondante) et avec des SLOID dans le message suivant, il faut s'attendre à ce que la course soit rejetée. En règle générale, la course est rejetée en cas d'incohérence dans l'expression de l'ID.

Dans le cadre de la migration SLOID, il faut notamment tenir compte du fait que les modifications dans atlas (par ex. nouveau SLOID) ne peuvent être prises en compte par les systèmes de contrôle qu'au jour d'exploitation suivant. Un SLOID inconnu dans une course en temps réel entraîne le rejet de la course.

5. Description de l'interface «Infrastructure de base»

5.1. Processus d'abonnement

5.1.1. Aperçu

(Voir les Normes VDV 453)

5.1.2. Configuration d'abonnements

Certains événements peuvent conduire à la fermeture de tous les abonnements mis en place par un client et leur reconfiguration subséquente.

Les abonnements souscrits par le client doivent être reconfigurés dans les cas suivants:

- après le redémarrage du client (par exemple, après une défaillance du système ou après des opérations de maintenance du client), tous les abonnements préalablement souscrits par le client sont supprimés sur le serveur. Tous les abonnements doivent ensuite être reconfigurés par le client;
- après le redémarrage du serveur qui est indiqué au client par l'actualisation de l'heure de référence du serveur mentionné dans les réponses «Status»;
- au moment fixé par les partenaires concernés (p. ex. tôt le matin, en dehors des heures d'exploitation normale), dans le cadre de l'initialisation quotidienne du système ou du renouvellement des abonnements. Il est recommandé de renouveler les abonnements tous les jours. Le moment optimal est à partir de 3 heures du matin en raison de la problématique posée par le passage de l'heure d'hiver à l'heure d'été et inversement.

5.1.2.1. Demande d'abonnement (*AboAnfrage*)

(Voir les Normes VDV 453)

Élément	Remarques	Champ
Sender	(Attribut) Voir les Normes VDV 453	obligatoire
ZST	(Attribut) Voir les Normes VDV 453	obligatoire
AboASBRef	Voir les Normes VDV 453	facultatif
AboASB	Voir les Normes VDV 453	facultatif
AboAZBRef	Voir les Normes VDV 453	facultatif
AboAZB	Voir les Normes VDV 453	facultatif
AboVIS	Voir les Normes VDV 453	facultatif
AboAND	Voir les Normes VDV 453	facultatif
AboLoeschen	Voir les Normes VDV 453	facultatif
AboLoeschenAlle	Voir les Normes VDV 453	facultatif

Tableau 3: sous-éléments de <AboAnfrage>

Côté client

Une <StatusAnfrage> est envoyée au système partenaire avant la configuration des abonnements pour un service. Si la disponibilité du partenaire à l'expédition des données est confirmée par une <StatusAntwort> positive, les abonnements sont configurés côté serveur.

Après la configuration de l'abonnement, la disponibilité des données sur le serveur sera signalée par une <DatenBereitAnfrage> (voir [1], 5.1.3.1) ou par une <StatusAntwort> (<DatenBereit> = true). En réaction au message <DatenBereit> positif, le client demande la transmission des données au moyen d'une <DatenAbrufenAnfrage>.

Côté serveur

Plusieurs abonnements peuvent être configurés au sein d'une même <AboAnfrage>, mais un seul message d'erreur général est émis pour le processus complet de l'<AboAnfrage>. Par conséquent, l'attitude à adopter en cas d'erreur est la suivante:

- Pour recevoir un (éventuel) message d'erreur pour chaque abonnement, il est nécessaire de configurer les abonnements individuellement. Autrement dit, il faut une <AboAnfrage> par abonnement.
- Si une erreur se produit lors de la configuration ou de la suppression d'un abonnement, l'abonnement n'est ni configuré, ni supprimé. Le partenaire reçoit alors un message d'erreur qui décrit concrètement le problème rencontré.
- Si plusieurs abonnements sont mis en place ou supprimés au sein d'une même <AboAnfrage> et si une erreur se produit au cours de l'opération, la demande est rejetée dans son ensemble, ce qui signifie qu'aucun abonnement de cette demande ne sera créé ou supprimé. Dans ce cas, le partenaire reçoit un message d'erreur qui se rapporte à l'abonnement dans lequel la première erreur s'est produite.

5.1.2.2. Confirmation d'abonnement (*AboAntwort*)

(Voir les Normes VDV 453)

Les différences suivantes concernant le type <AboAntwort> par rapport aux Normes VDV 453 doivent être prises en compte:

Élément	Remarques	Champ
<i>XSDVersionID</i>	(Attribut, facultatif) Version de l'interface utilisée par le serveur (nom du fichier XSD).	facultatif

Tableau 4: sous-éléments de <AboAntwort>

Les différences suivantes concernant le type <Bestaetigung> par rapport aux Normes VDV 453 doivent être prises en compte:

Élément	Remarques	Champ
<i>DatenGueltigAb</i>	Voir les Normes VDV 453	facultatif
<i>DatenGueltigBis</i>	Voir les Normes VDV 453	facultatif
<i>Fehlernummer</i>	Voir les Normes VDV 453	facultatif
<i>KuerzMoeglicherZyklus</i>	Voir les Normes VDV 453	facultatif

Tableau 5: sous-éléments de <Bestaetigung>

5.1.3. Mise à disposition des données

(Voir les Normes VDV 453)

5.1.4. Requête de transmission des données (appel des données)

(Voir les Normes VDV 453)

5.1.4.1. Demande de transfert des données (*DatenAbrufenAnfrage*)

(Voir les Normes VDV 453)

5.1.4.2. Transfert des données (*DatenAbrufenAntwort*)

(Voir les Normes VDV 453)

La segmentation des données d'un abonnement en plusieurs paquets est autorisée avec le mécanisme «WeitereDaten». Le fournisseur de données peut librement choisir la mise en œuvre du mécanisme «WeitereDaten» ou son renoncement.

5.1.4.2.1. Utilisation de «DatensatzAlle»

(Voir les Normes VDV 453)

Pour chacun des services décrits ci-dessous, les éléments suivants composent l'unité minimale pour laquelle l'envoi au sein d'un paquet de données doit être effectué intégralement:

Service	Granularité (unité minimale de détail)
REF-ANS	ASBFahrplan
ANS	ASBFahrplanlage / ASBFahrtLoeschen / HaltepositionsAenderung / WartetBis / AbbringerFahrtLoeschen
REF-DFI	AZBFahrplan
DFI	AZBFahrplanlage / AZBFahrtLoeschen
REF-AUS	Linienfahrplan
AUS	IstFahrt

Tableau 6: Services

5.1.5. Suppression des abonnements de données (*AboLoeschen/Alle*)

(Voir les Normes VDV 453)

5.1.6. Réinitialisation après interruption

(Voir les Normes VDV 453)

5.1.7. Réinitialisation après défaillance

(Voir les Normes VDV 453)

Le sous-élément facultatif <DatenVersionID> de l'élément <StatusAntwort> ne doit pas être exploité pour le contrôle du comportement d'un client en fonction d'un abonnement. Dès que le serveur transmet dans <StatusAntwort> un nouveau <StartDienstZst>, il faut en principe partir du principe que tous les abonnements sont perdus, indépendamment de la présence

et du remplissage de l'élément <DatenVersionID>. Le client doit donc les supprimer lorsqu'il a besoin de données supplémentaires et les reconstruire.

5.1.8. Alive-Handling

(Voir les Normes VDV 453)

Voir aussi le chapitre 5.1.7 concernant la réinitialisation des abonnements après une défaillance.

5.1.8.1. Demande (StatusAnfrage)

(Voir les Normes VDV 453)

5.1.8.2. Réponse (StatusAntwort, Status)

(Voir les Normes VDV 453)

Côté client

Après la transmission d'une <StatusAnfrage>, si un client reçoit le message «notok» dans l'élément de données <Status> de la <StatusAntwort> correspondante, il faut en déduire que le service dans son intégralité est indisponible. Dès lors, le client ne doit plus envoyer d'autres demandes au système partenaire, à l'exception des <StatusAnfragen> cycliques.

Dès réception du premier «ok» dans une <StatusAntwort>, le service concerné est considéré comme étant «de nouveau disponible» et l'échange de données régulier peut reprendre. La réaction dans cette situation est identique à celle observée lorsqu'aucune réponse n'est reçue après une <StatusAnfrage>.

5.1.8.3. ClientStatusAnfrage

(Voir les Normes VDV 453)

5.2. Liaison http

5.2.1. Procédure

Espace de noms XML: conformément aux Normes VDV 453 officielles, aucun espace de noms explicite (p. ex. «vdv453ger») n'est utilisé.

XML-Header: le XML-Header doit être complété conformément à la spécification HTTP RFC 2616.

5.2.2. Série de caractères

(Voir les Normes VDV 453)

5.2.3. Indicateurs de services

(Voir les Normes VDV 453)

5.2.4. URL de la demande

Étant donné que les modifications apportées à l'environnement système d'un partenaire agissant en tant que serveur sont susceptibles d'affecter l'adressage de l'application, l'adressage des demandes VDV doit impérativement pouvoir être configuré côté client.

Toute modification de l'URL d'un service sur le serveur doit être réalisée en concertation avec les abonnés.

