

2025-03-14 SID4PT - Échanges avec la branche

Participants

- Emeric Tapia-Almosnino (SKI)
- Delfim Esteves (AVJ)
- Gilles Allemann (MBC)
- Brice Berclaz (MBC)
- Laura Arroyo (Moviplus)
- Anthony Artaud (Moviplus)
- Laurent Flück (Theytaz Excursions SA)
- Maude Carrier (TL)
- Pierre-Yves Meyer (TL)
- Jean-Marie Porchet (TL)
- Vincent Lordon (TMR)
- Duje Marinkovic (TMR)
- Thorsten Kurz (TPC)
- Michel Dunand (TPG)
- Matthias Leroy (TPG)
- Vincent Sabatier (TPG)
- Valerio Tamellini (TransN)

Séance : à distance (09:00 - 10:00)

Points de discussion	Durée	Qui ?	Tâches / étapes suivantes
<p>Informations générales</p> <ul style="list-style-type: none"> • État du tracking des projets de migration : <ul style="list-style-type: none"> ◦ À ce jour, peu d'ET ont mis à jour le fichier Excel : https://www.tp-info.ch/sites/default/files/2024-05/tracking-migration-sid4pt-2024ff-fr-v.1.0.xlsx : nous partons donc du principe que les délais indiqués peuvent être tenus. ◦ Le fichier doit être mis à jour par les ET en cas de changement dans la planification de l'introduction des SID4PT dans leurs systèmes. Envoi par mail à qs.ski@sbb.ch ou emeric.tapia-almosnino@sbb.ch. • Position officielle de l'OFT concernant le financement des SID4PT et autres évolutions de la SKI-Roadmap : <ul style="list-style-type: none"> ◦ L'OFT ne souhaite pas faire une nouvelle communication officielle spécifique à ce sujet à court terme, mais : <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'établissement et la publication de l'horaire sont inclus dans les offres TRV ou de trafic local. ▪ Selon le BS-KI et l'OH, l'obligation de livraison des données est incluse dans les coûts d'établissement de publication de l'horaire. ▪ Le contrat entre SKI et les ET, ainsi que la lettre d'accompagnement OFT/RailCom donne plus de clarté à ce sujet. ▪ Le caractère contraignant de la SKI-Roadmap est déterminé par la KKI. ▪ La préparation du BS-KI et de la SKI-Roadmap ont commencé il y a déjà longtemps. ▪ Ce que cela n'inclut pas : Passe-droit pour une nouvelle acquisition complète. L'échange Commanditaire <> ET est pertinent à cet égard. ◦ En résumé : La KKI a validé la SKI-Roadmap (qui existe depuis longtemps), ce qui implique que les ET ont l'obligation de la mettre en place selon la gouvernance. Le financement se fait via les offres TRV/trafic local <> OFT /Commanditaires. 	5'	Emeric	
<p>SJYID</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pas de sujets • Question TL : En cas de ligne à haute fréquence, y a-t-il des spécificités concernant les changements de SJYID en cas de manoeuvres de régulation ? 			SKI se renseigne et donnera une réponse aux ET concernant la question de TL.

SLOID

5-10'

Emeric

Concernant la demande de TPG, celle-ci va être transmise à SKI+ et une réponse sera communiquée aux ET.

SKI donnera une réponse à la question de TL.

- SKI-Roadmap / Délais :
 - La SKI-Roadmap a été mise à jour (1er délai de raccordement : **2025.1** → **2025.2**).

