



Nationale Kommission Kundeninformation
Commission Information nationale à la clientèle
Commissione nazionale per l'informazione alla clientela

Table des matières

| | |
|-------------------------------|---|
| 1. Feuille de route SKI | 3 |
|-------------------------------|---|



1. Feuille de route SKI

Lors de ce Workshop, le groupe de travail KI ADM a notamment abordé le thème de la feuille de route SKI.

Informations du KKI

Daniel Ryser informe le groupe de travail des résultats de la session du KKI du 4. Septembre 2024.
Le groupe de travail prend acte des informations.

Date d'introduction des RV VDV 453/454 v.1.7

Le groupe de travail KIDS IstDaten a validé les RV VDV 453/454 v.1.7 durant la séance du 12.9.2024. KI ADM est tenu d'en fixer la date de mise en œuvre.

Jürg Wichtermann, représentant de KIDS IstDaten, a indiqué que la nouvelle version ne comportait pas de modifications majeures et que l'élément le plus important était le RichtungsText. Ce dernier est souvent utilisé et constitue un élément important, notamment pour les moniteurs de trafic. La mise en œuvre sera minime, seuls quelques ajustements devant être effectués. La conversion constitue un travail de fond qui est important pour les évolutions futures de VDV 453/454 3.x.
Les dispositions métier déjà mentionnées seront mieux prises en compte dans la version 1.7.

La proposition d'une date d'introduction au Q4 2025 est envisagée, le groupe de travail est unanime sur le fait que l'évaluation du groupe de travail KIDS IstDaten sera requise lors de la prochaine séance du 7.11.2024.

Etant donné qu'il s'agit d'une version, celle-ci ne figurera pas sur la feuille de route, mais une remarque sera faite à ce sujet.

Le groupe de travail prévoit un alignement de SIRI et une date d'introduction commune pour VDV et SIRI.



Validation des inputs KI ADM du Workshop du mois d'avril

| Thème du backlog SKI-Roadmap | Évaluation SKI / Recommandation pour KKI | Input KI ADM (Workshop avril 2024) | Commentaires KI ADM Septembre 2024 | Planification nouvelle (premier délai de connexion) | Planification précédente |
|--|---|---|--|--|-----------------------------|
| SKI-CH006 - On-Demand-Verkehr | § Aucun Input / selon planification précédente SKI Portfolio : dès mi-2025 jusqu'à 2026 | <ul style="list-style-type: none">• L'étude des concepts simultanée est prévue.• Transport à la demande, Transport à la demande concessionné : selon les cas, autres systèmes de desserte | Jusqu'à fin 2025, il sera possible de procéder à des regroupements. Il n'y a pas de nécessité. Solution en cours : Les données de NESI ont été rassemblées et intégrées dans NeTeX et HRDF. Le début doit encore être clarifié. | 2025.4 | Backlog |
| SKI-CH008.3 – Trafic de substitution non planifié - Données de temps réel avec SLNID | § Aucun Input / selon planification précédente SKI Portfolio : dès mi-2025 jusqu'à 2028 | <ul style="list-style-type: none">• SLNID est une dépendance dont il faut tenir compte.• Déjà prêt du point de vue métier et technique, des questions de procédure subsistent (régions pour le trafic de substitution), notamment en ce qui concerne la variante de livraison des données REF-AUS, AUS, SollFahrt et horizon d'aperçu.• Question centrale : Que doivent faire les systèmes de planification et les systèmes d'aide à l'exploitation pour que les données puissent être transmises ? | Le trafic de substitution non planifié est chronologiquement comparé avec le trafic de substitution planifié. | 2026.1 | Backlog |



