Procès-verbal

Réunion du groupe de travail AGr KI ADM

Heure et lieu	03.07.2023, 13h30-17h00 CFF Wylerpark, Berne	
Membres avec droit de vote (y compris représentation de la branche) 9/11	Simon Freihart, SKI, co-direction	sur place
	Niklas Auerbach, SKI, co-direction	sur place
	Pierre-Yves Meyer, TL, suppléant SKI Roadmap / Romandie	sur place
	Matthias Leffler, PAG, suppléant PAG, Trafic routier, DDS	sur place
	Jürg Wichtermann, SKI, suppléant KIDS IstDaten	sur place
	Christian Trachsel, CFF, suppléant CFF	sur place
	Christian Heimlicher, VBZ, suppléant VZB	en ligne
	Arne Heimann, SVB, suppléant KIDS SollDaten, DDS	sur place
	Adrian Haller, BLS, suppléant Bahn	sur place
Administration KI ADM et protocole	Julia Rieser, SKI	
Consultants	Michael Böhm, SKI, responsable AGr national des Standards de la branche	sur place
	Martin Enz, ASP, secrétaire général KKI	sur place
	Daniel Ryser, SKI, responsable GS SKI	sur place
Excusés	Stéphane Pierroz, TPF, suppléant SKI Roadmap / Romandie Mathias Delorme, TL, suppléant SKI Roadmap / Romandie	
Prochaine réunion	23.08.2023, 09h00-12h00, Berne, à l'Alliance Swisspass	

Table des matières

1. Accueil et communication du président de séance 3
2. KI ADM - Présentation et compréhension commune 3
3. Attentes et thèmes 3
4. LHand: Solution stratégique - Mise à disposition des données de base Symbole du fauteuil roulant 5
5. Désignation de l'offre - évaluation technique 9
6. SID4PT : Date limite pour le test et la mise en production de SJYID dans CUS 9
7. Demande de prise deposition : Introduction de VDV 3.x 9
8. Divers 10

1. **Accueil et communication du président de séance**
2. **KI ADM - Présentation et compréhension commune**

Le président de séance montre les diapositives "Agenda" et explique les raisons de la création du AGr KI ADM.

Note sur la diapositive 8, "Intégration dans la nouvelle organisation" : le groupe de travail est considéré comme un groupe de travail technique du KKI pour les ADM, c'est-à-dire comme la "conscience technique" qui fixera les lignes directrices pour les groupes de travail KIDS. L'architecture, l'architecture des données et la modélisation des données doivent être prioritaires dans ce AGr KI ADM. Michael Böhm, en tant que représentant des standards de la branche au sein du groupe de travail, soutient explicitement ce point de vue - l'objectif est d'avoir une vue d'ensemble, de la sémantique jusqu'à la technique.

3. **Attentes et thèmes**

Présentation de la collection de thèmes dans Excel : Les thèmes, y.c. leur priorité, proviennent principalement du KKI, mais des thèmes peuvent également être créés dans le Agr KI ADM.

En ce qui concerne les trajets transfrontaliers et les trajets des chemins de fer étrangers en Suisse, la thématique de la qualité des données en provenance de l'étranger est abordée.
Est-il possible de contrer les effets d'une qualité insuffisante des données ? la résolution de cette question est-elle la tâche de ce groupe de travail ? Le consensus est que la tâche de ce groupe de travail est de s'emparer du sujet et de le faire remonter.

Le groupe de travail se met d'accord pour prioriser les thèmes dans Excel.

Une vue sémantique commune doit être créée concernant le modèle conceptuel de données. Cette tâche devrait débuter d'ici la fin Q3/2023 afin de disposer d'une base pour tous les autres projets. Christian H., Arne H., Matthias L., Jürg W, Niklas A. et Simon abordent le sujet et présentent une base de discussion lors de la réunion Agr KI ADM du 06.09.2023.

- Thème 5, Loi sur l'égalité des personnes handicapées : Approche de solution et données requises pour les Concept de ligne ISB : Vote en tant que solution pour tous les ISB et pour les systèmes d'information :
  La priorité est rétrogradée de haute à moyenne.

- Thème 12, Roadmap SKI - comment arriver à une "conclusion judicieuse"
  - définir les processus et les responsabilités pour l'établissement/la mise à jour/la priorisation
  - définir la collaboration avec le groupe de travail national des standards de la branche :

  La priorité est rétrogradée de moyenne à faible.

