



Procès-verbal

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

Date et lieu	24.02.2023, 8h15 – 11h25 Centre Loewenberg, 3280 Morat
Membres ayant le droit de vote (y c. secteur représenté)	Cédric Blondel, MOB, trafic régional Jean-Marie Cotting, PAG, trafic régional Frédéric Füssenich, Rigibahnen, trafic touristique Matthieu Giraudier, TPG, trafic local Hans Koller, Bus Ostschweiz AG, trafic régional (jusqu'au point 9) Roger Krähenbühl, CFF, trafic longues distances Marco P. Ludwig, ZVV, trafic régional Jürg Lüthi, JB, trafic touristique Michel Reuteler, BLS, trafic régional Philipp Sutter, VBSG, trafic local
Secrétaire général	Martin Enz, organe de gestion de l'Alliance SwissPass (président du jour)
Asseseurs	Bernhard Adamek, UTP Benedicta Aregger, RMS Regula Herrmann, OFT (suppléante d'Aline Muller) Rahel Maurer, SKI (ad interim)
Procès-verbal	René Moor, organe de gestion de l'Alliance SwissPass
Invités	Bruno Lehmann, organe de gestion de l'Alliance SwissPass Daniel Ryser, SKI Esther Buchmüller, CFF (point 10) Diana Irawan, CFF (point 10) Simon Freihart, CFF (point 11)
Excusés	Armon Cantieni, TLML, trafic touristique Aline Muller, OFT (remplacée par Regula Herrmann) Daniel Walker, VBL, trafic local
Prochaine séance	24.05.2023 Bureaux de l'organe de gestion de l'Alliance SwissPass, Berne



Table des matières

1. Mot de bienvenue et communications du président du jour	3
2. Approbation des procès-verbaux de la KKV du 03.11.2023 et du MB SKI du 26.10.2022	3
3. Élection du président de séance	3
4. Charte nationale de l'information à la clientèle	4
5. Élection des membres du groupe de travail standard national de la branche	5
6. Dénomination du standard national de la branche	7
7. Publication du standard national de la branche	8
8. Feuille de route de la création d'un standard national de la branche	10
9. Procédure de l'OFT sur la circulaire «Numéros de ligne»	12
10. Signalétique du fauteuil roulant.....	13
11. Information sur les annonces des CFF en cas d'accident de personnes	17
12. Formation du GT Architecture et gestion des données de l'information à la clientèle.....	19
13. Divers	23
14. Enseignements tirés de l'atelier du 23.02.2023	25



1. Mot de bienvenue et communications du président du jour

Martin Enz souhaite la bienvenue aux personnes présentes à la réunion constitutive de la commission nationale Information à la clientèle (KKI). Armon Cantieni, Daniel Walker et Aline Muller, représentée par Regula Herrmann, se sont excusés. Il y a donc 9 membres présents et la KKI peut valablement prendre des décisions.

2. Approbation des procès-verbaux de la KKV du 03.11.2023 et du MB SKI du 26.10.2022

Description

Les procès-verbaux de la dernière réunion de la KoV du 03.11.2022 et de celle du Management-Board SKI du 26.10.2022 sont soumis aux membres de la KKI pour approbation.

Décision (à l'unanimité)

La KKI approuve

- 1) le procès-verbal de la séance de la KKV du 03.11.2022;
- 2) le procès-verbal de la séance du Management Board SKI du 26.10.2022.

Annexes

[02 Protokoll KKV 2022 11 03](#)

[02 Procès-verbal KKV 2022 11 03](#)

[02 Protokoll 15.Management Board 2022 10 26](#)

3. Élection du président de séance

Description

Conformément au règlement intérieur, la KKI élit un président de séance pour deux ans. Nous avons reçu les candidatures de Jean-Marie Cotting et de Marco P. Ludwig. Ils souhaitent assumer la direction des séances dans le sens d'une codirection, afin de garantir la continuité de la direction de la séance même en cas d'absence. La séance d'aujourd'hui sera cependant présidée par Martin Enz.

Décision (à l'unanimité)

La KKI élit Jean-Marie Cotting et Marco P. Ludwig comme coprésidents de séance pour les deux prochaines années.



4. Charte nationale de l'information à la clientèle

Description

Situation de départ

La fonction de la commission Information à la clientèle nouvellement constituée est clairement définie, notamment par le concept détaillé et le règlement intérieur. En revanche, les membres de la KKI n'ont pas encore discuté du mode de collaboration, ce que l'on appelle les «soft factors».

Une charte de coopération, qui doit encore être élaborée, doit fixer les principes de la coopération au sein de la commission.

L'objectif de la charte est à la fois d'orienter les discussions vers un but précis et de créer un climat de travail et de séance fructueux et respectueux. La base est également le mandat donné à la présidence des séances selon le règlement intérieur de la KKI : "Le président de séance de la KKI et des groupes de travail organise les séances de manière impartiale, pertinente et neutre et veille à un déroulement efficace des séances".

Contenu de la charte

La charte doit établir des principes sur les points suivants :

- Présentation des intérêts de son propre employeur (entreprise de transport)
- Présentation des alliances et des accords
- Comportement de vote
- Loyauté envers les décisions de la KKI
- Communication interne et externe (branche et médias)
- Rôle du secrétaire général et du président de séance

Calendrier et mesures

Objet	Responsable	Délai
Ébauche de charte de la KKI	Martin Enz, Alliance SwissPass	14.04.2023
Coordination avec l'Alliance SwissPass et le président de séance de la KKI	Martin Enz, Alliance SwissPass	28.04.2023
Envoi aux membres de la KKI avec les documents de séance	Assistance aux organes de l'Alliance SwissPass	05.05.2023
Présentation à la séance de la KKI	Martin Enz, Alliance SwissPass	24.05.2023

Décision (à l'unanimité)

La KKI

- 1) décide d'établir une charte de coopération au sein de la KKI;



- 2) charge le secrétaire général de la KKI de développer et de rédiger une charte;
- 3) charge le secrétaire général de la KKI de présenter la charte à sa séance du 24 mai 2023.