Thèmes	Contexte des thématiques métier	Interface¹	Impulsion	Analyse métier/technique	Guide de réalisation	1er délai de raccordement	Dernier délai de raccordement
SKI-CH001 – Swiss Location ID (SLOID)	SID4PT	B, F, E, S	✓	✓	✓	2025.2	2026.4

- Rappel des délais CUS :
 - PROD : dès 13.05.2025
 - INT : dès 29.04.2025
 - TEST : depuis le 06.02.2025
- Rappel des délais DDIP : possible dès maintenant
- Arrêts / bordures d'arrêt situés à l'étranger
 - Dans Atlas, certains SLOIDs sont disponibles :

Bordure d'arrêt

Valable du 06.01.2020 à 31.12.9999

Swiss Location ID (SLOID) **Nom de l'arrêt**
ch:1:sloid:95364:0:373453 Ambilly, Croix d'Ambilly

Versions avec une validité différente

Désignation de la version	Valable du	Valable au
Version 1	06.01.2020	31.12.9999



Accessibilité

Données relatives à la Version 1

Désignation clients <small>p.ex.: A 40 caractères max.</small> <input type="text"/>	Désignation opérationnelle <small>p.ex.: 10 20 caractères max.</small> <input type="text" value="cxab01"/>	Appartient au zone <input type="text"/>
--	---	---

- Contrôles en cours afin de pouvoir identifier les cas manquants et faux dans Atlas. Concerne surtout les bordures d'arrêt.
- À clarifier : Comment sera utilisé le GlobalID dans atlas ?
- Demande TPG : L'utilisation d'OJP en France voisine a été testée et donne satisfaction, mais TPG demande des garanties que les données aujourd'hui disponibles le soient toujours à l'avenir.
- Question TL : L'utilisation des SLOID est-elle obligatoire pour SIRI-SX (messages d'événements) ?

SLNID

- Change request proposé en KIDS IstDaten (CR_0219) : Adaptation de l'intégration des SLNID dans le guide de réalisation VDV 453/454 (passage de la V1.7 à la V1.8)
 - Suppression du chapitre traitant du format pour les lignes sans SLNID

- Suppression du chapitre "6.1.6.1 Références de ligne <LinienID> sans SLNID (extension des VDV-RV 453)"
- Renumérotation des chapitres suivants sous 6.1.6 "Références de ligne et de direction" (6.1.6.2 → 6.1.6.1, etc.)

SKI

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.

Formateur dans les transports publics suisses (trafic ferroviaire exclu):
Dans les TP suisses à l'exception du trafic ferroviaire, le <LinienID> doit impérativement être livré dans le format suivant pour 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 ligne est exploitée.	85
Numéro GO	Numéro de l'organisation administrative d'une entreprise de transport par laquelle la course est exploitée, selon la liste alphas de l'OPT (cf. la référence du pays concerné, l'épavecode ET) Les zéros en tête doivent être omis.	37
Clé technique de la ligne	Valeur alphanumérique à 6 caractères au maximum (les caractères autorisés sont [A-Z, 0-9, -, /]). Les caractères GO des éléments <code pays UIC> et <Numéro GO> doivent être éliminés. Si ce n'est pas le cas, le traitement de la course ne peut pas être garanti (incertitudes).	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 précédent ci-dessus lors de la transmission de l'horaire périodique (i.e. en HRDF, de l'horaire journalier planifié (Frequenzfahrplan) (REF-AUS) ainsi que pour la transmission de modifications en cours de journée (AUS).

L'opérateur est de pouvoir renoncer à l'envoi de tels mappings concernant les <LinienID> dans les systèmes d'information.

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

Group de travail KIDS
@unipformations@schweiz.ch

Page 41 sur 77

SKI

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

VDV454	HRDF (à partir de la version 5.40.0)
<LinienID>=85822-2	Code ligne =125021884022-2

Remarque concernant le chemin de migration: à lire transcrire, le <LinienID> peut encore être généré pour les services VDV453 selon les conventions existantes en matière de migration. Le format de <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 (SD4PT).

Remarque: CUS

CUS en tant que producteur de données de trafic ferroviaire - CPH (seulement)

Le <LinienID> est toujours présent dans les données de base pour chaque point d'arrêt. Le premier de ces points de ligne pour être l'arrêt d'abonnement au <LinienID>.