Côté serveur

Les messages suivants sont envoyés ou répondus par le serveur :

Indicatif de demande	Réponse du serveur	Requête du serveur
status.xml	✓ StatusAntwort	✗
Clientstatus.xml	✗	✓ ClientStatusAnfrage
aboverwalten.xml	✓ AboAntwort	✗
datenbereit.xml	✗	✓ DatenBereitAnfrage
datenabrufen.xml	✓ DatenAbrufenAntwort	✗

Tableau 8: messages du serveur

Côté client

Les messages suivants sont envoyés ou répondus par le client :

Indicatif de demande	Réponse du client	Requête du client
status.xml	✗	✓ StatusAnfrage
Clientstatus.xml	✓ ClientStatusAntwort	✗
aboverwalten.xml	✗	✓ AboAnfrage
datenbereit.xml	✓ DatenBereitAntwort	✗
datenabrufen.xml	✗	✓ DatenAbrufenAnfrage

Tableau 9: messages du client

5.2.5. Gestion des erreurs

(Voir les Normes VDV 453)

5.3. Sécurité

En principe, les mesures de protection (p. ex. DMZ, Firewall, etc.) relèvent de la responsabilité de chaque partie. Un certain nombre de composants de sécurité doivent être mis en place à cet égard. Les zones démilitarisées (DMZ) des partenaires TP constituent l'infrastructure nécessaire à la création d'un VPN et au routage des requêtes HTTP. La sécurité souhaitée et nécessaire à la liaison doit faire l'objet d'un accord bilatéral entre les partenaires.

6. Description de l'interface «Services spécialisés»

6.1. Généralités

Les chapitres ci-après décrivent les métadonnées nécessaires au processus d'échange de données et apportent des précisions par rapport aux Normes VDV 453 [1].

Les métadonnées qui ne sont définies ni dans le présent document, ni dans les Normes VDV officielles doivent être convenues et définies par les partenaires concernés.

6.1.1. Jours d'exploitation

Le jour d'exploitation d'une course définit son appartenance à une date donnée:

- Les jours d'exploitation **doivent** correspondre aux jours de l'horaire périodique (quantité de jours de marche).
- Le jour d'exploitation correspond habituellement à la date de départ de la course au point d'exploitation de départ d'après l'horaire.
- Lorsque des courses débutent après minuit, le jour d'exploitation peut être le précédent.
- Le planificateur d'horaire peut attribuer une course à l'un ou l'autre des jours en fonction des besoins de l'exploitation. Aucune règle fixe et obligatoire ne s'applique en la matière.
- Une course conserve toujours le jour de circulation qui lui a été attribué, quelle que soit la durée du parcours.

6.1.2. Format de la date et de l'heure

(Voir les Normes VDV 453)

6.1.3. Indicatif du système d'exploitation

L'indicateur du système d'exploitation figure dans l'URL d'appel et sous la forme de l'attribut XML `<Sender>` dans le message lui-même.

Outre l'**émetteur d'un message** (indicateur du système), il identifie également la **plateforme** depuis laquelle un message est envoyé (indicateur de plateforme). Ces deux composantes sont reliées entre elles par le caractère «_» (*souligné*):

<Systemkennung>_<Plattformkennung>

Il est recommandé d'écrire l'indicateur du système d'exploitation en minuscules.

L'indicateur du système peut être choisi librement. Le *souligné* «_» ne peut cependant pas être utilisé à l'intérieur de l'indicateur du système. Il est recommandé d'indiquer les abréviations du partenaire et, si nécessaire, l'abréviation de l'indicateur du système (p. ex. «sbb», «aags», «riv», «zvv», «zvb», «sip-hub», etc.).

La plateforme à partir de laquelle les données sont échangées est mentionnée dans l'indicateur de plateforme.

Les indicatifs standard sont les suivants:

Plateforme	Indicatif de plateforme
Développement	entw
Test	test
Intégration	int
Production	prod

Tableau 10: indicatifs de plateforme

Si ces indicatifs de plateforme ne sont pas suffisants, il est possible de les compléter après concertation mutuelle. Les partenaires qui n'exploitent pas toutes ces plateformes se limitent aux plateformes qu'ils utilisent.

Les indicatifs de système d'exploitation valables sont p. ex. «zvv_test», «zvv_prod», «riv_prod», «sbb_int», «sbb_prod», «sip-hub_test», «sip-hub_prod».

6.1.4. Références des lieux

Les désignations de lieu pour le service ANS et pour le service DFI sont formées selon les zones de correspondance (ANS) et les zones d'affichage (DFI) pour lesquelles un abonnement est configuré.

Service	Désignation de lieu	Nom du code
Garantie des correspondances	Zone de correspondance	ASBID
Information dynamique aux voyageurs	Zone d'affichage	AZBID

Tableau 13: Références des lieux dans les services spécialisés

L'AZBID et l'ASBID pour un point d'arrêt (c'est-à-dire pour un point d'exploitation défini dans atlas) sont soutenus par tous les partenaires de TP-Suisse. Des granularités plus fines comme l'AZBID / ASBID pour une montée / une bordure d'arrêt spécifique doivent être convenues bilatéralement.

6.1.4.1. Format pour ASBID / AZBID sans SLOID (extension dans VDV-RV 453)

Jusqu'au passage à la SLOID (selon une planification de migration séparée), chaque système doit livrer l'ASBID / AZBID dans le format décrit ici.

Pour les demandes d'abonnement des différents services, des identifiants préfixes différenciés sont prévus du point de vue technique :

- un "Z" de tête pour l'AZBID du service DFI
- un "S" de tête pour l'ASBID du service ANS.

Suivent dans les deux cas le code pays UIC à deux chiffres et le code UIC à cinq chiffres (sans chiffre de contrôle) pour l'indication du point d'arrêt concerné.

AZBID = Z + UIC-Ländercode + UIC-Code
ASBID = S + UIC-Ländercode + UIC-Code

Les codes pays UIC ainsi que les codes de point d'arrêt UIC pour les références locales sont également valables pour les arrêts de bus, les arrêts de tram, etc. Ils se basent sur la liste des points d'exploitation pour toute la Suisse (données de base atlas [4]).

6.1.4.2. Format pour ASBID / AZBID avec SLOID (extension dans VDV-RV 453)

Après le passage à la SLOID (selon une planification de migration séparée), chaque système doit livrer l'ASBID / AZBID dans le format décrit ici, basé sur la SLOID.

Les préfixes Z et S pour AZBID et ASBID ne seront plus indiqués. Les deux ID correspondent un-à-un au SLOID de chaque point d'arrêt.

AZBID = SLOID
ASBID = SLOID

6.1.5. Référence de la course (FahrID)

L'indication du <FahrID> est obligatoire, elle s'applique à tous les services VDV453 et VDV454 et sert à l'identification univoque d'une course transmise et à sa synchronisation avec les données déjà disponibles (si possible aussi des données planifiées (SolIDaten) d'INFO+) pour cette course.

L'élément <FahrID> se compose des deux sous-éléments <FahrBezeichner> et <Betriebs-tag> (jour d'exploitation):

Élément	Remarques	Champ
Fahrtbezeichner	Désignation univoque de la course (voir ci-dessous)	obligatoire
Betriebstag	(Voir le chapitre 6.1.1)	obligatoire

Tableau 14: structure du <FahrID>

6.1.5.1. Format pour le FahrtBezeichner sans SJYID (extension dans VDV-RV 453)

Jusqu'au passage au SJYID (selon une planification de migration séparée), chaque système doit indiquer <FahrBezeichner> dans le format décrit ci-après. <FahrBezeichner> doit toujours être unique au sein d'un jour d'exploitation. <FahrBezeichner> doit être identique dans tous les services VDV453/454 et INFO+ !

FahrtBezeichner = [UIC-LänderCode]:[GO-Nummer]:[Fahrt-Referenz]

Les différents éléments du FahrtBezeichner sont définis comme suit:

Élément	Signification	Exemple
Code pays UIC	Code du pays de l'entreprise de transport (selon UIC) sous lequel la course est exploitée. Valeur numérique comprenant deux chiffres au maximum.	85
Numéro GO	Numéro de l'organisation administrative d'une entreprise de transport par laquelle la course est exploitée, selon la liste atlas de l'OFT [4] ou la référence du pays concerné. (Synonyme: code ET.) Les zéros en tête doivent être omis. Valeur alphanumérique à 6 caractères au maximum (les caractères autorisés sont {A-Z, a-z, 0-9, «_»}). Les numéros GO des éléments «FahrtBezeichner» et «LinienID» doivent être identiques. Le cas échéant, le traitement de la course ne peut pas être garanti (incohérences).	37
Référence de la course (trafic local NAV)	Clé ouverte pouvant être définie par le producteur de données concerné ou l'entreprise de transport réalisant la planification afin d'assurer le caractère univoque d'une course. La référence de la course doit être univoque au sein de l'organisation administrative d'une ET (n° GO) par <Be- triebstag> (jour d'exploitation) et correspondre à INFO+. Une valeur alphanumérique de 50 caractères au maximum est admise. Les caractères autorisés sont {A-Z, a-z, 0-9, «_», «-»}. Remarque: Le double-points «:» est un signe spécial de séparation de champ, son utilisation est explicitement <u>interdite</u> dans ce champ (<u>exception: trafic ferroviaire</u>).	6624325- 234-001_A
Référence de la course (trafic ferroviaire)	Pour des raisons de compatibilité, le format suivant est utilisé dans le trafic ferroviaire pour le champ «FahrtReferenz»: FahrtReferenz = [n° de la course]:[complément de référence] Les caractères autorisés sont {A-Z, a-z, 0-9, «_», «-»}. Remarque: Le double-points «:» est un signe spécial de séparation de champ, son utilisation est <u>autorisée</u> dans ce champ <u>exclusivement à l'endroit explicitement défini ci-dessus</u> pour le trafic ferroviaire.	63003:001