Annexe

04 Antrag Charta Zusammenarbeit KKI

5. Élection des membres du groupe de travail standard national de la branche

Description

Pour que le groupe de travail "Standard national de la branche" puisse commencer officiellement ses travaux, il doit encore être élu par la KKI lors de sa séance constitutive.

L'extrait du règlement intérieur définit ce qui suit :

Le groupe de travail comprend au minimum 8 et au maximum 13 membres avec droit de vote. Un siège fixe est attribué à chacune des ET ayant une importance systémique dans l'information à la clientèle selon C500 ch. 3.1.1.1. Ces exigences minimales doivent être respectées lors de la composition:

- I. *Au moins un représentant du secteur du trafic régional.*
- II. *Au moins un représentant du secteur du trafic local régional.*
- III. *Au moins un représentant du secteur du trafic touristique.*
- IV. *Au moins un représentant de la Suisse romande ou italienne.*

Le groupe de travail se compose en grande partie des membres de l'ancien groupe de travail P580 - FIScommun. En outre, des représentants du secteur du trafic touristique ont été trouvés.

Les personnes suivantes ayant le droit de vote se présentent aux élections :

No	Prénom	Nom	ET / communauté / entreprise
1	Michael	Böhm	CFF SA
2	Lukas	Blattmann	TPC
3	Patrik	Stieger	ZVV
4	Reto	Kissling	CFF SA
5	Monika	Ryf	BERNMOBIL
6	Reto	Graber	BLS SA
7	Patric	Toujours	BLS SA
8	Flurina	Jacot	CarPostal Suisse SA



No	Prénom	Nom	ET / communauté / entreprise
9	Daniel	Marty	Chemins de fer du Rigi
10	Yvan	Tauxe	tImI
11	Fred	Krummenacher	Engadin Bus

Toutes les exigences minimales sont donc remplies.

Les invités et les représentants spécialisés ont le droit de participer durablement aux séances à titre consultatif (sans droit de vote) et peuvent être présentés par les organisations suivantes :

- Organe de gestion de l'Alliance SwissPass (Martin Enz)
- Secrétariat Tâches du système d'information à la clientèle SKI (à définir)
- OFT
- KIDS (à définir)

Décision (à l'unanimité)

La KKI

- 1) élit les personnes suivantes au sein du groupe de travail "Standard national de la branche":
 - a) Michael Böhm
 - b) Lukas Blattmann
 - c) Patrik Stieger
 - d) Reto Kissling
 - e) Monika Ryf
 - f) Reto Graber
 - g) Patric Immer
 - h) Flurina Jacot
 - i) Daniel Marty
 - j) Yvan Tauxe
 - k) Fred Krummenacher
- 2) charge l'organe de gestion de l'Alliance SwissPass d'informer les membres élus de leur élection et d'ajouter les personnes élues dans le règlement intérieur.

Annexe

05 Antrag Wahl AGr Branchenstandard



6. Dénomination du standard national de la branche

Description

Histoire

Le premier standard de la branche pour l'information à la clientèle dans le domaine spécialisée a été publié dans le RTE sous le nom de "FIScommun". Lorsque l'Alliance SwissPass en a repris la responsabilité, ce standard a été intégré dans la numérotation de l'Alliance SwissPass et a reçu la désignation "P580", qui a été placée devant la désignation existante pour devenir "P580-FIScommun".

Les directives techniques du côté du SKI ont toujours été appelées directives de réalisation.

Les noms des standards actuels sont certes connus dans la branche. Le groupe de travail Standard national de la branche, dont est issue la proposition, tient à choisir un nom facile à comprendre.

Future dénomination

Avec le regroupement des prescriptions professionnelles et techniques en un standard national de la branche, il faut une dénomination qui couvre tous les documents existants.

Allemand

Nouveau nom : Branchenstandard Kundeninformation

Abréviation : BS-KI

L'abréviation s'inspire de la graphie du standard de branche dans le domaine des conventions de prestations (BS-LVC).

Français

Nouveau nom : Standard de la branche information à la clientèle

Abréviation : BS-KI

Italien

Nouveau nom : Standard del ramo informazione alla clientela

Abréviation : BS-KI

Décision (à l'unanimité)

La KKI

- 1) décide de donner au standard national de la branche le nom de «standard de la branche information à la clientèle»;
- 2) décide d'utiliser l'abréviation «BS-KI» pour le standard national de la branche;
- 3) prend note des traductions en français et en italien.



Annexe

06 Antrag Namensgebung nationaler Branchenstandard

7. Publication du standard national de la branche

Description

Situation de départ

Jusqu'à présent, la branche et l'Office fédéral des transports (OFT) ont publié des directives professionnelles et techniques presque indépendamment l'une de l'autre, en élaborant un document par thème. Ceux-ci étaient à chaque fois proposés au téléchargement sur le site de l'éditeur. Les utilisateurs doivent aujourd'hui chercher les directives dont ils ont besoin sur les sites Internet de l'Alliance SwissPass, du bureau des tâches du système d'information à la clientèle ainsi que de l'OFT et dans différents documents. Pour une personne qui ne s'y connaît pas dans le domaine et dans l'organisation de la branche, il n'est tout simplement pas possible de trouver les directives pertinentes dans un délai raisonnable. De plus, ces documents comportent plusieurs centaines de pages, dans lesquelles il est difficile de faire des recherches.

Le nouveau standard de la branche regroupe tous ces contenus et s'adresse à un public cible différent ayant des besoins d'information différents.

D'une part, il concerne les personnes du domaine technique, qui s'intéressent en premier lieu aux directives pour une information uniforme vis-à-vis des clients. D'autre part, les développeurs s'intéressent aux spécifications techniques. Enfin, les analystes commerciaux, à l'interface des deux domaines, ont pour mission de combiner les directives spécialisées et techniques, par exemple pour mettre en œuvre un canal de publication numérique.

Mais il existe également différents besoins en termes de contenu. D'une part, la vision peut être orientée vers un canal de publication (par exemple "Quelles informations doivent être présentées sur un panneau d'affichage aux arrêts?"), mais d'autre part, elle peut aussi être orientée vers un thème transversal (par exemple «Comment le trafic de remplacement doit-il être communiqué par tous les canaux?»).