| | | | | | |
|--|---|--|--|--------|---------|
| SKI-CH011 – Directives de réalisation XSD V3.1 (VDV453/454 Version 3.1) | § KKI désire que KI-ADM démontre comment les différents coûts sont exprimés en fonction de la taille des TU ? | <ul style="list-style-type: none">• Dans le cadre de l'analyse ultérieure et pour l'adaptation future de la planification (y compris le délai de la dernière connexion), il convient de tenir compte des avantages liés aux fournisseurs de données / aux systèmes de livraison. | Dans l'immédiat, les fournisseurs de systèmes ne désirent pas encore livrer d'estimation des coûts. Cela devrait être possible avec les éclaircissements des Directives de réalisation. | 2027.2 | Backlog |
| | § Il est également souhaité que les coûts soient fixés dès le début de l'année, y compris dans le cadre des appels d'offre. Selon SKI, la fourniture des informations en temps utile avec l'horaire planifié est assurée. | | | | |
| | § Selon la première estimation des coûts de ZVV, les dépenses sont massivement plus élevées. | | | | |
| | § Concernant les dépendances ultérieures dans le futur, si l'évolution ne pouvait être réalisée, SKI établira un plan de désengagement qui indiquera les mesures à prendre. | | | | |
| | § PAG soutient le projet et demande de réfléchir à ce que ce changement apporte à la clientèle des TP. | | | | |
| | § SKI prend note du fait que le thème sera traité et qu'aussi bien les coûts doivent être confirmés que la planification doit être suivie de près. | | | | |
| | | | | | |



| | | | | | |
|---|---|--|---|---------|---------|
| SKI-CH018 Mise à jour quotidienne des horaires | § Les mises à jour régulières des horaires ont-elles quelque chose à voir avec LHand ? | <ul style="list-style-type: none">• Il n'y a pas de lien direct entre horaires et LHand. Les horaires sont à la base un thème KI dont LHand est une sous-catégorie.• L'objectif principal est d'améliorer l'état actuel de KI. Ce sujet peut rester dans le Backlog.• Conflit d'objectifs avec la logique de l'OFT pour le suivi des modifications de l'horaire.• Optimisation de la planification des horaires : l'objectif d'au moins 4 jours d'aperçu est partiellement rempli.• Grâce à 2 mises à jour hebdomadaires, nous avons un delta maximum de 3,5 jours.• La question centrale est de savoir si les processus/systèmes de livraison peuvent faire encore mieux ? | Les mises à jour quotidiennes des horaires restent dans le Backlog à cause des raisons évoquées lors du Workshop du mois d'avril. | Backlog | Backlog |
| SKI-CH019 Correspondances | § Actuellement pas encore priorisé. Un degré de priorité élevé est souhaité. § Est désigné plus loin par rapport à l'ancien AGr Correspondances et au document que cet AGr avait élaboré et qui était sur le point d'être mis en consultation. § Le secrétaire général KKI abordera le sujet avec Michael Böhm. | <ul style="list-style-type: none">• Thème métier qui doit encore mûrir. Ne peut probablement pas encore être planifié pour l'automne 2024 dans la feuille de route SKI.• Affiner les objectifs (approche plus neutre) : Informer le client du MT d'apport si la correspondance sera effectuée ou non. <p>Le cas échéant, analyse/évaluation de la garantie de correspondance sur la base du trajet effectif. Le groupe de travail dirigé par Daniel Walker a donc été réactivé.</p> | Il ne s'agit pas d'un gros travail, le thème doit être abordé et les travaux pratiques doivent commencer. | Backlog | Backlog |



| | | | | | |
|--|---|--|--|----------|---------|
| SKI-CH020 Granularité des points d'arrêt | § Prio 1 de LHand. | Priorité élevé | Le thème doit être mieux défini dans sa description. L'objectif principal de l'affinement est la saisie au secteur près, qui concerne principalement les points d'arrêt, ainsi que la temporalité. | 2025.1 | Backlog |
| SKI-CH024 Bande horaire | § Pour SKI, il s'agit d'un thème visionnaire et donc non prioritaire. | Biffer Doit être repris dans le thème "Correspondance" pour définir la correspondance en tant que "dernière" prestation. | Le thème de la bande horaire n'est pas un thème propre, mais plutôt une orientation vers laquelle intégrer d'autres projets. | supprimé | Backlog |
| SKI-CH025 Trafic à forte intensité / cadence élevée | § Pour SKI, plutôt visionnaire § Pour OFT, ce n'est en rien un thème du trafic voyageurs étant donné qu'il faut, conformément à la loi, que la communication ait lieu au plus tard 30 jours avant les modifications d'horaire. | Question métier, car actuellement la modélisation des cadences fonctionne selon la logique "sous pression" d'INFO+, ce qui suffit. | Ce thème n'est pas non plus à voir comme un thème propre et il est donc exclu de la feuille de route. | supprimé | Backlog |
| SKI-CH028 Routes | § Ce n'est pas un thème KKI. | <ul style="list-style-type: none">• Point de vue SKI : à moins que l'OFT attende de SKI une définition des lignes plus fine qu'actuellement. Dans un premier temps, scinder les Lignes en Lignes partielles (actuellement sous forme de texte).• Les TUs (p.ex. Bernmobil) voient cependant bien les besoins des clients. (p.ex. en cas de perturbation et de déviation) 2 Workshops ont déjà eu lieu à ce sujet, ainsi qu'un état des travaux. | | Backlog | Backlog |



