

Groupe d'information Romandie

Séance no6

Lausanne, le 18.12.19



Richard Lutz

Senior Business Consultant

Jérémy Reichenbach

Business Consultant

Systemaufgaben Kundeninformation
(SKI)

SBB/CFF/FFS

Hilfikerstrasse 3 | CH-3000 Bern 65

qs.ski@sbb.ch



Ordre du jour – GIR no6 18.12.19.

no	Horaire	Sujet	Intervenant(s)
1	8h30 – 9h00	Communication SKI et points ouverts <ul style="list-style-type: none">Flash SKI (DiDok, CUS, INFO+, OPDCH)Aperçu des groupes de travail et présences romandesRetour groupe KIDS «Données horaires»Retour Management Board	Jérémy Reichenbach (CFF SKI) Marc Striffeler (tpg/ KKV) Brett Farrell (movi+) Laurent Prod'hom (CFF SKI)
2	9h00 – 9h45	Points qualité des données <ul style="list-style-type: none">Processus gestion des numéros d'organisation commercial (GO)Forecast Status in VDV454Processus gestion temps de correspondance/ temps de transfert	Jérémy Reichenbach (CFF SKI) Didier Baudois (CFF CUS)
3	9h45 – 10h00	Retour d'expérience Léman Express Utilisation des données par tpg via RIV – CUS	Brett Farrell (movi+) Michel Dunand (tpg) Jérémy Reichenbach (CFF SKI)
	10h00 – 10h15	Pause et échanges	
4	10h15 – 10h45	Retour sur le kickoff Projet Open Journey Planer (OJP)	Jérémy Reichenbach (CFF SKI)
5	10h45 – 11h30	Présentation INFO+ <ul style="list-style-type: none">Collecte des horairesPublication des horairesDiscussion	Laurent Prod'hom (CFF SKI)
6	11h30 – 12h00	Varia	
7	12h00	Fin de séance – repas en commun	



**Communication CFF SKI et points
ouverts.**

SKI flash (1/4).

→ Info+ (collecte des données horaires)

- Voir slides suivantes.

→ Opendata:

- Publication des fichiers horaires HRDF 2020/ GTFS 2020 (problème constaté, une nouvelle version devrait être chargée aujourd'hui 18.12.19)
- Projet OFROU en cours de finalisation, données disponibles dès février 2020. (publication de données nationales et cantonales de comptage du trafic (en temps réel))
 - **Comment ?** Format DATEX (Standard XML pour les données de mobilité)
 - **Quoi ?** Données nationales et cantonales de comptage
 - **Quand ?** Premières données d'ASTRA vers février 2020
 - **Pourquoi?** Promotion des services de mobilité multimodale

SKI flash (2/4).

→ CUS (collecte des données en temps réel)

- Le projet de raccordement suit son cours. Ces derniers mois, plusieurs ET ont clarifié avec l'OFT leur planning de livraison des données.
- La connexion des ET suit son cours. Taux de raccordement fin 2019: 63% ET ferroviaire, 71% ET bus, 100% trafic local

→ DiDok (collecte des données de base)

- Les ET peuvent désormais livrer leurs bordures d'arrêts – zone d'arrêt à DiDok.
Lien: http://didok.ch/fr/bordures_et_zones_d_arret/

SKI flash (3/4).

Précisions notions de bordures d'arrêt.

- Retour tpg, tpf, CUS pour la dénomination de bordure d'arrêts.
- Les remarques ont été intégrées dans le document SLOID (https://transportdatamanagement.ch/download/swiss-location-id_1_1/)

3.1.3 Haltekante | Bordure d'arrêt | Bordo fermata

In vorliegendem Dokument ist mit Haltekante die ‚Stelle‘ gemeint, die dem Kunden als Ort kommuniziert wird, wo das Fahrzeug hält (z.B. ‚Gleis 15AB‘, ‚Steg 5‘, etc.). Hat die Haltekante keine explizite Bezeichnung, so erfolgt die Kundeninformation implizit über beispielsweise Linie und Destination oder schlicht durch eine geografische Verortung (Koordinaten). Ähnliche Begriffe sind: Gleis, Steig, Mast und Haltepunkt. Es muss aber darauf hingewiesen werden, dass diese Begriffe, inkl. ‚Haltekante‘ je nach Kontext sehr unterschiedlich verwendet wird.

An einer Haltestelle kann es eine oder mehrere Haltekanten haben. Es darf gemäss [12] keine Fälle geben, bei denen es keine Haltekanten gibt (vgl. rechte Grafik in Figure 2).

Dans le présent document, on entend par bordure d'arrêt l'endroit où le véhicule s'arrête et qui est communiqué au client (p. ex. «voie 15AB» ou «passerelle 5»). Si la bordure d'arrêt ne dispose pas d'une désignation explicite, l'information voyageur est fournie implicitement via la ligne et la destination, par exemple, ou simplement via la localisation géographique (coordonnées). **Les termes suivants sont également utilisés : voie, quai (trafic ferroviaire), arrêt poteau, potelet, quai, front d'arrêt, point d'arrêt (trafic bus/ tram), embarcadère, débarcadère (trafic fluviale).** Il faut préciser que la bordure d'arrêt peut recouvrir des réalités différentes selon le contexte.

Un arrêt peut avoir une ou plusieurs bordures d'arrêt. Par principe [13], il est obligatoire d'indiquer une bordure d'arrêt (cf. Figure 2, graphique de droite).

Nel presente documento con bordo fermata si intende il «punto» comunicato al cliente in cui si fermerà il veicolo (ad es. «binario 15AB», «pontile 5» ecc.). Se il bordo fermata non ha una designazione esplicita, l'informazione ai clienti avviene implicitamente tramite, per esempio, la linea e la destinazione o semplicemente tramite una localizzazione geografica (coordinate). Termini simili sono: binario, pontile, pilone e punto di fermata. Occorre però evidenziare che questi termini, incl. «bordo fermata», possono essere usati in modo molto diverso a seconda del contesto.

Una fermata può avere uno o più bordi fermata. Secondo [14] non ci possono essere casi in cui non sia presente alcun bordo fermata (cfr. grafica di destra in Figure 2).

SKI flash (4/4).

→ Secrétariats des tâches (GS)

- Les documents relatifs aux identifiants ont été révisés (SID4PT, SBOID et SLOID). Les modifications apportées ont été traduites.
<https://transportdatamanagement.ch/fr/standards/>
- Dernière version de la roadmap SKI publiée.
<https://transportdatamanagement.ch/fr/roadmap-ski/>

→ QMS TPV:

- Problème jours d'exploitation vs. jours calendaires n'est pas réglé (deltas irréalistes constatés)
- Problèmes de traduction FR – recherche de solutions
- Optimisation des évaluations par l'adaptation de l'importation des données d'horaires (moins de travail manuel du côté de ETC) .
- Le canton de Berne mesurera également le trafic local via le QMS. D'autres cantons sont également intéressés (p. ex. SG, GE, VD).



Projets SKI.

- **Concept Lhand pour le SKI**
 - Attention : "Bestandesregister BehiG" (DiDok) fonctionne indépendamment

- **Open Journey Planer**
 - Voir slides suivantes

- **NeTEx/SIRI (NESI)**
 - Le profil national SIRI est en cours d'élaboration avec tpf.
 - Des discussions sont en cours pour démarrer un projet pilote avec NeTEx.



Groupes de travail (1/2).

→ SKI

- groupe de travail lignes
- groupe de travail cas d'utilisation du numéro GO (organisation commerciale)
- Les spécifications devraient être disponibles selon la planification actuelle pour Q2/2

→ KKV (commission d'information voyageurs de ch-direct)

- la stratégie et programme ÖV-Ticket 2025
- le nouveau groupe de travail Correspondances
- groupe de travail Échange de données de dérangement
- groupe de travail Service de remplacement

Groupes de travail (2/2).

KIDS Données théoriques (groupe de travail responsable pour les interfaces)

- La nouvelle version de HRDF 2.0 (5.40) a été adoptée lors du dernier Management Board du SKI (24.10.19).
- La date de remplacement de HRDF 1.0 (5.20.39) sera validée par le Management Board SKI (séance de mai 2020). Proposition du groupe KIDS: **mi 2021**
- Le groupe KIDS refuse le split du fichier FPLAN (les utilisateurs ne peuvent actuellement plus l'ouvrir à cause du volume de données)
- 3 variantes ont été présentées pour la modélisation de données topologiques – *avec leurs coordonnées géographiques* - (bordure d'arrêt, zone d'arrêt) dans la structure HRDF 2.0. VBZ présente différentes raisons pourquoi il devient nécessaire d'intégrer ces données dans HRDF.
 - Variante 1 : modélisation conforme à la norme HRDF, avec un impact pour l'ensemble des preneurs de données qui doivent réaliser des développements.
 - Variante 2 : modélisation propriétaire – alignée avec DiDok. Les preneurs de données ne doivent pas – *mais peuvent quand ils veulent* - réaliser de développements. Impacts sur les utilisateurs HaCon.
 - Variante 3 : status quo – les données topologiques sont importées depuis DiDok.

Il a été décidé d'approfondir l'étude d'impacts (y.c. chiffrage) pour les deux premières solutions. Ces résultats seront discutés lors du prochain KIDS.



Retour sur du 9^{ème} management Board SKI – 24.10.19

Principales décisions contraignantes:

- Remplacement de l'instance xsd V2015 par xsd V2017c pour la fin 2021 (de/ vers CUS).
 - SKI Roadmap: validation de la structure. Un groupe de travail se rencontrera afin de discuter des questions de priorisation et des délais (date: courant février 2020)
 - Validation de la nouvelle spécification HRDF 2.0. (5.40.41)
-
- Lien vers les documents: <https://transportdatamanagement.ch/fr/management-board-ski/>



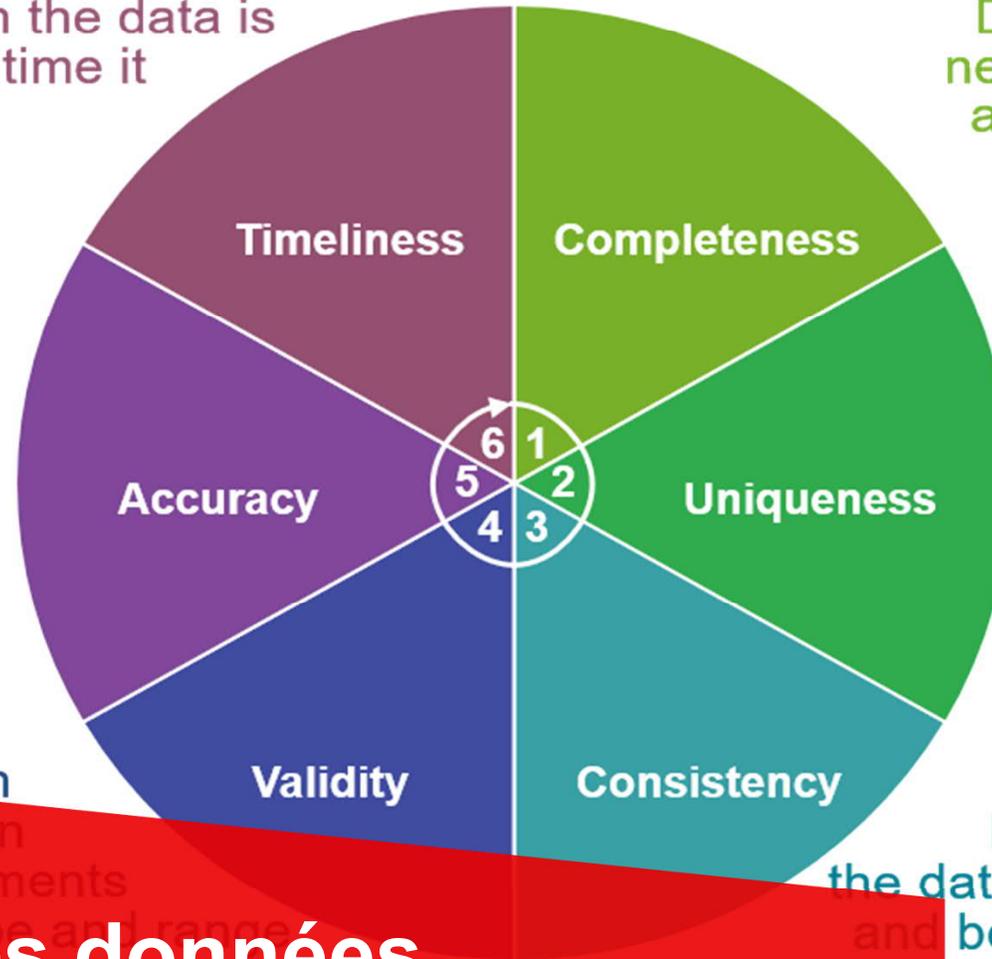
Ordre du jour – GIR no6 18.12.19.