Exigence en matière de documentation

Les informations nécessaires doivent à l'avenir être mises à disposition de manière simple, sous une forme moderne et en un point central. Il doit être possible de consulter les directives sur différents appareils numériques. L'Alliance SwissPass, l'Office fédéral des transports et le bureau des tâches du système d'information à la clientèle ne doivent plus stocker de prescriptions et de directives supplémentaires relatives à l'information des voyageurs.

À l'aide de réglages de filtres et de fonctions de recherche, les utilisateurs doivent pouvoir rassembler de manière ciblée les informations dont ils ont besoin et les imprimer s'ils le souhaitent. Par



exemple : "Je veux tout savoir sur les affichages sur et dans les véhicules" ou «Comment mon entreprise doit-elle communiquer les services de remplacement par tous les canaux ?».

Concept

Pour couvrir les différents besoins des utilisateurs, il faut un concept clair sur la manière dont le nouveau support de publication doit être structuré et peut être utilisé (UX). L'OFT propose une extension du site Internet du SKI avec l'exploitant actuel du site, les standards de branche pouvant être consultés via une URL séparée/nouvelle.

L'élaboration et la mise en œuvre nécessitent le soutien professionnel d'une agence. Pour cela, il faut mandater une agence appropriée et mettre à disposition les moyens financiers nécessaires.

Calendrier

1. Jusqu'à la prochaine séance de la KKI du 24 mai 2023
 - Demande d'offres par le GT Standard de la branche
 - Clarification du financement par le secrétaire général de l'information à la clientèle auprès de l'Alliance SwissPass
2. Séance de la KKI du 24 mai 2023
 - Décision quant à l'agence
 - Décision de financement
3. Début des travaux

Résultat de la discussion

Le plénum reporte la décision à la séance de la KKI du 24 mai 2023 en raison de questions en suspens. Dans l'intervalle, les membres de la KKI donnent à Martin Enz un feedback par e-mail sur les contenus et les précisions à apporter au concept général à élaborer. Ensuite, une réunion aura lieu avec Martin Enz, Rahel Mauer et Michael Böhm afin de consolider le contenu du concept général et de le réintroduire ensuite à la KKI.

Décision

La KKI

- 1) ~~décide de publier le standard de la branche pour l'information à la clientèle sous une forme moderne, afin que toutes les personnes intéressées puissent obtenir des informations adaptées à leurs besoins;~~
- 2) ~~charge le GT Standard de la branche d'élaborer un concept sommaire et, sur cette base, de demander une ou plusieurs offres appropriées d'ici à la prochaine séance de la KKI;~~
- 3) ~~charge le secrétaire général de l'information à la clientèle auprès de l'Alliance SwissPass de clarifier comment une telle publication pourrait être financée.~~



Annexe

07 Antrag Publikation nationaler Branchenstandard

8. Feuille de route de la création d'un standard national de la branche

Description

Situation de départ

Dans le domaine de l'information à la clientèle, il existe de très nombreux documents et directives différents, qui doivent être regroupés dans le nouveau standard de la branche pour l'information à la clientèle.

Ce regroupement est un défi de taille qui demande beaucoup de ressources en personnel et de temps.

Afin d'effectuer le travail de manière optimale, l'ensemble du travail doit être divisé en différentes étapes et sections temporelles.

P580-FIScommun

Les P580-FIScommun actuelles sont réparties sur plus de dix documents, qui ont été élaborés à différentes périodes et par différents groupes de travail.

Afin que le contenu actuel des P580-FIScommun puisse être mis à la disposition du public cible dans une version plus conviviale jusqu'à la mise en œuvre du concept de communication, les documents existants doivent être regroupés dans un seul document transitoire. Les termes seront harmonisés et les doublons éliminés. Le contenu ne sera pas adapté pendant cette phase.

Documents pertinents

Parallèlement, tous les documents pertinents pour le standard de branche Information à la clientèle sont rassemblés et attribués à un propriétaire de document.

Nouveau standard de la branche

Le contenu de toutes les directives rassemblées est mis à jour par les propriétaires de documents et le caractère contraignant de chaque directive est défini.

Les contenus révisés seront publiés conformément au concept de communication.

Feuille de route

Document de transition

- D'ici fin avril : rassemblement des documents
- D'ici fin juillet : révision et finalisation du document de transition
- 16 août 2023 : approbation du document transitoire par la KKI



Nouveau standard de la branche

À partir de l'été 2023

- Révision du contenu
- Structuration du contenu
- Caractérisation des contenus
- Passage à la nouvelle forme de publication
- Lecture par la branche et publication

Objectif : publication d'ici fin 2024

Résumé de la validité des documents

- Jusqu'au 16 août, la version actuelle des P580 reste en vigueur.
- À partir du 16 août et jusqu'à fin 2024, le document transitoire est en vigueur.
- À partir de 2025, le nouveau standard de la branche sera en vigueur, mais comportera des délais de transition pour certaines parties.

Ressources

Les ressources du groupe de travail Standard de la branche sont suffisantes pour que la révision du contenu de la partie technique du standard de la branche Information à la clientèle puisse être réalisée dans les délais prévus.

Pour cela, tous les thèmes présents et futurs dans le backlog doivent être repriorisés jusqu'à la fin de l'élaboration du standard national de la branche. En cas de raisons importantes, le groupe de travail Standard de la branche peut traiter un thème en priorité.

Pour la formulation des textes, l'organisation des traductions et le transfert des textes dans la nouvelle forme, il manque les ressources estimées à au moins 40 %. Pour cela, le groupe de travail Standard de la branche dépend du soutien du secrétariat Information à la clientèle ou d'autres ressources.

Résultat de la discussion

Le plénum est d'accord sur le fait que la feuille de route est insuffisamment documentée. Les membres sont priés de communiquer par e-mail à Martin Enz les précisions souhaitées afin qu'il puisse en discuter avec le requérant et que celui-ci puisse compléter la feuille de route en conséquence et la soumettre à nouveau à la KKI pour approbation.

