

Swiss Identification for Public Transport (SID4PT)

Tâches systémiques information clientèle

Statut	Draft
Version	1.0
Dernière modification	Freitag, 22. Januar 2021
Modification effectuée par ...	Lutz Richard (I-FUB-PLA-KI)
Référence	0.95
Copyright	CC-BY-SA
Traduction	En cas de contradiction entre les différentes langues, la version allemande fait foi.

Informations sur le document

Description	Le présent document constitue un cadre pour les différentes descriptions et spécifications de l'identification d'objets dans les transports publics en Suisse.
Focus group	Personnes responsables de la mise en œuvre et de l'utilisation d'identifiants d'objets des transports publics.
Lieu d'archivage électronique	https://transportdatamanagement.ch/fr/standards/
Langue	Ce document a été principalement rédigé en allemand et ensuite traduit en français et en italien (les graphiques et les tableaux ont été conçus dans trois langues).

Suivi des modifications

Version	Statut	Modification	par	Entrée en vigueur
0.1	Entwurf	Ersterstellung	rdl	24.01.2019
0.5	Entwurf	Input KIDS	rdl	15.02.19
0.6	Entwurf	Input SBB intern	rdl	04.03.19
0.9	Entwurf	Übersetzungen	ALS	22.05.19
0.95	Entwurf	Input Review öV Schweiz	rdl	19.08.19
1.0	Mise en vigueur	Management Board SKI	JR/rdl	24.10.19

Table des matières

1	Synthèse	4
2	Introduction	4
3	Contexte	4
3.1	International	4
3.2	Principes de base.....	5
3.2.1	Simplification	5
3.2.2	Efficacité	5
3.2.3	Interopérabilité.....	5
3.2.4	Responsabilité	5
3.2.5	Interprétation	5
4	Structure de l'ID	6
4.1	<Country>.....	6
4.2	<Authority>	6
4.3	<IDName>	6
4.4	<AdminOrg>	6
4.5	<InternalID>	6
5	Caractéristiques techniques	7
6	Vue d'ensemble des ID	7
6.1	Swiss Location ID (SLOID)	7
6.2	Swiss Journey ID (SJYID).....	7
6.3	Swiss Business Organisation ID (SBOID)	8
6.3.1	<InternalID>.....	8
6.4	Swiss Line ID (SLNID)	8
6.5	Swiss Situation ID (SSTID)	8
6.6	Swiss Connection ID (SCCID)	8
6.7	Swiss Administration ID (SAID)	8
6.8	Other ID.....	8
7	Glossaire	9

Liste des documents

- [1] Comité Européen de Normalisation (CEN), «CEN/TS 16614: Public transport — Network and Timetable Exchange (NeTEx)— Passenger Information European Profile,» CEN, 2019.
- [2] Internet Assigned Numbers Authority (IANA), “Root Zone Database,» IANA, [Online]. Available: <https://www.iana.org/domains/root/db>. [Accessed 2019].
- [3] Systemaufgaben Kundeninformation (SKI), «Swiss Location ID (Version 1.0),» Bern, 2018.
- [4] Systemaufgaben Kundeninformation (SKI), «Fahrtreferenz im öV-Schweiz / Référence du trajet dans les TP suisses / Riferimento corsa nei TP svizzeri (Version 1.0),» Bern, 2018.
- [5] Systemaufgaben Kundeninformation (SKI), «Geschäftsorganisationen im öV-Schweiz / Organisations commerciales dans les transports publics suisses / Organizzazioni aziendali nei TP svizzeri (Version 1.0),» Bern, 2018.

1 Synthèse

Suite à l'élaboration ces dernières années de standards culturels, comme par exemple le Swiss Location ID (SLOID), et au travail de coopération pour l'édification de normes européennes, comme par exemple le profil CEN-NeTEx-PI-EU, il est apparu nécessaire de concevoir une structure supérieure permettant d'identifier les objets des transports publics de Suisse.

