



Procès-verbal

de la séance de la commission Information à la clientèle (KKI)

Date et lieu

16.08.2023, 12h50 – 17h45
Bureaux de l'organe de gestion de l'Alliance SwissPass,
Länggassstrasse 7, Berne

Membres

Ayant le droit de vote
(y c. secteur représenté)

Marco P. Ludwig, ZVV, trafic régional (président de séance)
Armon Cantieni, TLML, trafic touristique
Jean-Marie Cotting, PAG, trafic régional
Frédéric Füssenich, Rigibahnen, trafic touristique
Hans Koller, Bus Ostschweiz AG, trafic régional
Jürg Lüthi, JB, trafic touristique
Michel Reuteler, BLS, trafic régional
Björn Ryser, CFF, trafic longues distances
(rempl. de Roger Krähenbühl)
Philipp Sutter, VBSG, trafic local
Daniel Walker, VBL, trafic local

Secrétaire général

Martin Enz, organe de gestion de l'Alliance SwissPass

Assesseurs

Bernhard Adamek, UTP
Benedicta Aregger, RMS
Rahel Maurer ~~K~~SKI (rempl. de Daniel Ryser)
Aline Muller, OFT

Procès-verbal

René Moor, organe de gestion de l'Alliance SwissPass

Invités

Michael Böhm, CFF (points 6+7)
Daniel Hollenstein, CFF (point 9)
Gabriel Brombacher, CFF (point 11)
Simon Wüthrich, CFF (point 12)
Urs Hochuli, CarPostal (point 13)
Diana Irawan, CFF (point 14)
Thomas Haiz, CFF (point 14)
Simon Freihart, ~~CFF~~ SKI (point 14)

Excusés

Cédric Blondel, MOB, trafic régional
Matthieu Giraudier, TPG, trafic local
Roger Krähenbühl, CFF, trafic longues distances
(remplacé par Björn Ryser)



Kaspar Stettler, BLS Schifffahrt
Daniel Ryser, SKI (remplacé par Rahel Maurer)

Prochaine séance

25.10.2023, 12h15 – 17h00
Bureaux de l'organe de gestion de l'Alliance SwissPass, Berne

Table des matières

1.	Mot de bienvenue et communications du président de séance	3
2.	Approbation du procès-verbal de la séance du 24.05.2023 et prise de connaissance des décisions par correspondance du 08.06.2023	3
3.	Visualiser l'information à la clientèle sur le parcours client.....	9
4.	Développement de la stratégie 2035 : mise à jour	11
5.	Réalisation des objectifs 2023 et objectifs 2024 de la KKI	13
6.	Acceptation du document de transition Standard de la branche	16
7.	Ressources du GT Standard de la branche et transfert des groupes de projet pour les informations sur les événements en groupes GT réguliers KKI.....	18
7.1	Ressource du GT Standard	18
7.2	Transfert des groupes de projet pour les informations sur les événements en groupes GT réguliers KKI.....	19
8.	Validation des "stèles intelligentes" dans les P580.....	24
9.	Validation de la directive de réalisation VDV 453 V1.6 et VDV 454 V1.6	25
9.1	Validation de la directive de réalisation VDV 453 V1.6	25
9.2	Validation de la directive de réalisation VDV 453 V1.6	27
10.	Livraison d'informations sur les événements dans l'horaire en ligne.....	29
11.	Date de publication des données horaires avant le changement d'horaire.....	32
12.	Communication du motif de perturbation Accident de personne	33
13.	Principes des TP de centrage sur le client et leurs liens avec l'information à la clientèle	35
14.	Mise à jour sur la mobilité assistée (AMO).....	35
15.	Tour d'information	39
16.	Résultats de l'atelier du 16.08.2023.....	40

1. Mot de bienvenue et communications du président de séance

Marco P. Ludwig souhaite la bienvenue aux membres, assesseurs et invités pour la troisième séance ordinaire de l'année. Cédric Blondel, Matthieu Giraudier, Kaspar Stettler et Roger Krähenbühl, qui sera remplacé par Björn Ryser (avec droit de vote), se sont excusés. De plus, Rahel Maurer remplace Daniel Ryser, SKI, absent pour cause de vacances. Sur les 13 membres, 10 membres avec droit de vote sont présents et la KKI peut donc valablement délibérer.

Roger Krähenbühl quitte la KKI avec effet immédiat. Jusqu'à ce qu'un nouveau membre soit trouvé, Björn Ryser, son représentant élu, siégera à la KKI en tant que membre avec droit de vote. La recherche d'un nouveau membre des CFF sera immédiatement entreprise et proposée à la KKI. La KKI nommera ensuite le nouveau membre qui sera élu par le Conseil stratégique. Les points 2, 6 et 8 de l'ordre du jour ont été traités via eDecide avant la séance. Pour le point 8 de l'ordre du jour, la discussion a été demandée. Les autres affaires eDecide ont été adoptées ou ont fait l'objet d'une prise de connaissance.

Marco P. Ludwig attire une fois de plus l'attention sur le respect des délais, notamment en ce qui concerne l'envoi de l'ordre du jour et des documents de séance. Parallèlement, Martin Enz demande de respecter également les exigences formelles concernant les documents (utiliser les modèles KKI). Il mentionne en outre l'eDecide, auquel seuls quelques membres ont participé en amont de cette séance. Martin Enz demande à ce que l'eDecide soit pris en compte à l'avenir.

Résultat de la discussion

Afin d'accorder plus d'attention à l'eDecide, et à la demande du plénum, l'invitation à participer à l'eDecide sera désormais envoyée par un courriel séparé et non plus en même temps que l'invitation à la séance.

2. Approbation du procès-verbal de la séance du 24.05.2023 et prise de connaissance des décisions par correspondance du 08.06.2023

1. Description

Situation de départ

Le procès-verbal de la séance doit être approuvé lors de la séance suivante. En outre, les décisions prises par correspondance doivent être consignées au procès-verbal de la séance suivante. Les décisions suivantes ont été traitées par correspondance et sont consignées dans le procès-verbal :

Directive de réalisation DINO 2.3

La proposition concerne toutes les entreprises de transport disposant d'une interface DINO implémentée dans leur système de planification (pour les fournisseurs de systèmes DIVA, IVU).

Type de données:

- ☐ Données de base
☒ Données d'horaire
☐ Données en temps réel

Secteur :

- ☐ Chemin de fer
☒ Bus
☒ Bateau
☐ Remontées mécaniques

Lors de la séance du 04.04.2023, le groupe de travail Données théoriques a approuvé la directive de réalisation DINO 2.3, de sorte que les entreprises de transport qui livrent leurs données d'horaire avec cette interface puissent échanger les identifications suivantes :

- SJYID
- SLOID
- SLNID

Le document RV_2_3_V1. 2 doit être approuvé par la KKI.

Si cette proposition n'est pas acceptée, certaines entreprises de transport ne pourront pas échanger ces informations et ne pourront donc pas remplir les exigences du Management Board/de la KKI, conformément à la décision du 24.10.2019.

Jalons / délais

24.05.2023 : Validation du document RV_2_3_v1.2

Il incombe aux entreprises de transport de veiller à ce que l'échange des identifiants puisse avoir lieu à temps conformément à la feuille de route SKI. Voir le projet de feuille de route SKI.

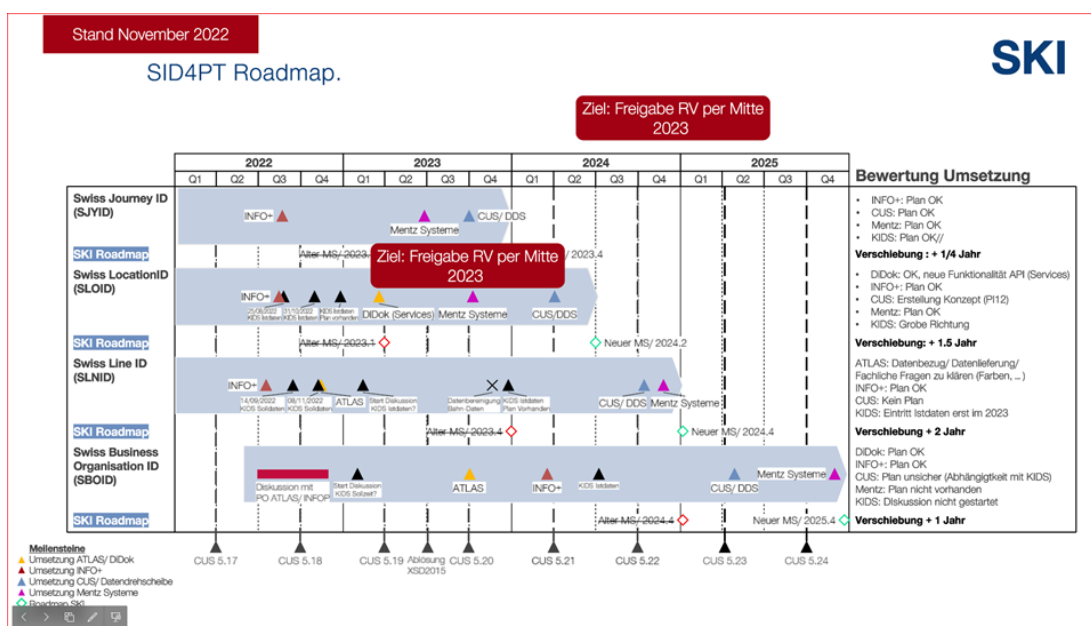


Illustration 1: Projet de feuille de route SKI

Coûts / financement

Chaque entreprise de transport / unité participante supporte elle-même les coûts de développement de ses outils pour échanger les données d'horaire avec cette nouvelle version d'interface.

Dépendances / pertinence stratégique

La feuille de route SKI définit les dates d'échange des identifiants.

Commentaire pour le procès-verbal :

Hans Koller : Par l'intermédiaire de l'interface DINO, les BOS livrent actuellement l'horaire à Stämpfli, et à l'avenir à Mentz, pour une alimentation ultérieure dans Info+ et dans l'horaire en ligne des CFF. Selon les déclarations d'IVU, les caractères pour l'ID des arrêts dans le DINO actuel sont limités à 5 caractères. Il en sera de même dans l'interface DINO 2.0. Ces 5 caractères comprennent donc le numéro DiDok proprement dit, qui se compose justement de 5 caractères. Mais chaque arrêt a également un code de pays. En Suisse, il s'agit du "85". Les BOS ont maintenant le problème qu'il y a des numéros Didok en Suisse qui ont le même ID d'arrêt dans le Vorarlberg.

Sans la livraison supplémentaire d'un code de pays, les prestataires de services en aval (actuellement encore Stämpfli, à partir du 01.07. Mentz) doivent adapter ultérieurement, au moyen d'une liste, les arrêts que nous livrons dans DINO, de sorte que le bon arrêt apparaisse dans l'horaire en ligne.

Décision (9 oui, 3 abstentions [pas participé])

La KKI

- 1) prend acte du fait que la directive de réalisation DINO_2_3_V1.2 a été revue par le groupe de travail Données théoriques en vue de son approbation par la KKI;
- 2) approuve la directive de réalisation DINO_2_3_V1.2;
- 3) communique l'approbation du document à la communauté des TP.