Décision

La KKI

- 1) ~~approuve la feuille de route prévue avec la publication finale du nouveau standard de la branche Information à la clientèle d'ici fin 2024, ainsi que la publication d'un document transitoire;~~



- 2) charge le groupe de travail «Standard de la branche» de prioriser les thèmes dans le domaine technique à l'intention de la KKI.

Annexe

08 Antrag Roadmap Erstellung nationaler Branchenstandard

9. Procédure de l'OFT sur la circulaire «Numéros de ligne»

Description

Le 27 janvier 2023, l'OFT a envoyé une circulaire concernant l'application des numéros de ligne à partir de décembre 2023. Les détails figurent dans les annexes. Il est écrit dans la lettre:

"Les cas dans lesquels la catégorie d'offre doit être communiquée dépendent du contexte. Les P580 fournissent des aides à ce sujet et le groupe de travail Standard de la branche Information à la clientèle s'en occupera plus en détail. L'objectif doit toujours être une information claire et compréhensible pour le client".

Les P580 – FIScommun existantes, produit 6 (et d'autres), doivent être révisées sur la base de ces nouvelles dispositions. La clé d'identification actuelle se compose du numéro de ligne ou, parfois, du numéro de ligne et de la catégorie d'offre ainsi que de la destination. Cependant, comme les nouveaux numéros de ligne contiennent également des lettres, la solution actuelle n'est pas applicable à l'identique.

Points de discussion / de divergence

Quelques questions se sont déjà posées dans la branche sur la manière de communiquer avec les clients à partir du changement d'horaire (uniquement le numéro de ligne, ou la combinaison catégorie d'offre et numéro de ligne, ou uniquement le nom de marketing s'il existe).

Une solution doit être trouvée de manière concertée, d'autant plus que le SKI a constaté, dans le cadre d'une première analyse, que des obstacles techniques pourraient survenir lors de la mise en œuvre.

La mise en œuvre doit faire l'objet d'une réponse nationale, raison pour laquelle le GT Standard national de la branche doit être chargé d'élaborer une proposition de solution.

Résultat de la discussion

En raison de questions ouvertes vis-à-vis de l'OFT, Rahel Maurer et, le cas échéant, d'autres personnes du SKI auront un entretien de clarification avec Regula Herrmann de l'OFT. La proposition qui en résultera sera à nouveau discutée lors de la séance de la KKI du 24 mai 2023.



Décision

La commission Information à la clientèle charge le groupe de travail standard national de la branche d'élaborer une proposition de solution coordonnée avec le SKI à l'intention de la séance de la KKI du 24 mai 2023.

Annexes

[09 Antrag Vorgehen BAV Rundschreiben Liniennummern](#)

[09 Annexe1 Rundschreiben Anwendung Liniennummern ab Dezember 2023](#)

[09 Annexe1 lettre numéros de ligne](#)

[09 Annexe 1 Applicazione obbligatoria dei numeri di linea da dicembre 2023](#)

10. Signalétique du fauteuil roulant

Description

Au 01.01.2024, les transports publics doivent en principe pouvoir être utilisés de manière autonome et sans inscription préalable par toutes les personnes capables d'utiliser l'espace public. Si une utilisation autonome est ponctuellement impossible, la personne doit se voir proposer une aide par du personnel ou - dans des cas exceptionnels - via des transports de substitution (navettes).

Les personnes à mobilité réduite qui ont besoin d'un accès sans obstacle ont besoin d'informations sur l'accessibilité de la correspondance dès la planification du voyage dans l'horaire en ligne. Cinq symboles de fauteuil roulant, y compris des explications, sont aujourd'hui disponibles pour l'information à la clientèle.

Symbol	Text im Onlinefahrplan (deutsch)	Beschrieb
	<u>Selbstein</u> -/-ausstieg möglich	Selbstständiges Ein- und Aussteigen ist möglich.
	Ein- und Ausstiegshilfe erfolgt durch das Fahrpersonal	Ein- und Aussteigen erfolgt mit Hilfe des Fahrpersonals. Keine vorgängige Anmeldung notwendig.
	Ein-/Ausstieg mit Voranmeldung möglich	Ein- und Aussteigen nach vorgängiger Anmeldung (1h) möglich.
	Keine Beförderung möglich	Für Rollstuhlfahrer:innen ist an dieser Haltestelle kein Ein-/Ausstieg möglich.
	Keine Informationen vorhanden	Keine Information zum Status der Barrierefreiheit vorhanden.

Les symboles existants ne suffiront pas à l'avenir pour informer correctement sur les différentes situations de voyage. D'une part, il est nécessaire d'ajouter une information spécifique lorsque



l'utilisation autonome de la liaison nécessite la montée sur le quai à un endroit spécifique (bordure d'arrêt partiellement conforme) ou lorsqu'un transport de remplacement sous forme de navette doit être réservé avec un délai d'inscription préalable d'au moins 2 heures.

Deux nouveaux symboles permettent de répondre aux exigences d'autonomie dans la planification et la réalisation du voyage ainsi qu'à l'intelligibilité des informations à transmettre. Ainsi, les frais de conseil et de commande d'aide via le Call Center Handicap (= coûts) peuvent être maintenus aussi bas que possible. De plus, certains symboles existants doivent être renommés ou les explications reformulées.

En concertation avec le groupe de travail Branche AMO (système d'annonce et d'information sur la mobilité assistée), la proposition suivante est recommandée :

Symbol	Bereits vorhanden	Aktuelle Beschriftung	Einsatz ab 1.1.24	Beschriftung ab 1.1.24
	Ja	Selbstein- / ausstieg möglich	Analog heute – bei allen barrierefreien Verbindungen	Autonomer Ein-/Ausstieg
	Nein		Sektorgenauer Einstieg, da nur ein Teil autonom nutzbar ist	Autonomer Ein- / Ausstieg im angezeigten Sektor möglich
	Ja	Ein- und Ausstiegshilfe erfolgt durch Fahrpersonal	Analog heute – Kunde kann per Handzeichen am Haltepunkt auf sich aufmerksam machen.	Ein-/Ausstieg mit Personnhilfe – keine Voranmeldung erforderlich
	Ja	Ein- Ausstieg mit Voranmeldung möglich	Analog heute – Rollmaterial und/oder Haltekante ermöglicht keinen autonomen Ein- / Ausstieg	Ein-/Ausstieg mit Personnhilfe – 1h Voranmeldung erforderlich
	Nein		Haltepunkt verfügt über keinen barrierefreien Zugang zur Haltekante	Beförderung mit Shuttle – 2h Voranmeldung erforderlich
	Ja	Keine Beförderung möglich	Im Umkreis von 400m befindet sich ein Haltepunkt, der autonom oder mit Hilfe des Fahrpersonal genutzt werden kann. Routing auf nächsten Haltepunkt.	Autonomer Ein-/Ausstieg befindet sich in der <u>Nähe - Fussweg beachten</u>
	Ja	Keine Informationen vorhanden	Baustellen, die weniger als 12 Monate dauern oder bei Anfragen mehr als 20 Tage im Voraus.	Noch keine Informationen vorhanden - Call Center Handicap kontaktieren