- Thème 13, Continuité des données des centrales et des systèmes qui y sont reliés - surtout concernant la formation/composition/traitement des éléments clés (désignation de l'offre) :
  Thème annexe, priorité haute

- Thème 14, V580 06 Harmonisation des moyens de transport
  - Assurer la conformité Transmodel (pour la compatibilité internationale)
  - Définir les domaines de valeurs pour les modes/sous-modes dans les TP CH
  - Ancrer les valeurs dans les RV, mandater la mise en œuvre/les corrections des données théoriques (Soll) / réelles (Ist) pour KIDS :

  Priorité moyenne

- Thème 15, Directive 582
  - Définition du modèle de ligne de base (cf. n° 11)
  - Définition du concept de ligne TP CH (trafic longue distance, bateaux, transports à câble, etc.) :

  Priorité moyenne à élevée

- Thème 16, Données de base (Didok/Atlas)
  - Les (nouveaux) systèmes centraux doivent être utilisés par l'ensemble des TP CH (p. ex. pour SLOID, SLNID, ...)
  - Définir les modèles et les relations sous-jacents (cf. n° 11)
  - Régler la gestion du changement (KIDS pas compétent) / Intégration dans la Roadmap :

  Peut être ajouté à la modélisation des données et dépend donc du modèle de données.
  Priorité moyenne

- Thème 17, On-Demand
  - Accompagnement du concept en cours de création
  - Assurer la compatibilité avec le modèle de données ou étendre ce dernier :

  Un accord est voulu; selon l'OFT, la branche n'a pas réagi comme espéré, la priorité est reprise du Workshop KKI-Portfolio.

- Thème 18, Données étrangères (DE/FR) - trajets transfrontaliers, formations (LHand) :

Nous n'avons pas toutes les informations pour les données en provenance de l'étranger, resp. pas la même qualité que pour la Suisse. Le problème est complexe. En ce qui concerne la priorisation, la question se pose de savoir dans quelle mesure nous pouvons influencer ce qui vient de l'étranger ? Il serait bon de déjà prendre certaines dispositions. Cependant, tous les problèmes ne peuvent pas être résolus dans ce groupe de travail.

Proposer un catalogue unique des problèmes, en y incluant ce qui est pertinent, et créer un sous-groupe de travail à cet effet.

Priorité: moyen, à démarrer d'ici la fin de l'année.

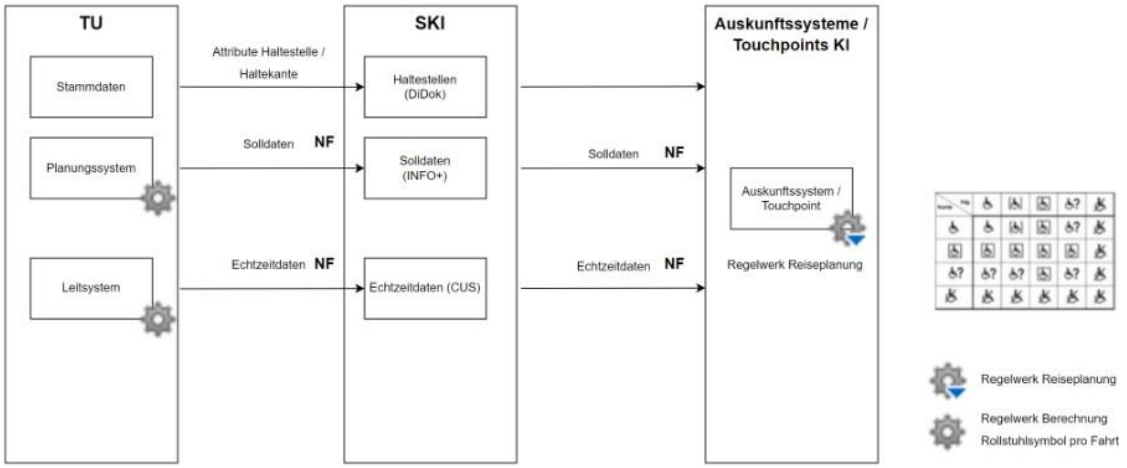
4. LHand: Solution stratégique - Mise à disposition des données de base Symbole du fauteuil roulant

Niklas présente les variantes pour la mise à disposition des données de base du symbole du fauteuil roulant.