no	Horaire	Sujet	Intervenant(s)
1	8h30 – 9h00	Communication SKI et points ouverts <ul style="list-style-type: none">Flash SKI (DiDok, CUS, INFO+, OPDCH)Aperçu des groupes de travail et présences romandesRetour groupe KIDS «Données horaires»Retour Management Board	Jérémy Reichenbach (CFF SKI) Marc Striffeler (tpg/ KKV) Brett Farrell (movi+) Laurent Prod'hom (CFF SKI)
2	9h00 – 9h45	Points qualité des données <ul style="list-style-type: none">Processus gestion des numéros d'organisation commercial (GO)Forecast Status in VDV454Processus gestion temps de correspondance/ temps de transfert	Jérémy Reichenbach (CFF SKI) Didier Baudois (CFF CUS)
3	9h45 – 10h00	Retour d'expérience Léman Express Utilisation des données par tpg via RIV – CUS	Brett Farrell (movi+) Michel Dunand (tpg) Jérémy Reichenbach (CFF SKI)
	10h00 – 10h15	Pause et échanges	
4	10h15 – 10h45	Retour sur le kickoff Projet Open Journey Planer (OJP)	Jérémy Reichenbach (CFF SKI)
5	10h45 – 11h30	Présentation INFO+ <ul style="list-style-type: none">Collecte des horairesPublication des horairesDiscussion	Laurent Prod'hom (CFF SKI)
6	11h30 – 12h00	Varia	
7	12h00	Fin de séance – repas en commun	



Degree to which the data is available at the time it is needed

Degree to which necessary data is available for use



Degree to which the data represents the reality

Degree to which data is unique and cannot be mistaken for other entries

Degree to which the data is within defined requirements like format, type and range

Degree to which the data is equal within and between datasets

Points qualité des données.



**Processus gestion des no GO
(organisations commerciales).**

Processus gestion des no GO (organisations commerciales)

- Travys a opéré une mutation de ses GO sur son système de vente PRISMA (système de base central pour l'émission des titres de transport) sans modifier ses no GO dans INFO+, qui alimente NOVA (plate-forme de distribution numérique des TP suisses).
 - Nova peut faire un mapping des nouveaux GO mutés dans PRISMA
 - Au 1.06.20 NOVA importera les nouveaux GO depuis INFO+
- Toute mutation doit être demandé simultanément à **ch-direct**, **NOVA**, **INFO+** et **DiDok** (important d'impliquer toutes les parties prenantes!)
- Nova permet 2 mutations annuelles (changement d'horaire et au 1^{er} juin) – une mutation peut être opérée entre ces dates avec des conséquences sur les ventes (~1 semaine impossibilité de vendre des titres de transports).





Processus gestion des no GO (organisations commerciales)

→ Plan d'actions prévu des mutations des no GO pour Travys.

TRAVYS	Actuel.	Consistance entre les systèmes				Consistance entre les systèmes				Lignes	No Lignes	moyen transport
		Dès 15.12.19		FI/V&D (PRISMA)	OK	Au 1.06.19		OK				
INFO+	NOVA	INFO+	NOVA									
OC-train	067	097	097	097.001	OK	097	097	097.001	OK	Orbe-Chavornay	211	Train
OC-bus	067	9020	9020	097.001	OK	9020	9020	097.001	OK	Orbe, gare - Chavornay, gare	211	Bus
YSC	097	097	097	097.002	OK	097	097	097.002	OK	Yverdon-les-Bains - Ste-Croix	212	Train
PBr	069	069	069	097.003	NOK	097	097	097.003	OK	Le Day - Le Brassus	201	Train
TPY	895	895	895	895.001	OK	895	895	895.001	OK	Yverdon-les-Bains, réseau urbain	601	Bus
URBABUS	895	895	895	895.002	OK	895	895	895.002	OK	Orbe, réseau urbain	691	Bus
BGV	895	895	895	895.003	OK	895	895	895.003	OK	Yverdon-les-Bains, gare - Vallorbe, gare	613	Bus
Champvent	895	895	895	895.004	OK	895	895	895.004	OK	Yverdon-les-Bains, gare - Chamblon - Champvent, Le Battoir	611	Bus
ABM	868	868	868	895.005	NOK	895	895	895.005	OK	Mauborget - Ste-Croix - L'Auberson	615	Bus





Utilisation des status des pronostics.



Statuts des pronostics

- Une décision sera prise par voie de circulation: d'ici au 31.12.2019 (révision en cours dans les TP Suisse)
- Le document sera validé par le prochain management Board SKI
- Le protocole et les slides de la présentation sont disponibles ici:
<https://transportdatamanagement.ch/download/vdv454-utilisation-status-previsions-v-1-0-f/>



Statuts des pronostics

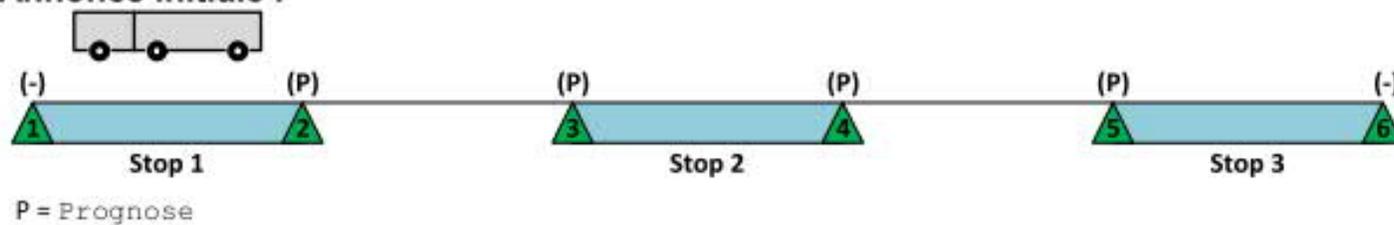
→ Les pronostics peuvent être définis selon 4 statuts :

- **UNBEKANNT** *Inconnu*; ce statut ne peut être utilisé que pour définir le statut de temps théoriques, par exemple pour la préannonce d'une course. Lorsque ce statut est utilisé pour l'annonce de temps réels d'une course, il provoque la mise au statut UNBEKANNT de toutes les heures déjà publiées, quel que soit leur statut.
- **PROGNOSE** *Pronostic*; ce statut indique que les heures de circulation correspondantes sont une estimation de l'arrivée ou du départ au point d'arrêt considéré.
Lorsque ces heures s'appliquent à un événement futur, elles sont des prévisions susceptibles d'évoluer en fonction de la circulation réelle du moyen de transport.
Lorsque ces heures s'appliquent à un événement passé, elles indiquent que l'heure d'arrivée ou de départ du point d'arrêt considéré n'a pas pu être déterminée avec certitude.
- **GESCHAETZT** *Estimé*; ce statut s'applique obligatoirement à un événement passé, il indique que les heures de circulation correspondantes sont une estimation de l'heure d'arrivée ou de départ qui n'a pas pu être déterminée avec certitude.
Lorsque des heures de circulation ont été publiées avec le statut GESCHAETZT, elles ne peuvent plus être modifiées ou corrigées avec d'autres heures ou par un autre statut.
- **REAL** *Réel*; ce statut ne peut être utilisé que pour définir le statut d'annonces en temps réel. Lorsque des heures de circulation ont été publiées avec le statut REAL, elles ne peuvent plus être modifiées ou corrigées avec d'autres heures ou par un autre statut.

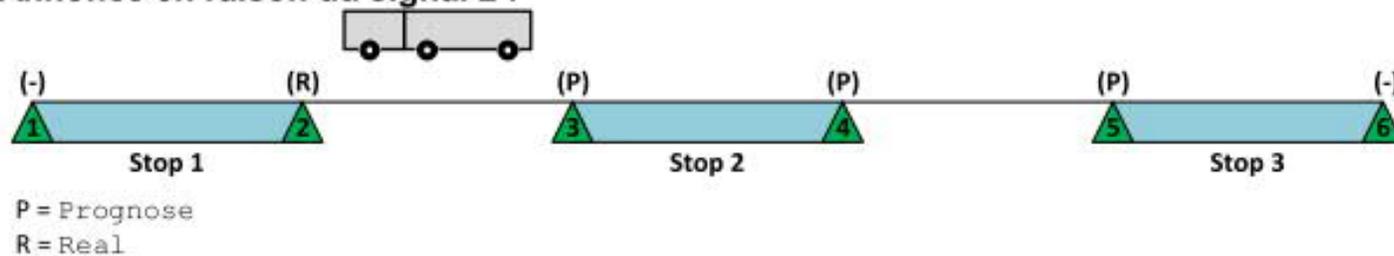
Exemple 1 : cas normal

Tous les événements sont déclenchés et un message est toujours envoyé immédiatement.

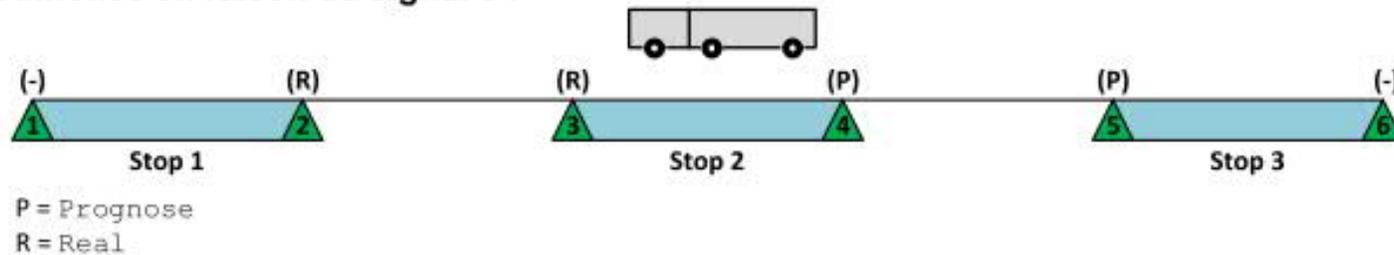
Annnonce initiale :



Annnonce en raison du signal 2 :



Annnonce en raison du signal 3 :



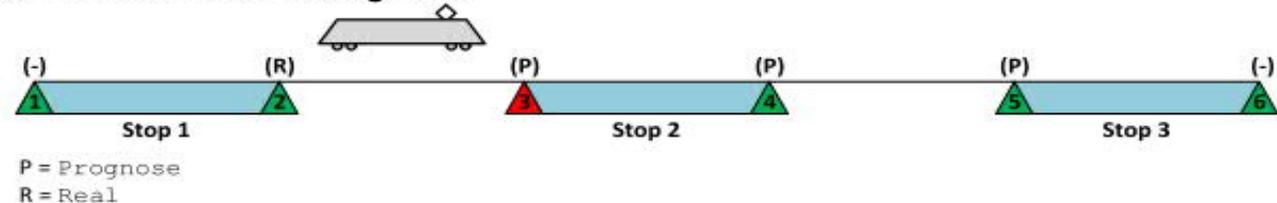
Exemple 2 : l'événement d'arrivée 3 n'a pas lieu.