Les présentes descriptions et spécifications de la Swiss Identification for Public Transport (SID4PT) tiennent compte de cette réalité. Le contexte général y est défini et les principes fondamentaux en matière de simplification, d'efficacité, d'interopérabilité, de responsabilité et d'interprétation y sont traités.

Il en résulte la structure de base suivante :

<Country>:<Authority>:<IDName>:[<AdminOrg>]:<InternalID>

Les éléments qui y figurent sont examinés plus en détails. Enfin, tous les objets actuels (SLOID, SJYID, SBOID, SAID) et prévus (SLNID, SSTID, SCCID), qui nécessitent une identification structurée, ne sont décrits ici que succinctement, sachant qu'ils sont ou seront détaillés dans des documents annexes.

2 Introduction

Les données sont à la base de la diffusion croissante du numérique, qui ne s'arrête pas au domaine de l'information clientèle. Si l'on veut assurer la compatibilité et la traçabilité des données dans le temps, dans les différents systèmes, au-delà des frontières géographiques et politiques et entre les entreprises, une identification continue des objets de données est nécessaire.

Le présent document définit le cadre général de l'identification au sein des transports publics suisses. Il en fixe la structure de base. Des définitions et des directives complémentaires peuvent être fournies pour les différents objets. C'est pourquoi des descriptions et des spécifications complémentaires s'appliquent.

Le présent document replace l'identification dans son contexte global. Il décrit ensuite les grands principes, tels que la mise en place d'un identifiant commun à toute la Suisse pour les transports publics (SID4PT), puis présente une vue d'ensemble des identifiants existants et à définir en Suisse.

3 Contexte

Le leadership du système d'information clientèle (SKI) a été chargé par l'Office fédéral des transports (OFT) de collecter, de consolider et de diffuser les données d'horaire, les données de base, les données en temps réel et les données de dérangement, en un mot toutes les données d'information clientèle, de toutes les entreprises de transport concessionnaires.

Il s'occupe donc de la gestion des données d'information à la clientèle à l'échelle nationale, et doit ainsi veiller à ce que chaque objet utilisé en Suisse soit unique. Par exemple, un même arrêt ne doit être défini qu'une seule fois, et seul cet arrêt doit être utilisé à tout moment par chaque ET et chaque système. Cela nécessite une identification nationale, à laquelle toutes les entreprises de transport concessionnaires doivent se tenir.

3.1 International

Les efforts dans le domaine de l'identification des objets sont déployés non seulement en Suisse, mais aussi à l'étranger. En outre, les directives européennes ont elles aussi donné lieu à des dispositions relatives aux modalités de l'identification dans le cadre de l'échange international de données, à l'aide des normes CEN.

Chaque identifiant suisse doit dès lors être défini de façon à :

- A. être, dans la mesure du possible, compatible avec les normes nationales existantes, et
- B. respecter les exigences des dispositions internationales.

3.2 Principes de base

Lors de la définition de normes, le risque est que celles-ci ne concordent pas avec d'autres normes. Afin que l'harmonisation des différents identifiants (ID, chapitre 5) soit assurée, le présent document définit plusieurs grands principes à appliquer aussi bien à cette spécification générale qu'aux descriptions et définitions spécifiques.

3.2.1 Simplification

L'utilisation d'un identifiant unique dans l'ensemble du système simplifie grandement l'échange de données. En effet, si tous les acteurs du système utilisent un même identifiant, tous parlent du même objet, et tout le monde se comprend.

3.2.2 Efficacité

Bien souvent, la normalisation impose l'adaptation de systèmes tout entiers. Afin de limiter le plus possible les répercussions sur le système global, autrement dit du producteur au consommateur de données d'information clientèle, les prescriptions se limitent, en une phrase, à garantir l'univocité et le respect des grands principes.

Le nombre de ces prescriptions doit être aussi élevé que nécessaire, mais aussi faible que possible.

