

Echanges avec la branche

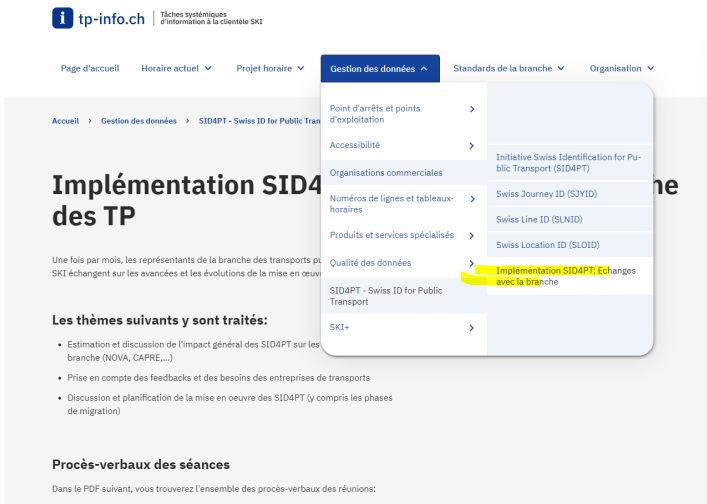
- [2024-04-12 Meeting](#)
- [2024-03-07 Meeting](#)


2024-04-12 Meeting

Participants

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

Séance: Remote (9h-10h)

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

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

9 SJYID: Migration NAV

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

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

Entscheid

Die AGr entscheidet, die Variante 2 umzusetzen.

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

Autres clarifications

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

Propositions qui seront discutées en KI-ADM du 24.04.24

SJYID

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

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

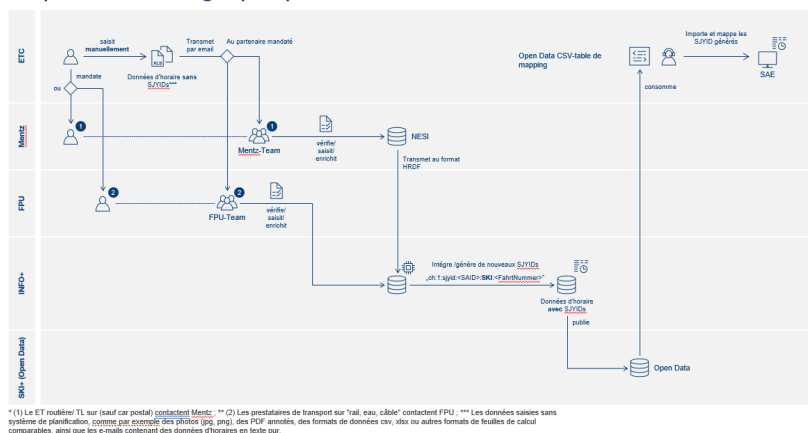
Traitement pour le câble/ les ET de navigation avec des cadences élevées

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

Propositions qui seront discutées en KI-ADM du 24.04.24

Représentation graphique

SKI



Q4: Format SJYID SystemTyp

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

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

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

2024-03-07 Meeting

Participants

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

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

Séance: Remote (13:30 - 14:30)

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