| | | | | | |
|---|--|---|--|------------|---------|
| SKI-CH035 Accessibilité : Les équipements sont accessibles en temps réel (ascenseur, WC, ...). | § Prio 1 de LHand. | Adrian Aeschbacher s'est penché sur le thème (dérangement d'ascenseur) Le défi est d'obtenir les informations du gestionnaire de l'équipement. L'impulsion est donnée, analyses métier et technique en cours. | | 2025.1 | Backlog |
| SKI-CH036 Accessibilité : Personnalisation | § Prio 1 de LHand. § Indication importante : Ici, il s'agit non seulement des voyageurs en fauteuil roulant mais également des personnes avec handicap visuel, auditif ou autre ? | Il ne s'agit pas d'un thème KI, mais de la relation entre les clients et les entreprises. | Ce thème doit être considéré comme un thème de marketing et non comme un thème de KI. | supprimé | Backlog |
| SKI-CH037 Accessibilité : Communication directe | § Prio 1 de LHand. | Premièrement, clarification métier et variantes d'architecture affinent la SBB Inclusive App dans le respect des normes de la branche (une application ou une API ou une solution individuelle) et des décisions de principe KKI sur le AGr BehiG | Il faut s'adresser initialement au groupe de travail KKI, BehiG, car ce thème est déjà inscrit dans la feuille de route. | supprimé | Backlog |
| SKI-CH041 – Règles sur les jours fériés dans la communication sur les horaires | | Approuvées par KKI, il n'y a pas de lien direct planifié avec le Backlog. | D'un point de vue métier, des incertitudes subsistent quant à l'application aux ET qui circulent au niveau suprarégional. | À préciser | Nouveau |
| SKI-CH042 - 1 En cas d'événement impactant plusieurs TU | | Amené par Roger K. et approuvé par KI ADM | Les travaux ont démarré avec les premières analyses. Ce thème reste dans le Backlog, à moins que d'autres connaissances ne soient disponibles. Dans une première phase, un essai-pilote aura lieu avec PostAuto, Bernmobil et VVL. | Backlog | Nouveau |



Nationale Kommission Kundeninformation
Commission Information nationale à la clientèle
Commissione nazionale per l'informazione alla clientela

Un autre élément des thèmes à discuter a été spontanément proposé pour la feuille de route:

SKI-CH043 – Données de temps réel : Livraison précoce des mesures de disposition.

Ce thème a été abordé dans le groupe de travail, car il apporte une plus-value considérable pour les clients, et il est clair qu'il ne doit pas apparaître sur la feuille de route SKI mais dans les KIDS avec le vœu d'une décision quant à son délai de livraison.

La feuille de route a été complétée par un nouveau thème des données d'événement : "Conséquences sur l'exploitation".

Le client doit être informé le plus tôt possible des effets sur l'exploitation. En particulier dans le cas des demandes d'horaire, les effets doivent être pris en compte, y compris dans le cadre du calcul des itinéraires.

Le thème est scindé dans les sous-chapitres suivants :

SKI-CH044.1 - Données d'événement : Conséquences pour les données d'horaire

et

SKI-CH044.2 - Données d'événement : Conséquences sur l'exploitation avec des données de temps réel.

La répartition est importante, car il y a en Suisse beaucoup de transports à câble et de services de bateau qui ne livrent pas de données de temps réel. À court terme, en particulier, les données théoriques (SollDaten) peuvent ne pas être actualisées suffisamment rapidement, bien que ce soit requis par les données d'événement.

Dans une deuxième étape, il convient de déterminer sous quelle forme les données d'exploitation des GO doivent être traitées pour celles qui disposent d'un système d'aide à l'exploitation.

Les deux thèmes restent encore dans le Backlog.