Nouvelles icônes et textes adaptés pas encore finalisés.

Jalons / Délais

Objet	Délai
Décision au sein de la KKI d'ajouter deux symboles aux symboles des fauteuils roulants pour l'horaire en ligne. (La proposition des nouveaux symboles est encore en cours d'élaboration au moment de l'envoi des documents. Ils seront présentés à la KKI pour information lors de la prochaine séance).	24.02.2023
Élaboration de la base technique permettant d'afficher le symbole «navette» dans l'horaire en ligne	2 ^e trimestre



Élaboration de la base technique permettant d'afficher le symbole «accès spécifique au secteur» dans l'horaire en ligne	Jusqu'au 4 ^e trimestre
---	-----------------------------------

Coûts et financement

Les coûts liés à la création graphique des nouveaux symboles pour fauteuils roulants ne seront pas facturés à la branche.

Les coûts de la saisie des données nécessaires sont supportés par les ET qui les livrent.

Dépendances et pertinence stratégique

Pour calculer l'état d'accessibilité et garantir ainsi l'information correcte des clients, y compris l'affichage des symboles de fauteuil roulant, une saisie correcte et complète des données de toutes les ET dans SKI (Didok Inventaire LHand) est une condition préalable. En outre, un développement technique de l'outil SKI concernant la saisie des navettes et la conformité du bord d'arrêt est absolument nécessaire, surtout pour les ET routières. Des démarches en ce sens ont été effectuées en janvier 2023 auprès du secrétariat du SKI par le groupe de travail AMO.

Afin de garantir autant que possible l'autonomie des voyages, les voyageurs en fauteuil roulant doivent être correctement renseignés, même en cas de conformité partielle, de sorte qu'un voyage spontané et autonome soit également possible dans ces cas.

La reproduction correcte dans les horaires en ligne dépend directement d'AMO, car AMO y puise les informations de données pour le flux de disposition et de coordination. En outre, lorsque les liaisons semi-autonomes sont correctement indiquées, il y a moins d'assistance à prévoir, car les voyageurs peuvent voyager sans demander d'assistance.

Communication

La communication est assurée par le groupe de travail Branche AMO ou par la newsletter de l'Alliance SwissPass. Afin de rendre accessibles à la branche d'autres thèmes relatifs à la LHand, une rubrique correspondante Services de la branche LHand - Alliance SwissPass a été créée sur le site Internet de l'Alliance SwissPass, Services de la branche.

Dissensions / points de discussion

Une première intervention auprès de l'OFT en septembre 2022 concernant l'adaptation du symbole du fauteuil roulant n'a pas révélé, du point de vue de l'OFT, la nécessité de symboles supplémentaires et la suppression du symbole ? Proposition OFT du 19.09.22 :

 Rollstuhlgängig, Autonomer Ein-/Ausstieg
 Eingeschränkt rollstuhlgängig, Ein-/Ausstieg mit Personalhilfe, keine Voranmeldung erforderlich
 Nicht rollstuhlgängig, Ersatzlösung Shuttledienst, Voranmeldung erforderlich
 Rollstuhlgängig, Voranmeldung erforderlich Ein-/Ausstieg mit Personalhilfe, Voranmeldung erforderlich



Du point de vue du groupe de travail AMO et des rédactrices de cette proposition, une adaptation aussi minime ne permettrait pas d'atteindre l'objectif visé.

Justification :

	<p>Le statut "pas de transport possible" sera nécessaire dans les gares et les arrêts non accessibles.</p> <p>Sur la base de ce symbole, le calcul de l'horaire avec le réglage étendu "avec handicap" est dirigé vers un autre arrêt autonome ou utilisable avec assistance.</p>	<p>Dans ce cas, un autre arrêt utilisable par les personnes en fauteuil roulant doit se trouver dans les environs.</p> <p>Lors d'une requête avec le paramètre étendu pour les voyages avec restrictions, il faut se diriger vers l'arrêt le plus proche utilisable par les personnes en fauteuil roulant qui est judicieux dans le contexte du trajet. Il est également possible de renvoyer à un autre moyen de transport (voir exemple ci-dessous).</p>
	<p>Ce statut "aucune information disponible" ne doit plus apparaître après le 01.01.2024, car toutes les ET doivent intégrer leur statut d'accessibilité dans l'horaire.</p>	<p>Exception :</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Chantiers (le guide SKI stipule que la saisie des chantiers de moins de 12 mois est "facultative")▪ Consultation des horaires plus de 20 jours à l'avance (données sur les véhicules inconnues)

Résultat de la discussion

Regula Herrmann remet en question la conformité à la LHand du routing de 400 mètres. La LHand prévoit une égalité de traitement, ce qui n'est pas le cas ici.



À la question de Martin Enz de savoir si le désaccord mentionné dans le document de proposition est résolu, Regula Herrmann confirme que l'OFT (Hanspeter Oprecht) ne voit plus de désaccord concernant le symbole.

Décision (à l'unanimité)

La KKI

- 1) approuve un nouveau symbole pour les navettes. Une proposition sera rédigée dans ce sens et soumise à la KKI pour information;
- 2) prend note du fait que cela implique une saisie complète et correcte des données ainsi qu'une adaptation technique de l'outil de saisie;
- 3) approuve un nouveau symbole pour l'accès au secteur près dans les gares semi-autonomes. Une proposition en ce sens sera rédigée et soumise à la KKI pour information;
- 4) prend note du fait que les symboles existants feront l'objet d'une adaptation textuelle.

