



Résumé des management summaries

Ce document résume tous les management summaries (OnePager) pour la séance de la KKI du 29 novembre 2023.

Table des matières

Tract.	Désignation
3	Procédure d'élaboration d'un standard de la branche
4	Planification du portefeuille SKI 2024 et suivantes
5	Développement de la stratégie 2035, adoption des orientations stratégiques
6	Concept de réalisation du service de remplacement
7	Publication du concept spécialisé "Information à la clientèle en cas de service de remplacement" pour document de transition Standard de la branche
8	RV pour NETEX Import Solldaten (suit comme décision par correspondance)



Procédure d'élaboration d'un standard de la branche

Séance:	Commission Information à la clientèle KKI du 29.11.2023			
Point No :	3			
Origine / Auteur :	Matthieu Giraudier, giraudier.matthieu@tpg.ch, 022 308 32 64 Martin Enz, martin.enz@allianceswisspass.ch, 079 467 87 74			
Type d'objet :	<input checked="" type="checkbox"/> Décision	<input type="checkbox"/> Information	<input type="checkbox"/> Discussion	<input type="checkbox"/> eDecide

Résumé de gestion

1 Situation de départ

La structure actuelle prévoit que le groupe de travail Standard de branche Information à la clientèle (GTr BS-KI) développe et rédige le nouveau standard de branche obligatoire sur mandat de la KKI. Conformément à la feuille de route approuvée par la KKI, le nouveau standard de branche devrait être achevé fin 2024.

Entre-temps, il s'est avéré que les produits de base de la P580 - FIScommun sont trop détaillés et volumineux pour pouvoir servir de standards efficaces qui pourraient être repris à l'identique. Le GT BS-KI n'est donc pas en mesure de remplir sa mission en temps voulu. Le degré de détail des discussions au sein du GT BS-KI, qui compte onze membres, exige en outre beaucoup de temps. De plus, pour des raisons de ressources, les séances et les ateliers ne peuvent avoir lieu que de manière sporadique, ce qui rend difficile une progression rapide.

La proposition "Réorganisation de l'élaboration d'un standard de la branche" a déjà été discutée lors de la séance de la KKI du 25 octobre 2023. Les réactions ont montré que la procédure prévue ainsi que les ressources nécessaires n'étaient pas assez détaillées pour que la proposition soit approuvée. C'est pourquoi la présente proposition remaniée suggère un processus global qui sera accompagné et élaboré par un groupe central.

2 Quatre phases pour atteindre l'objectif

Comme le montre le graphique au point "4. Délais", le processus de réalisation est divisé en quatre phases :

Phase 1, décembre 2023 - février 2024 :

Analyse commerciale pour déterminer les besoins des clients et des parties prenantes, les objectifs et les possibilités techniques

Phase 2, mars - décembre 2024 :

Définition de l'étendue du standard de branche Information à la clientèle (BS-KI), détail du calendrier, comparaison/impact avec la feuille de route SKI ainsi que développement du nouveau BS-KI (variante minimale).



Phase 3, janvier - février 2025

Consultation du BS-KI auprès des entreprises de transport, intégration des modifications/compléments et adoption définitive ainsi que communication du nouveau BS-KI

Phase 4, à partir de mars 2025

Poursuite du développement de la BS-KI (traitement du backlog), adaptations de la feuille de route SKI et du calendrier.

3 Organisation

Un nouveau groupe central temporaire doit être constitué pour piloter et accompagner le processus. Lors de chaque séance de la KKI, le groupe central rend compte aux membres de la KKI de l'état d'avancement des travaux, des éventuels écarts par rapport au plan et des risques.

Les membres du groupe de base doivent disposer, au moins par phases, d'une grande disponibilité et d'un esprit stratégique. Une expérience de la gestion de projet est également nécessaire. Dans l'idéal, l'équipe centrale devrait être composée d'environ six personnes, afin de pouvoir trouver facilement des dates de travail et de travailler efficacement.