3.2.3 Interopérabilité

Comme l'indique le chapitre 3.1, les identifiants doivent être compatibles avec les normes d'autres pays et respecter les exigences des normes CEN et européennes. Concrètement parlant, il s'agit des directives connues ci-après :

- VDV : l'Association des entreprises de transport allemandes a fixé certains identifiants pour l'Allemagne : VDV 432 et VDV 433. Ceux-ci étant toutefois contraires aux spécifications CEN (cf. point suivant), seules les spécifications VDV non contradictoires seront respectées.
- Profil CEN-NeTeX-PI-UE [1] : D'une part, le format XML impose la biunivocité de chaque identifiant, pour tous les objets. D'autre part, une structure de l'identifiant, par exemple l'utilisation de deux-points et la forme syntaxique, est recommandée.

3.2.4 Responsabilité

L'unicité de l'ID doit être générée à la source, autrement dit là où l'information est saisie dans le système information. Chaque entreprise peut choisir d'utiliser l'ID complet dans les limites de son système ET ou de ne générer des parties de l'ID et l'ID prédéfinie qu'au moment de l'exportation à partir dudit système. L'unicité doit néanmoins être garantie en permanence dans tout le système ET. Si l'ID est exporté à différents emplacements du système ET, l'entreprise/le système devra veiller à ce que les fonctions d'exportation correspondantes génèrent des ID identiques.

Il n'est pas prévu de définir de logique d'activité imposant aux consommateurs de données de créer eux-mêmes les identifiants.

3.2.5 Interprétation

Tous les identifiants suivent une syntaxe (structure) donnée, visant à en garantir l'unicité. Chaque identifiant se compose donc de différents éléments.

Ces éléments servent uniquement à garantir l'unicité de l'ID. Même si, en théorie, il est envisageable d'interpréter ceux-ci, il faut impérativement ne pas le faire, pour les raisons suivantes :

- Les entreprises sont compétentes pour l'attribution ; en d'autres termes, un changement de circonstances (p. ex. la fusion de deux entreprises) n'entraîne pas nécessairement la modification des identifiants.
- La sémantique vaut uniquement pour la Suisse. Les identifiants d'autres pays peuvent en suivre une autre. Les ID des autres pays peuvent utiliser une sémantique différente tant que la syntaxe définie par le CEN est respectée.
- Certaines entreprises font figurer une autre sémantique dans leurs identifiants. Elles peuvent le faire, mais ce n'est pas obligatoire pour d'autres entreprises.
- Contrairement aux prescriptions du chapitre 3.2.4, il peut arriver qu'un système intermédiaire modifie ou complète l'identifiant.

4 Structure de l'ID

La structure des identifiants spécifiques est précisée dans le chapitre 5 ou dans les descriptions et spécifications.

Il faut toutefois ici étudier les raisons et les modalités de la structure conceptuelle du SID4PT. Elle est fondamentalement établie selon [1] et revêt la forme suivante:

<Country>:<Authority>:<IDName>:[<AdminOrg>]:<InternalID>

Les différents éléments sont décrits dans les sous-chapitres suivants.

4.1 <Country>

Désigne le pays ayant attribué l'identifiant. Pour la SID4PT, seule la sémantique 'Suisse' s'applique [2]. Cela permet de garantir l'unicité de l'identifiant défini dans le système suisse de transports publics (condition : ces ID sont biunivoques en Suisse).

En fonction de l'identifiant, cela doit être compris sur le plan territorial. En règle générale, il s'agit dans ce cas d'objets non mobiles (exemple : un arrêt est territorial, une ligne transfrontalière doit, si possible, être attribuée à un seul pays).

Généralement, la difficulté porte sur la non identification de l'ensemble des objets pour les pays voisins. En effet, le risque est alors que le pays correspondant attribue lui aussi un ID propre, et qu'il existe au moins deux identifiants pour un même objet dans le système global. C'est pourquoi une harmonisation internationale par <Authority> est impérative.