Élément	Signification	Exemple
	<p>Numéro de la course</p> <p>Le numéro de la course doit être univoque pour un jour d'exploitation au sein de l'organisation administrative d'une ET (n° GO). Des courses multiples à l'intérieur d'un même jour d'exploitation doivent être différenciées par plusieurs numéros de course.</p> <p>La valeur numérique admise se compose de cinq chiffres au maximum.</p>	63003
	<p>Complément de référence</p> <p>Clé technique alphanumérique définie par l'entreprise de transport réalisant la planification afin de garantir le caractère univoque d'une course. Cette valeur est ajoutée en complément de l'identification si le caractère univoque de la course ne peut pas être obtenu au moyen des éléments chiffrés présentés ci-dessus.</p> <p>Si cette clé de différenciation n'est pas utilisée, elle doit être remplacée par «000».</p> <p>Les caractères autorisés sont {A-Z, a-z, 0-9, «_», «-»}.</p>	001

Tableau 15: éléments du <FahrID>

Exemples de formatage correct du «FahrBezeichner»:

CFF: «85:11:21814:001»
NAV: «85:846:241291-00319-1»
International: «80:678:439244-DR24-434-223_01»

Exemple de «FahrID»:

```
<FahrID>
  <FahrBezeichner>85:11:21814:001</FahrBezeichner>
  <Betriebstag>2012-05-14+02:00</Betriebstag>
</FahrID>
```

6.1.5.2 Format pour les FahrBezeichner avec SJYID (extension dans VDV-RV 453)

Après le passage au SJYID (selon la planification de migration séparée ; voir également le chapitre 4.5), chaque système doit envoyer <FahrBezeichner> selon ces directives. Par ailleurs, l'identifiant du <FahrBezeichner> doit toujours être unique au sein d'un jour d'exploitation. Le <FahrBezeichner> doit être identique dans tous les services VDV453/454 et INFO+ !

FahrBezeichner = SJYID

Le SJYID est décrit sous [7].

Groupe de travail **KIDS**

(Kundeninformationsdaten-Schnittstellen im öV-Schweiz)

6.1.6. Références de ligne et de direction

6.1.6.1. Référence de ligne <LinienID> sans SLNID (extension des VDV-RV 453)

L'élément <LinienID> est un code purement technique. Il n'est pas utilisé pour l'affichage à la clientèle.

Formatage dans les transports publics suisses (trafic ferroviaire excepté):

Dans les TP suisses (à l'exception du trafic ferroviaire), le <LinienID> doit impérativement être livré dans le format suivant pour tous les services VDV453 et VDV454:

[code pays UIC]:[n° GO]:[clé technique de la ligne]

Désignation	Signification	Exemple
Code pays UIC	Code du pays de l'entreprise de transport (selon UIC) sous lequel la course est exploitée. Valeur numérique comprenant deux chiffres au maximum.	85
Numéro GO	Numéro de l'organisation administrative d'une entreprise de transport par laquelle la course est exploitée, selon la liste atlas de l'OFT [4] ou la référence du pays concerné. (Synonyme: code ET.) Les zéros en tête doivent être omis. Valeur alphanumérique à 6 caractères au maximum (les caractères autorisés sont {A-Z, a-z, 0-9, «_»}). Les numéros GO des éléments <FahrtBezeichner> et <LinienID> doivent être identiques. Si ce n'est pas le cas, le traitement de la course ne peut pas être garanti (incohérences).	37
Clé technique de la ligne	Clé technique de la ligne. La clé de ligne doit être univoque au sein de l'organisation administrative (n° GO). Valeur alphanumérique (les caractères admis sont {A-Z, a-z, 0-9, «_»}).	1250_2

Tableau 16: Format pour <LinienID> sans SLNID

Remarque: avec le formatage décrit ci-dessus, le <LinienID> est défini de façon univoque pour tous les pays et organisations administratives même dans les TP suisses.

Recommandation: KIDS recommande l'utilisation d'un <LinienID> identique au format présenté ci-dessus lors de la transmission de l'horaire périodique (p. ex. HRDF), de l'horaire journalier planifié (Tagessollfahrplan) (REF-AUS) ainsi que pour la transmission de modifications en cours de journée (AUS).

L'objectif est de pouvoir renoncer à l'avenir à des mappings concernant les <LinienID> dans les systèmes d'information.

Dans le format de données brutes HAFAS (HRDF), HaCon prévoit explicitement à ce sujet l'utilisation du <LinienID> dans la clé technique de ligne à partir de la version de format 5.40.0.

Exemple d'indication du <LinienID> dans VDV454 et HRDF (à partir de la version 5.40.0):

VDV454	HRDF (à partir de la version 5.40.0)
LinienID= «85:827:2»	Clé de ligne = «1234567K85:827:2»

Remarque concernant le chemin de migration: à titre transitoire, le <LinienID> peut encore être géré pour les services VDV453 selon les conventions existantes en matière de métadonnées. Le format du <LinienID> doit être changé dans les services VDV453 dans un délai raisonnable par les ET. Le <LinienID> doit être converti au nouveau format pour tous les services utilisés au plus tard avec l'application des services VDV454 ou des nouveaux ID (SID4PT).

Formatage du <LinienID> dans le trafic ferroviaire:

Le <LinienID> est traité de manière différenciée pour les services VDV453 et VDV454 jusqu'à nouvel ordre. Les métadonnées convenues entre les partenaires sont transmises pour les services VDV453. Dans les services VDV454, le numéro de la course concernée (en général, le numéro de train) est repris dans l'élément <LinienID>.

6.1.6.2. Format pour LinienID avec SLNID (extension dans VDV-RV 453)

L'indication du est obligatoire (valable pour tous les services VDV453 et VDV454) et sert à identifier clairement une ligne dans le répertoire des lignes des TP-CH. Le est une clé purement technique qui n'est pas utilisée sur les affichages destinés à la clientèle (voir à la place le dans le paragraphe suivant).

Après le passage à la SLNID (selon la planification de migration séparée; voir également le chapitre 4.5), chaque système doit envoyer le selon ces directives. Le doit correspondre dans tous les services VDV453/454 et INFO+ !

LinienID = SLNID

Le SLNID est décrit sous [7].

6.1.6.3. LinienText (extension dans VDV-RV 453)

Le <LinienText> est pertinent pour le client et est publié, le cas échéant, sur les afficheurs correspondants.

6.1.6.4. Référence de direction <RichtungsID> (extension des VDV-RV 453)

L'élément <RichtungsID> définit la direction d'un trajet et est également une clé purement technique qui n'est pas utilisée sur les affichages destinés à la clientèle. Cette clé peut changer au cours du parcours d'un point d'exploitation à un autre³. L'élément <RichtungsID> peut donc varier d'un point d'arrêt à l'autre pour une même course. Il est recommandé d'utiliser des ID de direction compréhensibles et faciles à interpréter par les utilisateurs⁴.

³ Alors que le «RichtungsID» reste identique pour l'intégralité d'une course dans le trafic de ligne local, il peut changer plusieurs fois durant une course du trafic ferroviaire.

Le «RichtungsID» n'est pas prévu pour l'information à la clientèle. Cependant, sa structure devrait être facile à interpréter. Cela facilite la compréhension des métadonnées et l'analyse des fichiers-journaux.

⁴ Cela facilite notamment la compréhension des métadonnées et l'analyse des fichiers-journaux.

6.1.6.5. Indications de stations intermédiaires (textes Via) (extension des VDV-RV 453)

Pour des raisons de compatibilité, les stations intermédiaires doivent toujours être indiquées par les éléments «Via» et «ViaHst1Lang», «ViaHst2Lang» et «ViaHst3Lang». L'élément «Via» a toujours la priorité la plus élevée.

6.1.7. Types de produits

(Voir les Normes VDV 453)

Dans les transports publics suisses, la catégorie de moyen de transport (catégorie MT) [5] est transmise comme <ProduktID>.

Lorsque le <ProduktID> est indiqué, l'ET produisant les données doit garantir que les catégories de moyen de transport transmises correspondent à celles utilisées dans la collection des horaires des transports publics suisses (INFO+).

Remarques

- L'indication de l'élément <ProduktID> sert notamment pour l'attribution des pictogrammes dans les systèmes d'information.
- Les catégories actuelles de moyen de transport peuvent être consultées sur le site Internet de l'Alliance SwissPass [5]. Elles doivent être respectées autant que possible dans les transports publics suisses.
- Il est toutefois possible de modifier à court terme et parfois sans annonce préalable les valeurs de la catégorie de moyen de transport. Les systèmes destinataires doivent donc pouvoir réagir rapidement face à pareilles modifications et ne doivent pas refuser les données assorties de catégories de moyen de transport inconnues.

6.1.8. Parcours en antenne

(Voir les Normes VDV 453)

La définition du compteur des séquences d'arrêt (<HstSeqZaehler>⁵) est nécessaire en cas de dessertes multiples d'un même point d'arrêt.