Annexes

2023_06_08_01 Antrag RV DINO 2.3

02_D 2023_06_08_01 RV DINO 2_3_V1.2

Approbation des versions mineures par le groupe de travail KIDS Données théoriques et le SKI

Description

Impact et secteur concerné

La proposition concerne toutes les entreprises de transport et les tiers qui utilisent le format HRDF dans les transports publics suisses.

Type de données:

☐ Données de base

☒ Données d'horaire

☐ Données en temps réel

Secteur :

☒ Chemin de fer

☒ Bus

☒ Bateau

☒ Remontées mécaniques

Situation de départ

Lors de la 26e séance du groupe de travail KIDS Données théoriques du 04.04.2023, la procédure pour l'approbation des versions mineures du format de données brutes Hafas et/ou des spécifications de réalisation correspondantes a été discutée.

Les versions mineures apportent des extensions ou des corrections mineures, mais ne constituent pas une rupture avec les versions précédentes. En ce qui concerne le format de données brutes Hafas, il s'agirait par exemple du passage de la version 5.40.41 à la version 5.40.60 (voir les derniers chiffres).

Le groupe de travail Données théoriques souhaite pouvoir définir à l'avenir de tels changements comme validés et obligatoires, en accord avec le SKI, sans validation par la KKI. L'intérêt principal est une meilleure prise en compte des urgences et une simplification des processus prévus.

Le dernier changement de version planifié et effectué via la feuille de route SKI a été le passage de la version 5.20.xx à la version 5.40.xx. De tels changements, qui s'accompagnent de modifications importantes et d'incompatibilités, ne sont pas couverts par la réglementation demandée et doivent continuer à être planifiés via la feuille de route et validés par la KKI.

Conditions pour une validation par le GT KIDS/SKI :

- Même pour les versions mineures, le format des données brutes Hafas et les spécifications de réalisation doivent être harmonisés.
- Lors du vote au sein du groupe de travail KIDS, une majorité s'est dégagée en faveur de la validation.
- Le SKI donne son accord pour l'approbation.
- Les récepteurs concernés sont informés.
- La KKI est informée de l'approbation lors de la réunion suivante.

Le groupe de travail KIDS Données théoriques demande par la présente de pouvoir approuver de manière autonome des versions mineures du format de données brutes Hafas et/ou des spécifications de réalisation correspondantes, à condition de remplir les conditions mentionnées.

Jalons / Délais

24.05.2023 : Décision lors de la séance de la KKI

Coûts / financement

Il n'y a pas de frais.

Dépendances / pertinence stratégique

La décision et l'autorisation de procéder à des changements majeurs dans les directives de réalisation restent du ressort de la KKI.

Pour les versions mineures, le GT KIDS et le SKI obtiendront à l'avenir ensemble la compétence de validation. Les processus peuvent être accélérés sans augmenter les risques.

Communication

Le groupe de travail KIDS ou le SKI informe à chaque fois les récepteurs concernés des décisions prises ou des validations obtenues.

Remarques de l'organe de gestion de l'Alliance SwissPass

Le secrétaire général de la KKI soutient cette proposition, car elle permet de décharger la KKI de décisions techniquement nécessaires et ayant peu de conséquences

Décision (9 oui, 3 abstentions [pas participé])

La KKI

- 1) approuve cette proposition et accepte que les versions dites mineures du format de données brutes Hafas et/ou des spécifications de réalisation correspondantes puissent être approuvées directement par le groupe de travail KIDS et le SKI;
- 2) charge le groupe de travail KIDS et le SKI d'informer les récepteurs concernés par ces approbations et l'organe de gestion de la KKI.

Annexe

2023_06_08 02 Antrag Entscheidkompetenzen KIDS-SKI

Communication de "Bus au lieu de train aux heures creuses".

Situation de départ

Dans les TP suisses, il y a d'une part le remplacement classique des trains par des bus, par exemple en raison de travaux planifiés ou d'une panne de l'installation ferroviaire, pour des prestations ou des liaisons qui sont normalement assurées par le train. D'autre part, il existe des cas - principalement aux heures creuses - où, par exemple pour des raisons économiques, certaines prestations sont assurées par des bus au lieu d'être assurées par le train pendant la journée.

Avec la publication prochaine du produit 09 Courses de remplacement des P580 et la définition du service de remplacement (chapitre 3.1), la distinction entre service de remplacement/remplacement et "bus au lieu du train aux heures creuses" sera clairement réglée à l'avenir. Il est explicitement stipulé que le bus au lieu du train aux heures creuses ne peut pas être représenté et publié en tant que trafic de substitution/substitution au train.

En raison de l'absence de directives pour la publication du "bus plutôt que le train aux heures creuses", les canaux de distribution communiquent actuellement de manière très différente. Souvent, cela conduit finalement à une violation du principe de "l'information identique/uniforme sur tous les canaux" vis-à-vis de nos passagers, rendant ainsi difficile leur orientation dans les TP. En

outre, le potentiel d'insécurité de nos clients avec une information aux voyageurs non cohérente dans de tels cas augmente encore nettement avec la mise en œuvre du produit 09.

Pour ces raisons, il convient de publier, en complément ou en précision du produit 09, comment communiquer aux clients les cas où le bus remplace le train aux heures creuses.

Réglementation

Pour que l'information à la clientèle soit facilement compréhensible et cohérente, il faut faire une distinction claire entre service de remplacement/remplacement de train et "bus au lieu de train aux heures creuses".

Les prestations du type "bus au lieu du train aux heures creuses" ne doivent pas être planifiées et publiées en tant que remplacement de train/service de remplacement. Elles doivent être communiquées avec la catégorie d'offre correcte "B" pour bus ainsi qu'avec un numéro de ligne conformément à la directive 582 de l'OFT, afin qu'elles puissent être communiquées aux voyageurs de manière uniforme.

Jalons / délais

- Entrée en vigueur avec la publication du produit 09 des P580.
- Intégration aux P580 avec révision du standard national de la branche.

Communication

La communication se fait par le biais d'une lettre d'information.

Décision (9 oui, 3 Abstentions [pas participé])

La KKI décide que "le bus plutôt que le train aux heures creuses" sera communiqué avec la catégorie d'offre bus et un numéro de ligne propre, conformément à la directive 582 de l'OFT.

Annexes

2023_06_08_03 Antrag KKI Bus Randstunden

02_D 2023_06_08_03 Beispiele Bus statt Bahn in Randstunden

Remarque : ce point de l'ordre du jour a été traité par eDecide.

Décision (approuvé par 7 oui et 6 abstentions [pas participé])

La KKI

- 1) approuve le procès-verbal de la séance du 24.05.2023 ;
- 2) prend acte des résultats de l'enquête par correspondance du 08.06.2023

Annexes

02 Genehmigung Protokoll + Kenntnisnahme Korrespondenzbeschlüsse

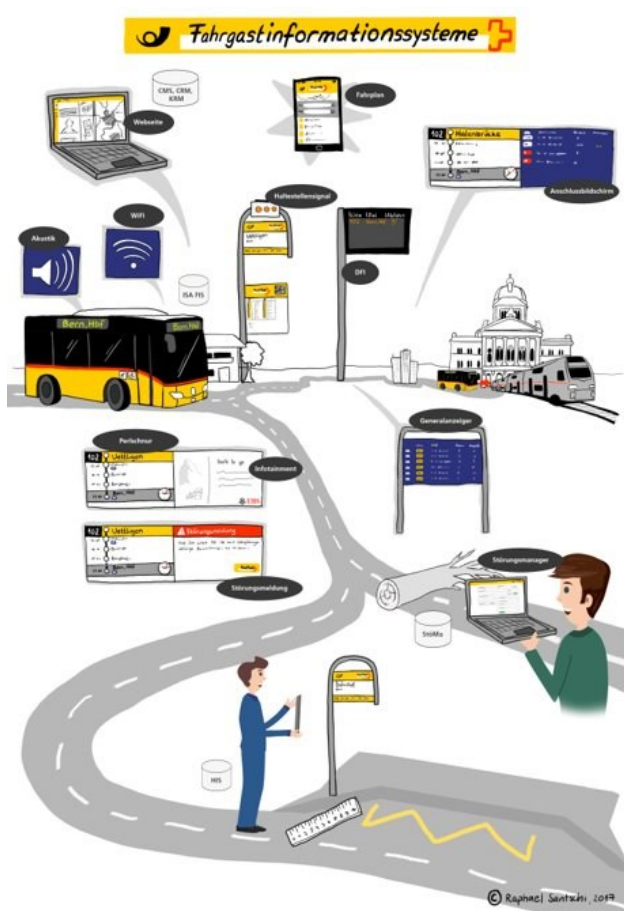
02 Procès-verbal KKI 2023_05_24

3. Visualiser l'information à la clientèle sur le parcours client

Description

1 Situation de départ

Lors d'une discussion entre le secrétaire général de la KKI et la directeur des séances de la KKI, l'idée est venue de représenter les points de contact de l'information à la clientèle sur un parcours fictif de la clientèle. Cela doit ensuite servir d'aide à l'orientation pour la KKI afin de situer les différents projets de l'information à la clientèle. Voici un exemple tiré de CarPostal :

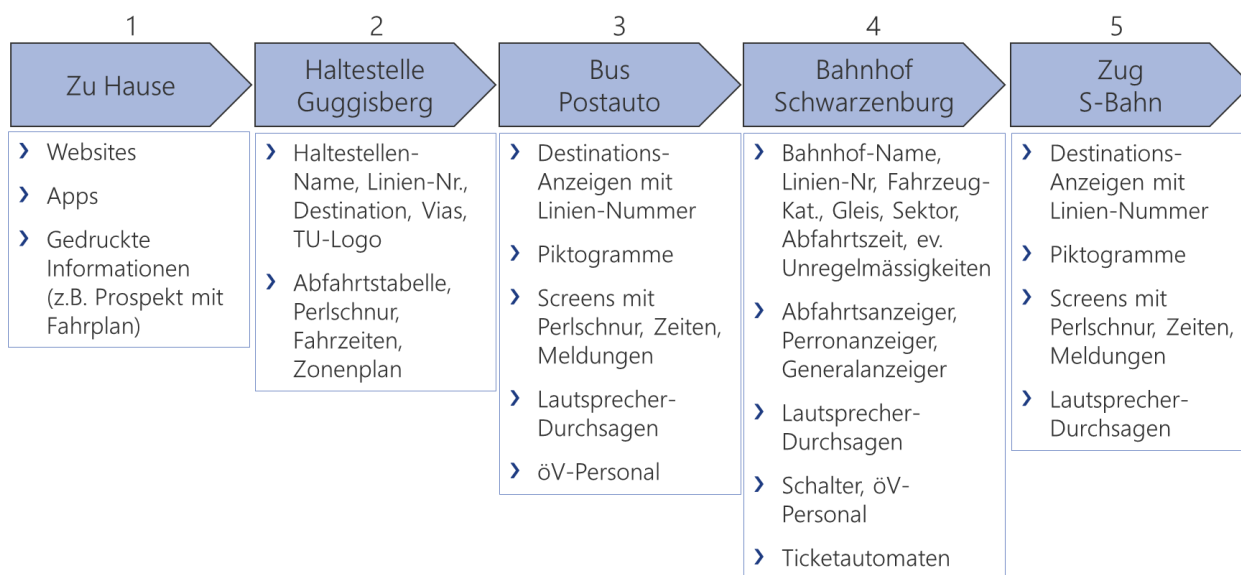


2 Briefing sur la réalisation graphique

Le voyage à représenter doit être un itinéraire réel qui comprend tous les moyens de transport :

Guggisberg (car postal) - Schwarzenburg (S-Bahn/RER) - Berne (InterCity) - Thoune (bateau) - Beatenbuch (funiculaire) - Beatenberg (télécabine) - Niederhorn.