4.2 <Authority>

Désigne l'organe national d'attribution des identifiants. Il existe actuellement un organe de ce type, à savoir les tâches systémiques d'information clientèle (SKI), qui correspond au «1».

Cette valeur est donc pour le moment fixe. On ne peut toutefois pas exclure la définition d'autres <Authority> à l'avenir, par exemple du fait d'une meilleure intégration des offres extérieures aux transports publics.

4.3 <IDName>

Désigne le nom de l'objet correspondant. Il s'agit stricto sensu de l'abréviation du nom, par exemple «sloid» pour «Swiss Location ID».

Cela permet de garantir l'unicité de l'identifiant au sein du système global. Sans cet élément, il peut arriver qu'une ligne et un trajet utilisent le même ID. Cet élément est une prescription du CEN (cf. chapitre 3.2.3).

4.4 <AdminOrg>

Si l'<InternalID> n'est pas attribué à l'échelle nationale par l'<Authority>, mais par exemple par une entreprise de transport, il est nécessaire d'indiquer l'<AdminOrg> aux fins de différenciation. Cet élément correspond au Swiss Administration ID (SAID → chapitre 6.7). Sa nécessité est indiquée dans les spécifications et les descriptions.

Il appartient au responsable ainsi défini de décider de l'étendue de la zone de couverture de l'<AdminOrg>. Cette zone peut, par exemple, s'étendre à une entreprise de transport ou à toute une communauté de transport mais également à une seule région d'une entreprise de transport.

4.5 <InternalID>

Cela désigne l'identifiant attribué soit au sein de l'<Authority>, soit au sein de l'<AdminOrg>. L'«Internal» se réfère ainsi au système source correspondant. Il incombe à l'<Authority> ou à l'<AdminOrg> de garantir la biunivocité de l'objet concerné au sein de la zone de couverture.

Il arrive que la structure de l'<InternalID> soit précisée davantage. Elle figure toujours dans les descriptions et les spécifications. De plus, ces différenciations sont reprises en quelques mots dans le chapitre 5

5 Caractéristiques techniques

Les caractéristiques techniques précises de chaque identifiant sont indiquées dans les descriptions et spécifications correspondantes.

Les présentes descriptions et spécifications peuvent également prévoir – uniquement dans des cas justifiés – des exceptions aux prescriptions de la SID4PT. Celles-ci sont stipulées dans les différentes descriptions et spécifications.

Chaque identifiant est généralement codé en UTF-8 et possède une longueur maximale de 128 caractères. Il existe notamment des exceptions pour le SBOID concernant la longueur de caractères (cf. chapitre 0).

6 Vue d'ensemble des ID

Les identifiants suivants sont, le cas échéant, précisés dans les descriptions et spécifications correspondantes. Dans le présent document, la description se limite à l'explication de la nature et de la structure de chaque ID.

Le nom des identifiants suivants a été délibérément maintenu en anglais. L'abréviation qui en découle se rapporte à ce nom. Si le nom des identifiants avait été traduit dans chaque langue nationale, l'abréviation aurait elle aussi été différente, ce qui aurait compromis l'unicité de celle-ci.

6.1 Swiss Location ID (SLOID)

Le Swiss Location ID (SLOID) est décrit plus en détail dans le document [3].

Le SLOID permet d'identifier dans [3] les arrêts, méta-arrêts, zones d'arrêt et bordures d'arrêt. Il est également possible d'identifier d'autres objets au niveau de l'arrêt et autour de celui-ci. Ce n'est pour le moment pas le cas.

L'attribution des ID est actuellement à deux niveaux. Compte tenu du contrôle national du nom des arrêts, l'organe d'attribution est toujours SKI, donc «1»; en d'autres termes, l'arrêt et le méta-arrêt sont toujours attribués à l'échelle nationale. Les structures plus approfondies de l'arrêt, à savoir la zone et la bordure d'arrêt, sont attribuées par l'entreprise compétente pour l'arrêt. Néanmoins, dans la mesure où l'arrêt ou le méta-arrêt fait toujours partie de l'<InternalID>, il n'est pas nécessaire d'indiquer également l'<AdminOrg>.