6.1.9. Caractéristiques de services (Servicemerkmal)

Les attributs et textes de commentaire (voir [5]) sont communiqués au moyen des caractéristiques de services. Dans les transports publics suisses, les valeurs définies sont les suivantes:

⁵ Attribut utilisé dans les cas de double desserte, déterminant lorsqu'un point d'arrêt est desservi à plusieurs reprises (p. ex. Hardbrücke - Zurich gare centrale – Hardbrücke). Augmentation strictement monotone conformément aux Normes VDV 453.

Nom de la caractéristique de services	Signification	Remarque
NF	<p>Plancher surbaissé (Niederflur).</p> <p>La valeur 1 est définie lorsque le véhicule utilisé est conforme à la LHand et permet donc en règle générale un accès et une sortie à niveau. C'est en principe le cas lorsque, collectivement :</p> <ol style="list-style-type: none"> le véhicule ou au moins une voiture est "à plancher surbaissé", c'est-à-dire que la hauteur du plancher du véhicule au niveau des portes est telle qu'elle permet l'entrée et la sortie au même niveau que le sol aux points d'arrêt conformes à la LHand (p. ex. d'une hauteur de 22 cm dans les bus) (c'est-à-dire de manière autonome ou avec l'aide spontanée du personnel roulant). présence d'aides à l'embarquement pouvant être actionnées spontanément par le personnel de conduite (généralement une rampe extensible ou rabattable), si des espaces résiduels ou des hauteurs variables de bordure d'arrêt doivent être compensés Le véhicule n'a pas de marches dans la zone d'accès. Largeur libre des portes dans la zone d'accès au plancher surbaissé (et éventuellement dans les passages) supérieure à la valeur minimale exigée par la loi. <p>Cette caractéristique de service est omise si le véhicule n'est pas conforme à la LHand (ne remplit pas les conditions susmentionnées) ou si aucune information n'est disponible à ce sujet. Si cette caractéristique de service fait défaut, il faut, en cas de doute, se référer à la valeur de la course horaire correspondante.</p>	<p>Ce Servicemerkmal s'applique exclusivement aux entreprises de transport qui ont des véhicules non accessibles en service de ligne (c'est-à-dire qui ne possèdent ni la propriété NF ni la propriété HL) et qui peuvent faire circuler ces véhicules à court terme sur d'autres trajets/lignes (à court terme signifie des heures/jours avant le début du trajet ou qui ne peuvent plus être renseignés par l'horaire périodique).</p>
HL	<p>Élévateur pour chaise roulante (Hublift).</p> <p>La valeur 1 est définie lorsque le véhicule utilisé (en règle générale plancher surélevé) est équipé d'un élévateur intégré qui peut être utilisé spontanément par le personnel de conduite et qui permet de monter/descendre à n'importe quelle hauteur de bordure d'arrêt (sans préavis). En outre, les conditions c. et d. de la définition NF s'appliquent.</p> <p>Cette caractéristique de service n'est pas activée si le véhicule ne possède pas d'élévateur ou si aucune information n'est disponible à ce sujet. Si cette caractéristique de service fait défaut, il faut, en cas de doute, revenir à la valeur de la course horaire correspondante.</p>	<p>Voir NF.</p>

Tableau 18: Valeur pour «Servicemerkmale»

6.1.10. Erreur dans la couche métier des données

(Voir les Normes VDV 453)

6.1.11. Champs facultatifs

(Voir les Normes VDV 453)

6.1.12. Textes pour la publication

(Voir les Normes VDV 453)

6.1.13. Analyses de latence et de traitement, à l'aide de l'élément «Protokolleintrag»

(Voir les Normes VDV 453)

Dans les TP suisses, l'élément <Protokolleintrag> (entrée de protocole) ne doit être ni envoyé, ni analysé, ni complété, ni transféré. Si une entrée de protocole est néanmoins réceptionnée, il ne faut jamais déclencher une erreur de validation XSD.

6.1.14. Informations sur les points d'arrêt (extension des VDV-RV 453)

6.1.14.1. HaltepositionsText

L'élément <HaltepositionsText> décrit la bordure d'arrêt accostée par un MT sous une forme directement affichable pour la clientèle. Le contenu de ce champ est donc déterminant pour la publication (afficheurs à l'intérieur des véhicules, écran général, etc.).

Si elle est disponible, la désignation officielle de la bordure (p. ex. «A» pour le quai de bus du même nom ou «12» pour la voie correspondante) doit être transmise. Dans le cas où l'identification univoque du lieu de départ n'est pas possible, le champ n'est pas transmis.

Remarque pour l'implémentation:

Dans les TP suisses, la longueur du texte dans le champ est limitée à 6 caractères.

Si l'élément est rempli, la valeur est interprétée comme suit:

- Valeur sans espace:
 - ➔ La valeur est reprise en tant que voie ou bordure d'arrêt réelle.
- Valeur avec espace:
 - ➔ Les valeurs avec espace sont admises uniquement pour les trains.
 - ➔ L'espace joue ici le rôle de séparateur entre la voie réelle et le secteur réel. Le texte précédant l'espace représente la voie; le texte qui suit correspond au secteur (p. ex. «12 A» signifie voie 12 et secteur A).

Si les voies et/ou les secteurs sont transmis avec l'élément <HaltepositionsText>, les voies et/ou les secteurs ont la priorité absolue. En l'absence de <HaltepositionsText>, les éléments <AbfahrtssteigText> et <AbfahrtsSektorenText> doivent être convertis en élément <HaltepositionsText> lors de la conversion dans une version XSD plus ancienne. En cas de conversion depuis une version XSD antérieure, l'élément <HaltepositionsText> n'est pas converti en «SteigText» et/ou «SektorenText».

6.1.14.2. Quais («AnkunftssteigText», «AbfahrtssteigText») (extension des VDV-RV 453)

Dans le trafic ferroviaire, le quai correspond à la désignation de la voie, sans indication du secteur. Il s'agit habituellement d'un numéro.

Les deux éléments doivent si possible être transmis avec du contenu.

6.1.14.3. Secteurs («AnkunftsSektorenText», «AbfahrtsSektorenText») (ext. VDV-RV 453)

Le formatage suivant doit être respecté dans le trafic ferroviaire:

Pour gagner de la place, les informations relatives aux secteurs sont présentées dans le format suivant:

- lettres A à Z, max. 3 caractères sans espace (p. ex. «ABC»);
- au-delà de 3 lettres, indication d'une plage à l'aide d'un trait d'union (p. ex. «A-D», ce qui correspond à «ABDC»).

Ce formatage doit être garanti par les systèmes sources (INFO+, CUS, partenaires VDV fournisseurs de données, etc.).

Les secteurs doivent être transmis uniquement lorsque le point d'arrêt diverge du cas normal (p. ex. deux trains sur la même voie).

6.1.14.4. HaltID sans SLOID

(Voir les Normes VDV 453)

L'élément <HaltID> décrit le point d'arrêt, resp. la bordure d'arrêt par lequel un véhicule circule.

La <HaltID> doit si possible être indiqué dans la granularité la plus fine disponible. La <HaltID> de chaque halte ou point d'arrêt doit être remplie de manière identique via VDV 453 et VDV 454.

Format:

Jusqu'au passage au SLOID (selon une planification de migration séparée), chaque système doit livrer la <HaltID> dans le format décrit ici.

- code pays UIC à deux chiffres, univoque pour toute la Suisse;
- code UIC à cinq chiffres (sans chiffre de contrôle) pour indiquer le point d'arrêt concerné;
- (facultatif) code de bordure d'arrêt à deux chiffres sous la forme d'un nombre naturel, le cas échéant précédé d'un zéro, ("01", ... "99") pour identifier la bordure d'arrêt à l'intérieur du point d'arrêt. Cela permet d'indiquer la position exacte, en particulier pour les points d'arrêt avec plusieurs bordures d'arrêt.

Remarques:

Jusqu'au passage au SLOID, le code de bordure d'arrêt facultatif sert à déterminer la position d'arrêt correspondante dans atlas en y indiquant le même code. Les conditions suivantes sont applicables :

- Le code de point d'arrêt doit correspondre à la «désignation opérationnelle», resp. designationOperational de la bordure d'arrêt dans atlas, cette désignation y étant indiquée sans zéro de tête.
- Pour les points d'arrêt desservis par plusieurs entreprises de transport, le code du point d'arrêt ou la «désignation opérationnelle» dans atlas doivent être identiques et donc concordants.
- Si la subdivision au sein des arrêts n'est pas nécessaire et que la position d'arrêt correspond au point d'arrêt lui-même, le code d'arrêt à deux chiffres ne doit pas être indiqué.
- Il y a quelques entreprises de transport avec des points d'arrêt portant le numéro 0. Ceux-ci ont le code de bordure d'arrêt 00 ou la désignation d'exploitation 0.

Composition de l'élément `<HaltID>` :

`<HaltID> = code pays UIC + code UIC + (code du point d'arrêt)`

Exemple pour la gare de Zurich HB (gare centrale): 8503000, 850300002

Les codes pays UIC et les codes de point d'arrêt UIC utilisés pour identifier le point d'arrêt sont également valables pour les arrêts de bus, de tram, etc. Ils se fondent sur la liste des points d'exploitation en Suisse (selon la liste atlas de l'OFT [4]).