Pour cela, il faut dessiner des exemples de supports d'information pour les clients, par exemple :



Résultat de la discussion

L'idée d'intégrer visuellement le parcours du client dans les magasins respectifs est généralement bien accueillie. Les points suivants doivent en outre être pris en compte dans la représentation :

- LHand - Pertinence pour les personnes handicapées
- Trains à destinations différentes
- Services de remplacement
- Transports urbains
- Droits des passagers

Au lieu d'une chaîne de voyage réelle, on pourrait en outre en représenter une virtuelle qui contiendrait tous les points d'information pertinents. Pour éviter que les frais d'agence ne deviennent incontrôlables, un document de briefing aussi complet que possible sera créé. Un petit groupe doit être constitué pour l'élaborer. Les membres du KKI sont priés d'indiquer à Martin Enz, **d'ici la mi-septembre 2023**, les personnes qui pourraient collaborer à ce document. Michel Reuteler fera parvenir à Martin Enz, à titre d'exemple, un parcours client visualisé du BLS.

Décision (à l'unanimité)

La KKI

- 1) approuve le projet d'un parcours client présenté graphiquement;
- 2) charge le secrétaire général de la KKI de briefier une personne ou une agence appropriée pour la conception graphique de ce voyage.

Annexes

03 Antrag Kundeninformation auf Customer Journey visualisieren

4. Développement de la stratégie 2035 : mise à jour

Description

1 Situation de départ

En février 2023, le Conseil stratégique a donné le mandat d'élaborer une nouvelle stratégie de branche à l'horizon 2035. Le processus de développement de la stratégie est coordonné par l'organe de gestion, et son contenu est élaboré par le groupe d'experts (lien vers les commissions) et le Sounding Board (lien vers le Conseil stratégique).

Regard en arrière

- Le groupe d'experts s'est réuni le 5 mai 2023 pour le kick-off à la Länggasse. Les quatre documents de base (International Benchmark, Trend Report, chiffres clés, enquête auprès des membres et des parties prenantes) y ont été examinés de manière critique et commentés pour la suite du processus.
- Le 23 mai 2023, le Sounding Board a préparé les premières propositions (vision, modèle) pour l'atelier du Conseil stratégique.
- Le 21 juin 2023, le Conseil stratégique a discuté en détail de l'orientation à long terme de l'Alliance SwissPass et a en outre formulé des questions pour les deux groupes de projet.
- Le premier atelier de fond au sein du groupe d'experts a suivi le 29.06.2023. Les résultats du Conseil stratégique ont été commentés et les premières idées sur les orientations stratégiques ont été élaborées.
- Le premier atelier de contenu du Sounding Board a eu lieu le 4 juillet. La vision et les principes directeurs y ont été rediscutés et préparés en vue de leur adoption par le Conseil stratégique.

Perspective

- Le groupe d'experts se réunira le 01.09.2023 pour développer les orientations stratégiques.
- À la demande du Conseil stratégique, la vision et les principes directeurs seront à nouveau discutés dès le 13.09.2023 et - dans la mesure du possible - adoptés. En outre, l'état actuel concernant les orientations stratégiques sera présenté.
- Après la première information en août, les commissions (KoM, KoV, KKI) seront informées plus en détail en automne sur le contenu de la Stratégie 2035, avec la possibilité d'apporter des inputs sur le fond.

L'élaboration de la stratégie a très bien démarré grâce à la collaboration engagée des représentants de la branche. Les commissions sont bien représentées dans le processus stratégique par "leurs" membres délégués au sein du groupe d'experts. Les suggestions ou les apports de contenu

sont toujours les bienvenus et peuvent être apportés par l'intermédiaire de la représentation dans le groupe d'experts ou via roman.schwarzenbach@allianceswisspass.ch.

2 Jalons / délais

Les principaux jalons

- 13.09.2023 : Adoption de la vision et des principes directeurs par le Conseil stratégique
- Commentaire sur le contenu des orientations stratégiques dans les commissions :
 - 25.10.2023 : KKI
 - 30.10.2023 : KoV
 - 03.11.2023 : KoM
- T1 2024 : Finalisation du contenu de la Stratégie 2035
- T2 2024 : Visualisation et communication dans la branche

3 Coûts / financement

En termes de coûts, le projet "Développement de la stratégie 2035" est en bonne voie. Le budget correspondant a été validé par le Conseil stratégique en février 2023, les heures de travail du groupe d'experts et du Sounding Board sont fournies par les entreprises de transport/ communautés tarifaires.

4 Dépendances / pertinence stratégique

Le projet de développement stratégique débouchera sur une nouvelle stratégie globale à l'horizon 2035.

5 Communication

Une information sur le contenu, avec possibilité de commentaires, aura lieu dans les commissions à l'automne 2023. La communication officielle de la stratégie (branche et "vers l'extérieur") est prévue pour le deuxième trimestre 2024.

Prise de connaissance

La KKI prend acte de la mise à jour concernant le développement de la stratégie de l'Alliance SwissPass.

Annexes

04 Info Update Strategieentwicklung der Alliance SwissPass

04 Beilage Strategieentwicklung 2035 Update in Kommissionen

5. Réalisation des objectifs 2023 et objectifs 2024 de la KKI

Description

1 Situation de départ

Dans le cadre du processus annuel de planification et de budgétisation, une planification annuelle doit être établie sous la coordination de l'organe de gestion pour approbation par le Conseil stratégique. Le Conseil stratégique a validé le 02.12.2022 les objectifs annuels 2023 de l'Alliance SwissPass, dont ceux de la KKI. Afin de garantir la réalisation des objectifs, l'organe de gestion présente un reporting au moyen de ce document. Celui-ci permet à la KKI de prendre des mesures de pilotage appropriées lorsque cela s'avère judicieux et nécessaire. En même temps, la discussion pour la fixation des objectifs annuels pour 2024 est lancée.

1.1 Rapport sur la réalisation des objectifs 2023

Pour chaque objectif annuel, l'état d'avancement est présenté ci-dessous et, pour les objectifs ayant un statut "orange" ou "rouge", une mesure de pilotage est proposée.

Constitution d'une information à la clientèle nationale | Statut **ORANGE**

Valeur mesurée	Réalisation des objectifs
▪ Séance constitutive de la KKI, y compris atelier et prise de connaissance mutuelle avec implication des groupes de travail ▪ Développement d'une compréhension commune des rôles ▪ Développement d'une feuille de route générale pour 2023 et ensuite	✓ La séance constitutive s'est déroulée avec succès. ✓ Une charte de coopération a été élaborée et adoptée. ✗ Les discussions en cours sur la bonne altitude et l'organisation interne de la KKI ralentissent actuellement les travaux de fond. ✗ La présence des membres de la KKI aux séances n'est pas encore au niveau souhaité.

➤ Mesure de pilotage proposée : aucune, car le sujet est déjà abordé.

Feuille de route pour la transition de la P580 vers le standard national de la branche | Statut VERT ORANGE

Valeur mesurée	Réalisation des objectifs
▪ Processus défini pour la transposition de la P580 dans le standard national de la branche ▪ Communication des standards obligatoires, y compris le controlling et le reporting définis ▪ Planification définie du transfert des produits (P580) vers le standard national (ordre, dates, etc.)	✓ Feuille de route "Standards sur le web" validée comme base de planification pour la mise en œuvre du nouveau standard de la branche à la fin 2024 ✓ Une analyse de l'environnement et des projets est élaborée, sur la base de laquelle un atelier aura lieu le 16 août 2023 afin de définir les priorités des thèmes en suspens et la suite de la procédure.

➤ Mesure de pilotage proposée : aucune.

1.2 Discussion initiale sur les objectifs 2024

En se fondant sur le concept de planification globale de l'Alliance SwissPass, la définition des priorités se fait de manière "top-down". Cela signifie que les objectifs annuels des commissions doivent s'aligner sur les objectifs annuels du Conseil stratégique. La présente base de discussion doit permettre de lancer le processus de définition des objectifs annuels 2024 de la KKI. Dans un premier temps, il s'agit de définir les priorités. Ensuite, des objectifs concrets seront formulés.

Trois priorités sont actuellement prévues au niveau du Conseil stratégique (sous réserve de la discussion au CS le 13.09.2023) :

1. Stratégie 2035 : approbation et communication
2. myRIDE : approbation (partielle) de la mise en œuvre et préparation de la phase suivante
3. Team building après les élections générales

Sur cette base, les trois thèmes prioritaires suivants sont proposés pour la KKI :

1. Élaborer et mettre en vigueur le standard national de la branche
2. Développer la culture de la commission et la coopération

Le graphique suivant illustre les priorités envisagées :



La KKI est priée d'apporter des inputs sur les points forts mentionnés pour l'année 2024. L'organe de gestion recommande de se concentrer sur trois priorités au maximum. Seules les priorités thématiques qui peuvent être pilotées par la KKI doivent être choisies.

2 Jalons / délais

Les priorités actuelles du Conseil stratégique ne sont pas encore adoptées et seront discutées lors de la séance du CS du 13.09.2023. Si d'autres priorités devaient résulter de ces discussions, les objectifs annuels des commissions devraient être adaptés en conséquence.

- 16.08.2023: Discussion initiale à la KKI
- 06.09.2023: Groupe de travail Coordination : consolidation inter-commissions
- 25.10.2023: Adoption des objectifs annuels par la KKI à l'intention du CS
- 30.11.2023: Adoption de l'ensemble des objectifs annuels par le CS

3 Coûts / financement

La définition des axes prioritaires ne génère pas de coûts en soi. Les coûts liés au traitement des différents thèmes sont pris en compte dans la planification à moyen terme et seront prévus dans le budget de 2024.

4 Dépendances / pertinence stratégique

Le processus de développement stratégique en cours devrait s'achever au premier trimestre 2024 avec l'adoption de la stratégie 2035. Il en découlera de futurs projets de mise en œuvre qui devront être définis, validés et pilotés par les organes.

5 Communication

Une communication interne à la branche n'est prévue qu'après l'approbation des objectifs annuels par le Conseil stratégique le 30 novembre 2023.

Résultat de la discussion

Le feu vert de l'objectif « Feuille de route pour le passage de la P580 au standard de branche national » est jugé trop optimiste et passe donc à l'orange. La principale raison en est le manque d'harmonisation entre la mise en œuvre fonctionnelle et technique.