Le groupe de base doit se composer de représentants des entreprises de transport, de l'OFT et de l'Alliance SwissPass. Actuellement, les personnes suivantes ont confirmé leur collaboration :

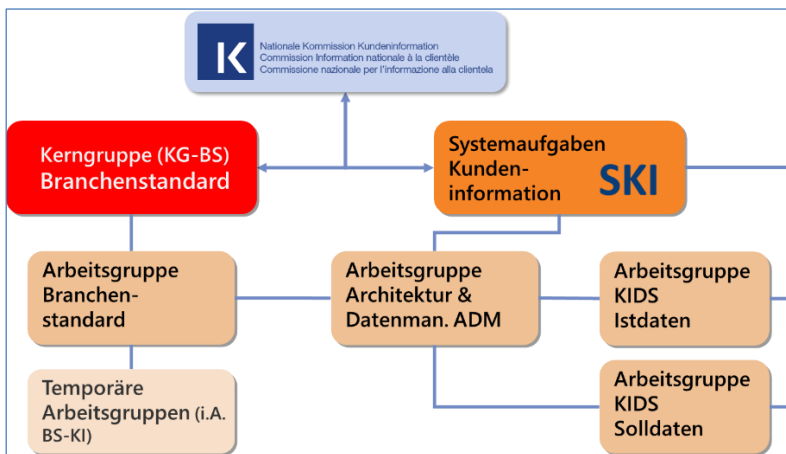
- Matthieu Giraudier, tpg (trafic local) : un jour par semaine
- Rahel Maurer, CFF (chemins de fer) : 1 jour toutes les deux semaines
- Kaspar Stettler, BLS Navigation : en tant que personne de contact pour la navigation selon les besoins

Un engagement définitif de l'OFT (vraisemblablement Markus Giger) est encore attendu. L'association des remontées mécaniques ne peut pas s'engager plus que dans le cadre actuel.

Marcel Stirnimann et Martin Enz de l'Alliance SwissPass collaboreront, constitueront la plaque tournante de l'information et apporteront également des prestations préalables comme bases de discussion.