L'événement d'arrivée au niveau du signal 3 rencontre un problème et n'est pas déclenché. Une fois le signal 4 franchi, le statut `Prognose` peut être transmis pour le signal 3.

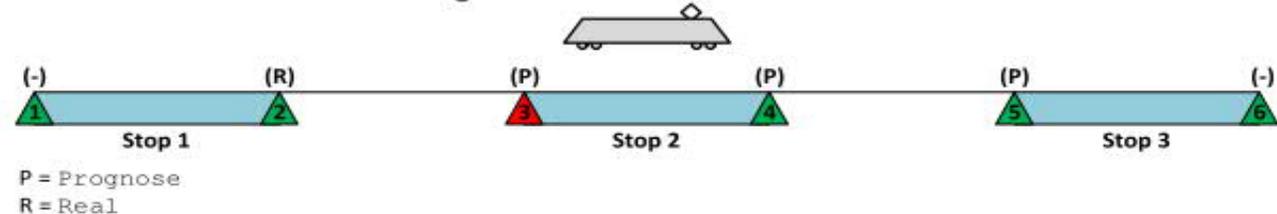
Annnonce initiale :



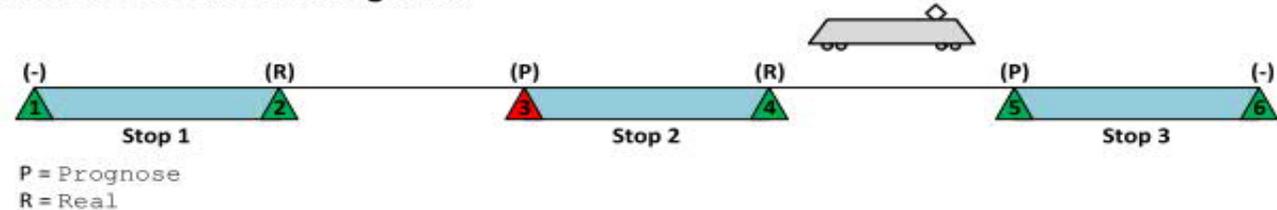
Annnonce en raison du signal 2 :



Pas d'annonce en raison du signal 3 :



Annnonce en raison du signal 4 :

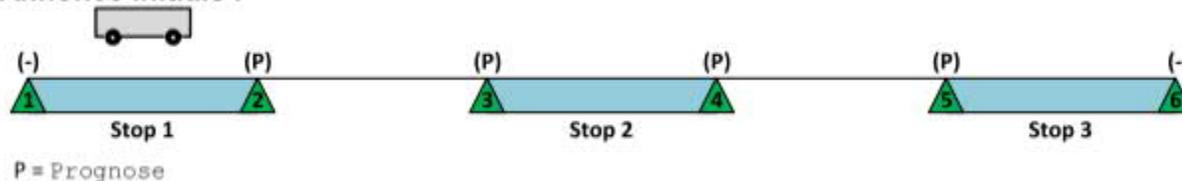




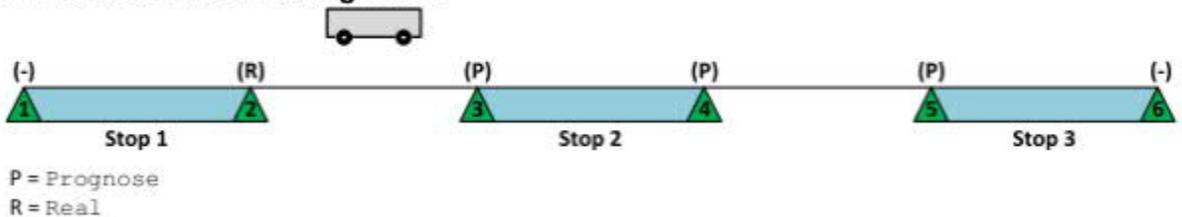
Exemple 3 : le signal d'arrivée 3 n'a pas lieu en raison d'une rupture de la liaison radio.

L'événement d'arrivée au signal 3 est transmis de manière retardée en raison d'une rupture de la liaison radio. Une fois le signal 4 franchi, le statut *Prognose* peut être transmis car ces temps sont connus du véhicule.

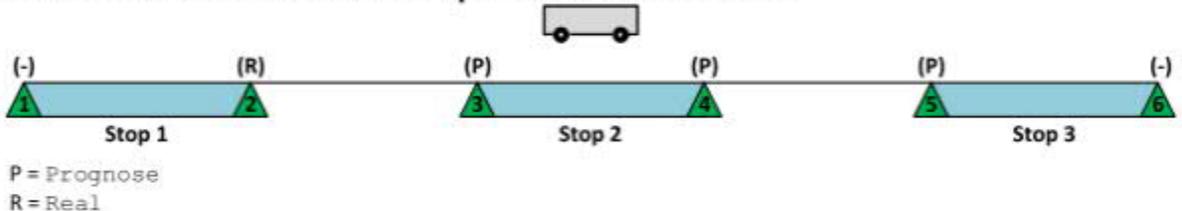
Annonce initiale :



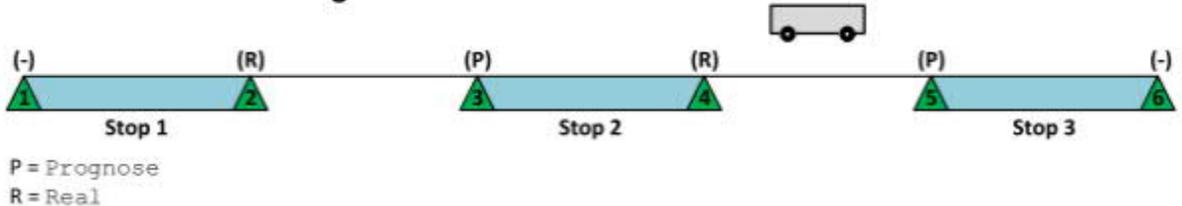
Annonce en raison du signal 2 :



Pas d'annonce en raison d'une rupture de la liaison radio :



Annonce en raison du signal 4 :



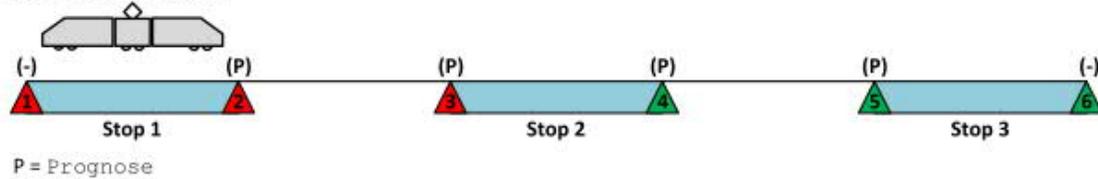
Exemple 4 : les signaux 1 à 3 ne fonctionnent pas, des annonces

sont émises.

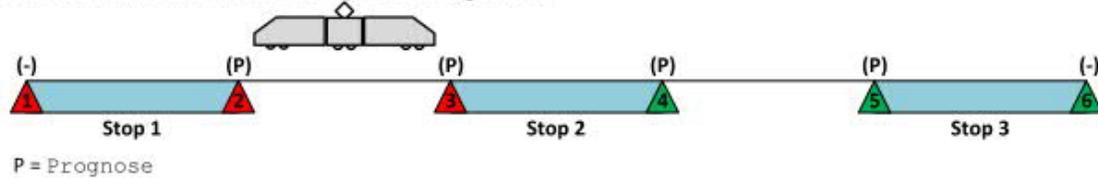
Les événements des signaux 1 à 3 ne fonctionnent pas. Tous les autres signaux et la connexion à l'ITCS fonctionnent. En cas de survenue de l'hystérésis ou de modification d'attributs, les temps prévus peuvent être transmis. Dès le signal 4, tous les signaux fonctionnent. Les temps prévus pour les signaux 1 à 3 ne sont pas connus.



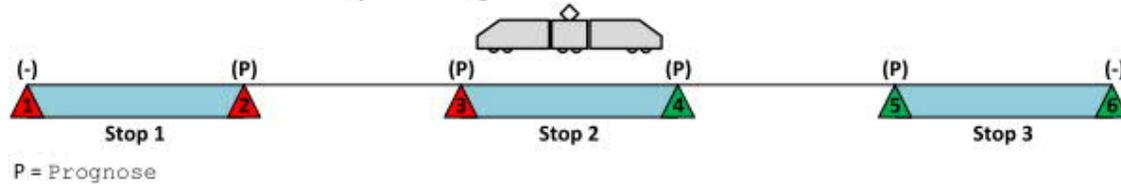
Annnonce initiale :



Pas de nouvelle annonce après le signal 2 :

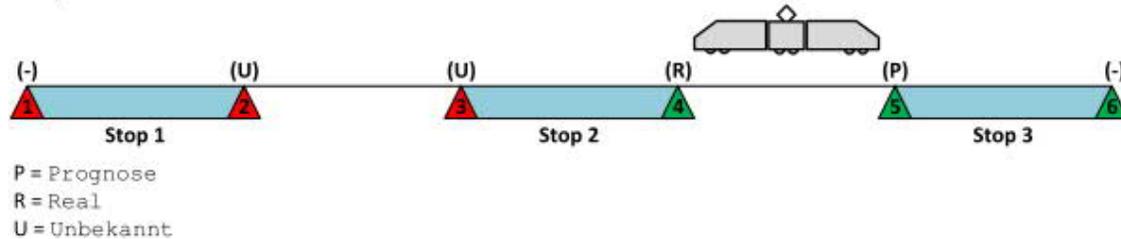


Pas de nouvelle annonce après le signal 3 :



Annnonce en raison du signal 4 :

Si les temps prévus sont fiables, les valeurs *Unbekannt* peuvent être transmises en tant que *Prognose*.