SKI

Strategische Lösung 1: Variante Niederflur 'NF' Rollstuhlsymbol pro Fahrt

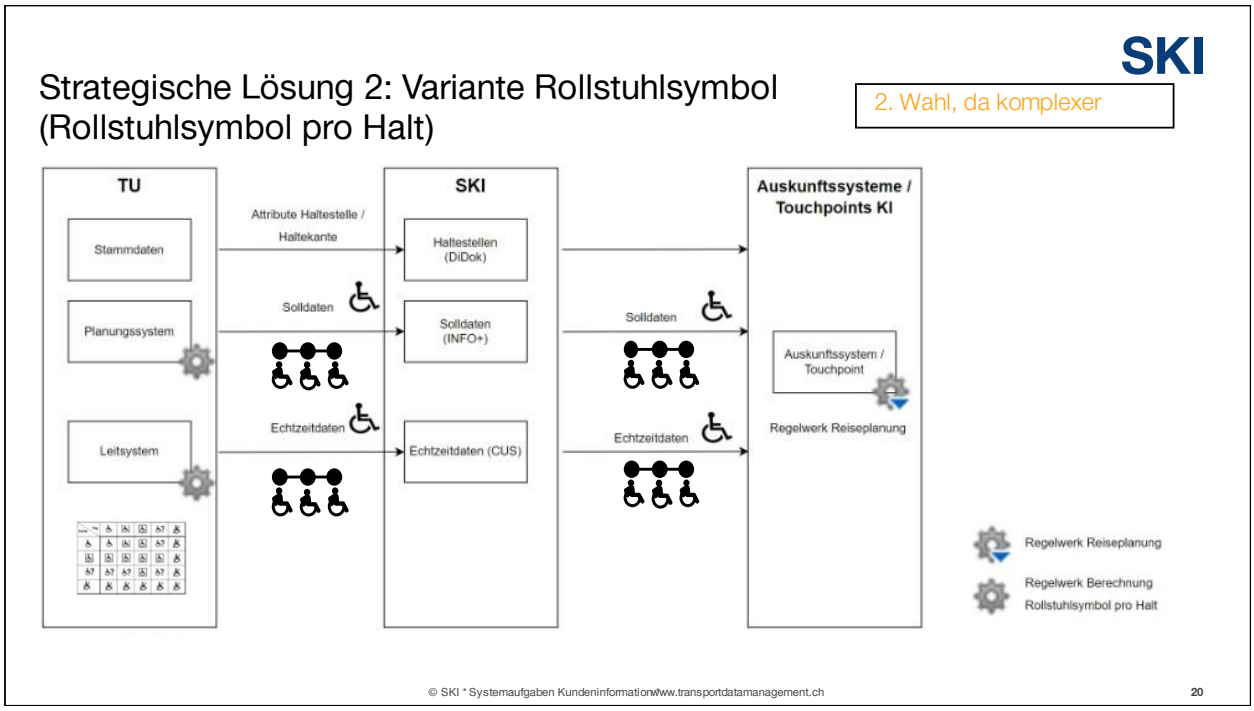
→Bevorzugte Lösung



SKI

Matrix Berechnung Rollstuhlsymbol

FZ / HK	NF	NF Bus	Nicht NF	Hublift
Autonom				
(Autonom)				
Nicht zugänglich				
Keine Info				



Il ressort de la discussion :

Le symbole NF se réfère à la course !

Le symbole NF indique qu'un véhicule est à plancher bas et donne également une indication sur la compatibilité du véhicule avec les arrêts. Le symbole du plancher bas indique que le véhicule est à plancher bas et qu'il est compatible avec les arrêts de l'itinéraire emprunté, donc en fait NF+.

La mise à disposition des données doit être assurée par les TU. Lors de la discussion, il apparaît clairement que la mise en œuvre d'un ensemble de règles simples (voir diapositive 19 - matrice de décision du symbole du fauteuil roulant) dans les systèmes d'information ne s'oppose pas à la variante 1, étant donné qu'un ensemble de règles est toujours nécessaire dans le système d'information pour la planification du voyage.

La mise en œuvre de l'ensemble des règles dans les systèmes de calcul d'itinéraires est plus efficace qu'une mise en œuvre dans les systèmes de planification et de disposition des TU.

Variante 1:

Avantages	Inconvénients
• Mise en œuvre rapide • Meilleure approche commerciale dans la mise en œuvre - le nombre de systèmes de calcul d'itinéraires est clairement inférieur au nombre de TU, et l'approche nécessite globalement beaucoup moins de moyens que la Variante 2 • Les normes soutiennent déjà cette approche • Un calcul du symbole du fauteuil roulant du côté du système de calcul d'itinéraires présente une "compatibilité ascendante" avec les étapes d'extension futures telles que l'utilisation d'un registre de véhicules ou l'intégration des installations en temps réel (car celles-ci seraient également calculées dans le système de calcul d'itinéraires).	• L'approche ne couvre pas les trajets à l'étranger (car l'approche y est différente, par exemple avec DELFI). • N'offre pas la même précision qu'une approche avec une BD véhicule et un calcul au centimètre près - mais une telle approche serait beaucoup plus coûteuse et n'est actuellement pas mandatée par l'OFT.