4 Intégration organisationnelle du groupe central

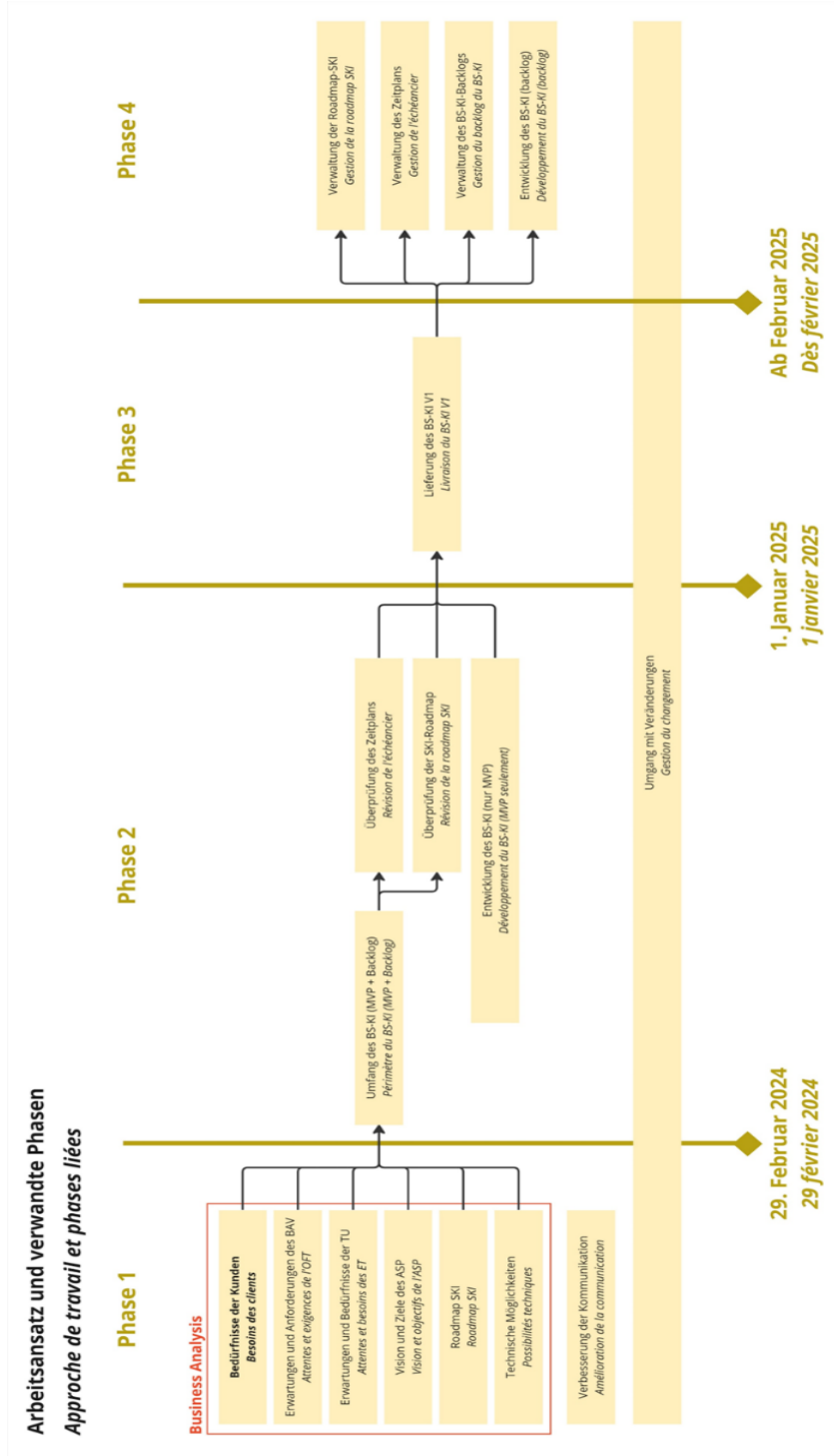


Coûts / financement

Comme pour le GT BS-KI, les travaux et la disponibilité temporelle des membres du groupe de base ne sont pas rémunérés et ne nécessitent donc pas de budget de frais.



5 Aperçu des dates





6 Dépendances / pertinence stratégique

L'objectif stratégique 2024 du Conseil stratégique de l'Alliance SwissPass (publication d'un standard de la branche fin 2024) ne peut être atteint qu'avec une telle mesure.

Proposition

La commission Information à la clientèle KKI

- 1) approuve le processus proposé pour l'élaboration du nouveau standard de la branche ;
- 2) approuve la création d'un groupe central temporaire sous la direction du secrétaire général de la KKI pour définir le standard de la branche.



Planification du portefeuille SKI 2024 ss

Séance :	Commission Information à la clientèle KKI du 29.11.2023			
Point No :	4			
Origine / Auteur :	Daniel Ryser, daniel.ryser@sbb.ch, 079 593 95 71			
Type d'objet :	<input checked="" type="checkbox"/> Décision	<input type="checkbox"/> Information	<input type="checkbox"/> Discussion	<input type="checkbox"/> eDecide

Résumé de gestion

1 Situation de départ

Lors de la séance de la KKI du 25.10.2023, la SKI a été chargé d'élaborer la "variante intermédiaire" pour une mise en œuvre anticipée de l'offre à la demande.

Dans un premier temps, il s'est avéré qu'une mise en œuvre complète (y compris l'automatisation) de la partie SKI sur le thème du "trafic à la demande" (estimation des coûts : 1,2 million de CHF) n'était définitivement pas possible selon l'ancienne variante 2 (voir les documents de la séance du 25.10 de la KKI au point de l'ordre du jour "Planification du portefeuille SKI"). Principalement en raison

- exigences peu claires des acheteurs tout au long du parcours client
- forte sollicitation de l'équipe SKI Collecte des horaires
- un impact négatif sur d'autres thèmes prioritaires de la KKI et de l'OFT, notamment
 - o LHand
 - o Services de remplacement
 - o Mandataire INFO+
 - o Développement de tp-info.ch

Les possibilités alternatives au sens de la "variante intermédiaire" et les dépendances ont été approfondies dans un deuxième temps par la SKI avec des contributeurs pour la mise en œuvre du thème en tant que concept global tout au long du parcours client.

Les conclusions suivantes ont été tirées :

- Le concept global de "trafic à la demande" et les paquets de travail respectifs chez tous les contributeurs, n'est actuellement pas "compris" et priorisé de manière cohérente le long du parcours du client.
- La position d'exigence vers la SKI (à la fin de la chaîne de dépendance) n'existe actuellement guère.
- Une estimation des coûts coordonnée avec la distribution/NOVA n'est pas possible à ce jour, car la priorité et la maturité technique ne sont pas données.



- Les premières analyses de faisabilité technique effectuées par CFF PP Customer Journey (en tant que demandeur direct de la SKI) ont montré qu'une exportation (en HRDF) des "données à la demande" à partir du composant NESI/DIVA de la collection d'horaires SKI pourrait être une solution conforme aux objectifs et compatible avec la montée en charge. Les dépenses estimées pour cette opération s'élèvent à environ 150 000 CHF (budget SKI).¹
 - o Cette solution ne comporte aucun risque/inconvénient en ce qui concerne l'architecture ou les étapes futures SKI+/NaDIM. Seuls des coûts d'exploitation plus élevés seront à prévoir dès la fin 2024.