Discussion

La KKI

- 1) prend connaissance du rapport sur l'état actuel des objectifs annuels 2023;
- 2) discute et confirme les priorités proposées pour 2024 en vue de la préparation finale des objectifs annuels à l'intention de la séance du 25 octobre 2023.

Annexe

05 Diskussion Zielerreichung 2023 + Ziele 2024

6. Acceptation du document de transition Standard de la branche

Description

1 Situation de départ

Les standards recommandés pour l'information à la clientèle sont actuellement mis en ligne sur le [site Internet de l'Alliance SwissPass](#), sous le titre "Produits de la P580 - FIScommun". Les dits produits 01 à 13 ont été approuvés auparavant par la commission Information à la clientèle Trafic KKV, qui a précédé la KKI.

Selon le procès-verbal de la séance de la KKI du 24.05.2023, un document transitoire doit être validé par la KKI le 16.08.2023, puis mis en ligne sur la nouvelle plateforme web www.tp-info.ch (voir procès-verbal page 28, paragraphe 8.4).

2 Document de transition

Les produits mentionnés de la P580 ont été légèrement remaniés sur le plan rédactionnel en ce qui concerne les termes, les doublons, les renvois, etc. Toutefois, aucune adaptation du contenu des standards n'a été explicitement effectuée, cela se fera lors de l'élaboration du nouveau standard national contraignant de la branche.

[Ce lien](#) permet de consulter le document PDF d'environ 300 pages qui sera mis en ligne sur tp-info.ch en tant que document de transition vers le nouveau standard de la branche jusqu'à fin 2024 environ. Ce document transitoire, qui n'a actuellement pas encore de caractère obligatoire, est valable jusqu'à ce qu'il soit remplacé par le standard de branche définitif et obligatoire.

3 Problématique du chapitre 9 Courses de remplacement

L'ancienne commission Information à la clientèle Trafic (KKV) a validé le concept spécialisé de l'information à la clientèle en cas de service de remplacement au 01.05.2022. Il était prévu de publier

le concept technique à la fin de l'année 2022, une fois que les conditions de réalisation seraient remplies. En effet, le concept technique entraîne des modifications dans la livraison des données et dans la pratique actuelle des entreprises de transport.

Des demandes régulières auprès de l'organe de gestion de l'Alliance SwissPass montrent qu'il existe un très grand besoin de la part des entreprises de transport que le concept spécialisé soit publié de manière contraignante, car elles souhaitent procéder à des modifications dans le service de remplacement.

En juillet 2023, le groupe de travail Standard national de branche a indiqué que la directive de réalisation était établie, que le document était en cours de révision et que les suggestions seraient traitées à partir de la mi-août. Il est essentiel que le concept spécialisé puisse être complété en temps utile dans le document transitoire. C'est pourquoi il faut charger le SKI de présenter et d'adopter la directive de réalisation finale et de publier le concept spécialisé dans le document transitoire Standard de branche lors de la séance de la KKI du 25 octobre 2023.

Remarque : ce point de l'ordre du jour a été traité par eDecide.

Résultat de la discussion

L'OFT a encore envoyé des inputs détaillés à Michael Böhm. Il les transmettra à Martin Enz, qui les intégrera ensuite dans le document.

Décision (approuvé par 6 oui et 7 abstentions [pas participé])

La KKI

- 1) approuve le document transitoire "Standard national de la branche pour l'information à la clientèle" du 03.07.2023 pour une mise en vigueur immédiate et une mise en ligne sur tp-info.ch;
- 2) charge le secrétaire général de la KKI d'informer les ET, par le biais d'une newsletter, de la mise en ligne du document de transition;
- 3) charge les organes suivants de présenter tous les documents en rapport avec le service de remplacement à la KKI le 25 octobre 2023:
 - a) le SKI : la directive de réalisation Service de remplacement pour approbation;
 - b) le GT Standard national de branche : le chapitre 9 «Courses de remplacement» pour approbation et publication dans le document transitoire Standard de branche.

Annexes

06 Antrag Übergangsdokument Branchenstandard

06 Übergangsdokument Branchenstandard KI

7. Ressources du GT Standard de la branche et transfert des groupes de projet pour les informations sur les événements en groupes GT réguliers KKI

7.1 Ressource du GT Standard

Description

1 Situation de départ

Le groupe de travail Standard de la branche (BS KI) a recensé les ressources des différents membres à des fins de planification. Il en ressort ce tableau :

Personne	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Michael Böhm	32	24	32	32	8
Flurina Jacot	16	16	32	32	8
Reto Kissling	16	16	16	16	8
Reto Graber	8	8	16		8
Lukas Blattmann	4	8	4	8	4
Patric Immer	0	4	4	8	8
Monika Ryf	8	4	16	16	8
Daniel Marty	2	2	2	2	2
Yvan Tauxe	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Fred Krummenacher	4	4	4	4	4

Le groupe de travail a informé le secrétaire général de la KKI et lui a demandé d'informer la KKI que, du point de vue du groupe de travail, les objectifs ("élaboration et mise en vigueur d'un standard national de la branche selon le point 5 de l'ordre du jour) ne sont guère réalisables avec les ressources actuellement disponibles. Le groupe de travail souhaite soit que la KKI organise des ressources supplémentaires, soit que les objectifs soient adaptés aux ressources disponibles.

2 Inputs de l'organe de gestion de l'Alliance SwissPass

L'organe de gestion a à cœur de thématiser initialement cette problématique au sein de la KKI, mais note également que le règlement interne du groupe de travail BS KI définit entre autres que les membres des groupes de travail doivent recevoir de leur propre organisation le soutien nécessaire pour assumer leur rôle de manière adéquate. D'une part, il convient de définir le terme "approprié" dans ce contexte et, d'autre part, de déterminer le nombre d'heures à fournir pour atteindre les objectifs. Le secrétaire général de la KKI clarifiera la question des ressources à l'intention de la séance de la KKI du 25.10.2023 et proposera des mesures si nécessaire.

Parallèlement, l'organe de gestion propose de mettre au concours des sièges supplémentaires au sein du groupe de travail BS KI afin de pouvoir recourir aux ressources éventuellement disponibles.

Résultat de la discussion

Martin Enz cherchera en premier lieu à s'entretenir directement avec les ET entrant en ligne de compte, afin de pouvoir acquérir d'éventuelles ressources supplémentaires. Un appel sera également lancé dans la newsletter de l'Alliance SwissPass. Si des candidats potentiels se trouvent dans l'entourage des membres de la KKI, ils s'annonceront directement à Michael Böhm. Il est cependant important de communiquer qu'en plus des connaissances techniques correspondantes, il faut consacrer au moins 16 à 20 heures par mois (y compris la séance ordinaire du GT Standard de la branche). Du côté de l'organe de gestion de l'Alliance SwissPass, Marcel Stirnimann peut soutenir Michael Böhm dans la coordination et Markus Gyger de l'OFT sera également à disposition après son rétablissement. Michael Böhm doit en outre s'adresser aux personnes qui ont participé autrefois à l'élaboration des produits, pour autant qu'elles occupent encore leurs fonctions d'alors.

Il est renoncé à la création d'un groupe de travail temporaire, car les travaux doivent être effectués dans le cadre du GT Standard de la branche Information à la clientèle. Michael Böhm cherchera encore à discuter avec les membres du GT qui ne peuvent mettre que peu ou pas du tout de ressources à disposition. Enfin, il faut fondamentalement se demander si le GT Standard de la branche effectue ses travaux avec l'efficacité et le ciblage nécessaires. Une mise à jour de la situation globale est prévue pour la KKI du 25 octobre 2023.

Décision (à l'unanimité)

La KKI

- 1) prend connaissance de la situation des ressources au sein du groupe de travail BS KI;
- 2) charge le secrétaire général de la KKI de mettre au concours des sièges supplémentaires à pourvoir au sein du groupe de travail BS KI;
- 3) lance un appel aux entreprises de transport pour qu'elles accordent plus de temps aux membres élus afin qu'ils participent à l'élaboration du standard de la branche.

Annexe

07.1 Info Ressourcen AGr Branchenstandard KI

7.2 Transfert des groupes de projet pour les informations sur les événements en groupes GT réguliers KKI

Description

1 Situation de départ

La plaque tournante de données pour les informations événementielles DDS VDV736 ainsi que le système de gestion des événements EMS SKI sont en production depuis avril 2022 et constituent

l'épine dorsale de l'échange national de données pour les informations événementielles. Depuis la mise en production, les systèmes de gestion des événements de CarPostal, BernMobil / VBL, CFF et ZVV ont été reliés au DDS VDV736 (plaque tournante des données des informations sur les événements de la SKI), diverses petites entreprises de transport utilisent activement le EMS SKI, ce qui permet l'échange sans faille de données pour les événements planifiés et non planifiés entre les entreprises de transport.

Jusqu'à présent, le pilotage était assuré en mode projet par l'équipe centrale VDV736. Parallèlement, le groupe "Spécialités/Processus" a élaboré des contenus techniques, tandis que l'harmonisation des points de discussion techniques a eu lieu au sein du "comité technique". Le "comité technique/processus" et le "comité technique" se composaient en grande partie de représentants des entreprises de transport susmentionnées et de SKI. Tous les membres actuels sont énumérés ci-dessous :

Membres Branche/Processus	Membres du comité technique
Birrer Dominik (VBL)	Bösch Frédéric (VBZ)
Nievergelt Manuel (VBZ)	Heimlicher Christian (VBZ)
Käsermann Simon (BernMobil)	Würsten Daniel (BernMobil)
Peyer Laurent (CarPostal)	Tschan Anita (CarPostal)
Anderhalden Gabriel (CFF P)	Müller Thomas (CFF)
Steiner Barbara (BLS P)	Kneubühl Roger (SKI) (Leitung)
Böhm Michael (CFF I) (Leitung)	Aeschbacher Adrian (SKI)
Kneubühl Roger (SKI / Leiter TechAusschuss)	Böhm Michael (CFF I / Leiter Fach/Prozesse)

Jusqu'en 2021, le groupe "Spécialités/Processus" existait encore parallèlement au groupe de travail "Informations sur les événements" initialement mandaté par l'OCA ; les deux groupes ont été réunis par la décision de l'OCA du 19.08.2021 afin d'éviter les doublons.

Les deux produits (DDS VDV736 et EMS SKI) ont atteint le niveau de maturité nécessaire pour que le projet soit achevé et que le produit puisse être mis en service régulier. En conséquence, l'équipe centrale VDV736 a décidé de se dissoudre à la fin du mois de juin 2023.

1.2 Variantes pour le transfert

L'achèvement du projet ne marque pas la fin des travaux des groupes de travail "Métier/Processus" et "Comité technique". Pendant la future exploitation, des développements fonctionnels seront nécessaires, des questions techniques devront être clarifiées et de nouvelles ET devront être connectées. C'est surtout dans le domaine technique qu'il y a encore beaucoup de travail à faire. C'est pourquoi il est nécessaire d'intégrer les "domaines/processus" et le "comité technique" dans la gouvernance normale de la KKI. Ce n'est qu'ainsi que le degré de maturité de l'échange national

de données pour les informations sur les événements pourra être augmenté en permanence et que des étapes vers l'image cible de la KKI pourront être franchies. Deux variantes sont envisageables pour ce transfert.