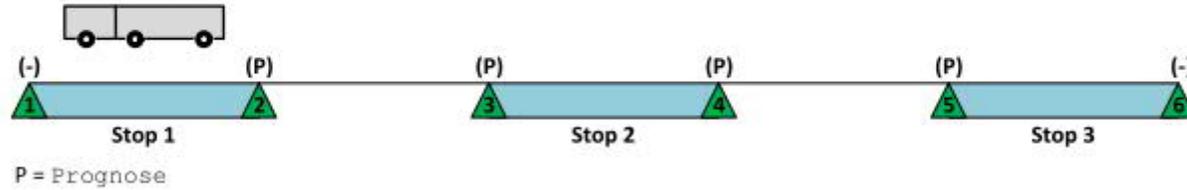


Exemple 5 : annonces émises seulement à partir du signal 4

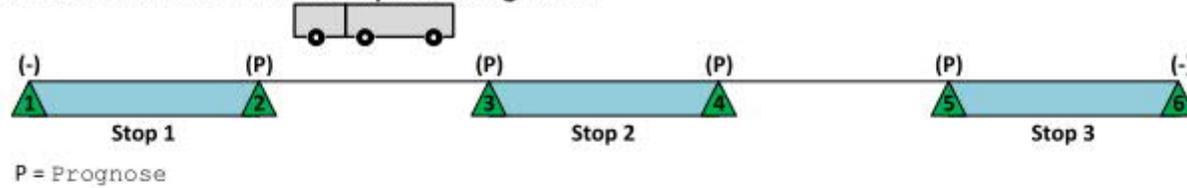
Tous les signaux fonctionnent, mais la connexion à l'ITCS n'est effective qu'à partir du signal 4
Avant le franchissement du signal 4, aucune annonce n'a pu être transmise. Les temps prévus pour les signaux 1 à 3 ne sont pas connus.



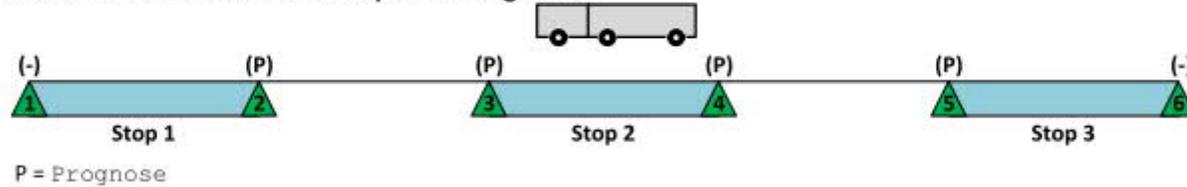
Annonce initiale :



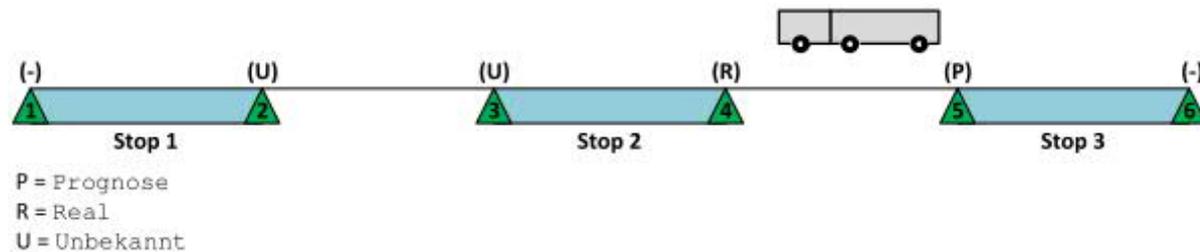
Pas de nouvelle annonce après le signal 2 :



Pas de nouvelle annonce après le signal 3 :



Annonce en raison du signal 4 :

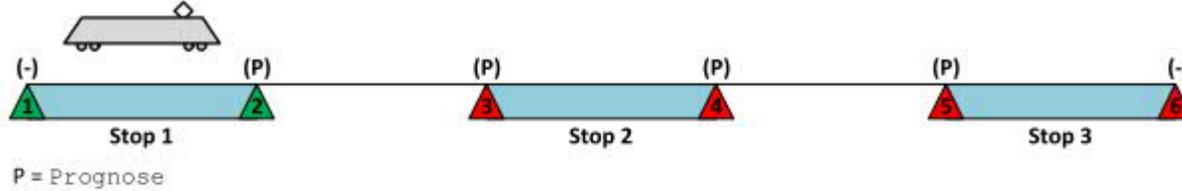


Exemple 6 : plus d'annonce à partir du signal 3

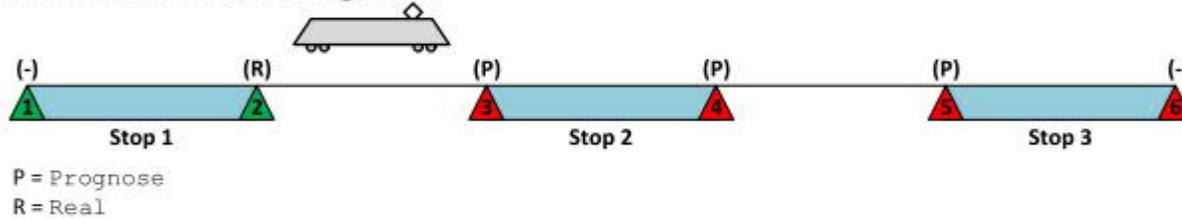
Plus aucun événement n'est déclenché à partir du signal 3. Une prévision peut être transmise pour les arrêts suivants.



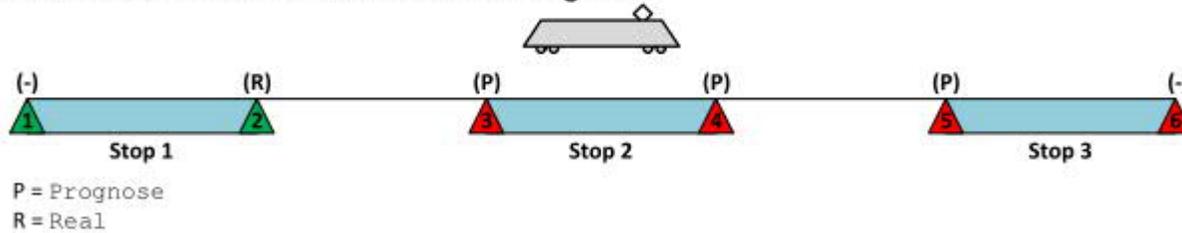
Annnonce initiale :



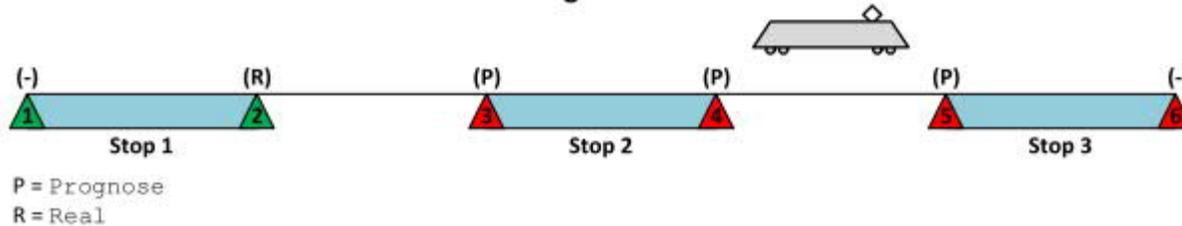
Annnonce en raison du signal 2 :



Pas de nouvelle annonce en raison du signal 3 :



Pas de nouvelle annonce en raison du signal 4 :

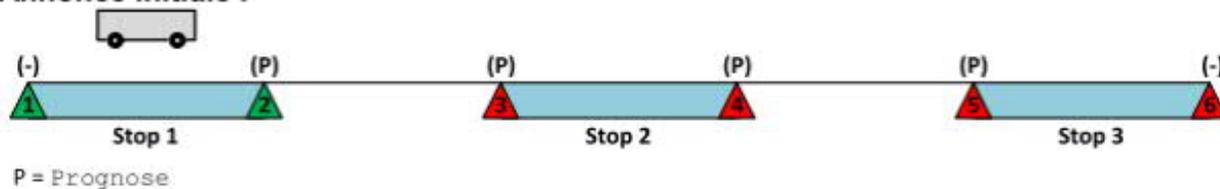




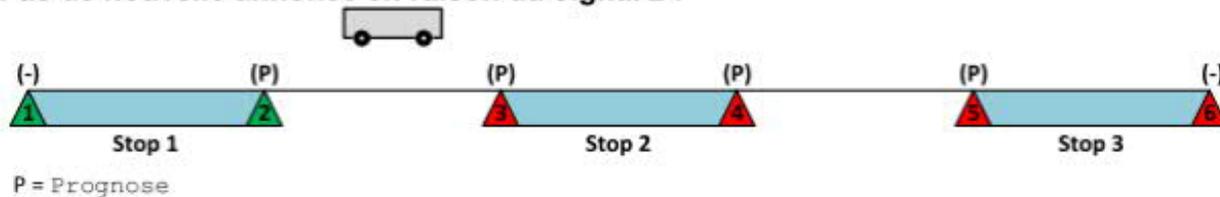
Exemple 7 : nouveau trajet annoncé sans données en temps réel

Aucune donnée en temps réel n'est disponible pour ce nouveau trajet. Il faut aussi paramétrer PrognoseMoeglich=false.

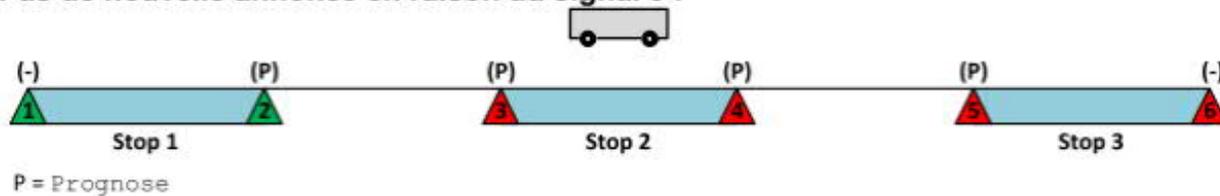
Annonce initiale :



Pas de nouvelle annonce en raison du signal 2 :



Pas de nouvelle annonce en raison du signal 3 :



Pas de nouvelle annonce en raison du signal 4 :





Processus gestion temps de correspondance et temps de transfert dans INFO+/ CUS.