Cette solution doit maintenant faire partie intégrante de la variante intermédiaire SKI-Portfolio souhaitée pour la KKI et est désignée comme variante 1+ "Travaux de base pour une mise en œuvre plus rapide du projet de transport à la demande en 2024".

Adaptation supplémentaire dans la nouvelle variante 1+ :

L'accumulation des priorités dans le domaine du temps réel (en particulier l'extension de la fenêtre temps réel), discutée au sein de la KKI, a conduit à l'examen par l'OFT de moyens financiers supplémentaires dans ce domaine pour 2024. Étant donné qu'une "fenêtre d'opportunité" peut effectivement être utilisée dans le cadre de financement global des tâches du système, des travaux essentiels seront avancés en 2024 et le thème, avec la priorité 3, pourra tout de même être mis en œuvre d'ici fin 2025, au lieu de la mise en œuvre prévue jusqu'à 2027.

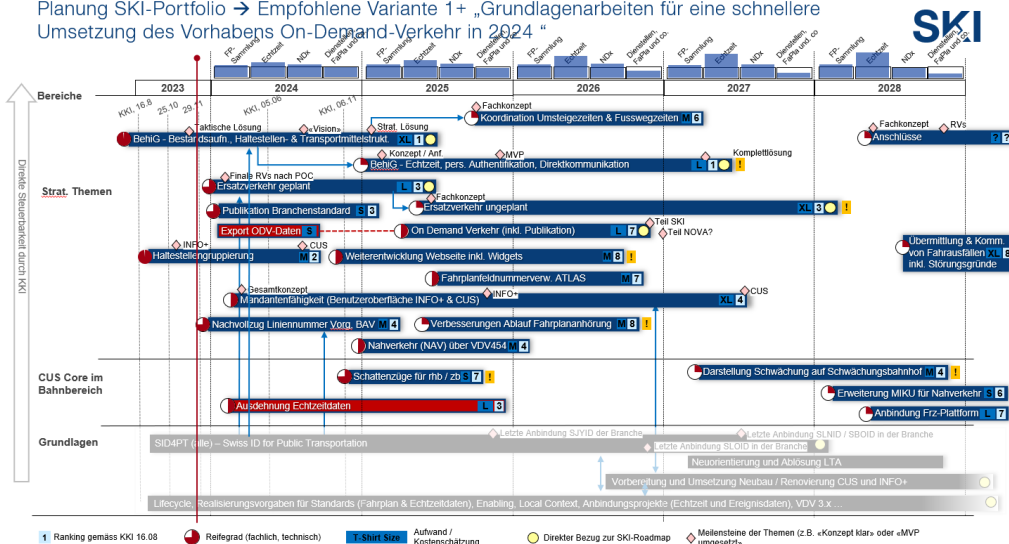
2 Jalons / Délais

La planification du portefeuille SKI avec la nouvelle variante 1+ se présente comme suit (les adaptations par rapport à la variante 1 sont indiquées **en rouge**) :

¹ Du côté de CFF PP Customer Journey, il existe aussi des possibilités alternatives (qui n'ont pas encore été rejetées) qui n'exigent pas de travaux de la part du SKI.



Planung SKI-Portfolio → Empfohlene Variante 1+ „Grundlagenarbeiten für eine schnellere Umsetzung des Vorhabens On-Demand-Verkehr in 2024“



Comme dans l'ancienne variante 1, la solution globale "trafic à la demande" est toujours prévue pour 2025-2026, mais pour une éventuelle solution intermédiaire en 2024 (exportation en HRDF des "données à la demande" à partir du composant NESI/DIVA de la collection d'horaires SKI), 150'000 CHF sont déjà "réservés" auprès de la SKI en 2024 et seront appelés et mis en œuvre lorsque le concept sera prêt.

En outre, mise en œuvre plus précoce de "l'extension des données en temps réel" en 2024/2025 au lieu de 2026/2027 selon la planification précédente.

3 Coûts / financement

Les travaux de planification sont déjà réglés et financés dans les TCR / mandats KKI & SKI.

La présente planification tient compte des moyens financiers actuellement supposés du portefeuille SKI, qui doivent être libérés définitivement par l'OFT le 1er décembre.

4 Dépendances / pertinence stratégique

Le lien entre les projets du portefeuille SKI et la stratégie/planification SKI est assuré et rigoureux.