Les grandes lignes des structures sont présentées ci-après. Des informations détaillées figurent dans les documents correspondants.

ch:1:sloid:<Location> / ch:1:sloid:<Location>:<Components>

6.2 Swiss Journey ID (SJYID)

Le Swiss Journey ID (SJYID) correspond à l'identifiant du trajet; il est décrit plus en détail dans le document [4].

Le SJYID permet d'identifier les trajets, et donc de définir ceux qui correspondent les uns aux autres sur l'ensemble de la période de planification, ainsi que les nouveaux convois ou les trajets supprimés.

Il est attribué par un <AdminOrg>, qui peut choisir librement l'<InternalID>. Si nécessaire, la syntaxe peut être encore plus structurée.

La structure générale est la suivante.

ch:1:sjyid:<AdminOrg>:<InternalID>

6.3 Swiss Business Organisation ID (SBOID)

Le Swiss Business Organisation ID (SBOID) est décrit plus en détail dans le document [5].

Le SBOID est, par exemple, utilisé pour identifier l'exploitant ou le concessionnaire, etc.

Attention : dans la mesure où il est attribué de façon centralisée (par SKI) et que l'<InternalID> correspond exactement au SAID, on pourrait en déduire qu'il s'agit de l'<AdminOrg>.

La structure est la suivante.

ch:1:sboid:<InternalID>

6.3.1 <InternalID>

L'<InternalID> correspond au SAID (chapitre 6.7).

6.4 Swiss Line ID (SLNID)

Le Swiss Line ID (SLNID) n'est pas encore défini.

Il permet d'identifier l'ensemble des lignes (ou parties de ligne) ainsi que la direction des lignes des transports publics suisses. Il autorise également une différenciation entre les lignes concédées et les lignes techniques.

6.5 Swiss Situation ID (SSTID)

Le Swiss Situation ID (SSTID) n'est pas encore défini.

Il vise à identifier tous les événements prévisibles et les dérangements imprévus des transports publics suisses.

6.6 Swiss Connection ID (SCCID)

Le Swiss Connection ID (SCCID) n'est pas encore défini.

Il vise à identifier toutes les définitions de correspondances, toutes les correspondances et toutes les garanties de correspondance définies dans les transports publics suisses. Cela permet donc, par exemple, de remonter, à partir de correspondances dans une statistique, à une définition de correspondance.

6.7 Swiss Administration ID (SAID)

Le Swiss Administration ID (SAID) est décrit plus en détail dans le document [5].

Au sein du chapitre 6, il constitue un cas particulier, car il ne se rapporte pas à la structure globale (chapitre 4.5). En effet, dans la mesure où il est utilisé en tant qu'élément des différents identifiants, il n'a pas besoin de la structure globale.

Le SAID est utilisé comme <AdminOrg>. Le SAID et le SBOID se réfèrent au même objet.

Pour plus de précisions :

Les transports publics zurichois (Verkehrsbetriebe Zürich, VBZ) possèdent le SAID «100648». Si les VBZ veulent attribuer le SJYID «ABCD», le SAID est utilisé comme <AdminOrg>, à savoir «ch:1:sjyid:100648:ABCD». Si les VBZ sont toutefois cités dans une interface en tant qu'exploitants ou concessionnaires, le SBOID sera alors utilisé et le SAID y figurera comme <InternalID> 'ch:1:sboid:100648'.

6.8 Other ID

D'autres identifiants ne sont pour le moment ni définis ni envisagés. Cela ne signifie toutefois pas qu'il n'en existe pas d'autres. Autrement dit, le chapitre 6 n'est pas exhaustif.