Désormais, également dans le trafic ferroviaire, le `<HaltID>` n'indique plus que le point d'arrêt. La voie sans secteur est indiquée par le `Ankunfts-/AbfahrtsSteigText`.

6.1.14.5. HaltID avec SLOID

(Voir les Normes VDV 453) L'élément `<HaltID>` définit l'arrêt ou le point d'arrêt où circule un véhicule.

Format

Après le passage au SLOID (selon une planification de migration séparée), chaque système doit fournir le `<HaltID>` dans le format décrit ici.

Le `<HaltID>` doit si possible être indiqué dans la granularité la plus fine disponible et doit en outre être traité de la même manière dans l'application des Normes VDV453 et VDV454.

`<HaltID> = SLOID`

Selon le système et le cas d'application, on indique alors le SLOID du point d'arrêt ou le SLOID de la montée / de la bordure d'arrêt. Voir également le chapitre 4.5.

Pendant la migration, la conversion entre le format conventionnel et SLOID est assurée au moyen de listes atlas des services et des éléments de points de circulation, comme suit :

- a. HaltID à 7 chiffres ⇒ Le champ BPUIC de la base de données atlas fournit directement le SLOID du point d'arrêt.
Pas de concordance ⇒ La course est rejetée.
- b. à 9 chiffres ⇒ les 7 premiers chiffres sont interprétés comme BPUIC et les deux derniers comme DÉSIGNATION_D'EXPLOITATION. Les deux champs BD combinés fournissent la bordure d'arrêt correspondante ou son SLOID.
Pas de concordance ⇒ La course est rejetée.

6.1.14.6. Durchfahrt (passage)

L'élément `<Durchfahrt>` doit être interprété.

L'élément `<Durchfahrt>` ne figure pas dans les versions XSD précédentes. Lors de la conversion dans une version XSD plus ancienne, un élément «xxxFahrLoeschen» avec `<Ursache=Durchfahrt>` est déclenché en plus ou au lieu de «xxxFahrplanlage». En cas de

conversion depuis une version XSD antérieure, il est impossible de générer l'élément `<Durchfahrt>`. Il n'est donc pas défini.

6.1.14.7. Einsteigeverbot (interdiction d'embarquer)

L'élément `<Einsteigeverbot>` doit être interprété; il est accompagné de l'heure d'arrivée et de départ. L'élément `<Einsteigeverbot>` ne figure pas dans les versions XSD précédentes. Lors de la conversion dans une version XSD plus ancienne, les éléments `<AbfahrtszeitAZBPlan>` et `<AbfahrtszeitAZBPrognose>` ne sont pas indiqués. En cas de conversion depuis une version XSD antérieure, il est impossible de générer l'élément `<Einsteigeverbot>`. Il n'est donc pas défini.

6.1.14.8. Aussteigeverbot (interdiction de débarquer)

L'élément `<Aussteigeverbot>` doit être interprété; il est accompagné de l'heure d'arrivée et de départ. L'élément `<Aussteigeverbot>` ne figure pas dans les versions XSD précédentes. Lors de la conversion dans une version XSD plus ancienne, les éléments `<AnkunftszeitAZBPlan>` et `<AnkunftszeitAZBPrognose>` ne sont pas indiqués. En cas de conversion depuis une version XSD antérieure, il est impossible de générer l'élément `<Aussteigeverbot>`. Il n'est donc pas défini.

6.1.15. Information sur les arrivées (AufASB/AufAZB) (extension des VDV-RV 453)

Dans une situation d'horaire, les deux éléments `<AufASB>` et `<AufAZB>` indiquent pour le service correspondant si un moyen de transport a atteint le point d'exploitation concerné ou s'il va très probablement l'atteindre à l'heure indiquée:

- `<AufAZB>`: dans le service DFI, la valeur `true` dans ce champ signifie que le moyen de transport se trouve au point d'exploitation à l'heure prévue et indiquée (`<AnkunftszeitAZBPrognose>`). Autrement dit, les passagers peuvent monter.
- `<AufASB>`: dans le service ANS, la valeur `true` dans ce champ signifie que le MT est arrivé au point d'exploitation à l'heure prévue et indiquée (`<AnkunftszeitASBPrognose>`). Autrement dit, les passagers peuvent descendre.

L'arrivée (valeur = «true») d'une course doit être transmise de manière systématique et fiable afin de garantir l'exactitude de l'affichage (informations à la clientèle) et le bon fonctionnement des correspondances.

Pour les éléments `<AufASB>` et `<AufAZB>`, la valeur définie par défaut est `false`. L'absence de l'élément `<AufASB>` ou `<AufAZB>` signifie donc que le MT n'a pas encore atteint le point d'exploitation.

Les éléments sont paramétrés sur `true` dès qu'il est possible d'interpréter la prévision d'arrivée du MT au point d'exploitation comme étant l'heure d'arrivée effective du MT. Techniquement, cet élément est paramétré par exemple par les CFF sur `true` lorsque le MT référencé franchit le signal d'entrée du point d'exploitation correspondant. Dans ce cas, l'heure d'arrivée effective probable figure dans la prévision d'arrivée.

6.2. Garantie des correspondances (REF-ANS, ANS)

(Voir les Normes VDV 453)

6.2.1. Introduction

(Voir les Normes VDV 453)

6.2.2. Fourniture et gestion des données d'exploitation

(Voir les Normes VDV 453)

6.2.3. Service des données de référence (REF-ANS)

(Voir les Normes VDV 453)

6.2.3.1. Échange de données

(Voir les Normes VDV 453)

6.2.3.2. Demande d'accès aux horaires (AboASBRef)

(Voir les Normes VDV 453)

6.2.3.3. Transmission des horaires (ASBFahrplan)

(Voir les Normes VDV 453)

6.2.3.3.1. Informations complémentaires sur les courses (FahrInfo)

(Voir les Normes VDV 453)

Les divergences ou les précisions par rapport aux Normes VDV 453 sont les suivantes:

Élément	Remarques	Champ
KursNr	Voir les Normes VDV 453 (dans le trafic local NAV, le <KursNr> correspond non pas au numéro de course publié, mais au numéro de course VDV)	facultatif
LinienfahrwegID	Voir les Normes VDV 453	facultatif
ProduktID	Voir les Normes VDV 453 Référence univoquement le produit (bateau, autobus, train, etc.).	obligatoire
BetreiberID	Voir les Normes VDV 453 L'élément BetreiberID est un code qui désigne l'entreprise de transport (numéro GO selon la liste atlas [5]) qui exécute le mandat (de l'OFT, du canton, etc.) d'exploiter la course et qui possède la concession requise pour ce faire. <u>Remarque:</u> Un <Betreiber> peut livrer des données du trafic ferroviaire ou du trafic local NAV avec un <BetreiberID>. Si un exploitant doit fournir des données du trafic ferroviaire ainsi que du trafic local NAV, il doit utiliser pour ce faire différents <BetreiberID>, même s'il s'agit de la même ligne. En ce qui concerne les courses de substitution de trains,	obligatoire

Élément	Remarques	Champ
	des <BetreiberID> prédéfinis spécialement avec l'OFT doivent être employés.	
Betreiber (exploitant)	Contient la société concessionnaire (l'exploitant (abrégi)); champ TU_ABKUERZUNG de la liste GO atlas [5], transmis à l'aide d'un code ET univoque. Champ TU_NUMMER de la liste GO[5].	facultatif

Tableau 19: structure de l'élément <FahrtInfo>

6.2.3.3.2. Informations sur la communication directe (*Direktruf*)

(Voir les Normes VDV 453)

6.2.4. Service des données de processus (ANS)

(Voir les Normes VDV 453)

6.2.4.1. Échange de données

(Voir les Normes VDV 453)

6.2.4.1.1. Actualisation / hystérèse

(Voir les Normes VDV 453)

Pour l'application dans les transports publics suisses, une valeur unique de 30 secondes a été définie pour tous les systèmes d'hystérèse. Si un abonnement contient une autre valeur, les serveurs sont néanmoins configurés pour le traiter avec une hystérèse de 30 secondes.

6.2.4.1.2. Durée d'aperçu

(Voir les Normes VDV 453)

6.2.4.2. Abonnement aux données sur les correspondances (*AboASB*)

Les divergences ou les précisions par rapport aux Normes VDV 453 sont les suivantes:

Élément	Remarques	Champ
ASBID	AnschlussbereichsID (p. ex. S8506016 pour le point d'exploitation d'Oberwinterthur) Voir le chapitre 6.1.4	obligatoire
Fahrtfilter	Voir les Normes VDV 453	facultatif
Zeitfilter	Voir les Normes VDV 453 et le chapitre 6.2.4.2.2	facultatif
Hysterese	30 secondes fixes	obligatoire
AbbringerInfo	Voir les Normes VDV 453	facultatif

Tableau 20: structure d'AboAnfrage avec <AboASB>

6.2.4.2.1. Données basées sur les parcours (*Fahrtfilter*)

(Voir les Normes VDV 453)

6.2.4.2.2. Données basées sur les heures de circulation (*Zeitfilter*)

(Voir les Normes VDV 453)

Les divergences ou les précisions par rapport aux Normes VDV 453 sont les suivantes:

Élément	Remarques	Champ
LinienID	En l'absence d'indication du «LinienID», toutes les lignes de ce point d'exploitation font l'objet d'un abonnement; voir aussi le chapitre 6.1.6.	facultatif
Vorschauzeit	Temps en minutes avant l'heure d'arrivée prévue du véhicule d'apport à partir duquel l'envoi de prévisions d'apport doit débiter.	facultatif

Tableau 21: structure de l'élément <ZeitFilter>

Recommandation: l'élément <SpaetesteAnkunftszeit> doit se situer au plus tard 24 heures après la date de prise de l'abonnement. La valeur de l'élément <FruehesteAnkunftszeit> peut se situer à un moment quelconque du passé.