5 Communication

La planification du portefeuille SKI est communiquée, après confirmation de la KKI, par les canaux ordinaires (newsletter, ov-info.ch ...) et portée directement dans les groupes de travail (KI ADM, KIDS) afin de forcer/prioriser les travaux correspondants.



Proposition

La commission Information à la clientèle KKI

- 1) confirme que les résultats de la priorisation et de la discussion des dernières séances de la KKI (16.08 & 25.10.2023) se reflètent de manière cohérente dans le planning temporel ;
- 2) prend acte des résultats de l'analyse concernant la "solution intermédiaire" pour une étape dans le domaine des transports à la demande en 2024 ;
- 3) La KKI confirme la présente planification SKI 2024-2028 et choisit la variante recommandée 1+ "Travaux de base pour une mise en œuvre plus rapide du projet de transport à la demande en 2024".

Annexe(s)

- Présentation de la planification du portefeuille SKI, y compris aperçu de la feuille de route technique SKI



Stratégie 2035 : adoption d'orientations stratégiques

Séance :	Commission Information à la clientèle KKI du 29.11.2023			
Point No :	5			
Provenance / Auteur :	Groupe d'experts Stratégie 2035 / Conseil stratégique Roman Schwarzenbach, roman.schwarzenbach@allianceswisspass.ch, tél. 076 553 82 77			
Type d'objet :	<input checked="" type="checkbox"/> Décision	<input type="checkbox"/> Information	<input type="checkbox"/> Discussion	<input type="checkbox"/> eDecide

Résumé de gestion

1 Situation de départ

Le processus stratégique de l'Alliance SwissPass à l'horizon 2035 continue d'avancer. Le 13 septembre 2023, la première étape a été franchie avec l'adoption de l'image cible et de la charte par le Conseil stratégique. Le phare pour le développement de l'Alliance SwissPass est ainsi posé. Il s'agit maintenant de définir le chemin à suivre pour atteindre ce phare (axes stratégiques), y compris les activités de mise en œuvre nécessaires.

Ces contenus ont été élaborés par le groupe d'experts Stratégie Alliance SwissPass et soumis à l'avis des commissions nationales (cf. séance KKI du 25.10.2023). Les retours des commissions ont été intégrés par le groupe d'experts le 10 novembre 2023, de sorte que les contenus sont désormais disponibles pour adoption. Les orientations stratégiques seront validées par la commission d'experts compétente, puis la stratégie globale par le Conseil stratégique le 2 février 2024.

Le document ci-joint présente l'état d'avancement des travaux au 14.11.2023. Le Conseil stratégique prendra connaissance du plan d'action en annexe du rapport stratégique final. Les différentes actions stratégiques seront ensuite soumises aux commissions responsables pour adoption, conformément à la planification globale de l'Alliance SwissPass.

2 Jalons / Délais

Mai 2023 :	Fin de la phase d'initialisation et d'analyse
Juin 2023 :	Atelier au Conseil stratégique pour discuter de l'orientation à long terme
Septembre 2023 :	Adoption de l'image cible et des lignes directrices
Décembre 2023 :	Adoption des orientations stratégiques
Février 2024 :	Adoption de la stratégie globale
T2 2024 :	Communication, y compris définition des premières activités de mise en œuvre



3 Coûts / financement

Les coûts du développement de la stratégie sont validés par le Conseil stratégique et passent par le crédit stratégique.

4 Communication

Une fois la stratégie validée, une large communication est mise en place, y compris une campagne d'information correspondante.

Visualisation

Proposition

La commission Information à la clientèle KKI adopte les orientations stratégiques suivantes pour la stratégie 2035 de l'Alliance SwissPass :

- 1) Information à la clientèle standardisée : nous standardisons - en collaboration avec l'OFT et au nom de toutes les entreprises de transport concessionnaires - l'information à la clientèle en situation normale ou en cas de dérangement et veillons à la continuité du système TP afin de simplifier l'orientation de notre clientèle dans les TP ;
- 2) Optimisation de l'information à la clientèle : nous veillons ensemble - en collaboration avec l'OFT et au nom de toutes les entreprises de transport concessionnaires - à ce que l'information à la clientèle soit claire et adaptée aux besoins. De plus, nous créons les conditions pour que les clients puissent personnaliser cette information ;
- 3) Développement de l'information à la clientèle : nous utilisons les possibilités offertes par la saisie numérique des données de voyage pour développer l'information à la clientèle.