Variante 1

Le groupe de projet existant "Spécialités/Processus" sera transformé en un nouveau groupe de travail temporaire KKI "Informations sur les événements", le groupe de projet "Comité technique" en un nouveau groupe de travail temporaire KIDS "Données sur les événements". La composition des nouveaux groupes de travail correspond au début aux anciens groupes "Spécialités/Processus" et "Comité technique", mais est bien entendu ouverte à toutes les autres entreprises de transport.

- + Des équipes bien rodées permettent de poursuivre le traitement des thèmes sans interruption, sans qu'il soit nécessaire de coordonner et d'adapter la méthode de travail avec les groupes de travail existants.
- + Pas de perte de savoir-faire, les groupes de travail réunissent des spécialistes de thèmes spécifiques.
- + Les ressources nécessaires pour les travaux à venir sont disponibles et assurées.
- Deux organes supplémentaires (bien que temporaires) dans la gouvernance de l'IA.

Variante 2

Une alternative envisageable consiste à transférer le groupe de projet "Métier/Processus" et le "Comité technique" dans des groupes de travail existants, à savoir le groupe de travail "Standard de branche national" et le groupe de travail KIDS "Données cibles ou données réelles".

- + Pas d'organes supplémentaires dans la gouvernance de l'IA.
- Dilution ou surcharge des organes existants par/avec des thèmes supplémentaires.
- Aujourd'hui déjà, ces groupes de travail ne disposent pas de capacités suffisantes.
- savoir-faire spécifique insuffisant en matière d'informations sur les événements dans les organes existants.

Pour les futurs groupes de travail, prévus temporairement jusqu'à la fin de l'année 2025, les fréquences de réunion suivantes (et les charges qui y sont liées) ainsi que les thèmes pertinents sont prévus pour les mois à venir :

	Groupe de travail KKI Information sur les événements	Groupe de travail KIDS Information sur l'événement
Fréquence/durée des réunions	▪ Bimensuel ▪ Durée : 2 heures	▪ Mensuel ▪ Durée : 1,5 heures

	Groupe de travail KKI Information sur les événements	Groupe de travail KIDS Information sur l'événement
Thèmes pertinents (extrait)	- Optimisation et complément des textes d'événements - Gestion des événements avec plusieurs ETs - Traitement des informations LHand - Gestion des prolongations de service/trajets spéciaux et des arrêts terminés prématurément - Évaluation de la qualité Informations sur les événements	- Mise en œuvre Répercussions sur l'exploitation (conséquences), telles que temps de fonctionnement prolongé, pannes, etc. - Événements en croissance/réduction - Introduction des SID4PT restants (SJYID, SLNID) - Mise en œuvre technique d'événements avec plusieurs ET
Objets à livrer	Adaptations, compléments et corrections de la P580 Produit 10	Publication et développement du Profil-CH (correspond à une directive de réalisation)

La direction des deux groupes de travail doit être maintenue jusqu'à nouvel ordre conformément aux meilleures pratiques actuelles (groupe de travail KKI → Michael Böhm (CFF I) / groupe de travail KIDS → Roger Kneubühl (SKI)).

1.3 Recommandation

En raison des avantages (+) et des inconvénients (-) décrits, il est recommandé de mettre en œuvre la variante 1. Celle-ci permettrait de poursuivre le travail sur les thèmes professionnels et techniques importants relatifs à l'information sur les événements sans générer de charges supplémentaires. Dans ce sens, les nouveaux groupes de travail doivent démarrer dans un premier temps avec la composition actuelle, tout en cherchant à compléter le groupe par d'autres représentants (p. ex. des modes de transport non représentés jusqu'à présent), pour lesquels des sièges seront volontairement réservés. Les nouveaux groupes de travail Information sur les événements doivent être régis par les mêmes règles de procédure que les groupes de travail KKI et KIDS existants.

Cette variante est soutenue par tous les membres de l'ancienne équipe centrale VDV736 (Marco Ludwig, ZVV ; Jean-Marie Cotting, CarPostal ; Franz Theiler, VBL ; Tobias Wittmer, CFF ; Roger Kneubühl, SKI ; Alexander Schmidt, SKI).

2. Jalons / Délais

La mise en œuvre devrait être immédiate. Les responsables des groupes de travail convoquent d'autres séances après la décision de la KKI sur les variantes, conformément aux meilleures pratiques actuelles.

3. Coûts / financement

Comme pour les groupes de travail existants, les coûts liés à la participation aux groupes de travail sont pris en charge par les entreprises de transport participantes.

4. Dépendances / pertinence stratégique

Pertinence stratégique : Les données relatives aux événements sont un élément essentiel de l'échange national de données, d'une grande importance stratégique pour une information à la clientèle de haute qualité. Un échange national de données pour les informations sur les événements apporte une contribution essentielle à [l'image cible de la KKI](#).

5. Communication

L'organe de gestion de la commission nationale Information à la clientèle informe l'ET de la décision relative aux variantes et de la création du ou des groupes de travail, ainsi que de la possibilité de poser sa candidature en tant que membre.

6. Inputs de l'organe de gestion de l'Alliance SwissPass

Un groupe de travail temporaire du KKI sur l'information événementielle doit être rattaché au groupe de travail permanent sur les standards de branche et donc être souhaité par ce dernier. C'est pourquoi la discussion à ce sujet doit être menée en même temps que le thème "Ressources GT standard de la branche" (point 7 de l'ordre du jour).

La KKI n'a pas à se prononcer sur le transfert du groupe de projet "Comité technique" dans un nouveau groupe de travail temporaire KIDS "Données d'événements", car celui-ci est directement rattaché à la SKI.

Résultat de la discussion

Comme la création de groupes de travail temporaires de la SKI ne doit pas être décidée par la KKI, la deuxième partie de la proposition n'est pas soumise au vote.

Décision (à l'unanimité)

La KKI décide de transférer l'ancien groupe de projet "Spécialités/Processus" dans le nouveau groupe de travail temporaire KKI "Information sur les événements" ~~ainsi que l'ancien groupe de projet "Comité technique" dans le nouveau groupe de travail temporaire KIDS "Données sur les événements".~~

Annexe

07.2 Antrag Überführung AGr Ereignisinformation

8. Validation des "stèles intelligentes" dans les P580

Description

1 Situation de départ

La KKV a créé un groupe de travail le 06.05.2021. Celui-ci a été chargé "(...) de créer des conditions-cadres pour les stèles intelligentes (p. ex. "SID") aux arrêts (...)" . À l'origine, ces conditions-cadres auraient dû être intégrées dans le produit "systèmes d'affichage optiques dynamiques aux arrêts". Le groupe de travail a décidé de créer un produit séparé, et ce pour deux raisons :

- Tous les produits seront regroupés en perspective dans le standard de la branche, la structure de tous les produits devant de toute façon être réorganisée. Le travail d'intégration dans un produit existant peut donc être évité. Ce fait n'était pas encore connu au moment de la prise de décision.
- Les caractéristiques des stèles intelligentes diffèrent davantage des affichages dynamiques optiques qu'on ne le pensait à l'origine, elles comprennent notamment une fonctionnalité de "text-to-speech".

Le groupe de travail s'est réuni régulièrement et a élaboré un document.

2 Jalons / délais

Entrée en vigueur du produit : 01.10.2023

3 Dépendances / pertinence stratégique

Le groupe de travail a élaboré un premier état des lieux des stèles intelligentes. Les stèles étant un produit encore relativement jeune, il est possible que le produit doive encore être adapté grâce à l'acquisition de connaissances lors d'une exploitation prolongée. De même, il se peut très bien que des incohérences et des contradictions apparaissent dans le cadre du regroupement avec les autres produits pour former le standard de la branche. Pour l'OFT, il est en outre envisageable que des stèles intelligentes soient acceptées en perspective pour remplacer les affiches papier, ce qui nécessiterait également une révision le cas échéant. Le groupe de travail souhaite donc publier ce document à titre d'orientation et de soutien non contraignant pour les entreprises de transport qui souhaitent exploiter des stèles intelligentes, tout en sachant que le produit n'a pas encore atteint la perfection sous sa forme actuelle.

4 Communication

À définir par le secrétaire général de la KKI. Le produit est publié avec la P580/le standard de la branche.

Remarque : ce point de l'ordre du jour a été traité par eDecide. Les remarques suivantes ont été faites :

Michel Reuteler : Les « informations d'exploitation » (chapitre 6.1, p. 14) sont-elles également livrées et publiées via Opentransportdata.swiss (par ex. DDIP/VDV 736, P580) ou chaque exploitant de stèle intelligente pratique-t-il une politique de données propriétaire et fermée concernant ces "informations d'exploitation" ?

Hans Koller : A-t-on déjà réfléchi à qui s'adresse ce produit ? Peut-être pourrait-il également servir de « guide » pour l'industrie ? Une publication sur TP-info est-elle prévue ?

Résultat de la discussion

Il est répondu à la question de Michel Reuteler que le point concernant la livraison d'informations sur l'exploitation n'a volontairement pas été défini. Il faut en outre tenir compte de la phrase selon laquelle différentes ET doivent se concerter pour savoir quelles informations d'exploitation doivent être affichées. En outre, les exploitants de « stèles intelligentes » doivent pouvoir décider pour chaque site quelles informations d'exploitation doivent être affichées. En ce qui concerne les informations sur les événements, elles sont définies dans le produit 10 « Communication en cas d'événement ». Comme le produit 14 est en corrélation avec le produit 10 à plusieurs endroits, Rahel Maurer ajoutera des références correspondantes au produit 10 dans le produit 14.

Décision (à l'unanimité)

La KKI

- 1) met en vigueur le produit 14 "Stèles intelligentes" au 01.10.2023;
- 2) charge le directeur de la KKI de la traduction, de la publication et de la communication;
- 3) prend acte du fait que
 - a) aucune directive de réalisation ou autre étape de mise en œuvre n'est nécessaire de la part de KKI ou du SKI, le produit étant une directive purement technique;
 - b) le produit sera intégré à terme dans le standard national de la branche..

Annexes

08 Antrag Freigabe Smarte Stelen

08 Beilage 14 Produkt Smarte Stelen D 01.07.2023

9. Validation de la directive de réalisation VDV 453 V1.6 et VDV 454 V1.6

9.1 Validation de la directive de réalisation VDV 453 V1.6

Description

1 Impact et zone touchée

La proposition concerne toutes les entreprises de transport disposant d'une interface VDV 453 / VDV 454 implémentée dans leurs systèmes de données en temps réel / plaques tournantes de données.

- | | |
|---|---|
| Type de données: | Secteur : |
| ☐ Données de base | ☒ Chemin de fer |
| ☐ Données horaires | ☒ Bus |
| ☒ Données en temps réel | ☒ Bateau |
| | ☒ Téléphérique |

Le VDV453 est basé sur les points d'exploitation, c'est-à-dire que seules les arrivées et les départs des moyens de transport à un point d'exploitation donné sont toujours collectés et traités.