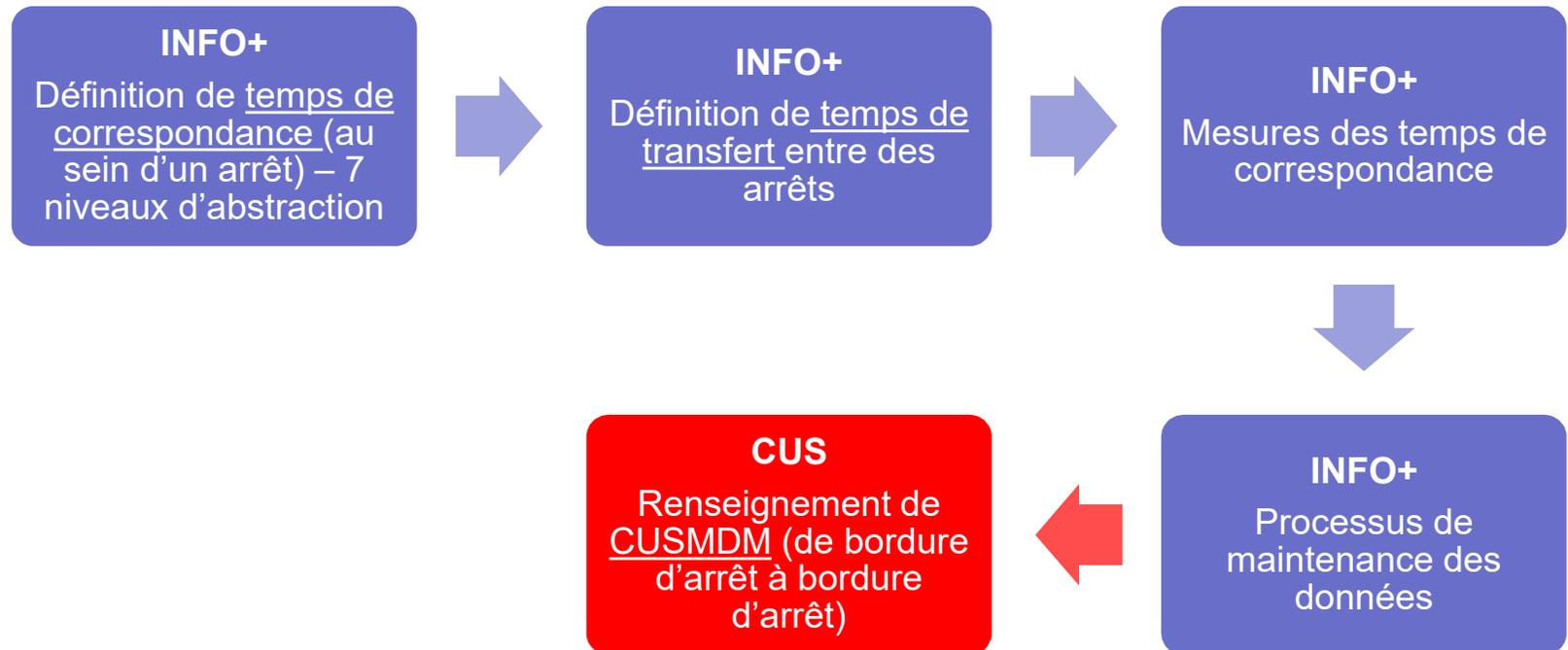
Processus gestion temps de correspondance

INFO+

→ Permet la saisie de temps de correspondance (au sein d'un arrêt) ou de temps de transfert entre arrêts.

CUS

→ Permet la saisie de temps de correspondances «réalistes» dans CUSMDM.





Processus gestion temps de correspondance

Questions pour les ET romandes

- Est-ce que les données référencées (temps de correspondance, temps de transfert) dans HRDF (INFO+) sont-elles actuelles ?
- Est-ce que les temps de correspondances dans HRDF (INFO+) et CUS sont-ils cohérents ?

Pertinence de maintenir ces données à jour

- Horaire en ligne se base sur les données HRDF (INFO+) / CUS pour le calcul des itinéraires

Un document est en cours de rédaction et sera prochainement publié sur le site du SKI.



Ordre du jour – GIR no6 18.12.19.

no	Horaire	Sujet	Intervenant(s)
1	8h30 – 9h00	Communication SKI et points ouverts <ul style="list-style-type: none">Flash SKI (DiDok, CUS, INFO+, OPDCH)Aperçu des groupes de travail et présences romandesRetour groupe KIDS «Données horaires»Retour Management Board	Jérémy Reichenbach (CFF SKI) Marc Striffeler (tpg/ KKV) Brett Farrell (movi+) Laurent Prod'hom (CFF SKI)
2	9h00 – 9h45	Points qualité des données <ul style="list-style-type: none">Processus gestion des numéros d'organisation commercial (GO)Forecast Status in VDV454Processus gestion temps de correspondance/ temps de transfert	Jérémy Reichenbach (CFF SKI) Didier Baudois (CFF CUS)
3	9h45 – 10h00	Retour d'expérience Léman Express Utilisation des données par tpg via RIV – CUS	Brett Farrell (movi+) Michel Dunand (tpg) Jérémy Reichenbach (CFF SKI)
	10h00 – 10h15	Pause et échanges	
4	10h15 – 10h45	Retour sur le kickoff Projet Open Journey Planer (OJP)	Jérémy Reichenbach (CFF SKI)
5	10h45 – 11h30	Présentation INFO+ <ul style="list-style-type: none">Collecte des horairesPublication des horairesDiscussion	Laurent Prod'hom (CFF SKI)
6	11h30 – 12h00	Varia	
7	12h00	Fin de séance – repas en commun	



LÉMAN EXPRESS

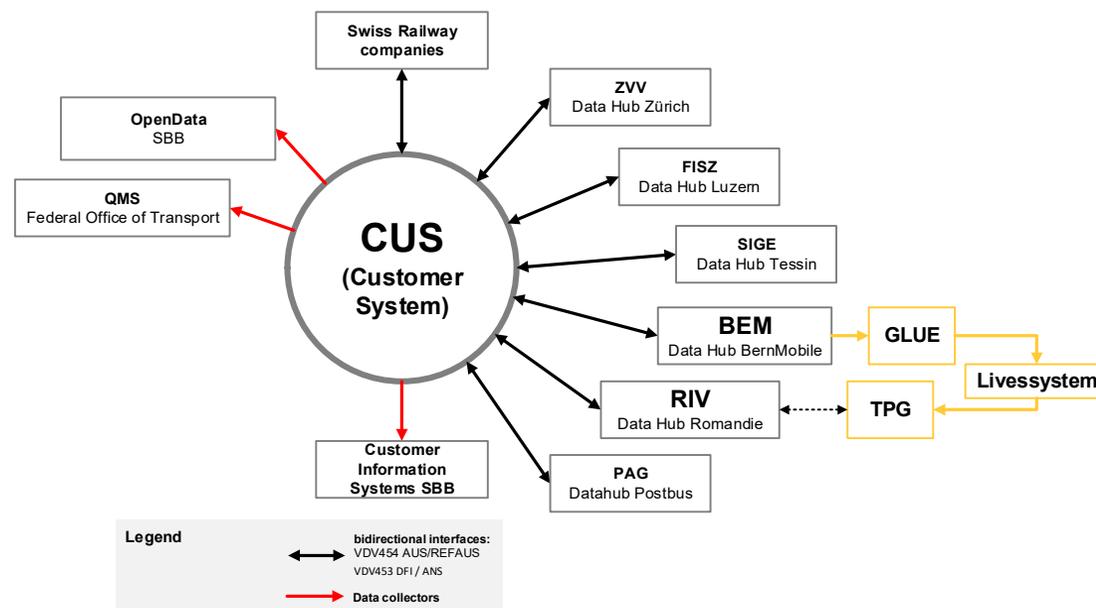
**Retour d'expérience Léman Express
– VDV453**



Retour d'expérience Léman Express

Utilisation de l'interface descendante entre les datahubs (BEM, RIV) et TPG afin d'alimenter ses différents canaux d'information voyageurs

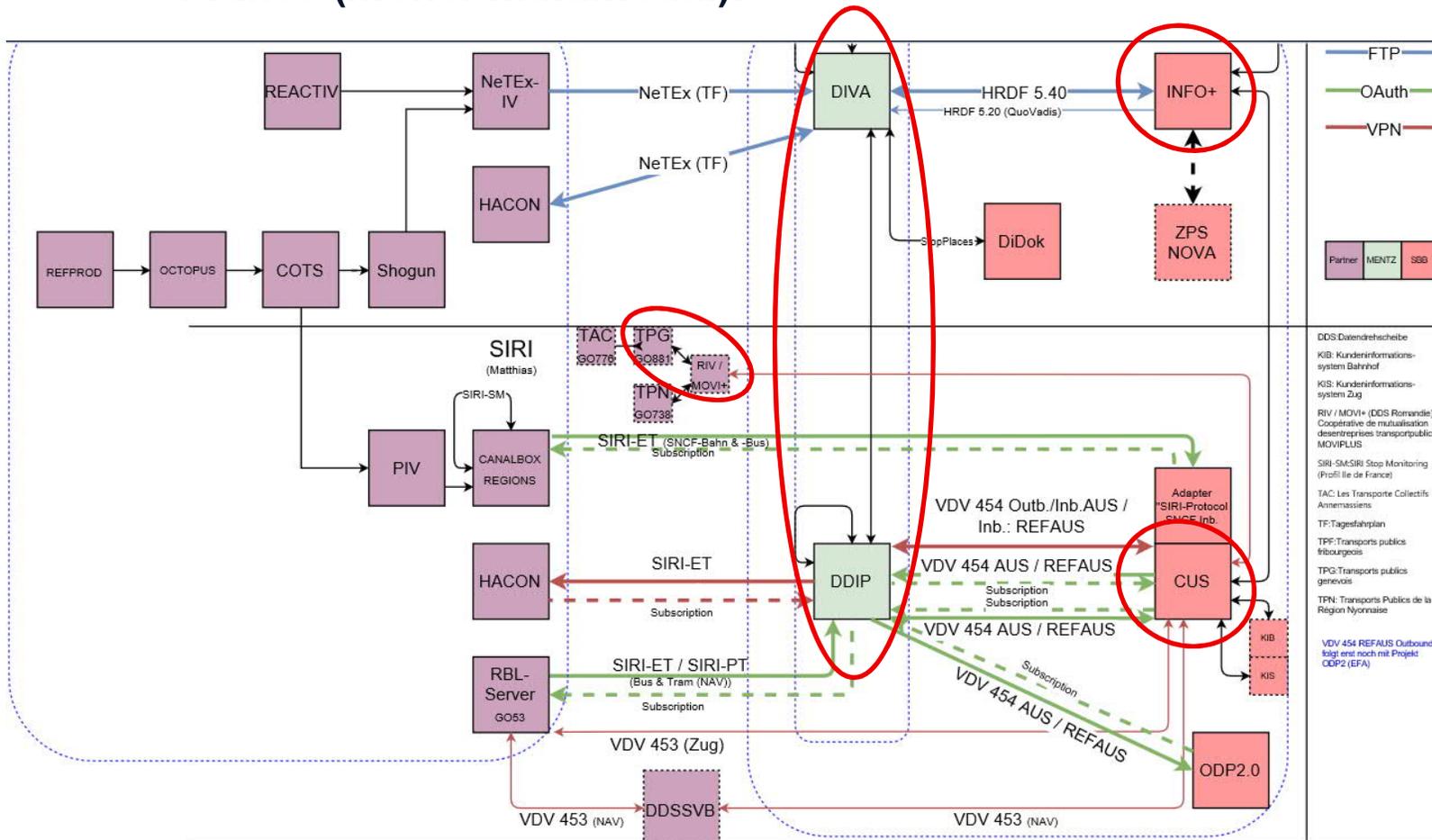
- Abonnement aux données du Léman Express (CH/ FR) via RIV. Cas d'utilisation: Bornes informations voyageurs, tpg app preview, ...
- Abonnement aux données du Léman Express (CH/ FR) via Livesystems (alimenté par la plateforme BernMobil)





Retour d'expérience Léman Express

Une architecture complexe avec des acteurs multiples pour capter les données du côté France (mono/ multimodal).



Points clés

- Mettre rapidement à disposition les données disponibles
- Informer les partenaires (souvent tenus par des impératifs) en bout de chaîne sur le périmètre des données disponibles
- Les données théoriques d'agglomération ne sont pas encore disponibles
- Les données temps réel SNCF ne sont pas encore disponibles

Retour d'expérience Léman Express

Configuration via l'interface VDV453 DFI

- Intense collaboration entre CUS et TPG pour configurer les nœuds du LEX mais également d'autres nœuds
- Permet l'affichage des correspondances dans les trains.