Annexe

Stratégie 2035_État des travaux 14.11. (*lecture facultative*)



Validation du concept de réalisation du service de remplacement v1.0

Séance :	Commission Information à la clientèle KKI du 29.11.2023			
Point No :	6			
Origine / Auteur :	Daniel Ryser, daniel.ryser@sbb.ch, 079 593 95 71			
Type d'objet :	<input checked="" type="checkbox"/> Décision	<input type="checkbox"/> Information	<input type="checkbox"/> Discussion	<input type="checkbox"/> eDecide

1 Impact et domaine touché

La proposition concerne en principe toutes les entreprises de transport.

Type de données:

- Données de base
- Données horaires
- Données en temps réel

Secteur :

- Chemin de fer
- Bus
- Bateau
- Remontées mécaniques

2 Résumé de gestion

Les compléments/adaptations par rapport à l'eDecide sur la proposition à la KKI du 25.10.2023 (en raison de la clarification de points de discussion) sont marqués en rouge. Les points clarifiés depuis le 25.10.2023 sont notés sous les annexes pour information à la KKI.

Le produit 09 "Information à la clientèle en cas de service de remplacement" des P580 - FIScommun a été validé par la KKV (organe prédécesseur de la KKI) en 2022. Avant la publication effective, la SKI devrait encore procéder à la validation technique ou à la conception en vue de la réalisation.

Ces travaux sont maintenant terminés et le "concept de réalisation du service de remplacement" (voir annexe 1) est maintenant disponible dans une première version 1.0.

La présente version 1.0 Concept de réalisation du service de remplacement

- a été discutée et vérifiée au sein des groupes de travail SKI KIDS et du groupe de travail KI ADM. (voir les [procès-verbaux des groupes de travail sur öv-info.ch](#))
- sera validée au cours du premier trimestre 2024 par une preuve de concept (PoC) et les résultats seront intégrés dans la version 2.0 du concept de réalisation sous forme d'adaptations.
- est la base pour la dérivation dans le développement des directives de réalisation des standards existants par les groupes de travail KIDS



Remarque : la procédure choisie pour le service de remplacement (analyses techniques imbriquées avec des analyses spécialisées, concept de réalisation avec PoC puis adaptation des directives de réalisation des standards sur la base du concept de réalisation) doit également être appliquée pour de futurs thèmes transversaux et rendre ainsi le processus de la feuille de route SKI plus agile et plus participatif pour les ET.

3 Jalons / Délais

- Proof of Concept au T1/2024 (ET intéressées : CarPostal SA, Bernmobil, ZVV, STI, VBSG et éventuellement d'autres)
- Adaptation du concept de réalisation (version 2.0) au 2e semestre 2024
- Le cas échéant, adaptation des directives de réalisation des standards par les groupes de travail KIDS au cours du 2e semestre 2024

4 Coûts / financement

Le financement est réglé par la prestation de base SKI conformément au mandat existant et prévu dans la planification budgétaire 2023 et 2024.

5 Dépendances / pertinence stratégique

Les projets et leurs interdépendances sont représentés dans la planification/feuille de route du portefeuille SKI et font l'objet d'un suivi.

6 Communication

Publication du concept de réalisation du service de remplacement version 1.0 sur tp-info.ch (sous "Standards techniques") par la SKI.

La communication de la validation du document à la communauté TP se fait par le biais de la newsletter de la KKI.

Proposition

La commission Information à la clientèle KKI

- 1) prend acte du fait que le concept de réalisation du service de remplacement v1.0 a été examiné par les groupes de travail KIDS et KI ADM en vue de sa validation par la KKI ;
- 2) libère le document Concept de réalisation du service de remplacement v1.0 ;
- 3) communique la libération du document à la communauté des TP.



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

Annexe(s)

- (1) Concept de réalisation_transport de remplacement_v1.0.pdf
- (2) Points de discussion auxquels il a été répondu lors du premier cycle eDecide de la KKI du 25 octobre 2023 :