Les services suivants sont utilisés dans les TP suisses :

- L'information dynamique aux voyageurs (DFI) est surtout utilisée aux arrêts pour les affichages et dans les véhicules pour l'affichage sur les écrans des prochains départs.
- Le ANS (système de sécurisation des correspondances) est utilisé pour sécuriser les correspondances entre le trajet de desserte et le trajet de livraison.

2 Situation de départ

Lors des dernières séances du GT de KIDS IstDaten, diverses demandes de modification ont été traitées et intégrées dans les directives de réalisation. Lors de la séance du 14.06.2023, toutes les modifications ont été acceptées et devraient maintenant être prises en compte et validées par la KKI :

- En résumé, les modifications apportées par la V1.6 pour la directive de réalisation VDV453 sont les suivantes : Précision sur l'utilisation de la version XSD
- L'ancienne description d'OAuth a été transférée dans un document séparé
- Rappel que les futurs identifiants SID4PT ne doivent plus être interprétés et informations supplémentaires sur la migration
- Description de la manière dont les SID4PT doivent être utilisés à l'avenir
- Précisions sur l'utilisation de l'ID produit (majuscules/minuscules)
- Adaptation de la longueur du texte HaltepositionText de 5 à 6 caractères
- Autres petites modifications de divers éléments

3 Jalons / Délais

Une fois la directive de réalisation validée, les partenaires doivent procéder aux adaptations nécessaires dans leurs systèmes (il peut être nécessaire d'adapter la feuille de route PIC).

4 Coûts / financement

Chaque transporteur / partenaire supporte lui-même les coûts des adaptations dans ses propres systèmes.

5 Dépendances / pertinence stratégique

Afin de maintenir une qualité élevée des données en temps réel dans les TP suisses, tous les partenaires doivent mettre en œuvre les modifications correspondantes.

Résultat de la discussion

En raison du temps trop court dont disposaient les membres pour évaluer les documents (l'envoi ultérieur n'a pu avoir lieu que le vendredi après-midi, 11.08.2023) et des circonstances critiques en termes de temps pour les entreprises de transport concernées, la décision est prise par voie de circulaire. L'envoi de l'enquête aura lieu le 18.08.2023, le délai de vote est fixé au 29.08.2023, fin de la journée. En cas de questions, les membres sont priés de prendre contact avec Daniel Hollenstein (coordonnées dans la proposition).

Décision

La KKI

- 1) ~~prend acte du fait que la présente directive de réalisation VDV453 V1.6 a été examinée par le groupe de travail IstDaten et ADM en vue de son approbation par la KKI ;~~
- 2) ~~approuve le document RV VDV453 V1.6 ;~~
- 3) ~~communiquera la libération du document à la communauté des TP.~~

Annexes

09.1 Freigabe RV VDV 453 V1.6

09.1 B1 DE VDV453 Realisierungsvorgabe ÖV CH V1.6 CUS V1 Basis XSD2017

09.1 B1 FR VDV453 Realisierungsvorgabe ÖV CH V1.6 CUS V1 Basis XSD2017

9.2 Validation de la directive de réalisation VDV 453 V1.6

Description

1 Impact et zone touchée

La proposition concerne toutes les entreprises de transport disposant d'une interface VDV 453 / VDV 454 implémentée dans leurs systèmes de données en temps réel / plaques tournantes de données.

Type de données:	Secteur :
☐ Données de base	☒ Chemin de fer
☐ Données horaires	☒ Bus
☒ Données en temps réel	☒ Bateau
	☒ Téléphérique

VDV454 est basé sur les lignes, c'est-à-dire que les trajets complets d'une ligne avec tous les arrêts sont toujours collectés et traités.

Les services suivants sont utilisés dans les TP suisses :

- AUS (information sur l'horaire) est utilisé pour la transmission des trajets réels avec les informations en temps réel correspondantes.
- REF-AUS (données de référence pour le calcul d'itinéraires) est utilisé pour la transmission des horaires journaliers.

2 Situation de départ

Lors des dernières séances du GT de KIDS IstDaten, diverses demandes de modification ont été traitées et intégrées dans les directives de réalisation. Lors de la séance du 14.06.2023, toutes les modifications ont été acceptées et devraient maintenant être prises en compte et validées par la KKI :

- Précision sur l'utilisation de la version XSD
- Rappel que les futurs identifiants SID4PT ne doivent plus être interprétés et autres informations sur la migration
- Fixation des exemples : Pour la catégorie de moyen de transport, le nom est directement rempli dans le <ID produit>, pour la catégorie d'offre, l'abréviation est remplie dans le <Texte du moyen de transport>.
- Précisions sur l'utilisation de l'ID produit (majuscules/minuscules)
- Description de la manière dont les SID4PT doivent être utilisés à l'avenir
- Autres petites modifications dans divers champs

3 Jalons / Délais

Une fois la RV validée, les partenaires devront procéder aux adaptations nécessaires dans leurs systèmes (il se peut que la feuille de route SKI doive être adaptée).

4 Coûts / financement

Chaque transporteur / partenaire supporte lui-même les coûts des adaptations dans ses propres systèmes.

5 Dépendances / pertinence stratégique

Afin de maintenir une qualité élevée des données en temps réel dans les TP suisses, tous les partenaires doivent mettre en œuvre les modifications correspondantes.

Résultat de la discussion

En raison du temps trop court dont disposaient les membres pour évaluer les documents (l'envoi ultérieur n'a pu avoir lieu que le vendredi après-midi, 11.08.2023) et des circonstances critiques en termes de temps pour les entreprises de transport concernées, la décision est prise par voie de circulaire. L'envoi de l'enquête aura lieu le 18.08.2023, le délai de vote est fixé au 29.08.2023, fin de la

journée. En cas de questions, les membres sont priés de prendre contact avec Daniel Hollenstein (coordonnées dans la proposition).

Décision ()

~~La KKI~~

- ~~1) prend acte du fait que la présente directive de réalisation VDV454 V1.6 a été examinée par le groupe de travail IstDaten et ADM en vue de son approbation par la KKI ;~~
- ~~2) approuve le document RV VDV454 V1.6 ;~~
- ~~3) communique la libération du document à la communauté des TP.~~

Annexes

09.2 Freigabe RV VDV 454 V1.6

09.2 B2 DE VDV454 Realisierungsvorgabe ÖV CH V1.6 CUS V1 Basis XSD2017

09.2 B2 FR VDV454 Realisierungsvorgabe ÖV CH V1.6 CUS V1 Basis XSD2017

10. Livraison d'informations sur les événements dans l'horaire en ligne

Description

1 Situation de départ

CFF Voyageurs, exploitant de l'horaire en ligne des CFF, a proposé aux entreprises de transport, via le site Internet de l'Alliance SwissPass, de publier les événements planifiés et non planifiés sous forme d'annonce via le HAFAS Information Manager (HIM) dans l'horaire en ligne des CFF (voir également Illustration 2_Annonce d'événement en annexe).

Avec la connexion de HIM à la plaque tournante des données VDV736 (DDIP), les bases techniques ont été créées pour que les entreprises de transport puissent livrer de manière autonome leurs annonces d'événements à l'horaire en ligne des CFF et aux autres systèmes de calcul d'itinéraires raccordés à la DDIP. Les expériences réalisées montrent que le développement est suffisamment avancé pour garantir une exploitation stable et fiable. Aujourd'hui déjà, ces messages (p. ex. ZVV, Bernmobil) sont automatiquement visibles dans l'horaire en ligne des CFF et complètent les informations en temps réel existantes de VDV454 / CUS.

Avec EMS SKI, les entreprises de transport ont la possibilité, même sans système de livraison propre, de livrer des informations sur les événements à la DDIP et d'informer les passagers en conséquence.

CFF Voyageurs ne saisira donc plus d'événements pour des tiers pour le prochain horaire 2024 et supprimera la possibilité de commander des messages HIM saisis manuellement au 09.12.2023. Tous les événements planifiés et non planifiés devront être livrés par les entreprises de transport via la DDIP à partir de cette date.

2 Jalons / délais

- 16.08.2023 : Prise de connaissance lors de la séance de la KKI
- à partir du 10.12.2023 : Livraison des annonces d'événements des entreprises de transport via DDIP ou le système EMS SKI.

3 Coûts / financement

CFF Voyageurs n'a pas de frais à payer. Les éventuels coûts de l'outil de branche EMS SKI doivent être clarifiés par les entreprises de transport avec SKI.

4 Dépendances / pertinence stratégique

Grâce à cette adaptation, les entreprises de transport ont un contrôle total sur leurs informations à la clientèle. Les messages saisis permettent une information à la clientèle cohérente de bout en bout, sans rupture de média, et réduisent la dépendance des ressources pour la saisie dans HIM chez CFF Voyageurs. Les informations sur les événements sont également disponibles pour d'autres systèmes de renseignements via la plateforme Open Transport Data (OTD) et atteignent ainsi davantage de voyageurs concernés.

Les documentations correspondantes de l'Alliance SwissPass / tp-info.ch / KKI doivent être adaptées en conséquence, et la possibilité de commander une déclaration HIM doit être supprimée.

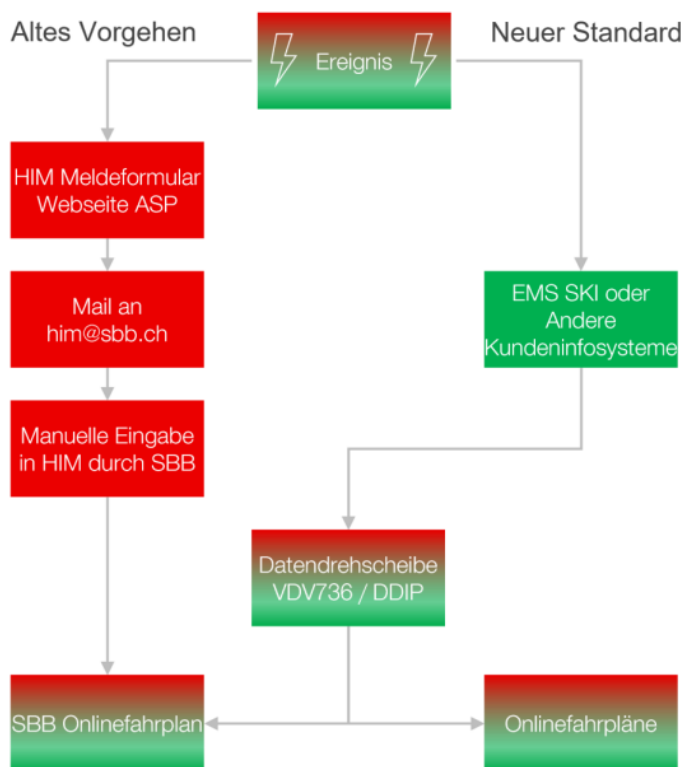


Abb.1: Prozess Einlieferung Ereignismeldung

5 Communication

- Informer la branche et les entreprises de transport via la newsletter (Alliance SwissPass en charge).
- Informer par e-mail les entreprises de transport qui passent commande aujourd'hui en leur indiquant l'alternative mise à disposition par la branche (EMS SKI).
- Adapter le site web et indiquer le lien vers les informations de l'alternative (EMS SKI) : [Annonce d'événement - Alliance SwissPass](#).