Ordre du jour – GIR no6 18.12.19.

no	Horaire	Sujet	Intervenant(s)
1	8h30 – 9h00	Communication SKI et points ouverts <ul style="list-style-type: none">Flash SKI (DiDok, CUS, INFO+, OPDCH)Aperçu des groupes de travail et présences romandesRetour groupe KIDS «Données horaires»Retour Management Board	Jérémy Reichenbach (CFF SKI) Marc Striffeler (tpg/ KKV) Brett Farrell (movi+) Laurent Prod'hom (CFF SKI)
2	9h00 – 9h45	Points qualité des données <ul style="list-style-type: none">Processus gestion des numéros d'organisation commercial (GO)Forecast Status in VDV454Processus gestion temps de correspondance/ temps de transfert	Jérémy Reichenbach (CFF SKI) Didier Baudois (CFF CUS)
3	9h45 – 10h00	Retour d'expérience Léman Express – VDV453 Utilisation des données par tpg via RIV – CUS	Brett Farrell (movi+) Michel Dunand (tpg) Jérémy Reichenbach (CFF SKI)
	10h00 – 10h15	Pause et échanges	
4	10h15 – 10h45	Retour sur le kickoff Projet Open Journey Planer (OJP)	Jérémy Reichenbach (CFF SKI)
5	10h45 – 11h30	Présentation INFO+ <ul style="list-style-type: none">Collecte des horairesPublication des horairesDiscussion	Laurent Prod'hom (CFF SKI)
6	11h30 – 12h00	Varia	
7	12h00	Fin de séance – repas en commun	



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Verkehr BAV



#systemaufgabenkundeninformation
#ojpswitzerland



Projet Open Journey Planer (OJP)



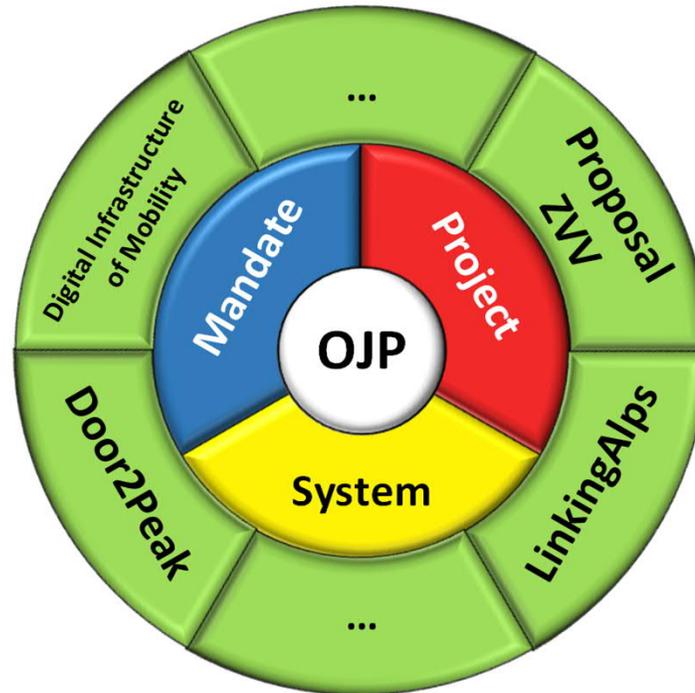
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Landestopografie swisstopo
Office fédéral de topographie swisstopo
Ufficio federale di topografia swisstopo
Uffizi federal da topografia swisstopo





Un projet aux multiples facettes.





Le mandat.

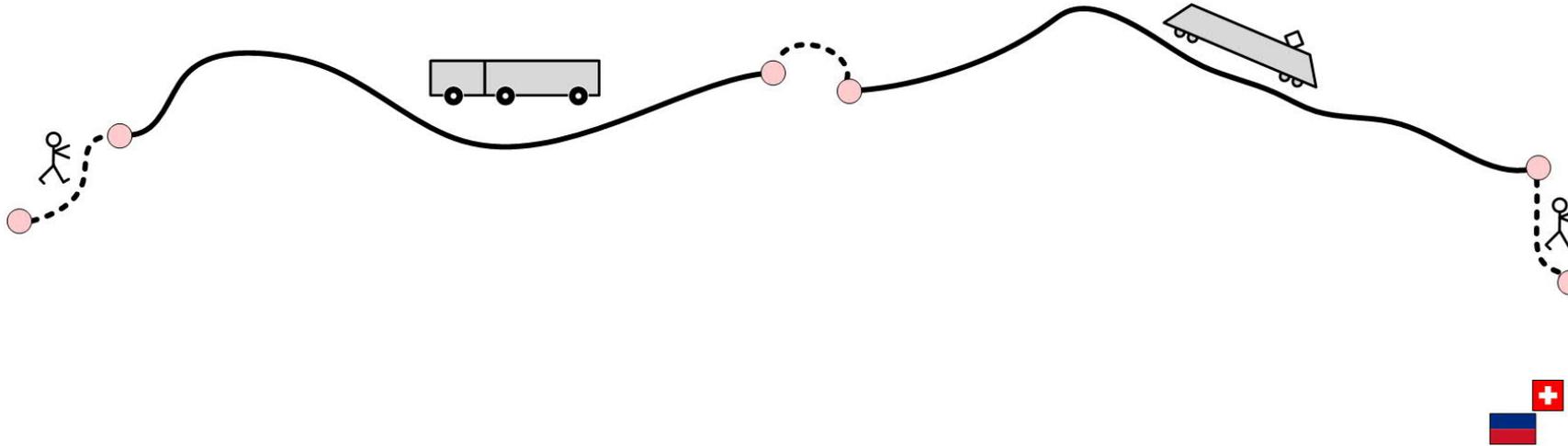
Intention de l'OFT

- Le Conseil fédéral veut promouvoir la mobilité multimodale.
- Le projet OJP soutient l'utilisation efficace et durable de la mobilité en mettant en réseau les informations multimodales sur les déplacements.
- Le projet OJP fait partie du SKI et fournit des informations indépendantes sur les moyens de transport et les entreprises ainsi que des informations non discriminatoires sur les trajets.
- Le projet OJP répond aux exigences de l'UE du règlement délégué 2017/1926 et correspond à une norme officielle CEN.



Le projet.

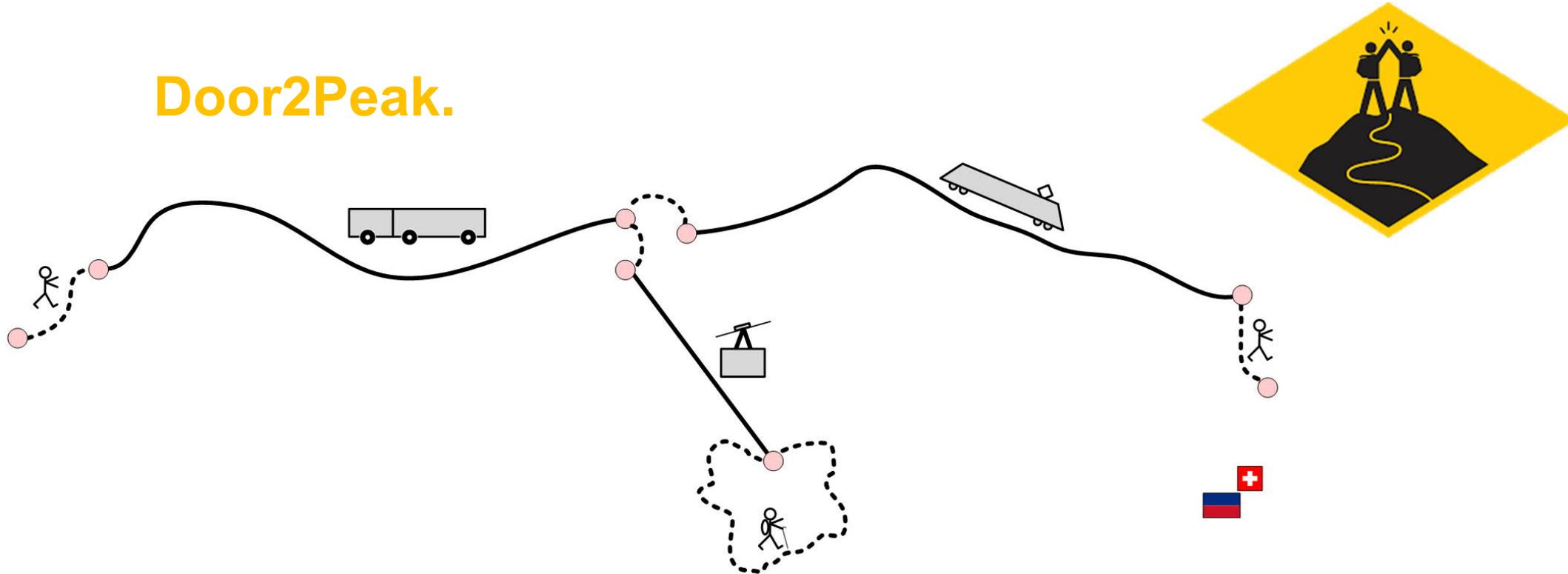
OJP, un projet national.



Points clés:

- L'acheminement des transports publics en Suisse.
- Sentier pédestre depuis et vers les arrêts (via Open Street Map).
- Librement utilisable via la plateforme Open Data (éventuellement limites de requêtes → TBD).
- ZVV sera un partenaire et de test pour la facilité d'utilisation du routing.

Door2Peak.



- Coopération avec Swisstopo.
- Pain points pour la clientèle: Les clients n'ont pas de possibilité de planification continue (pas de discontinuité de média) pour les trajets Door-2-Peak (porte d'entrée → transport public → téléphérique → randonnée pédestre)
- Sentiers pédestres et de randonnée officiels, y compris les fermetures quotidiennes.
- Données en temps réel des téléphériques.



Exemple de Grenoble.

NOUVEAU : calculez votre itinéraire et trouvez un covoiturage !

Itinéraire

Ma position

Ma position

Moins d'options

25/11/2019

Départ après 10:53

Calculer

Détails

Retour aux résultats

durée: 06 h 46 min

10:53 13 min

11:10 06 h 29 min

17:39

Départ Ma position
Distance : 8.59 km
[plus de détails...](#)

Distance : 15.16 km
[plus de détails...](#)