Annexe

10 Antrag Signalethik Rollstuhl

11. Information sur les annonces des CFF en cas d'accident de personnes

Description

Fin 2015, la direction du groupe CFF a décidé de ne plus communiquer la raison de l'incident en cas d'accident de personnes. Avec l'article 6.2.3 du produit 10 des FIScommun (communication en cas d'événement), un standard a été développé dans la branche sur la manière de communiquer en cas d'accident de personnes. La pratique actuelle prévoit, en cas d'accident de personnes, de ne communiquer le motif "accident de personnes" que dans le train/la gare directement concerné(e).

La pratique actuelle en matière de communication d'un accident de personne est régulièrement remise en question par différents secteurs. Lors de sa séance du 9 janvier 2023, le Kundeninformationsboard des CFF, soutenu par la Direction du groupe CFF, a décidé de communiquer à nouveau le motif de l'accident de personne, sous réserve de l'implication de la branche.

L'une des raisons pour lesquelles le motif doit à nouveau être mentionné en cas d'accident corporel est la transparence accrue pour toutes les parties concernées. Le client se sent plus apte à agir et peut mieux évaluer son impact personnel.

C'est pourquoi la décision de mentionner ou non le motif en cas d'accident corporel doit être laissée à l'ET concernée. Cela nécessite une adaptation de l'article 6.2.3 du produit 10 des P580 – FIScommun. Voir à ce sujet le deuxième point de la proposition.



Calendrier et mesures

Objet	Délai
Décision de la KKI concernant l'article 6.2.3 du produit 10 des P580 - FIScommun (communication en cas d'événement)	24.02.2023
Mise en place d'un vocabulaire de communication (R. Krähenbühl avec CFF KOM)	31.03.2023
Adaptations informatiques dans les systèmes d'information des clients (CFF et SKI)	Relase d'automne 2023

Résultat de la discussion

En raison du fait que ce sujet sensible est à nouveau discuté au sein des CFF, Roger Krähenbühl retire sa proposition. Le sujet sera à nouveau à l'ordre du jour de la KKI du 24 mai 2023.

Décision

La KKI

- ~~1) approuve la proposition selon laquelle, en cas d'accident de personne, les ET peuvent décider de donner ou non la raison de l'accident;~~
- ~~2) charge l'organe de gestion de l'Alliance SwissPass d'adapter l'article 6.2.3 du produit 10 comme suit:~~

~~Le suicide sur les rails est un défi, en particulier pour les entreprises ferroviaires, et différentes mesures de prévention sont mises en place pour tenter de désamorcer le problème. Une mesure de prévention consiste à ne communiquer un accident de personne que dans certains cas et à éviter ainsi les actes d'imitation dus à l'effet de copycat (imitation sur la base de connaissances existantes). C'est pourquoi, contrairement au point 5.3.2, aucun motif ne doit être donné, en cas d'accident de personne, et la décision de mentionner ou non le motif de l'accident de personne doit être laissée à l'entreprise concernée. La communication dans les véhicules directement concernés et à l'arrêt, lorsque l'événement est à portée de vue des voyageurs, fait exception à cette règle. Le motif "accident de personne" peut y être communiqué.~~

Annexe

11 Antrag Information Durchsagen bei Personenunfällen



12. Formation du GT Architecture et gestion des données de l'information à la clientèle

Description

Situation de départ

Des questions se posent régulièrement sur la conception du système global d'information à la clientèle dans les TP suisses, par exemple le flux de données en temps réel, les événements, l'harmonisation des architectures de solutions. La gestion des données, la structure des données et le flux des données sont des questions centrales, en particulier en ce qui concerne la mise à disposition des données par et vers les systèmes centraux des tâches du système d'information à la clientèle (SKI). Les groupes de travail actuellement disponibles (en particulier le groupe de travail Interfaces de données d'information client (KIDS)) ne peuvent pas répondre suffisamment à ces questions.

La charge de travail du groupe de travail KIDS est élevée dans les domaines des données théoriques et effectives, et la répartition entre données théoriques et données effectives rend difficile le traitement de thèmes transversaux. Il n'est pas possible de traiter des thèmes stratégiques ou d'évaluer globalement les effets des décisions techniques sur le paysage système de l'information à la clientèle dans les TP suisses.

Un groupe de travail est constitué pour l'échange technique et l'élaboration de propositions de solutions à l'attention de la commission Information à la clientèle KKI. Les responsables centraux des thèmes de l'architecture et de la gestion des données du SKI, Niklas Auerbach (architecte d'entreprise) et Simon Freihart (responsable de la gestion des données du SKI), se proposent comme co-leaders pour diriger le groupe de travail.

La création d'un groupe de travail "Architecture et données de base" a été approuvée par le Management Board SKI le 21.05.2021, mais n'a pas encore été initialisée depuis, faute de sujets à discuter d'urgence.

Missions et objectifs du groupe de travail Architecture et gestion des données de l'information à la clientèle

Le groupe de travail Architecture et gestion des données de l'information à la clientèle doit combler ces lacunes dans l'approche technique et architecturale des décisions professionnelles et dans le traitement uniforme des thèmes de données transversaux. Il en résulte l'éventail de tâches suivant pour le groupe de travail Architecture et gestion des données de l'information à la clientèle:

- Traduction du standard de la branche/P580 en architecture conceptuelle (données et systèmes)
 - Examen des conséquences techniques des décisions techniques
 - Préparation à l'attention de la KKI pour une capacité de décision globale