Formule: <SpaetesteAnkunftszeit> - heure de prise de l'abonnement = < 24

Exemple:

Dans l'exemple ci-après, une course rejoignant la zone de correspondance (ITCS A) est abonnée aux données d'une course d'apport de la ligne 2 circulant en direction de la «Gare».

Seules les données des courses qui, selon leurs prévisions actuelles, atteindront la zone de correspondance entre 15h50 et 16h10, sont échangées.

```
<AboAnfrage Sender="ITCSa_prod" Zst="2014-04-08T15:45:00">
  <AboASB AboID="25" VerfallZst="2014-04-08T16:10:00">
    <ASBID>S8506016</ASBID>
    <ZeitFilter>
      <LinienID>S12</LinienID>
      <RichtungsID>W-OWT</RichtungsID>
      <FruehesteAnkunftszeit>
        2014-04-08T15:50:00
      </FruehesteAnkunftszeit>
      <SpaetesteAnkunftszeit>
        2014-04-08T16:10:00
      </SpaetesteAnkunftszeit>
    </ZeitFilter>
    <Hysterese>30</Hysterese>
  </AboASB>
</AboAnfrage>
```

6.2.4.2.3. Complément d'information sur la course en partance (*AbbringerInfo*)

(Voir les Normes VDV 453)

Les divergences ou les précisions par rapport aux Normes VDV 453 sont les suivantes:

Élément	Remarques	Champ
FahrtInfo	Voir les Normes VDV 453 Voir aussi le chapitre 6.2.3.3.1	obligatoire
AbfahrtssteigText	Voir les Normes VDV 453 Voir aussi le chapitre 6.1.14.1	facultatif

Élément	Remarques	Champ
HaltepositionsText	Bordure d'arrêt (voie) d'un MT déterminante pour le client. Voir aussi le chapitre 6.1.14.1	facultatif
AbfahrtsSektorenText	Voir les Normes VDV 453 Voir aussi le chapitre 6.1.14.1	facultatif

Tableau 22: structure de l'élément <AbbringerInfo>

6.2.4.2.4. Durée d'aperçu implicite pour ANS (extension des VDV-RV 453)

(Le texte suivant s'applique uniquement au rattachement à CUS et peut donc être masqué. La documentation complète est disponible uniquement dans la version CUS.)

6.2.4.3. Messages de la course d'apport (*Zubringernachricht*)

(Voir les Normes VDV 453)

Élément	Remarques	Champ
<i>AbolID</i>	(Attribut) Voir les Normes VDV 453	obligatoire
<i>ASBFahrplan</i>	Non pris en charge.	facultatif
<i>ASBFahrplanlage</i>	Voir les Normes VDV 453	facultatif
<i>ASBFahrtLoeschen</i>	Voir les Normes VDV 453	facultatif

Tableau 23: structure de l'élément <Zubringernachricht>

6.2.4.3.1. Transmission de données sur les correspondances (*ASBFahrplanlage*)

(Voir les Normes VDV 453)

Les directives des Normes VDV 453 sont en principe applicables à l'envoi d'éléments du type <ASBFahrplanlage>.

Les divergences ou les précisions par rapport aux Normes VDV 453 sont les suivantes:

Élément	Remarques	Champ
Protokolleintrag (entrée de protocole)	Voir les Normes VDV 453	facultatif
ASBID	AnschlussbereichsID (p. ex. S8506016 pour le point d'exploitation d'Oberwinterthur) Voir le chapitre 6.1.4	obligatoire
FahrtID	Voir le chapitre 6.1.5	obligatoire
HstSeqZaehler	Augmentation strictement monotone (voir chapitre 6.1.8)	obligatoire
LinienID	Métadonnée, utilisée exclusivement pour l'abonnement. Voir le chapitre 6.1.6	obligatoire
LinienText	Nom de ligne ou catégorie de MT déterminant(e) pour le client, représenté(e) comme nom de ligne d'un MT; voir aussi le chapitre 6.1.6.	obligatoire
RichtungID	Métadonnée, utilisée exclusivement pour l'abonnement. Voir le chapitre 6.1.6	obligatoire
RichtungText	Destination déterminante pour le client; voir aussi le chapitre 6.1.6.	obligatoire

Élément	Remarques	Champ
VonRichtungsText	Origine du MT déterminante pour le client; voir aussi le chapitre 6.1.6.	facultatif
AufASB	Information sur les arrivées (valeur par défaut = «false»); voir aussi le chapitre 6.1.15.	facultatif
Umsteigewillige	Voir les Normes VDV 453	facultatif
ZubringerHstLang	Voir les Normes VDV 453	facultatif
SpaetesteAbbringerInfo	Voir les Normes VDV 453	facultatif
HaltID	Désignation technique d'un point d'arrêt (voie); voir aussi le chapitre 6.1.14.4.	obligatoire
AnkunftssteigText	(Voir les Normes VDV 454 et le chapitre 6.1.14.2 Indication de la bordure d'arrêt (p. ex. voie) <u>sans</u> secteur. Inutile pour un point d'arrêt de départ, voir aussi chapitre 6.1.14.1	facultatif
HaltepositionsText	Bordure d'arrêt (voie) d'un MT déterminante pour le client; voir aussi le chapitre 6.1.14.1.	facultatif
AnkunftsSektorenText	Voir les Normes VDV 453 Voir aussi le chapitre 6.1.14.1 Inutile pour un point d'arrêt de départ. •	facultatif
Stauindikator	Voir les Normes VDV 453	facultatif
FahrtInfo	Voir les Normes VDV 453 Voir aussi le chapitre 6.2.3.3.1	obligatoire

Tableau 24: structure de l'élément <ASBFahrplanlagen>

6.2.4.3.2. Suppression d'une course d'apport (ASBFahrtLoeschen) (Voir les Normes VDV 453)

Le document [1] présente les causes susceptibles d'entraîner la suppression d'une course. Sinon, les mêmes restrictions et particularités que pour la transmission de l'élément <ASBFahrplanlage> s'appliquent.

Les divergences ou les précisions par rapport aux Normes VDV 453 sont les suivantes:

Élément	Remarques	Champ
Protokolleintrag (entrée de protocole)	Voir la VDV-Schritt 453	facultatif
ASBID	AnschlussbereichsID (p. ex. S8506016 pour le point d'exploitation d'Oberwinterthur) Voir le chapitre 6.1.4	obligatoire
FahrtID	Voir le chapitre 6.1.5	obligatoire
LinienID	Voir le chapitre 6.1.6	obligatoire

Élément	Remarques	Champ
LinienText	Nom de ligne ou catégorie de MT déterminant(e) pour le client, représenté(e) comme nom de ligne d'un MT; voir aussi le chapitre 6.1.6.	obligatoire
RichtungID	Voir le chapitre 6.1.6	obligatoire
RichtungsText	Destination déterminante pour le client; voir aussi le chapitre 6.1.6	obligatoire
VonRichtungsText	Texte du lieu de provenance pertinent pour le passager	facultatif
Ankunftszeit-ASBPlan	Voir les Normes VDV 453 • •	facultatif
HaltID	Désignation technique d'une bordure d'arrêt (voie); voir aussi le chapitre 6.1.14.4. •	facultatif
HaltepositionsText	Bordure d'arrêt (voie) d'un MT déterminante pour le client; voir aussi le chapitre 6.1.14.1. •	facultatif
FahrtInfo	Voir les Normes VDV 453 Voir aussi le chapitre 6.2.3.3.1 •	obligatoire
Ursache (cause)	Voir les Normes VDV 453 Remarque: la cause peut être indiquée uniquement en cas de «Ausfall» (suppression).	obligatoire selon conditions

Tableau 25: structure de l'élément <ASBFahrtLoeschen>

6.2.4.4. Messages de la course en partance (*Abbringernachricht*)
(Voir les Normes VDV 453)

6.3. Information dynamique aux voyageurs (REF-DFI, DFI)

6.3.1. Introduction

(Voir les Normes VDV 453)

6.3.2. Fourniture et gestion des données d'exploitation

(Voir le chapitre 2.1.2 et les Normes VDV 453)

6.3.3. Systèmes DFI avec gestion par codes

(Voir les Normes VDV 453)

6.3.4. Systèmes DFI avec prévisions non liées à l'affichage

(Voir les Normes VDV 453)

6.3.5. Effacement ajusté

(Voir les Normes VDV 453)

6.3.6. Tractions/voitures directes/convois à destinations multiples

(Voir les Normes VDV 453)

6.3.7. Service des données de référence (REF-DFI)

(Voir les Normes VDV 453)

6.3.8. Service des données de processus (DFI)

(Voir les Normes VDV 453)

6.3.8.1. Échange de données

(Voir les Normes VDV 453)

6.3.8.1.1. Durée d'aperçu (extension des VDV-RV 453)

(Le texte suivant s'applique uniquement au rattachement à CUS et peut donc être masqué. La documentation complète est disponible uniquement dans la version CUS.)