Arrivée Destination

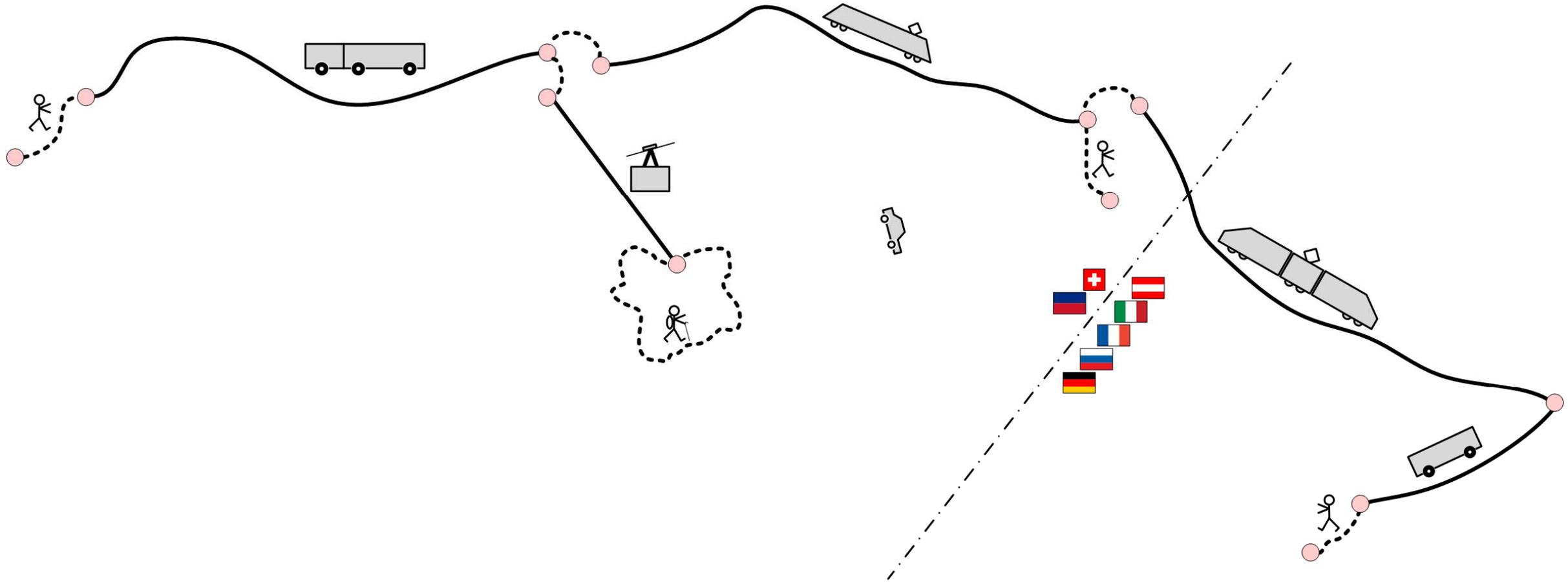
848 m
219 m

D+ 720 m. D- 109 m

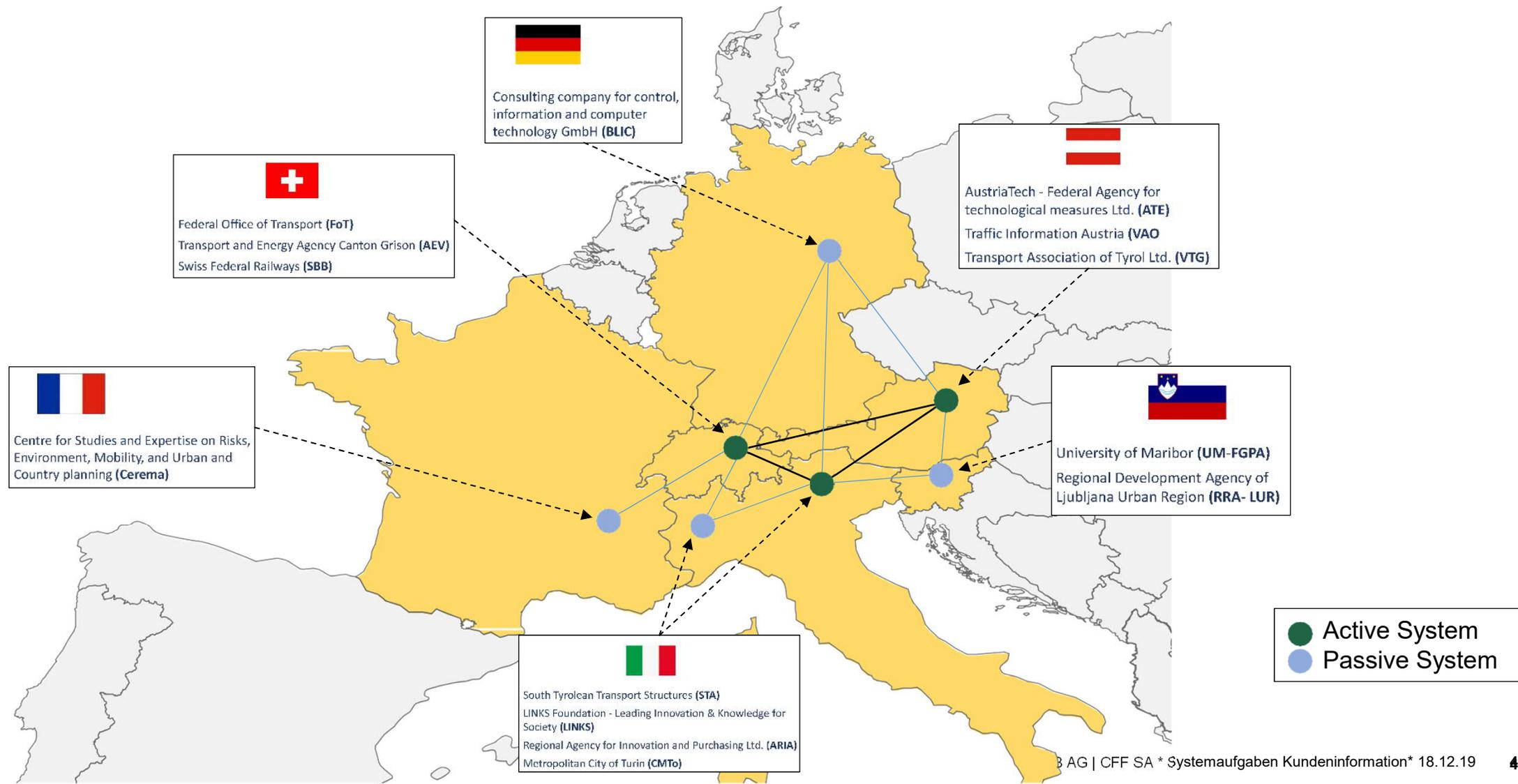
Tout voir sur la carte Imprimer la feuille de route trace GPS

<https://www.metromobilite.fr/iti.html?dep=Green%20Kart&arr=Avenue%20de%20Grenoble&lonlatDep=45.14446,5.70609&lonlatArr=45.461394,5.990435&communeDep=%C3%89chirolles&communeArr=Chapareillan>

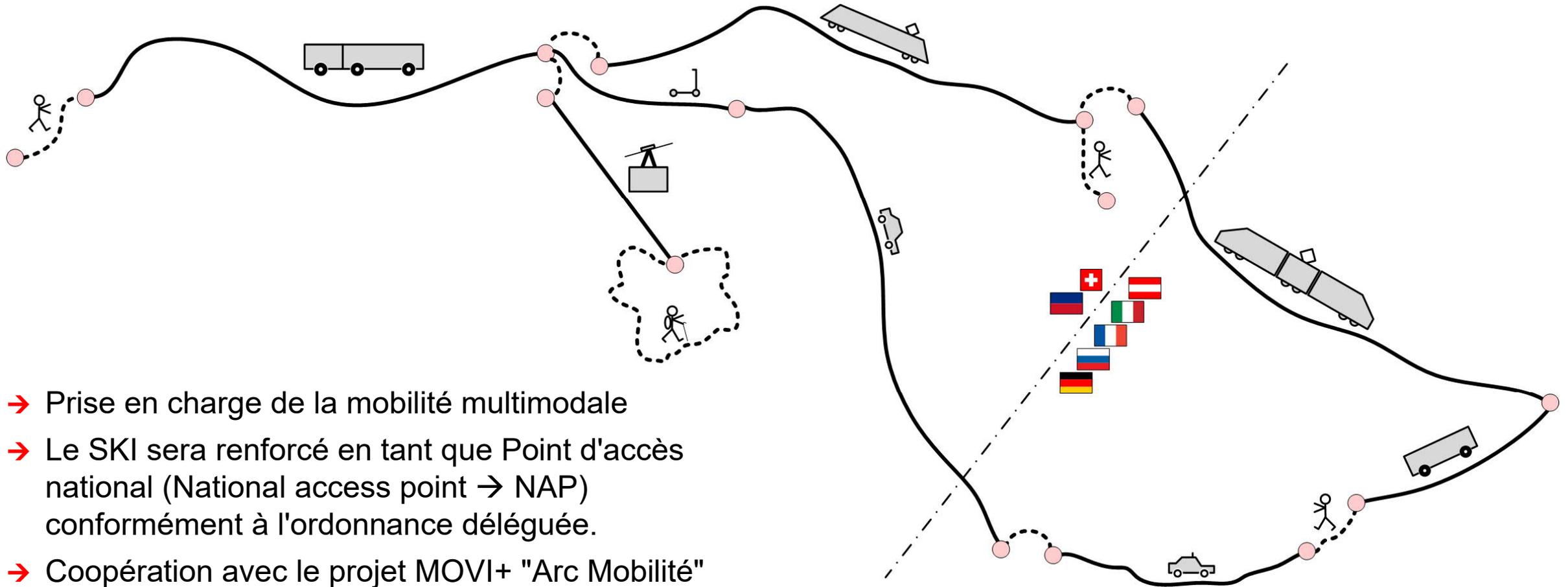
LinkingAlps.



Partenaires LinkingAlps.



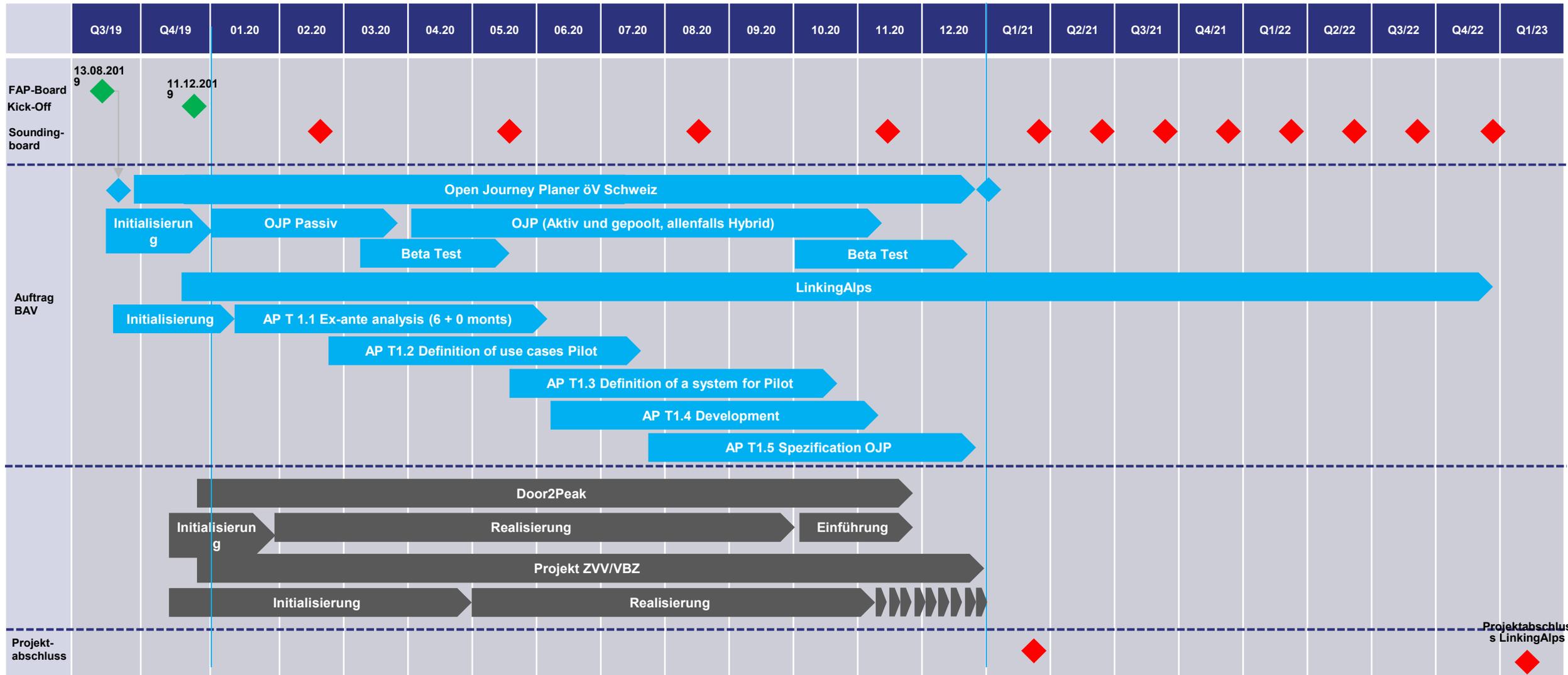
Extension projet.