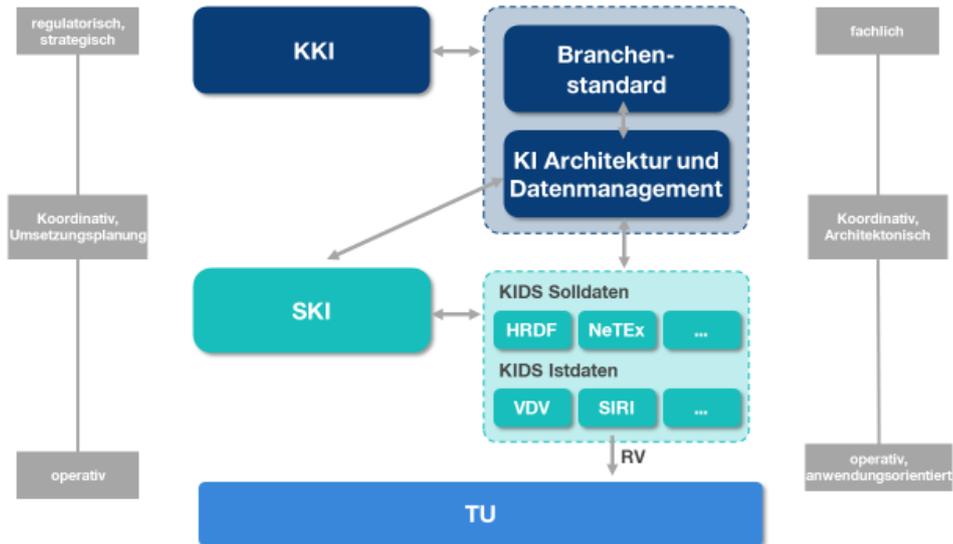
- Bases de décision et recommandations à l'attention de la KKI pour l'aménagement du système global d'information à la clientèle dans les TP suisses,
 - Priorise les thèmes et les discussions de l'architecture
 - Stratégie technique à l'attention de la KKI (normes techniques, interfaces) pour la sécurité des investissements
- Gestion des données de base et modélisation des données
 - Directives conceptuelles pour la gestion des données de base
 - Élaboration de modèles de données conceptuels pour les TP suisses en tant que norme technique de la branche
- Élaboration de la feuille de route SKI (feuille de route technique)
 - Actualise la feuille de route SKI en concertation avec les groupes de travail KIDS et le groupe de travail Standard national de la branche
 - Réception par la KKI
 - Communication et publication de la feuille de route
- Médiation entre le GT Standard national de la branche et les groupes de travail KIDS Données théoriques et données effectives
 - Hiérarchisation des thèmes selon les priorités définies dans la feuille de route SKI)
 - Coordination des thèmes
 - Enregistrement des contributions des groupes de travail KIDS
- Rapport sur l'état de la mise en œuvre à l'intention de la KKI

Les résultats et décisions contraignants du groupe de travail, par ex. la feuille de route SKI, sont publiés sur tp-info.ch.

Intégration dans la nouvelle gouvernance de la commission Information à la clientèle

Le groupe de travail Architecture et gestion des données doit être placé sur un pied d'égalité avec le groupe de travail Standard national de la branche, dont il est le pendant technique, et permettre d'examiner les thèmes en parallèle, afin que les conséquences techniques et éventuellement financières soient disponibles dans la KKI en tant que bases de décision, en plus des conséquences professionnelles.

Einbettung in die «neue» Organisation

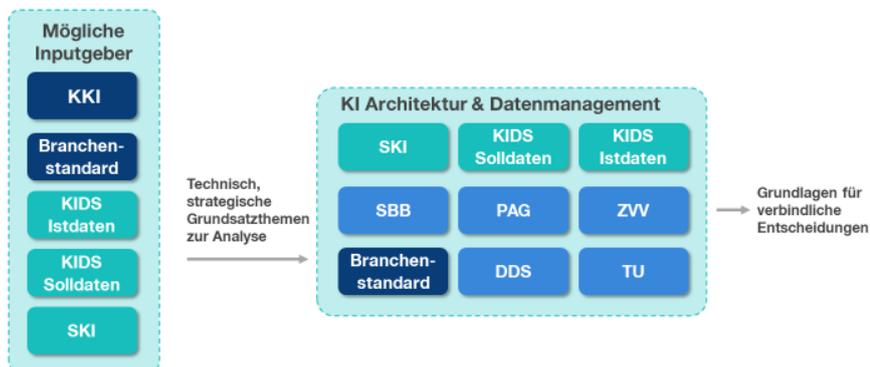


Composition du groupe de travail

Le groupe de travail doit se composer d'un(e) représentant(e) de chacune des entreprises de transport de la KKI ayant une importance pour le système d'information à la clientèle, d'un(e) représentant(e) du SKI, ainsi que d'un(e) représentant(e) de chacun des responsables des groupes de travail KIDS, du GT Standard national de la branche et de représentants des plateformes de données et des entreprises de transport. Au total, le GT ne doit toutefois pas compter plus de 13 membres avec droit de vote.

Pour pouvoir participer au groupe de travail, il est indispensable d'avoir des connaissances en architecture d'entreprise ou de système et en gestion (conceptuelle) des données.

Zusammensetzung





Jalons / Délais

Le groupe de travail est créé avec effet immédiat et les co-responsables sont chargés de trouver les participants correspondants conformément à la présentation ci-jointe. Une réunion préparatoire aura lieu avec les personnes intéressées connues à ce jour.

- Réunion préparatoire KI ADM - sur place, Wylerpark - 05.04.2023

L'élection officielle et la composition du groupe de travail, y compris l'adoption du règlement intérieur, auront lieu lors de la 2e séance de la KKI.

Après la nomination et l'élection officielles lors de la 2e séance de la KKI, les séances suivantes du GT sont prévues en perspective pour l'année 2023 :

1^{re} réunion KI ADM - sur place, Wylerpark - 07.06.2023

2^e réunion KI ADM - hybride - 03.07.2023

3^e réunion KI ADM - sur place, à définir - 06.09.2023

4^e réunion KI ADM - hybride - 18.10.2023

5^e réunion KI ADM - sur place, à définir - 04.12.2023

Ressources

Pour le procès-verbal, les traductions et les autres activités administratives dans le cadre du groupe de travail, on estime que 20 à 40 % EPT sont nécessaires. Pour cela, le groupe de travail a besoin du soutien du secrétariat de la KKI ou d'autres ressources.