6.1.6.2. Format pour LinienID sans SLNID (extension des VDV-RV 453)

L'indication de <LinienID> est obligatoire (valable pour tous les services VDV453 et VDV454) et doit identifier clairement une ligne dans le répertoire des lignes des TP-CA. Le <LinienID> est une clé purement technique qui n'est pas utilisée sur les affichages destinés à la clientèle (voir la place de <LinienID> 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 <LinienID> selon ces directives. Le <LinienID> doit correspondre dans tous les services VDV453/54 et BNC1.

<LinienID> = SLNID

Le SLNID est abrégé sous [?].

6.1.6.3. Identifiant (extension des VDV-RV 453)

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

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

L'élément <RichtungID> 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 l'autre. L'élément <RichtungID> peut donc être utilisé pour l'identification de la direction d'un trajet.

Ainsi que le <RichtungID> reste identique pour l'intégralité d'une course dans le trafic de ligne local, il peut changer plusieurs fois durant une course de trafic ferroviaire.

Le <RichtungID> n'est pas prévu pour l'information à la clientèle. Cependant, sa structure devrait être facile à interpréter. Ceci facilite la compréhension des métadonnées et l'analyse des horaires journaliers.

Group de travail KIDS
@unipformations@schweiz.ch

Page 42 sur 77

- Adaptation des exemples XML avec SLNID avec précision de l'élément <LinienID> en utilisant le SLNID

- Adaptation des exemples XML présentés : représentation avec le SLNID

SKI

Seules les données des courses qui, selon leurs prévisions actuelles, attendront la zone de correspondance entre 19:05 et 19:10, sont échangées.

```
<Abfahrtauge...>
  <Abfahrtsort...>
    <LinienID...>
      <RichtungID...>
        <ProduktID...>
          <Frequenz...>
            <AUS...>
          </Frequenz...>
        </RichtungID...>
      </LinienID...>
    </Abfahrtsort...>
  </Abfahrtauge...>
```

Remarque: CUS

Un qui l'élément <ProduktID> est désigné dans XSD comme facultatif, il doit être toujours indiqué. L'élément <ProduktID> n'est pas prévu pour l'information à la clientèle. Cependant, sa structure devrait être facile à interpréter. Ceci facilite la compréhension des métadonnées et l'analyse des horaires journaliers.

CUS en tant que plateforme de données - DGS (seulement)

Si un abonnement est reçu avec une <ProduktID> située plus de 30 heures dans le futur, il est indiqué, un message d'erreur est généré pour le partenaire et l'entité correspondante est saisie dans le journal.

La valeur de l'élément <ProduktID> peut se situer à un moment quelconque dans le passé, mais CUS n'est en mesure de temps passé à une valeur corrigée. Cette valeur s'écrit actuellement à une heure.

6.2.2.3. Complément d'information sur la course en partance (Abrégé)

(Voir les Normes VDV 453)

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

Éléments	Remarques	Champ
Fahrhinweis	Voir les Normes VDV 453 Voir aussi le chapitre 6.1.4.1	obligatoire
AbfahrtsortText	Voir les Normes VDV 453 Voir aussi le chapitre 6.1.4.1	facultatif
HaltpositionText	Bordure d'arrêt (voies) d'un arrêt déterminé pour le client. Voir aussi le chapitre 6.1.4.1	facultatif
AbfahrtsortText	Voir les Normes VDV 453 Voir aussi le chapitre 6.1.4.1	facultatif

Tableau 22: structure de l'élément <AbfahrtsortText>

Group de travail KIDS
@unipformations@schweiz.ch

Page 54 sur 77

- Ajout d'une remarque concernant le niveau hiérarchique de la ligne à laquelle fait référence le SLNID (en faisant référence à la ligne partielle le cas échéant)

- Ajout à "Remarque REF-AUS" :
«En principe, le niveau hiérarchique le plus bas d'une ligne doit toujours être transmis avec le SLNID correspondant.»

SKI

Le format de la <ProduktID> est défini dans le VDV-RV 453 [4] chapitre 6.1.14. Le passage à la SLNID [10] est également pris en compte.

3.3.2. LinienID (ligne) (extension des VDV-RV 454)

(Voir les Normes VDV 454 [3])

La référence de ligne <LinienID> doit toujours correspondre au <betriebsID>.