Variante 2:

Avantages	Inconvénients
• Plus de contrôle par arrêt sur le statut du fauteuil roulant affiché dans le système d'information, car le calcul du symbole du fauteuil roulant a lieu du côté TU • CFF : Pour les systèmes de calcul d'itinéraires, il est plus simple/efficace de recevoir les données. Que le calcul soit effectué par SKI ou par les TU n'est pas pertinent du point de vue du système de calcul d'itinéraires.	• Coûteux et long à mettre en œuvre, car il faut modifier les systèmes de planification et d'ordonnancement. • Toutes les TU concernées (beaucoup), au lieu de seulement les systèmes de calcul d'itinéraires (relativement peu) • Cette variante n'est pas prise en charge par les normes actuelles - une demande d'adaptation des normes présente peu de chances de succès car, par exemple, en Allemagne, on travaille avec un tout autre système (base de données des véhicules et calcul détaillé dans le système de calcul d'itinéraires). • Peu compatible avec la prise en compte de l'état en temps réel des installations - si le symbole du fauteuil roulant de l'arrêt doit être entièrement calculé par la TU, l'état en temps réel des ascenseurs devrait alors également être connu dans les systèmes de planification et de disposition, ce qui n'a aucun sens.

Avec la solution 1, rien n'est compromis. A long terme, il est envisageable que nous mettions en œuvre une solution analogue à DELFI en Allemagne en cas d'augmentation des exigences, en tant qu'étape d'extension - c'est-à-dire la tenue d'un registre des véhicules avec tous les détails et la comparaison au centimètre près du binôme véhicule/arrêt dans le système de calcul d'itinéraires.

Sur la base des avantages et inconvénients discutés, le KI ADM se prononce par consensus pour la variante 1. Christian Heimlicher valide encore la faisabilité de l'approche du côté de ZVV (charge de travail pour le calcul préliminaire dans la composante BfR).

5. Désignation de l'offre - évaluation technique

Conformément à la décision du KKV du 03 novembre 2022, le nouveau terme de "désignation de l'offre" est introduit sur le plan technique. Le groupe discute de la manière dont cette nouvelle désignation métier doit être mise en œuvre dans la distribution des données.

Le groupe estime que l'introduction de la désignation de l'offre en tant qu'élément propre sur les interfaces est orientée vers l'objectif à atteindre. Il s'agit d'éviter que chaque utilisateur de données rédige lui-même cette désignation, car il y aurait alors un risque d'incohérence et la charge de travail globale serait probablement plus élevée à long terme.

Prochaines étapes:

- Projet d'adaptation sur les interfaces : Arne (pour les Solldaten), Jürg et Christian H. (pour les données en temps réel) réalisent une ébauche,
- Le projet sera discuté lors de la KI ADM du 06.09.2023.
- KI ADM transmet ensuite la proposition aux AGr KIDS, la réalisation technique incombe aux AGr KIDS.

6. SID4PT : Date limite pour le test et la mise en production de SJYID dans CUS

Le président de séance informe sur le calendrier de la mise en production de SJYID.
Les TU et les plateformes de données connectées à CUS peuvent regarder ensemble la connexion au niveau du système TEST avec le Fachbus CUS/NDx.

7. Demande de prise de position : Introduction de VDV 3.x

Diapositive "Situation de départ et questions"

Le consensus général du groupe de travail est que SIRI seul n'est actuellement pas suffisant, car SIRI est en retard sur le développement de VDV. La nécessité d'introduire VDV 3.x est largement soutenue, d'autant plus que XSD 2017 est gelé et que des adaptations importantes ne sont plus possibles.

Les participants répondent aux questions des diapositives par courriel.

8. Divers

L'Agr discute de l'opportunité d'organiser la prochaine réunion sur une journée entière.

Le consensus est que des rendez-vous d'une demi-journée sont suffisants, mais qu'il faudrait en fixer davantage pour être plus efficace. En outre, il est prévu de travailler en sous-groupes de travail entre les séances.

Une date de réunion supplémentaire est fixée : 23.08.2023, 09.00-12.00 heures

Le début de la séance du 06.09.2023 est avancé à 13h00.

Fin de la séance : 17h00

Pour le procès-verbal
Berne, 03.07.2023

Simon Freihart
Niklas Auerbach
Présidents de séance KI ADM

Julia Rieser
Secrétaire de séance