6.3.8.2. Demande de données DFI (AboAZB)

(Voir les Normes VDV 453)

Les divergences ou les précisions par rapport aux Normes VDV 453 sont les suivantes:

Élément	Remarques	Champ
AZBID	AnzeigerbereichsID (p. ex. Z8506016 pour le point d'exploitation d'Oberwinterthur) Voir le chapitre 6.1.4	obligatoire
LinienID	En l'absence d'indication du «LinienID», toutes les lignes de ce point d'exploitation font l'objet d'un abonnement; voir aussi le chapitre 6.1.6.	facultatif
RichtungSID	En l'absence d'indication du «RichtungSID», toutes les directions de ce point d'exploitation font l'objet d'un abonnement; voir aussi le chapitre 6.1.6.4.	facultatif
MaxAnzahlFahrten	Voir les Normes VDV 453	facultatif
Hysterese	30 secondes par défaut	obligatoire
MaxTextLaenge	Voir les Normes VDV 453	facultatif
NurAktualisierung (actualisation seule)	Voir les Normes VDV 453	facultatif

Tableau 26: structure de l'AboAnfrage avec <AboAZB>

6.3.8.3. Messages de l'utilisateur du dispositif d'affichage (*AZBNachricht*) (Voir les Normes VDV 453)

Les divergences ou les précisions par rapport aux Normes VDV 453 sont les suivantes:

Élément	Remarques	Champ
<i>AboID</i>	(Attribut) Voir les Normes VDV 453	obligatoire
<i>AZBFahrplan</i>	Voir les Normes VDV 453	facultatif
<i>AZBFahrplanlage</i>	Voir les Normes VDV 453	facultatif
<i>AZBFahrtLoeschen</i>	Voir les Normes VDV 453	facultatif
<i>AZBLinienSpezialtext</i>	Voir les Normes VDV 453	facultatif
<i>AZBLinienSpezialtextLoeschen</i>	Voir les Normes VDV 453	facultatif
<i>AZBSondertext</i>	(Sous-élément, facultatif, multiple) Transmission de textes spéciaux libres sans référence technique (peut contenir une référence textuelle) concernant une course ou une ligne (présentation par exemple sous forme de texte défilant dans la partie inférieure de l'afficheur)	n/a
<i>AZBSonder- textLoeschen</i>	(Sous-élément, facultatif, multiple) Suppression de l'information de texte spécial	n/a

Tableau 27: structure de l'élément <AZBNachricht>

6.3.8.3.1. Transmission des données prévisionnelles (*AZBFahrplanlage*) (Voir les Normes VDV 453)

Les divergences ou les précisions par rapport aux Normes VDV 453 sont les suivantes:

Élément	Remarques	Champ
Protokolleintrag (entrée de protocole)	Voir les Normes VDV 453	facultatif
AZBID	AnzeigerbereichsID (p. ex. Z8506016 pour le point d'exploitation d'Oberwinterthur) Voir le chapitre 6.1.4	obligatoire
FahrtID	Voir le chapitre 6.1.5 Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden..	obligatoire
HstSeqZaehler	Augmentation strictement monotone (voir chapitre 6.1.8)	obligatoire
Traktion	Voir les Normes VDV 453	facultatif
Betriebliche Fahrzeugnummer	Voir les Normes VDV 453	facultatif
LinienID	Métadonnée, utilisée exclusivement pour l'abonnement. Voir le chapitre 6.1.6	obligatoire
LinienText	Nom de ligne ou catégorie de MT déterminant(e) pour le client, représenté(e) comme nom de ligne d'un MT; voir aussi le chapitre 6.1.6.	obligatoire

Élément	Remarques	Champ
FahrtBezeichnerText	Voir les Normes VDV 453 Dans le trafic ferroviaire des TP suisses, cet élément doit toujours indiquer le numéro de train («Zugnummer») Lors de la conversion de XSD2015 vers XSD2017, le numéro de train («Zugnummer») sera transmis dans l'élément <FahrtBezeichnerText>.	obligatoire / facultatif
RichtungsID	Métadonnée, non destinée à l'affichage à la clientèle; voir aussi le chapitre 6.1.6.	obligatoire
RichtungsText	Destination déterminante pour le client; voir aussi le chapitre 6.1.6.	obligatoire
VonRichtungsText	Origine du MT déterminante pour le client; voir aussi le chapitre 6.1.6.	facultatif
AbmeldeID	Voir les Normes VDV 453	optional
ZielHst	Destination opérationnelle, a valeur d'abréviation d'exploitation selon atlas (p. ex. ZUE pour Zurich gare centrale, BN pour Berne, LS pour Lausanne).	obligatoire
AufAZB	Information sur les arrivées; voir aussi le chapitre 6.1.15.	facultatif
ViaHst1Lang	Voir le chapitre 6.1.6.5 et les Normes VDV 453	facultatif
ViaHst2Lang	Voir le chapitre 6.1.6.4 et les Normes VDV 453	facultatif
ViaHst3Lang	Voir le chapitre 6.1.6.4 et les Normes VDV 453	facultatif
Via	Voir le chapitre 6.1.6.4 et les Normes VDV 453 L'élément «Via» doit toujours être transmis avec les mêmes informations que «ViaHst1Lang», «ViaHst2Lang» et «ViaHst3Lang». Lors de la conversion de XSD2015 à XSD2017, les informations de «ViaHst1Lang» doivent être reprises dans l'élément «Via» si elles sont formatées selon le chapitre 6.1.6.4. •	facultatif
FahrtStatus	Voir les Normes VDV 453	obligatoire
AnkunftszeitAZBPlan, AbfahrtszeitAZBPlan	Heures planifiées; voir [1], chapitre 6.3.8.3.1.	facultatif
AnkunftszeitAZBPrognose, AbfahrtszeitAZBPrognose	Voir [1], chapitre 6.3.8.3.1 Temps prévisionnels basés sur la position actuelle du véhicule (gestion du trafic non prise en compte).	facultatif
AnkunftFaelltAus	Voir les Normes VDV 453	facultatif
AbfahrtFaelltAus	Voir les Normes VDV 453	facultatif
AbfahrtszeitAZBDisposition	Pour la transmission des conséquences temporelles d'une décision concernant la gestion du trafic. Dès que la disposition est supprimée, l'élément n'est plus rempli.	facultatif

Élément	Remarques	Champ
Fahrtspezialtext	Voir les Normes VDV 453 CUS en tant que producteur de données de trafic ferroviaire – DPB (client/serveur):	facultatif
Sprachausgabe	Voir les Normes VDV 453 CUS en tant que producteur de données de trafic ferroviaire – DPB (client/serveur):	facultatif
HaltID	Désignation technique d'un point d'arrêt, resp. d'une bordure d'arrêt; voir le chapitre 6.1.14.4.	facultatif
AnkunftssteigText	Voir les Normes VDV 453 et le chapitre 6.1.14.1 Indication de la bordure d'arrêt (p. ex. voie) <u>sans</u> secteur. Pas donné pour le point d'arrêt de départ.	facultatif / trains: obligatoire sauf exceptions selon accord mutuel
AbfahrtssteigText	Voir les Normes VDV 453 et le chapitre 6.1.14.1 Indication de la bordure d'arrêt (p. ex. voie) sans secteur. Pas donné pour le terminus.	facultatif / trains: obligatoire sauf exceptions selon accord mutuel
HaltepositionsText	Bordure d'arrêt d'un MT déterminante pour le client; voir aussi le chapitre 6.1.14.1.	facultatif
AnkunftsSektorenText	Voir les Normes VDV 453 et le chapitre 6.1.14.1 Pas donné pour le point d'arrêt de départ. Voir également <AbfahrtsSektorenText> ci-dessous.	facultatif
AbfahrtsSektorenText	Voir les Normes VDV 453 et le chapitre 6.1.14.1 N'est pas indiqué pour le terminus. Voir également <AbfahrtssteigText> ci-dessus pour un exemple de la manière dont CUS complète les quais et les secteurs.	facultatif
FahrtInfo	Voir les Normes VDV 453 et le chapitre 6.2.3.3.1	obligatoire
Einsteigeverbot	Voir les Normes VDV 453	facultatif
Aussteigeverbot	Voir les Normes VDV 453 et le chapitre 6.1.14.8	facultatif
Durchfahrt	Voir les Normes VDV 453 et le chapitre 6.1.14.5	facultatif

Tableau 28: structure de l'élément <AZBFahrplanlage>

Remarque pour l'implémentation:

Au lieu d'un élément <AZBFahrplanlage> avec:

- <AnkunftFaelltAus = true>
- <AbfahrtFaelltAus = true>

Groupe de travail **KIDS**

(Kundeninformationsdaten-Schnittstellen im öV-Schweiz)

- <Mit AnkuftszeitAZBPlan>
- <Mit AbfahrtszeitAZBPlan>

il est recommandé d'envoyer un <AZBFahrtLoeschen> avec la cause «suppression» <Ursache = Ausfall>. Cette remarque pour l'implémentation a été ajoutée en lien avec l'emploi de <AnkunftFaelltAus> resp. <AbfahrtFaelltAus> dans les Normes VDV 453 version 3).