Remarque REF-AUS:

Si une ligne est parcourue par plusieurs ET et transmise aux systèmes preneurs de données par des systèmes ITCS distincts, ces systèmes échangeront mutuellement leurs données. Les lignes de ce type doivent être livrées en deux lignes séparées (avec leur propre <LinienID> ou leur propre <betriebsID>) selon les ITCS.

Le format de la LinienID est défini dans la directive de réalisation VDV 453 [1], chapitre 6.1.6. Références de ligne et de direction. Le passage à la SLNID [10] est également pris en compte.

3.3.3. RichtungID (extension des VDV-RV 454)

(Voir les Normes VDV 454 [3])

Recommandation: pour la transmission de courses, la valeur de <RichtungID> transmise via les services VDV454 doit correspondre à la valeur de champ <indicateur de direction> de la course correspondante dans l'horaire périodique. Deux valeurs peuvent être indiquées au maximum pour chaque ligne, codées sur un seul caractère. Les valeurs recommandées sont "H" et "T".

La <RichtungID> est une valeur statique qui doit rester la même dans tous les messages (AUS-REF et AUS) sur une course.

3.3.4. ProduktID (extension des VDV-RV 454)

(Voir les Normes VDV 454 [3])

Dans les transports publics suisses, la catégorie de moyen de transport (catégorie MT) (i.e. bateau, bus, tram, train, etc.) est transmise comme <ProduktID>. En cas d'indication de <ProduktID>, l'ET producteur de données doit garantir que les catégories de données de transport transmissibles (E) correspondent à celles utilisées dans le recensement des horaires des transports publics suisses (INF-D).

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'Alphazoo SuissePost [6]. L'attribution des valeurs est obligatoire et doit être respectée dans les transports publics suisses dans la mesure du possible.
- Il est toutefois possible de modifier à court terme et parfois sans annonce préalable la valeur de la catégorie de moyen de transport. Les systèmes preneurs de données doivent donc pouvoir réagir rapidement face à de telles modifications et ne doivent pas renvoyer les données associées de catégories de moyen de transport incorrectes.

Group de travail KIDS
@unipformations@schweiz.ch

Page 32 sur 66

SBOID

- Pas de sujets

5'

Emeric

<p>SSTID</p> <ul style="list-style-type: none"> • Question TL : La livraison de données en utilisant un SSTID est-elle obligatoire pour livrer des données SIRI-SX / VDV736 ? Réponse SKI : L'introduction du SSTID fait partie de l'étape SKI-CH004 de la SKI-Roadmap, dont le dernier délai de raccordement est fixé au 4ème trimestre 2025. Il est donc obligatoire de livrer les messages d'événements en utilisant le SSTID comme identifiant. Remarque : Pour les ET utilisant EMS SKI, l'identifiant est déjà le SSTID. • Remarque de TPG : Le délai de la SKI-Roadmap (2025.T4) pour livrer des messages d'événement ne semble pas réaliste. Réponse SKI : L'utilisation d'EMS SKI est réalisable facilement dans un délai court et permet de répondre à l'étape SKI-CH004. Si les ET souhaitent utiliser un autre système pour livrer les données d'événements, elles doivent le faire conformément à la spécification SSTID. 			
<p>Divers</p> <ul style="list-style-type: none"> • Attention : modification de date pour la prochaine séance 04.04. Plusieurs ET indiquent ne pas avoir reçu les invitations. • Remarque de plusieurs ET : Il semble y avoir une incohérence dans la SKI-Roadmap concernant les délais pour les services de remplacement : 2025.T4 pour les données horaires et 2025.T2 pour les données temps réel sans SLNID. Par ailleurs, le type d'interface "E" (Données temps réel) pour l'étape SKI-CH008.1 semble incohérent avec le type de données concerné (Données d'horaire). 	2'	Emeric	<p>SKI va vérifier le bon envoi des invitations.</p> <p>SKI va vérifier la SKI-Roadmap pour les services de remplacement.</p>