7 Glossaire

AGr	Arbeitsgruppe	(Groupe de travail)	(Gruppo di lavoro)
BAV	Bundesamt für Verkehr	→ OFT	→ UFT
BDIT	→ TUV	(Répertoire ET)	La banca dati IT
BM	Bernmobil	Bernmobil	Bernmobil
BTW	By the way (übrigens)	By the way (par ailleurs)	By the way (tra l'altro)
CEN	(Europäisches Komitee für Normung)	Comité Européen de Normalisation	(Comitato europeo di normazione)
CFF	→ SBB	Chemins de fer fédéraux suisses	→ FFS
CPSA	→ PAG	CarPostal SA	→ PAG
DHID	Deutsche HaltID	(ID d'arrêt allemand)	(ID fermata tedesco)
DiDok	Dienststellendokumentation, Verzeichnis der Dienststellen	(Documentation des services, répertoire des services)	(Documentazione dei servizi, registro dei posti di servizio)
DIN	Deutsches Institut für Normung	(Institut allemand de normalisation)	(Istituto tedesco di normazione)
Dispo	Disposition	(Régulation)	Disposizione
ERA	(Europäische Eisenbahnagentur)	(Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer)	(Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie)
ET	→ TU	Entreprise de transport	→ IT
ETC	→ KTU	Entreprise de transport concessionnaire	→ ITC
FFS	→ SBB	→ CFF	Ferrovie federali svizzere
FPLE	Fahrplanentwurf	(Projet d'horaire)	(Progetto d'orario)
FPV	Fahrplanverordnung	→ OH	→ OOr
FTS	→ ZPS	Futur système de prix	→ ZPS
GI	→ ISB	Gestionnaire de l'infrastructure	Gestore dell'infrastruttura
GO	Geschäftsorganisation	(Organisation commerciale)	(Organizzazione aziendale)
GTFS	General Transit Feed Specification	General Transit Feed Specification	General Transit Feed Specification
HAFAS	HaCon Fahrplanauskunftssystem	(Système de renseignements sur les horaires de l'entreprise HaCon)	(Sistema di informazioni sull'orario HaCon)
HRDF	HAFAS Rohdatenformat	(Format de données brutes HAFAS)	(Formato di dati grezzi HAFAS)
IANA	Internet Assigned Numbers Authority	Internet Assigned Numbers Authority	Internet Assigned Numbers Authority
ID	(Identifikation)	(Identification)	(Identificazione)
IFOPT	Identification of Fixed Objects in Public Transport	Identification of Fixed Objects in Public Transport	Identification of Fixed Objects in Public Transport
ISB	Infrastrukturbetreiber (Eisenbahn)	→ GI	→ GI
IT	→ TU	→ ET	Impresa di trasporto
ITC	→ KTU	→ ETC	Impresa di trasporto concessionaria
JFPL	Jahresfahrplan	(Horaire annuel)	Orario annuale
KI	Kundeninformation	(Information clientele)	(Informazione alla clientela)
KIDS	KIT-Arbeitsgruppe Kundeninformationsdaten-Schnittstellen öV-Schweiz	Groupe de travail de la KIT interface de données d'information à la clientèle des TP suisses	Gruppo di lavoro KIT sulle piattaforme di dati per l'informazione alla clientela nei TP svizzeri
KIT	Kommission IT-Systeme	(Commission Systèmes IT)	Commissione Sistemi IT
KTU	Konzessioniertes Transportunternehmen	→ ETC	→ ITC
LTV	→ PBG	Loi sur le transport de voyageurs	Legge federale sul trasporto di viaggiatori
MT	→ VM	Moyen de transport	Mezzo di trasporto
MVU	Marktverantwortliches Verkehrsunternehmen	(Entreprise responsable du marché)	(Azienda di trasporto responsabile del mercato)
NaPTAN	National Public Transport Access Node	National Public Transport Access Node	National Public Transport Access Node
NAV	Nahverkehr	→ TL	→ TL
NeTeX	Network Timetable Exchange (Netz- und Fahrplandatenaustausch)	Network Timetable Exchange (échange des données de réseau et d'horaires)	Network Timetable Exchange (scambio di dati sugli orari e sulle reti)
ODPCH	Opendataplattform Kundeninformation öV-Schweiz	(Plate-forme Open Data d'information à la clientèle des TP suisses)	(Piattaforma Open Data dei TP svizzeri)