Résultat de la discussion

Bien que de nombreuses questions restent ouvertes, le plénum est d'accord pour voter sur la proposition telle que formulée ci-dessous. D'ici la séance du KKI du 25.10.2023, les points suivants doivent être clarifiés et les informations correspondantes doivent être fournies :

- Déterminer combien d'ET sont concernées.
- Clarifier comment l'accès pour les ET peut être simplifié
- Clarifier la question du support à ET de la part du SKI.
- Régler la question des coûts de l'ET.
- Définir une éventuelle période de transition.
- Informer l'ET de la marche à suivre pour elle (accès, support, coûts, délai de transition).
- Définir les informations sur le site web
- S'assurer que le flux d'informations vers NOVA, et donc la tarification, continue de fonctionner.

Remarque du rédacteur du procès-verbal : Armon Cantieni quitte la séance à 15h30 avant le vote sur cette proposition : actuellement, 9 membres votants sont présents et le quorum de la KKI est atteint (plus de 2/3 des membres présents).

Décision (à l'unanimité)

La KKI

- 1) prend connaissance de la fin du service de saisie manuelle HIM de CFF Voyageurs pour toutes les entreprises de transport au 09.12.2023;
- 2) charge l'Alliance SwissPass et le SKI d'adapter les documentations et les sites Internet pertinents et de fournir les informations correspondantes aux entreprises de transport.

Annexes

10 Antrag Einlieferung von Ereignisinformationen in den SBB Online

- Abbildung 2_Ereignismeldung:

Ereignismeldung

Ein Formular für zwei Zwecke – So melden Sie Ereignisse auf Ihrem Netz

Ein Grossteil der Transportunternehmen nutzt den Hafas Information Manager (HIM), um die Reisenden über geplante Ereignisse, wie beispielsweise Streckensperrungen oder Umleitungen auf Ihrem Netz zu informieren. Hierzu stellt die SBB ein Formular zur Verfügung, um die Bereitstellung der Meldung im HIM zu bestellen. Im Formular können zusätzliche Informationen zur Kundenlenkung und zur korrekten Tarifierung während der Ereignisdauer gemeldet werden. Diese Informationen werden benötigt, damit das Tarifnetz auf der NOVA-Plattform temporär angepasst werden kann und um den reibungslosen Verkauf und die korrekte Einnahmenezuschreibung garantieren zu können.

Das HIM-Meldeformular wird auf der Website der Alliance SwissPass zum Download zur Verfügung gestellt. Achten Sie darauf, dass Sie stets die aktuellste Version verwenden. Transportunternehmen, die ihre Ereignismeldungen über eigene Tools erstellen, sind dazu verpflichtet, die tarifrischen Angaben in gleicher Qualität an tarife@allianceswisspass.ch sowie him@sbb.ch zu senden.

Genaue Informationen zum Einfluss der Ereignisse auf die Tarifierung, den Verkauf und die Einnahmenezuschreibung finden Sie in den [FAQ](#) (PDF).

Downloads

- > [HIM-Formular für die Ereignismeldung](#) – Stand: 15.11.2022 (acodb – Access) – [Verweis auf Produkt 10 Kommunikation im Ereignisfall der V580](#)
- > [Anleitung HIM-Formular](#) (PDF)
- > [Anwendungsbeispiel 1](#) (PDF)
- > [Anwendungsbeispiel 2 \(Bus\)](#) (PDF)

Hier gehts zu den Schulungsunterlagen zum Tarifnetz auf der NOVA-Plattform (PDF)

11. Date de publication des données horaires avant le changement d'horaire

Description

Gabriel Brombacher (trafic international voyageurs CFF, distribution) explique le sujet à l'aide de la [présentation](#) ci-jointe.

Le point de départ du thème est la "CER Ticketing Roadmap" en tant que réponse des chemins de fer au #EU Green Deal. Cela augmente la pression sur les TP suisses pour qu'ils publient leurs données horaires plus tôt que jusqu'à présent. A titre de comparaison, les compagnies aériennes et les bus longue distance publient leurs horaires jusqu'à 12 mois à l'avance.

Les conséquences immédiates de l'absence de données horaires/de possibilités de réservation ne sont donc pas négligeables :

- On attend avant d'acheter un billet et on réserve donc plus tard.
- Les réservations se font sur d'autres sites de réservation.
- D'autres moyens de transport (avion/bus) sont réservés, ce qui ne favorise pas la répartition modale.

Défi du moment de publication de l'horaire

Actuellement, le nouvel horaire est publié vers la mi-septembre pour le changement d'horaire de décembre. L'objectif de la feuille de route CER Ticketing prévoit cependant une publication au moins 6 mois avant le changement d'horaire, c'est-à-dire à la **mi-juin**.

- Le délai de prévente de 6 mois implique donc **la publication de données horaires provisoires** pour la prochaine période horaire à la mi-juin sur les différents canaux (cff.ch, Mobile CFF, etc.) afin de garantir la distribution conformément à la CER Ticketing Roadmap. Car : **pas de données horaires = pas de billets**.
- A partir de décembre 2023, les CFF disposent de l'adresse e-mail de tous les clients qui achètent un billet international et les informent des changements d'horaire.

Résultat de la discussion

Du point de vue de l'OFT, rien ne s'opposerait à ce que les données horaires des TP suisses soient publiées plus tôt, d'autant plus que l'expérience montre que les écarts entre le projet d'horaire et l'horaire définitif sont marginaux. Le plénum salue donc le projet sur le fond, notamment parce que la variante 1 inclut les entreprises de bus qui participent au tarif international. Pour toute question, il convient de s'adresser directement à Gabriel Brombacher. Une proposition correspondante sera présentée à la KKI le 25 octobre 2023.

Discussion

La KKI discute le moment de publication des données horaires avant le changement d'horaire.

Annexe

11 Publikationszeitpunkt Fahrplandaten vor Fahrplanwechsel

12. Communication du motif de perturbation Accident de personne

Description

1 Situation de départ

Afin d'éviter les actes d'imitation, les CFF ne mentionnent en principe plus de motif lors d'un accident de personne (AP) depuis 2015, sauf pour les trains et les gares directement concernés, où le motif "accident de personne" est communiqué. En janvier 2023, le KI-Board des CFF a décidé que le motif devait à nouveau être mentionné dans les canaux d'information à la clientèle. Cette modification vise à montrer de manière transparente à la clientèle que les conséquences d'un AP sur l'exploitation ferroviaire ne sont pas de la faute des CFF et des autres entreprises de transport.

Un groupe de travail composé d'experts de la prévention du suicide, de la communication, des visites guidées spécialisées Information à la clientèle à la gare et de l'accompagnement des clients a élaboré une nouvelle formulation du motif de perturbation. La recommandation est « **événement**

extérieur », car cette formulation générique a un effet neutre sur les actes d'imitation et ne provoque pas d'insécurité supplémentaire chez la clientèle.

La proposition de la nouvelle règle est qu'en cas d'AP, le motif de perturbation "événement extérieur" est mentionné dans les canaux de l'information à la clientèle correspondants des trains et des gares tangents. Le motif "accident de personne" n'est communiqué que dans le train accidenté directement concerné ainsi que dans la gare où l'AP est à portée de vue. Grâce à cette précision, l'"accident de personne" est communiqué avec plus de retenue qu'aujourd'hui et la zone grise définie de manière peu claire disparaît, ce qui simplifie et uniformise la gestion opérationnelle.

Le plan consiste à mettre en œuvre la nouvelle règle d'ici fin 2023. Après validation par la direction du groupe CFF, la nouvelle formulation sera harmonisée avec la branche, et les règlements opérationnels et les systèmes informatiques seront adaptés.

2 Jalons / délais (état actuel des travaux)

14.08.2023 :	Décision de la KLS des CFF
16.08.2023 :	Décision de la KKI
A partir du 20.09.2023:	Adaptation des règlements opérationnels et des systèmes informatiques CFF P et I
06.12.2023 :	Mise en œuvre technique et opérationnelle de la nouvelle règle dans CFF P et I

3 Coûts / financement

Chaque entreprise de transport assume elle-même les coûts des adaptations nécessaires sur ses canaux d'information à la clientèle.

Résultat de la discussion

Comme ce thème conduit à un standard de branche et que le point de vue de la branche doit donc être pris en compte, le plénum est d'accord pour que le thème soit d'abord traité par le GT Standard de la branche avant d'être adopté par la KKI. Comme il s'agit d'un thème purement ferroviaire, Martin Enz et Michael Böhm vont créer une commission correspondante, afin que le résultat de ce groupe puisse être adopté par le GT Standard de la branche à l'intention de la KKI. Jürg Lüthi discutera en outre de ce sujet avec Rail+ et donnera un feedback à Michael Böhm. Le thème de la communication des accidents de personnes sera mis à l'ordre du jour de la KKI du 25.10.2023. On renonce délibérément à une décision par correspondance avant cette date par la KKI.

Décision

La KKI

- 1) prend acte du fait que les canaux d'information à la clientèle des CFF mentionnent désormais le motif "événement extérieur" en cas d'accident de personne;

- 2) ~~prend acte du fait que, dans le train et la gare directement concernés, le motif "accident de personne" sera communiqué comme jusqu'à présent;~~
- 3) ~~approuve la nouvelle formulation suivante (en allemand) à l'article 6.2.3 du produit 10 (communication en cas d'événement), ou à l'article 1.2.3 de l'annexe Textes d'événements du document de transition:~~
C'est pourquoi, en principe, en cas d'accident de personne et contrairement au point 5.3.2, le motif "accident de personne" ne doit être communiqué que dans le train directement concerné par l'accident et à la gare où l'événement est visible des voyageurs. Autrement, en cas d'accident de personnes, le motif "événement extérieur" est communiqué. [traduction DeepL]
- 4) ~~prend connaissance de l'ajout à l'article 6.2.2. du produit 10 (communication en cas d'événement), ou à l'article 1.2.2 de l'annexe Textes d'événements du document de transition, de la notion d'"événement extérieur";~~
- 5) ~~prend acte du fait que la mise en œuvre nécessaire à cet effet sera achevée d'ici la fin de 2023.~~

Annexes

12 Antrag Kommunikation bei Personenunfall

12 Präsentation Kommunikation Personenunfall

13. Principes des TP de centrage sur le client et leurs liens avec l'information à la clientèle

Résultat de la discussion

Comme ce point arrive à l'ordre du jour 50 minutes plus tard que prévu et qu'il y a encore deux autres points à l'ordre du jour, ce point est reporté à la KKI du 25 octobre 2023.

Prise de connaissance

La KKI prend acte des principes des TP de centrage sur le client.

14. Mise à jour sur la mobilité assistée (AMO)

Description

Remarque préliminaire du rédacteur du procès-verbal : en raison des entretiens qui ont eu lieu récemment avec l'OFT et des nouvelles connaissances qui en ont résulté, la proposition telle qu'elle a été initialement déposée et envoyée aux membres de la KKI n'est plus nécessaire. En lieu et place, voici un résumé de la présentation faite lors de la séance.

