



Protocole de séance

Réunion du AGr KI ADM

Heure et lieu	22.1.2025, 09.00-12.00 heures SBB Bollwerk, Berne	
Membres avec droit de vote (y.c. représentation de la branche) 8 / 9	Simon Freihart, SKI Christian Trachsel, CFF Verena Mai (suppl. M. Leffler), PAG Adrian Haller, BLS Henning Klein, SKI Dominik Grögler, ZVV Stéphane Pierroz, TPF Arne Heimann, Bernmobil/KIDS SolIDaten	sur place sur place en ligne sur place jusqu'à 11h00 sur place sur place sur place sur place
Administration et protocole	Julia Rieser, SKI	sur place
Consultants	Michael Böhm, nBS Jürg Wichtermann, KIDS IstDaten	en ligne sur place
Invités	Jens Gaster, SKI	sur place
Excusés	Martin Enz, CCI Pierre-Yves Meyer, TL Daniel Ryser, SKI Roger Kneubühl, KIDS EreignisDaten	
Prochaine date:	19.2.2025, 09.00-12.00 heures, Berne	



Table des matières

1. Approbation des protocoles du 30.10. et du 27.11.2024.....	3
2. Extension du modèle de données Point de circulation (Verkehrspunkt).....	3
3. Validation du document conceptuel SBOID v2.1	3
4. Précision des exigences relatives aux ITCS/SAE des centres de gestion (ad CR_0217 Transmettre immédiatement les dispositions).....	4
5. Aperçu du Workshop sur le thème "Priorisation Via dans NAV"	4
6. Validation des RV VDV 453/454 v1.7	5
7. Liste des points en suspens/thèmes.....	5
8. Varia / propositions spontanées.....	5



1. Approbation des protocoles du 30.10. et du 27.11.2024

KI ADM approuve les deux protocoles.

2. Extension du modèle de données Point de circulation (Verkehrspunkt)

En plus de la bordure d'arrêt, il est prévu d'introduire prochainement le secteur afin d'améliorer l'information de la clientèle, notamment pour les informations relatives à l'accessibilité.

L'horaire devra indiquer les secteurs ou groupes de secteurs où le train se trouve. Sur le plan technique, on aimerait avoir un SLOID pour les secteurs et les groupes de secteurs. Le perron est une zone d'arrêt avec un ou deux quais qui peuvent être divisés en secteurs. Les secteurs sont donc associés au quai. La question de savoir si l'on souhaite représenter les secteurs sous forme de points, de lignes ou de surfaces n'est pas encore tranchée.

Simon Freihart interroge le groupe de travail sur son évaluation.

Pour les données en temps réel, il faut tenir compte du fait que lorsqu'un ID de secteur est transmis, il est intégré dans le routage. Par le passé, ces informations ont été supprimées du VDV, car cela entraînait une charge de données trop importante. Il faudrait une nouvelle version VDV, ce qui prendrait du temps, à moins qu'une solution soit élaborée côté SKI.

Les participants à la séance peinent à imaginer comment INFO+ pourrait gérer cette situation. Jusqu'à présent, le secteur est saisi comme information supplémentaire (texte), ce qui entraîne un problème de concordance entre les IstDaten (données réelles) et les SollDaten (données planifiées). Il importe de clarifier l'objectif exact à atteindre, afin de pouvoir agir correctement.

Le groupe de travail est d'accord pour aborder cette thématique lors d'un prochain Workshop.

L'itinérance piétonne est un point central de l'élaboration de cette thématique.

Jens Gaster, Business Analyst au sein de l'équipe NDX, se propose de prendre les devants et de rédiger une image cible "Les secteurs et leur utilisation".

3. Validation du document conceptuel SBOID v2.1

Jens Gaster informe le groupe de travail que le document a été finalisé le 13.12.2024 et que les remarques de KI ADM ont été intégrées. Les principaux changements sont les suivants

- la correction des cardinalités
- Chap. 5: Perspective de l'affinement de l'idée de GO - comment elle peut être utilisée dans le transport à la demande et comment elle apparaît dans Mobility
- Avantages et inconvénients du SBOID par rapport au numéro GO
- Adaptation du SBOID : si celle-ci devait être attribuée de manière décentralisée, où insérer la différenciation afin de la rendre reconnaissable

KI ADM approuve la validation.



4. Précision des exigences relatives aux ITCS/SAE des centres de gestion (ad CR_0217 Transmettre immédiatement les dispositions)

Le groupe de travail est prié de donner son avis sur les mesures de disposition qui devraient être transmises immédiatement, c'est-à-dire dès que la modification est connue, ou seulement à l'entrée dans le Vorschauzeit (durée d'aperçu), lors de la transmission des IstDaten (données réelles). Ce sujet a été discuté en se basant sur la liste présentée lors de cette réunion (voir diapositives 19-21). Le groupe de travail est d'accord sur le fait que la clientèle doit recevoir, dans la mesure du possible, toutes les informations dès que la TU peut les rendre disponibles afin que la clientèle puisse planifier et effectuer son voyage de la meilleure façon possible. La mesure "modification du texte d'information (HinweisText)" a été discutée plus longuement. La décision de la transmission immédiate ou seulement pendant la durée d'aperçu devrait être liée au contenu du texte d'avertissement. Le texte d'indication peut également contenir une modification de l'itinéraire.

En ce qui concerne la mesure dispositive "Aménagement et état des véhicules", il a été décidé qu'elle devrait être transmise immédiatement en cas d'impact sur l'accessibilité. Le groupe de travail est d'accord sur le fait qu'il faut faire une distinction en fonction des détails du message.

Point en suspens: Jürg et Jens élaborent de la part de NDx une liste des valeurs et des modifications connues à ce jour dans l'équipement des véhicules et des états. Ils transmettent ces informations à Simon, qui les transmettra au groupe de travail spécialisé Norme sectorielle nationale chargé de formaliser ces exigences.

5. Aperçu du Workshop sur le thème "Priorisation Via dans NAV".

Des réglementations correspondantes doivent être élaborées afin que les "Via" soient affichées de manière uniforme sur tous les canaux de distribution dans le trafic local NAV. Dans le domaine ferroviaire, on a donné la priorité au point d'exploitation pour des raisons de place et on s'est rendu compte qu'il fallait donner la priorité à la ligne pour le trafic NAV. La question posée au groupe de travail par le groupe de travail spécialisé est de savoir comment transmettre les via prioritaires. Le groupe de travail est d'accord sur le fait qu'un via doit correspondre à un arrêt du parcours. L'utilisation de l'ID (SLOID) du "point d'arrêt Via" est recommandée à la place du texte libre actuel pour les différentes variantes du nom de l'arrêt.

Du côté de NDx, on estime qu'une nouvelle version VDV serait nécessaire à cet effet, laquelle pourrait être disponible dans 2-3 ans avec la version 3.2.

Michael Böhm est chargé de transmettre les conclusions au AGr Norme sectorielle nationale.



6. Validation des RV VDV 453/454 v1.7

Jürg Wichtermann informe le groupe de travail que les Directives de Réalisation RV-VDV 453/454, version 1.7 ont été validées et approuvées par l'AGr KIDS IstDaten.

KI ADM approuve la validation et la date de mise en œuvre proposée, à savoir Q4/2025.

7. Liste des points en suspens/thèmes

La liste des points en suspens et la liste des thèmes ont été mises à jour.

8. Varia / propositions spontanées

Aucune

Fin de la séance : 12h10

Pour le protocole
Berne, le 22.01.2025

Simon Freihart
Président de séance AGr KI ADM

Julia Rieser
Secrétaire de séance