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Verkehr BAV

öv-info.ch
tp-info.ch
pt-info.ch



Point de discussion / question	Réponse selon la discussion
Dans la section 3.3.1 RV, qui traite des HRDF, l'utilisation d'un ascenseur est indiquée pour EV. Nous avons des doutes sur la manière dont nous devons utiliser le terme EV pour un ascenseur. La définition peut-elle être expliquée ?	Les ascenseurs sont inclus pour être complets, conformément au produit 9 du standard de la branche. Il s'agit uniquement des ascenseurs programmés.
Une concertation en lien avec le document technique est essentielle.	Le vote a eu lieu. En particulier sur le groupe de travail KI ADM. Voir aussi le procès-verbal de la dernière séance du 18.10 de KI ADM.
Quelles sont les dépendances avec SLNID ?	Le SLNID permet une identification univoque de la ligne, en tant qu'ID pour le matching (notamment entre l'horaire périodique et l'horaire journalier). Comme le service de remplacement peut se produire plusieurs fois par ET, il est impératif de disposer d'un ID unique, en particulier pour les ET de grande taille. Le chapitre 2.2.5 décrit cela en détail. D'autres informations sont également disponibles au chapitre 4.
A-t-on raison de supposer que les coûts du côté des ET doivent être supportés par les ET elles-mêmes ? Les dépenses des ET du trafic local peuvent-elles être partiellement facturées à la SKI, par exemple ? Nous estimons qu'une clarification est nécessaire à ce sujet, faute de quoi les ET verront leur intérêt diminuer pour les futurs PoC.	Oui, c'est exact. La facturation à la SKI n'est pas possible. Des explications supplémentaires (concernant les bases juridiques et contractuelles) seront fournies par l'OFT. Pour ce PoC, les groupes de travail partent cependant du principe que les coûts du PoC seront faibles.
<i>Point général "Système Am" : il est probable qu'il n'y ait pas suffisamment de saisine au sein de la KKI ni de compréhension par les participants de la KKI de ce que le concept de réalisation et sa mise en œuvre signifient pour l'ensemble de la branche.</i>	<i>SKI propose d'examiner l'idée de saisines itératives au sein de la KKI sur de tels thèmes, ou la délégation/réglementation de responsables de thèmes de la KKI → Poursuite dans le groupe de travail ad hoc KKI, qui travaille Am-System</i>



Publication du concept spécialisé "Information à la clientèle en cas de service de remplacement".

Séance de la commission : Commission Information à la clientèle KKI du 29.11.2023

Point de l'ordre du jour nr : 7

Origine / Auteur : Jean-Marie Cotting, CarPostal ; Michael Böhm, CFF

Type de magasin : Décision Information Discussion eDecide

Résumé de gestion

1 Situation de départ

Dès le début de l'année 2022, la commission Information à la clientèle Trafic (KKV), alors compétente, a validé le concept technique pour le 01.05.2022. On a toutefois attendu avant de le publier, car les spécifications techniques n'étaient pas encore disponibles.

Entre-temps, le concept de réalisation de la SKI est disponible et doit également être approuvé par la KKI le 29.11.2023 (voir point séparé de l'ordre du jour).

2 Suite de la procédure

Les contenus du présent concept technique seront intégrés dans le document transitoire déjà publié et seront donc également accessibles via www.öv-info.ch.

Des aides à la mise en œuvre et des manuels supplémentaires pour la mise en œuvre et la saisie correcte dans DiDok seront publiés en même temps que la SKI.

3 Régularisation

Lors de l'élaboration du concept de réalisation technique, il a été constaté que le concept spécialisé pour le trafic de tram n'était que partiellement applicable. Le groupe de travail Service de remplacement s'est réuni avec les entreprises de tram et a élaboré des solutions spécifiques. Les premières applications auprès des ET de tram ont montré que la solution envisagée devait être optimisée.

En raison du manque de ressources au sein du groupe de travail Service de remplacement, ces optimisations n'ont pas encore pu être abordées.

La grande majorité des services de remplacement concerne le domaine des chemins de fer et des remontées mécaniques. Afin de ne pas compromettre la mise en œuvre dans ces domaines, le trafic de tramway est régularisé pour la publication des directives techniques.

Le groupe de travail Service de remplacement reprendra ses activités dans le domaine du tram en 2024.



4 Communication

En collaboration avec la SKI, le groupe de travail Service de remplacement élabore une communication complète. Celle-ci reprend tous les documents pertinents et les décrit brièvement.

La communication globale sera envoyée par mail à toutes les entreprises de transport et publiée en conséquence sur TP-info.ch.

Proposition

La Commission Information à la clientèle KKI

- 1) prend connaissance de la publication du concept technique "Information à la clientèle en cas de service de remplacement" et de la communication prévue ;
- 2) prend connaissance de la régularisation du trafic de tram et du plan d'action.

Annexe :

Concept spécialisé "Information à la clientèle en cas de service de remplacement".