Validation de la nouvelle définition des priorités

La préparation de la priorisation a été mandatée au groupe de travail, le rang "1" est la priorité la plus haute.

| Thèmes | Priorité | Contexte métier | Interface |
|---|----------|------------------------|------------|
| SKI-CH004 – Échange d'informations d'événement (VDV 736 / SIRI SX) | 6 | Formats / RV | S |
| SKI-CH008.1 – Trafic de substitution planifié – Données horaire | 2 | Trafic de substitution | F, E |
| SKI-CH008.2 - Trafic de substitution planifié – Temps réel <u>sans</u> SLNID | 7 | Trafic de substitution | F, E, S |
| SKI-CH008.2 - Trafic de substitution planifié – Temps réel <u>avec</u> SLNID | 9 | Trafic de substitution | F, E, S |
| SKI-CH008.3 - Trafic de substitution non planifié – Temps réel avec SLNID | 10 | Trafic de substitution | F, E, S |
| SKI-CH009 - Swiss Business Organisation ID (SBOID) | 4 | SID4PT | B, F, E, S |
| SKI-CH010 - Swiss Lines ID (SLNID) | 1 | SID4PT | B, F, E, S |
| SKI-CH013 - Réalisation : CEN NeTex CH | 5 | Formats / RV | F |
| SKI-CH015 - Réalisation : CEN SIRI PT/ET CH | 3 | Formats / RV | E |
| SKI-CH40 – Préparation des données de base symbole fauteuil roulant (Logique du côté des TUs) | 8 | LHand | B, F, E, O |
| SKI-CH006 - On-Demand-Verkehr | 11 | Transport à la demande | F |
| SKI-CH011 – Directives de réalisation RV XSD V3.1 (VDV453/454 Version 3.1) | 12 | Cycle de vie | E |
| SKI-CH020 – Granularité des points d'arrêt | 13 | LHand/ Mise en œuvre | B, F, E, S |
| SKI-CH035 - Accessibilité : Temps réel et équipement des points d'arrêt (ascenseur, WC, ...) | 14 | LHand | B, F, E, O |
| SKI-CH41 - Règlementation relative aux fêtes de fin d'année dans le domaine de la communication des horaires | 15 | Mise en œuvre | F, E |



Le groupe de travail a vérifié, complété et actualisé la description des thèmes ainsi que la planification des étapes dans les documents suivants :

- [SKI-Roadmap-Themenliste.v.4.0_WS_ADM.docx](#)
- [SKI-Roadmap-Meilensteinplan-Priorisierung_v.4.0_WS_ADM.docx](#)

Points de discussion durant la mise à jour :

- Existe-t-il un ODV non concessionné ? Réponse : Oui, si aucun commanditaire (canton, commune) n'intervient.
- "Dernier délai de connexion" : Qu'est-ce que cela signifie ? La feuille de route SKI indique au moyen du dernier délai de connexion que les dispositions doivent être mises en œuvre au plus tard à cette date limite si l'on veut que les données soient traitées conformément à la législation en vigueur. La question de savoir s'il s'agit d'une date définitive est toutefois dépendante du thème (p.ex. SLNID) ou pas (p.ex. ODV).
- Trafic de substitution : À quel moment le trafic de substitution non planifié se transforme-t-il en planifié ? Où est le point de bascule ? De l'événement jusqu'à la modification de l'horaire planifié (SolIDaten), il s'est passé près d'une semaine p.ex. avec MGB.
- SBOID : les RV VDV, Siri et NeTex doivent être adaptées, mais il n'y a pas de RV SBOID ni de RV SID4PT
Il s'agit d'une question relevant des DDS, elles sont responsables de faire correspondre l'ancien avec nouveau.

Suite de la procédure

Daniel Ryser va incorporer les résultats des Workshop KI ADM dans les deux documents de référence "Meilensteinplanung" et "Themenliste" jusqu'au 27. Septembre. Ils seront notamment transmis à KI ADM pour révision. Commentaires attendus jusqu'au 15 octobre.

Lors de la séance du 30 octobre, la conclusion sera présentée et les dernières adaptations seront effectuées. Parallèlement à cela, Daniel Ryser établit la documentation de la requête jusqu'au 21 octobre pour son approbation par KKI.



Nationale Kommission Kundeninformation
Commission Information nationale à la clientèle
Commissione nazionale per l'informazione alla clientela

Fin de la séance : 12.00 Uhr

Pour le protocole
Berne, 18.09.2024

Simon Freihart
Président de séance AGr KI ADM

Julia Rieser
Secrétaire de séance