- Prise en charge de la mobilité multimodale
- Le SKI sera renforcé en tant que Point d'accès national (National access point → NAP) conformément à l'ordonnance déléguée.
- Coopération avec le projet MOVI+ "Arc Mobilité" (Infrastructure digitale de mobilité / DIM).

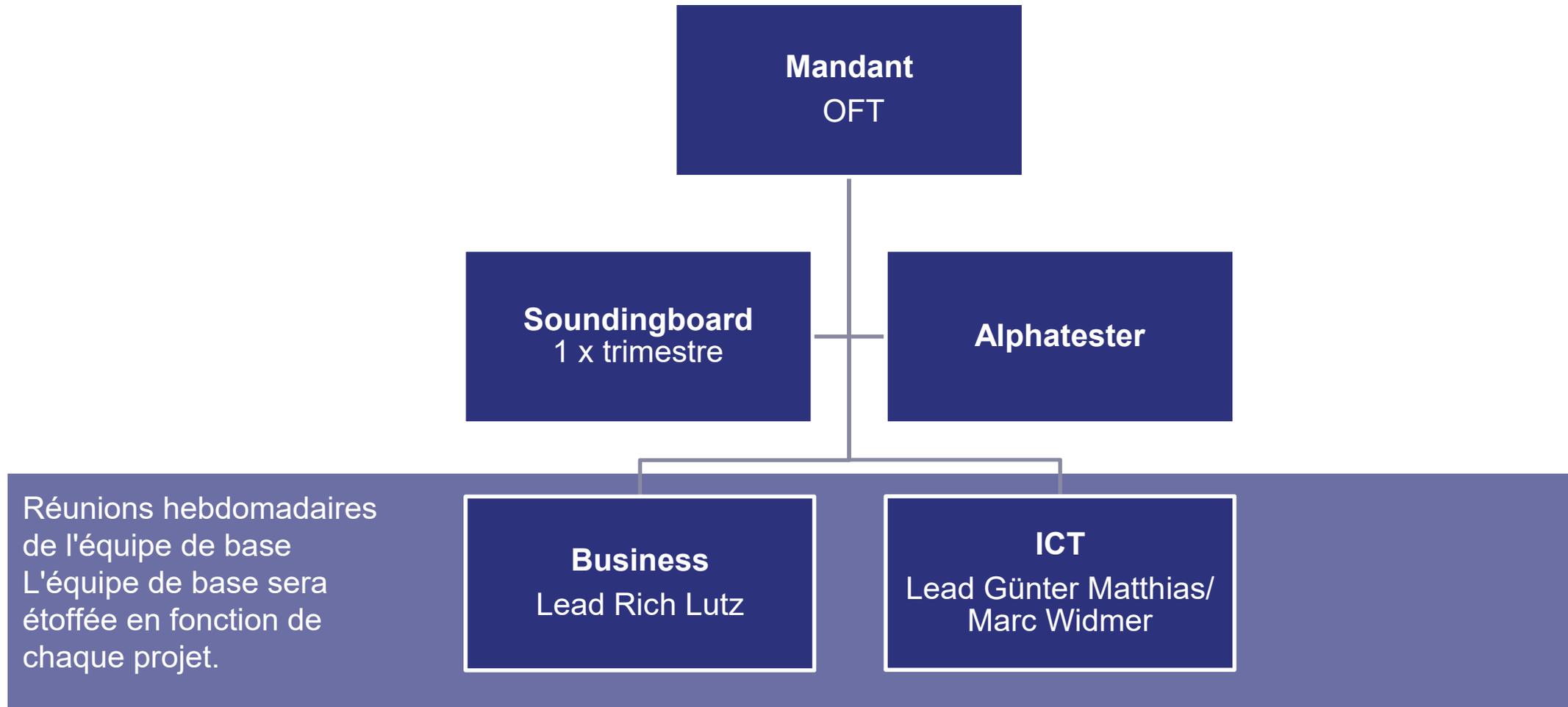


Roadmap.





Organisation projet.





Le système OJP.



Partenaire projet: Mentz

- Interface TRIAS (VDV431) : Projet de recherche sur la normalisation 19P10003 (IP-KOM-ÖV) sous la direction du VDV : www.vdv.de/ip-kom-oev.aspx
- Interface normalisée CEN/TS 17118 OJP pour le développement de la norme VDV TRIAS/VDV431.
- Cas d'utilisation de TRIAS et OJP : DELFIplus (NAP Allemagne), BMVI (Ministère des Transports Allemagne), VRN (Mannheim) NVBW (Baden-Württemberg), STA (Bolzano)

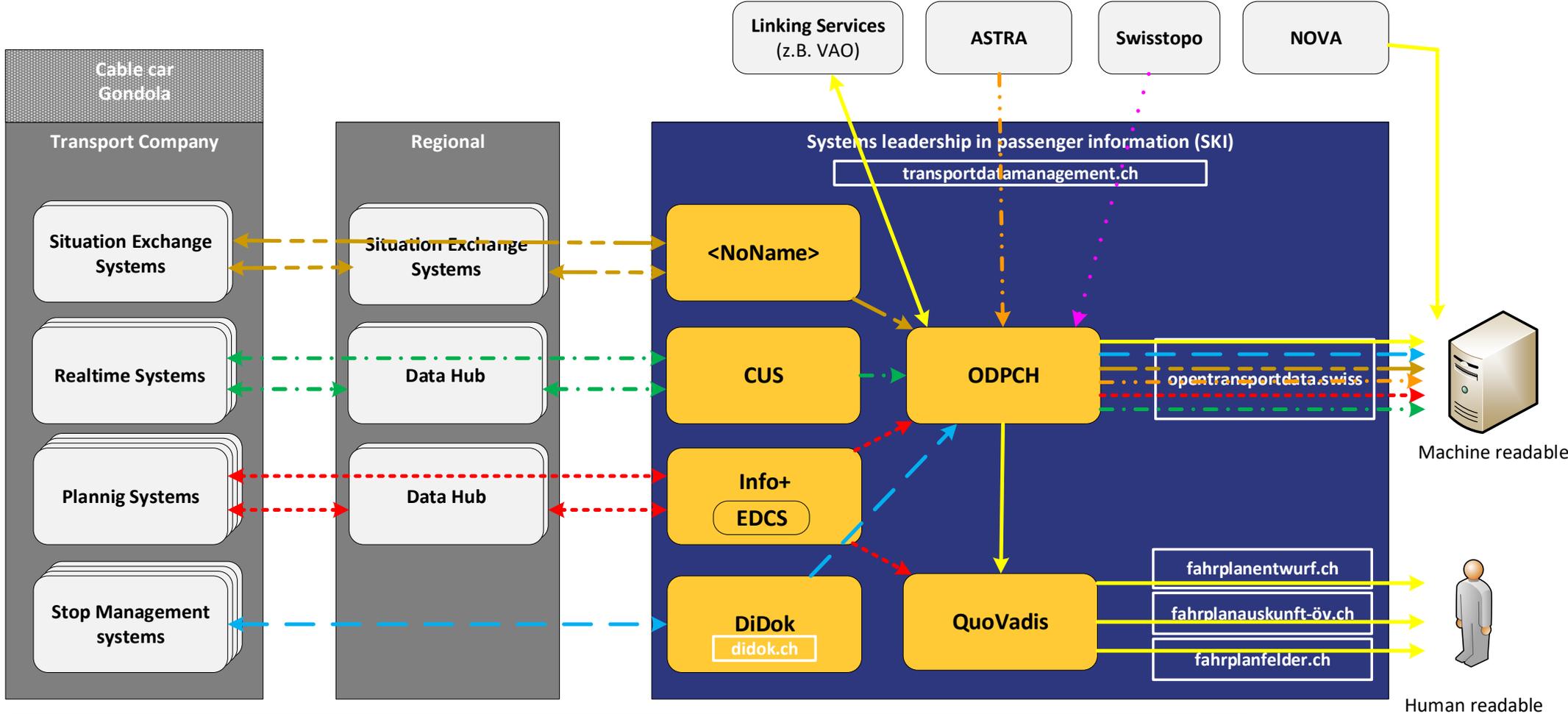
Table 2 — List of the OJP services and their request elements

Service	Name of request element	Schema file	Section
Location information	LocationInformationRequest	OJP_Locations.xsd	8.5
Exchange points	ExchangePointsRequest	OJP_Locations.xsd	8.6
Trip request	TripRequest	OJP_Trips.xsd	8.7
Distributed journey planning	MultiPointTripRequest	OJP_Trips.xsd	8.7.2
Departure board	StopEventRequest	OJP_StopEvents.xsd	8.8
Trip/Vehicle information	TripInfoRequest	OJP_TripInfo.xsd	8.9
Ticket price calculation	FareRequest	OJP_Fare.xsd	8.10

- The XSD file describing the XML schema can be freely downloaded from <https://www.vdv.de/ojp>



Aperçu de l'architecture de systèmes.



Legende

Basic Data	Realtime Data	Geographical data	Traffic counting data
Timetable Data	Situation Data	Services	



Collecte et publication des horaires.



Back-up.

Contrôler la qualité des données contrôlées par le QMS.

Situation de départ

- A l'heure actuelle, il est impossible de garantir la qualité des données réelles et théoriques transmises en bout de chaîne au QMS.
- La qualité des données se définit par sa validité, son intégrité, sa fiabilité, sa précision, sa conformité.
- Les données du temps théorique (abrégées Tth) et du temps réel (abrégées TR) sont nécessaires à la mesure de la qualité de l'offre (mesure de la ponctualité) par l'OFT. Il est donc central pour les systèmes sources (les ET) de pouvoir vérifier la qualité des données émises et mesurées.

Solution → analyse ad hoc

- Un outil «contrôle qualité de la qualité» permettrait de comparer les données transmises depuis les systèmes sources des ET (outil de planification, SAE) avec les données transmises en bout de chaîne au QMS (via RIV et le SKI).
- Mise en place: les ET s'abonnent aux flux de données Tth et TR via l'OpenData afin de réaliser une analyse ad hoc

Risques/ questions.

Risques

- solution lourde à mettre en place/ risque d'usine à gaz
- Risque d'avalanche de différences, difficiles à filtrer, donc intraitables
- en cas d'erreurs, analyse délicate pour déterminer

1. la source d'erreur dans un flux multi-systèmes, donc
2. la responsabilité de la correction (tl - OpenIT - CFF)

...avec potentiellement besoin

d'arbitrage

Questions

- Comment et à qui remonter les Δ de qualité de données ?
- Quelles conséquences d'une dégradation de qualité de données sur l'évaluation du QMS ?
- capacité de toutes les EP à procéder ainsi ?
- alternative ?



Vue schématique pour les tl.