Messages clés du mandat de branche AMO et navettes

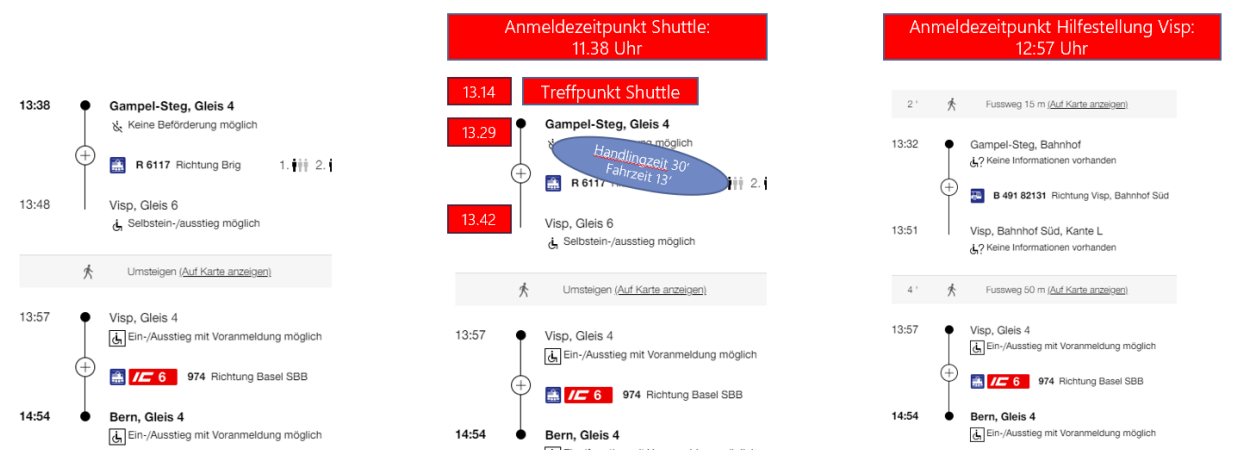
- Le système technique AMO n'est **pas un paquet sans souci** pour les entreprises de transport → La planification de l'aide par du personnel doit être assurée par l'ET concernée pendant les heures d'exploitation

- Les contrats de navettes et les processus de facturation relèvent de la **responsabilité** de l'ET/du propriétaire de l'infrastructure → Le CCH coordonne les navettes pour nos clients et règle les processus qui y sont liés.
- Une information à la clientèle correcte nécessite une **base de données** propre et actuelle sur tous les canaux → La livraison en temps voulu de toutes les données est impérative pour remplir le mandat de la branche.

Les défis de l'information à la clientèle

Groupes de clients avec différents besoins	▪ Le statut d'accessibilité ne s'applique qu'aux voyageurs en fauteuil roulant. ▪ Les malvoyants et les aveugles ont besoin d'aides au changement de train, surtout dans les grandes gares. Celles-ci sont partiellement conformes. ▪ Les personnes à mobilité réduite maîtrisent également les rampes non conformes.
Illustration conformité partielle	▪ La conformité partielle signifie des voyages plus spontanés pour les personnes concernées. ▪ Illustration dans l'information à la clientèle non donnée actuellement. ▪ La base pour la saisie des données fait défaut.
TP alternatifs : Avantage pour le client vs la loi	▪ Les bordures d'arrêt qui ne sont pas accessibles sans marche nécessitent une navette. ▪ Les navettes nécessitent un délai d'annonce de 2 heures, prennent du temps pour l'embarquement/débarquement des voyageurs (estimé à 15 minutes chacune) et impliquent un temps de trajet plus long, surtout pour les ETF. ▪ A certains arrêts, il pourrait être fait référence à des TP de remplacement tels que bus/tram.

Navette vs. TP alternatifs (rerouting) à l'exemple de Gampel-Steg vers Berne :



Les TP alternatifs ne remplacent pas les navettes

Hierarchie des mesures de remplacement et de transition conformes à la loi :

1. Assistance par le personnel sur place
2. Navette

- Le **routing alternatif** ne doit pas être utilisé de manière générale, car il constitue un désavantage important par rapport aux clients non limités → La personne handicapée ne peut pas utiliser le même arrêt.
- La **règle des 300 mètres** a été définie uniquement par rapport à l'accès à la gare et n'est pas liée à un quelconque routage.
- Les **TP alternatifs ne sont acceptés que** dans des cas exceptionnels (examen individuel).
- Dans le domaine du transport par bus, la responsabilité incombe aux cantons et l'OFT peut examiner certains cas dans le sens d'un conseil. Il faut s'attendre à ce que les cantons fixent des paramètres différents.

- Les clients doivent avoir le choix entre la navette et les TP alternatifs.
- Dans le cadre du conseil à la clientèle et compte tenu de l'ensemble du voyage, des TP alternatifs peuvent être proposés.

Symboles des fauteuils roulants à partir de 2024

- A partir de 2024, 6 symboles de fauteuil roulant seront utilisés.
- "Pas de transport possible" ne peut plus être appliqué que pour les ET qui ne sont pas soumis à la LHand (<9 places).
- Une solution de remplacement ou de transition doit être proposée à tous les arrêts/bordures d'arrêt non accessibles.

Que faut-il faire en ce qui concerne l'horaire BFR ?

- La numérotation des symboles des fauteuils roulants est adaptée.
- Statut BFR : les pré-combinaisons sont publiées par DiDok Bordure d'arrêt et Horaire via Open-transportData.
- La logique pour le matching dans les différents systèmes devrait être connue et a été communiquée via le Management Board. La matrice de communication sera à nouveau communiquée officiellement (conformément à la décision prise au sein du KI ADM).

Les icônes de chaises roulantes de l'horaire sont disponibles sur icons-digital.sbb.ch sous "Time-table".

Résultat de la discussion

On constate avec étonnement que l'on est mis devant le fait accompli, alors que certaines ET appliquent éventuellement une autre pratique que celle décrite ici. Il est rétorqué que la matrice de base et la matrice de décision sont identiques pour toutes les ET. Il est en outre mentionné que le Management Board a déjà pris une décision en 2022 sur la base de la matrice de décision. **Simon Freihart et Rahel Maurer vont prendre contact avec** Marco P. Ludwig et Michel Reuteler ~~s'entretiendront avec Diana Irawan afin de discuter des thèmes pertinents et de~~ **pour** clarifier les questions **de la BLS et du ZVV** en suspens.

En raison de la situation fédéraliste, le mandat souligne qu'il est difficile de donner des réponses génériques en matière de navettes ou de trouver des solutions uniformes pour toute la Suisse. Il s'agit malgré tout de s'y efforcer. **Les CFF, en collaboration avec le PAG, ont divisé la Suisse en 16 régions et sont en discussion avec celles-ci.** ~~24 régions de distribution des CFF s'efforcent donc, en collaboration avec les ET participantes, de rechercher des solutions uniformes avec les cantons.~~

Des voix critiques s'élèvent au sujet de la mise en œuvre technique avec le "texte libre navette". La saisie dans Didok sous forme de texte libre se fait actuellement - dans le sens d'une solution de secours - pour des raisons techniques, afin que le logo correspondant soit joint. Cette lacune sera corrigée à l'avenir.

En réponse à la demande des auteurs de la proposition, qui souhaitent que la KKI discute d'une vision de l'AMO sur la base de la phase d'analyse (voir diapositive de la présentation), le plénum est d'accord pour dire qu'une vision ne pourra être discutée qu'ultérieurement, notamment parce que l'on travaille actuellement d'arrache-pied pour remplir les exigences légales au 01.01.2024. Diana Irawan élaborera la proposition d'un objectif AMO au sens d'une vision d'ici la KKI du 25.10.2023, afin que la KKI puisse discuter plus concrètement de ce thème.

La présentation est en outre envoyée par e-mail à tous les destinataires du procès-verbal.

Prise de connaissance

La KKI prend acte **de la mise à jour AMO** que.

- 1) ~~conformément au mandat (décision de la KoV du 20.12.2021), AMO et le CCH initient des aides et des solutions de remplacement auprès de toutes les entreprises de transport, mais que la mise en place et l'affectation de ces prestations ne font pas partie de l'étendue du projet d'AMO;~~
- 2) ~~les entreprises de transport saisissent intégralement les données relatives à l'accessibilité. Un rappel a été envoyé le 08.06.2023 par l'Alliance SwissPass.~~

Annexe

14 Präsentation Update AMO

15. Tour d'information

Résultat de la discussion

- Marco P. Ludwig souhaite qu'à l'avenir, l'envoi de courriels aux KKI soit **toujours** effectué **par l'organe de gestion Alliance SwissPass à partir de la boîte aux lettres des organes.**
- Marco P. Ludwig demande au secrétaire général d'établir à l'intention des membres de la KKI une **liste des points en suspens**, selon laquelle les thèmes en cours et les tâches à accomplir sont visibles.
- Martin Enz est d'avis que les **compétences** du secrétaire général doivent être examinées et adaptées le plus rapidement possible.

L'organisation d'une **rétrospective**, mise en jeu, a déjà été convenue lors de la séance de la KKI du 24.05.2023 pour le 26.10.2023 (lendemain de la séance de la KKI). Toutefois, des discussions auront lieu avant cette date entre la direction de la réunion, le secrétaire général et l'OFT à ce sujet.

La séance est close à 17h45.

Pour le procès-verbal

Berne, le 30.08.2023

sig. Marco P. Ludwig
Président de séance

sig. René Moor
Auteur du procès-verbal

16. Résultats de l'atelier du 16.08.2023

En plus des membres et assesseurs de la KKI mentionnés à la page 1 du présent procès-verbal, les personnes suivantes ont participé à l'atelier :

- Michael Böhm (CFF)
- Fabio Zen (CarPostal), en remplacement de Jean-Marie Cotting
- Roman Zai (CDCTP) en remplacement de Markus Sieber

Programme des ateliers

- 1) Présentation de l'analyse du contexte KKI et des points forts par Martin Enz
- 2) Présentation du portefeuille SKI par Rahel Maurer
- 3) Évaluation des projets (importance + urgence) à l'aide de la liste Excel ci-jointe, sous la direction de Michel Böhm
- 4) Conclusion et perspectives

Annexes (envoyées aux participants avant l'atelier)

01 Analyse de l'environnement KKI

02 Présentation Priorisation SKI Portfolio Introduction

03 Evaluation W+D Portfolio KKI SKI

Conclusion et perspectives

Alors que les points 1)+2) servaient à l'information, les membres votants de la KKI ont donné leur évaluation (importance + urgence) par projet au point 3) du programme. Les questions et les remarques critiques ont également été discutées et ont reçu une réponse. Parallèlement, la liste Excel a été complétée en conséquence (voir l'annexe tout en bas).

Le SKI va maintenant examiner la liste de manière approfondie en tenant compte des remarques du plénum ainsi que de la disponibilité des ressources financières et humaines, afin que la liste puisse être à nouveau thématisée lors de la séance du SKI du 25.10.2023 et que la procédure pour les deux prochaines années puisse être définie. On ne sait pas encore si cela se fera dans le cadre d'un atelier ou de la séance ordinaire.

Annexe

Résultat évaluation W+D portefeuille KKI SKI

N. B. Le présent procès-verbal a été traduit automatiquement par DeepL et relu très grossièrement.