Prochaine validation Directive de réalisation pour NeTEx v1.0

Séance de la commission : Commission Information à la clientèle KKI du 29.11.2023

Point de l'ordre du jour nr : 08

Origine / Auteur : SKI, Daniel Ryser, daniel.ryser@sbb.ch Tél. 079 593 95 71

Type d'objet : Décision Information Discussion eDecide

1 Impact et zone touchée

La proposition concerne toutes les entreprises de transport disposant d'une interface NeTEx implémentée ou prévue dans leur système de planification.

Type de données:

Secteur :

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Données de base | <input checked="" type="checkbox"/> Chemin de fer |
| <input checked="" type="checkbox"/> Données horaires | <input checked="" type="checkbox"/> Bus |
| <input type="checkbox"/> Données en temps réel | <input checked="" type="checkbox"/> Bateau |
| <input type="checkbox"/> Données d'événements | <input checked="" type="checkbox"/> Téléphérique |

2 Sommaire de gestion

Le standard CEN NeTEx² pour l'échange de données horaires entre partenaires est utilisé depuis 2019 dans les TP suisses, en premier lieu dans l'environnement LEX (région Genève) pour le secteur des trains et des bus. SKI propose depuis 2019 une interface NeTEx pour la livraison de données horaires dans la collection d'horaires (NESI/INFO+) dans le sens d'une exploitation pilote.

La directive de réalisation ci-jointe et son approbation par la KKI doivent permettre de régler et de préciser clairement le traitement technique des flux de données via NeTEx. Les écarts par rapport au standard pour l'ensemble de la branche des transports publics suisses y sont également décrits. Les premières entreprises de transport suisses souhaitent livrer des données à SKI pendant l'année 2024 conformément à la directive de réalisation, raison pour laquelle une validation par décision par correspondance doit avoir lieu après la séance de la KKI du 29.11.2023 en décembre 2023.

➔ Lors de la séance de la KKI du 29.11.2023, les questions relatives à la classification et à la pertinence des directives de réalisation par la SKI doivent être clarifiées avant la mise en consultation et la décision par correspondance qui suivront.

La directive de réalisation a été vérifiée par le fournisseur de systèmes MENTZ quant à sa faisabilité, discutée au sein du groupe de travail KIDS Solldaten, mais n'a pas encore fait l'objet d'une consultation finale faute de temps disponible des membres du groupe de travail.

² Voir [NeTEx | Network Timetable Exchange \(netex-cen.eu\)](https://netex-cen.eu)



Comme la directive de réalisation a été élaborée pour un groupe cible essentiellement technique, elle est rédigée en anglais.

Si la proposition de validation par l'arrêté de correspondance à venir n'est pas acceptée, certaines entreprises de transport (notamment les Transports publics lausannois) ne pourront pas livrer les données horaires avec ce format et ne pourront donc pas répondre à la modernisation de leur environnement informatique ou seulement de manière limitée.

3 Jalons / Délais

- 29.11.2023 Séance de la KKI : classement et clarification de la pertinence au moyen de ce projet d'information et réponse aux questions sur la suite de la procédure de consultation et validation par décision par correspondance.
- 04.12.2023 Séance KI-ADM : discussion de ce document d'information et validation de la directive de réalisation selon l'annexe.
- Décembre 2023 : Projet de décision et enquête par correspondance de la KKI sur la validation de la directive de réalisation (y compris l'intégration de points de la discussion du 29.11.2023). SKI se tient à disposition pour clarifier les questions et traiter les points de discussion avant le vote.
- 28.03.2024 Séance des dates cibles KIDS : discussion finale et validation de la directive de réalisation après une consultation détaillée. Si, contrairement à ce qui était prévu, le groupe de travail KIDS n'obtient pas de validation sans résultats critiques, la KKI et le KI ADM sont informées, la directive de réalisation est classée comme non validée et une révision, y compris une nouvelle validation, doit avoir lieu au 2e trimestre 2024.

4 Coûts / financement

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

Les charges liées à la SKI sont financées par le budget 2024.

5 Dépendances / pertinence stratégique

Dans la feuille de route SKI, l'échéance "2023.4" pour la directive de réalisation CEN NeTeX CH (item "SKI-CH 013") est représentée et conforme au calendrier susmentionné.



Prise de connaissance

La Commission Information à la clientèle KKI prend

- 1) connaissance de la nécessité de la présente directive de réalisation NeTEx v1.0 pour les TP-Suisse ;
- 2) acte du fait que la validation de la directive de réalisation pour NeTEx v1.0 interviendra en décembre 2023 par décision de correspondance ;
- 3) connaissance du fait qu'une fois la validation effectuée, le document sera communiqué à la communauté TP.