Les nouveaux éléments <AnkunftFaelltAus> et <AbfahrtFaelltAus> doivent être réceptionnés, analysés et transférés. Si les deux éléments sont configurés sur «true» (ils doivent être sur «true» également pour le point d'arrêt de départ et le terminus), un élément <AZBFahrtLoeschen> avec <Ursache = Ausfall> doit être déclenché lors de la conversion dans une version XSD plus ancienne. En cas de conversion depuis une version XSD antérieure, il est impossible de générer les éléments <AnkunftFaelltAus> et <AbfahrtFaelltAus>. Ils ne sont donc pas définis.

Explications relatives à l'élément <AbfahrtszeitAZBDisposition>

Voir les Normes VDV 453, chapitre 6.3.8.3.1 Transmission des données prévisionnelles (AZBFahrplanlage) [1]

Caractéristique	Signification
<AbfahrtszeitAZBDisposition> non disponible	1.) Aucune intervention au niveau de la gestion du trafic. ou 2.) Une mesure de gestion de trafic déjà transmise est réinitialisée.
<AbfahrtszeitAZBDisposition> rempli avec une valeur concrète	Mesure de gestion du trafic, la course est volontairement retenue.

Tableau 29: explications relatives à l'élément <AbfahrtszeitAZBDisposition>

6.3.8.3.2. Traction en communauté (*Traktion*)

(Voir les Normes VDV 453)

6.3.8.3.3. Transmission de textes de lignes spéciaux (*AZBLinienSpezialtext*)

(Voir les Normes VDV 453)

6.3.8.3.4. Suppression de textes de lignes spéciaux (*AZBLinienSpezialtextLoeschen*)

(Voir les Normes VDV 453)

6.3.8.3.5. Transmission de textes spéciaux (*AZBSondertext*)

(Voir les Normes VDV 453)

Dans les TP suisses, l'élément <AZBSondertext> ne doit être ni envoyé, ni analysé, ni transféré. Si un <AZBSondertext> est néanmoins réceptionné, il ne faut jamais déclencher une erreur de validation XSD.

6.3.8.3.6. Suppression de textes spéciaux (*AZBSondertextLoeschen*)

(Voir les Normes VDV 453)

Dans les TP suisses, l'élément <AZBSondertextLoeschen> ne doit être ni envoyé, ni analysé, ni transféré. Si un <AZBSondertextLoeschen> est néanmoins réceptionné, il ne faut jamais déclencher une erreur de validation XSD.

6.3.8.3.7. Suppression du parcours/départ (AZBFahrtLoeschen)

(Voir les Normes VDV 453)

D'après les Normes VDV 453, l'élément <AZBFahrtLoeschen> est utilisé pour supprimer une course du dispositif d'affichage lorsqu'elle quitte la zone d'affichage (point d'exploitation) ou lorsqu'elle est supprimée sur ce point d'exploitation (suppression complète ou partielle d'une course).

Les divergences ou les précisions par rapport aux Normes VDV 453 sont les suivantes:

Élément	Remarques	Champ
Protokolleintrag (entrée de protocole)	Voir les Normes VDV 453	facultatif
AZBID	AnzeigerbereichsID (p. ex. Z8506016 pour le point d'exploitation d'Oberwinterthur) Voir le chapitre 6.1.4	obligatoire
FahrtID	Voir le chapitre 6.1.5.	obligatoire
LinienID	Métadonnée, utilisée exclusivement pour l'abonnement. Voir le chapitre 6.1.6	obligatoire
LinienText	Nom de ligne ou catégorie de MT déterminant(e) pour le client, représenté(e) comme nom de ligne d'un MT; voir aussi le chapitre 6.1.6.	obligatoire
RichtungsID	Métadonnée, non destinée à l'affichage à la clientèle; voir aussi le chapitre 6.1.6.	obligatoire
RichtungsText	Destination déterminante pour le client; voir aussi le chapitre 6.1.6.	obligatoire
VonRichtungsText	(Facultatif) Texte de lieu de provenance de la course pertinent pour le passager.	facultatif
Ankunftszeit-AZBPlan	Voir les Normes VDV 453 • •	facultatif
Abfahrtszeit-AZBPlan	Voir «AnkunftszeitAZBPlan» ci-dessus.	facultatif
HaltID	Voir les Normes VDV 453	facultatif
HaltepositionsText	Bordure d'arrêt (voie) d'un MT déterminante pour le client; voir aussi le chapitre 6.1.14.1. • • •	facultatif
FahrtInfo	Voir les Normes VDV 453 et le chapitre 6.2.3.3.1 • •	obligatoire
AbmeldeID	Voir les Normes VDV 453	
Ursache	Voir la description sous le tableau. Remarque: la cause peut être indiquée uniquement en cas de «Ausfall» (suppression).	facultatif selon conditions

Tableau 30: structure de l'élément <AZBFahrtLoeschen>

6.4. Visualisation de véhicules tiers (VIS)

(Voir les Normes VDV 453)

6.5. Service général d'informations (AND)

(Voir les Normes VDV 453)

7. Glossaire

AND	Allgemeiner Nachrichtendienst / Service général d'informations: spécification VDV pour l'échange d'informations relatives à l'exploitation entre les collaborateurs des postes de commande des entreprises de transport concernés.
ANS	Anschlussicherung / Garantie des correspondances: spécification VDV pour l'échange de données entre les entreprises de transport dont l'objectif est d'assurer les correspondances entre les moyens de transport d'apport et les moyens de transport en partance.
ASB	Anschlussbereich / Zone de correspondance.
AZB	Anzeigerbereich / Zone d'affichage.
atlas	«Documentation des services»: système principal des CFF dédié à la gestion des données de base de tous les services des CFF, de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et des transports publics suisses. atlas régit l'usage univoque des noms selon les directives de l'OFT en accord avec les demandes des clients.
BP	Betriebspunkt / Point d'exploitation (gare, point d'arrêt, halte).
CUS	Plateforme de données des TP suisses, exploitée par les CFF
noyau CUS	CUS-Kern / Correspond au producteur de données de CUS. Toutes les données ferroviaires y sont également chargées. Le noyau CUS offre des prestations supplémentaires (p. ex. calcul de correspondances, conversion VDV453<->VDV454, etc.) à d'autres entreprises de chemins de fer.
DFI	Dynamische Fahrgastinformation / Information dynamique aux voyageurs: spécification VDV pour l'échange de données entre les entreprises de transport dont l'objectif est d'afficher des parcours tiers sur des arrêts desservis en commun.
ETC/ET	Entreprise de transport (concessionnaire). En allemand : KTU / TU
INFO+	Recueil des horaires des TP suisses.
ITCS	Intermodal Transport Control System. ➔ Voir aussi RBL
NeTS	Abréviation de «Netzweites-Trassensystem» (système de sillons pour le réseau entier): système national de planification pour les sillons et marches des trains.
numéro GO	Numéro de l'organisation commerciale: atlas 2.0 [4] gère un répertoire pour les organisations commerciales. Il peut s'agir d'organisations commerciales d'entreprises de transport (p. ex. sous-organisations CFF-P, CFF-I), mais aussi d'autres organisations commerciales (p. ex. «Hotelplan Suisse»). L'identifiant unique de l'organisation commerciale est le numéro GO. Les systèmes périphériques de atlas ont presque exclusivement besoin du numéro GO (synonyme: code ET) et non du numéro ET. En allemand : GO-Nr

horaire périodique	Periodenfahrplan / L'horaire périodique contient les données d'horaire planifié (par opposition aux horaires réels) pour une période déterminée, en règle générale une période d'horaire. Il peut être adapté aux circonstances du moment. Exemple: INFO+. L'horaire périodique complet n'est pas disponible via les interfaces VDV.
données d'horaire planifié	Sollfahrplandaten / Il s'agit de toutes les données d'horaire planifié (p. ex. horaire planifié journalier, horaire périodique).
horaire planifié journalier	Tagessollfahrplan / L'horaire planifié journalier contient les données d'horaire (planifié) sur une courte période (env. 24 à 48h). Ces données sont échangées via le service de données REF-AUS VDV 454.
preneur de données	Ce document mentionne, fondamentalement, les preneurs de données suivants: <ul style="list-style-type: none"> - système d'affichage; - système d'informations sur les horaires; - plateforme d'échange de données. Dans des cas individuels, les preneurs de données sont limités.
producteur de données	Le terme producteur de données désigne les systèmes suivants: <ul style="list-style-type: none"> - tous les systèmes qui préparent des données et les fournissent à une plateforme de données. Les plateformes d'échange de données ne sont pas des producteurs de données!
TP	Transports publics.
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem / Système informatisé de gestion du trafic (SiGT) -> Ce terme a été remplacé par «ITCS» et n'est en principe plus utilisé. L'abréviation SAE (système d'aide à l'exploitation) est également utilisée par les partenaires.
RCS	Rail Control System : système de gestion du trafic ferroviaire des CFF et de certains chemins de fer privés ou entreprises de transport ferroviaires, permettant de réaliser la production ferroviaire.
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Association des entreprises de transport allemandes).
MT	Moyen de transport = synonyme de tous les moyens de transport déterminants pour l'information à la clientèle (p. ex. train, bus, tram, bateau, chemin de fer de montagne, etc.). En allemand VM = Verkehrsmittel

8. Références

(Voir les Normes VDV 453)

9. Désignation des alias anglais

(Voir les Normes VDV 453)