OFT	→ BAV	Office fédéral des transports	→ UFT
OH	→ FPV	Ordonnance sur les horaires	→ OOr
OOr	→ FPV	→ OH	Ordinanza sugli orari
öV	Öffentlicher Verkehr	→ TP	→ TP
öV CH	Öffentliche Verkehr Schweiz	→ TP CH	→ TP CH
PAG	Postauto AG	→ CPSA	AutoPostale SA
PBG	Personenbeförderungsgesetz	→ LTV	→ LTV
PFPL	Periodenfahplan	(Horaire périodique)	(Orario periodico)
Prog	Prognose	(Prévision)	(Pronostico)
QMS RPV CH	Qualitätsmesssystem im regionalen Personenverkehr Schweiz	→ QMS TRV CH	→ SRQ TRV CH
QMS TRV CH	→ QMS RPV CH	Système de mesure de la qualité dans le trafic régional voyageurs de Suisse	→ SRQ TRV CH
RICS	Eigentlich <i>Railway Interchange Coding System</i> , wird aber im Sinn von UIC <i>Company Code</i> verwendet	Signifie <i>Railway Interchange Coding System</i> , mais est utilisé comme synonyme de <i>company code</i> (code d'entreprise) de l'UIC	Propriamente <i>Railway Interchange Coding System</i> , ma viene utilizzato nel senso del <i>Company Code</i> UIC
SBB	Schweizerische Bundesbahnen	→ CFF	→ FFS
SIRI	Service Interface for Real Time Information	Service Interface for Real Time Information	Service Interface for Real Time Information
SKI	Systemaufgaben Kundeninformation	(Tâches systémiques information clientèle)	(Attività di sistema informazioni clienti)
SLOID	Swiss Location ID	Swiss Location ID	Swiss Location ID
SRQ TRV CH	→ QMS RPV CH	→ QMS TRV CH	Sistema di rilevamento della qualità del traffico regionale viaggiatori della Svizzera
TAF	Telematics applications for freight service	Telematics applications for freight service	Telematics applications for freight service
TAP	Telematics applications for passenger service	Telematics applications for passenger service	Telematics applications for passenger service
TFPL	Tagesfahrplan	(Horaire journalier)	Orario giornaliero
TL	→ NAV	Trafic local	Traffico locale
tl	(Verkehrsbetriebe Lausanne)	Transports publics lausannois	(Reti di trasporto Losanna)
TP	→ öV	Transports publics	Trasporti pubblici
TP CH	→ öV CH	Transports publics suisses	Trasporti pubblici svizzeri
tpf	(Verkehrsbetriebe Freiburg)	Transports publics fribourgeois	(Reti di trasporto Friburgo)
TS	Technical Specification (Technische Spezifikation)	Technical Specification	Technical Specification (Specifica tecnica)
TSI	Technical specifications for interoperability	Technical specifications for interoperability	Technical specifications for interoperability
TU	Transportunternehmen	→ ET	→ IT
TUV	TU-Verzeichnis (des BAV)	(Répertoire ET)	→ BDIT
UFT	→ BAV	→ OFT	Ufficio federale dei trasporti
UIC	(Internationale Eisenbahnverband)	Union internationale des chemins de fer	(Unione Internazionale delle Ferrovie)
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen	(Association des entreprises de transport allemandes)	(Associazione delle aziende di trasporto tedesche)
VM	Verkehrsmittel	→ MT	→ MT
VU	Verkehrsunternehmen	(Entreprise de transport)	(Azienda di trasporto)
ZPS	Zukünftiges Preissystem	→ FTS	(Futuro sistema dei prezzi)
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund	(Communauté de transport zurichoise)	(Futuro sistema dei prezzi)