Dépendances / pertinence stratégique

Le groupe de travail Architecture et gestion des données de l'information à la clientèle élabore la stratégie technico-architecturale du paysage informatique central pour l'information des clients et charge les groupes de travail KIDS Données théoriques et KIDS Données effectives de l'élaboration des spécifications techniques de mise en œuvre / de réalisation.

Communication

Le bureau de la KKI informe l'ET de la création du groupe de travail et de la possibilité de poser sa candidature en tant que membre.

Résultat de la discussion

La KKI approuve fondamentalement la création d'un GT KI ADM. Toutefois, avant de le créer officiellement, les initiateurs doivent élaborer un règlement intérieur afin d'obtenir une meilleure base de décision. Le document en question doit notamment présenter plus précisément la question des ressources ainsi que l'intégration organisationnelle et opérationnelle dans le paysage des organes de l'information à la clientèle. En outre, une proposition d'élection des membres du GT doit être soumise à la KKI. Les propositions 1) et 3) ne sont donc pas traitées. Seule la proposition 2) est soumise au vote. Les résultats du mandat formulé au point 2) doivent être présentés lors d'une prochaine réunion de la KKI.



Décision (à l'unanimité)

~~La KKI~~

- ~~1) élit Niklas Auerbach, architecte d'entreprise, et Simon Freihart, responsable des données pour les informations clients, de SKI pour codiriger le groupe de travail;~~
- ~~2) charge les co-responsables de préparer la création du GT d'ici la prochaine séance:
 - a) Élaboration d'une proposition d'élection pour les membres du GT
 - b) Élaboration d'une proposition de règlement intérieur pour le GT~~
- ~~3) prend acte du fait que le groupe de travail aura besoin d'une ressource de soutien dans une perspective d'avenir.~~

Annexe

12 Antrag Bildung AGr KI-Architektur und Datenmanagement

13. Divers

Approbation de la feuille de route SKI par voie de circulaire

Se référant à l'atelier du 23.02.2023, Jens Weinekötter ne souhaite pas que la feuille de route SKI soit approuvée par voie de circulaire. Après une brève discussion, le plénum décide néanmoins à l'unanimité que la feuille de route SKI sera soumise à un vote par voie de circulaire (avant la réunion du 24.05.2023). Rahel Maurer communiquera cette décision à Jens Weinekötter.

Rapport d'état de la KIT

Jean-Marie Cotting souhaite savoir si la KIT a effectivement été dissoute. Bruno Lehmann explique que la KIT était un peu à court de thèmes ces derniers temps, car ceux-ci étaient souvent traités par d'autres commissions, notamment la KoV. C'est pourquoi la KIT a été dissoute en tant que commission, en accord avec le Conseil stratégique. Les membres sont cependant toujours présents et interviennent en cas de besoin au sens d'un GT ou d'un pool d'experts.

Philipp Sutter demande ce qu'il en est de l'organisation des IT talks dans ce contexte, étant donné que ceux-ci ont toujours été organisés par la KIT. Bruno Lehmann explique que les IT talks continueront à être organisés et réalisés par les membres de la KIT.

Réunion d'échange avec les membres de la KKI

Jean-Marie Cotting demande s'il serait utile d'organiser une rencontre des membres de la KKI avant la prochaine réunion de la KKI afin d'aborder les connaissances communes et la collaboration, de mieux faire connaissance, etc. Cette demande est soutenue par le plénum. Martin Enz salue la proposition, également en ce qui concerne la charte de coopération.

Règlement intérieur du GT Standard national de la branche

Martin Enz informe que le règlement intérieur du GT a été approuvé par le Conseil stratégique.



Règlement intérieur du SKI

Le règlement intérieur du SKI a également été approuvé par le Conseil stratégique. Les questions en suspens concernant le règlement intérieur seront clarifiées par Martin Enz et Rahel Maurer de manière bilatérale.

Personnel

Claude Merlach annonce qu'il s'agit de sa première et dernière réunion au sein de la KKI, puisqu'il va quitter la compagnie de navigation BLS. Un successeur est déjà envisagé du côté de la navigation. Martin Enz propose d'inviter cette personne également à la réunion d'échange de la KKI mentionnée ci-dessus.

La séance est close à 11h25.

Pour le procès-verbal

Berne, le 3 mars 2023

Martin Enz
Secrétaire général de la KKI

René Moor
Auteur du procès-verbal

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



14. Enseignements tirés de l'atelier du 23.02.2023

Participants

Secrétaire général de la KKI

Membres de la KKI

Responsable du GT Standard national de la branche

Responsable du GT KIDS Données théoriques/effectives

Quelques membres individuels du SKI

1. Vision de l'information à la clientèle: élaboration d'une "raison d'être"

Guidée par Roger Krähenbühl, l'assemblée plénière élabore une «raison d'être» en 5 étapes d'itération. Dans un premier temps, les deux questions suivantes sont traitées dans le cadre d'un brain-writing silencieux et individuel:

Itération 1 + 2

1. Pour qui la KKI crée-t-elle une valeur ajoutée ?
2. Quelle valeur ajoutée la KKI apporte-t-elle à quelles parties prenantes ?

Les mots-clés inscrits sur des feuilles de notes sont regroupés et les réponses aux deux questions sont mises en relation.

Itération 3

Chacun des 4 groupes développe une raison d'être (pourquoi ?) en tenant compte des parties prenantes et de la valeur ajoutée développées dans l'itération 1-2. (Une citation du magazine DER SPIEGEL sert d'exemple) : "Nous pensons qu'il faut quelqu'un qui dévoile les dysfonctionnements et rende les relations compréhensibles ; quelqu'un qui dise clairement ce qui est".

Itération 4

Deux groupes "fusionnent" chacun leur raison d'être en une seule :

1. Les groupes 2 + 3 échangent et développent une raison d'être.
2. Les groupes 1 + 4 échangent et développent une raison d'être.

Il en résulte les deux objectifs suivants :

Raison d'être 1 :

"Pour que le voyage soit tel que tu l'as imaginé - informé de manière fiable".

Raison d'être 2 :

"Nous sommes convaincus qu'une information à la clientèle adaptée aux besoins constitue le fondement d'une expérience attrayante des transports publics".

Itération 5

Pour déterminer le but, on procède à une interrogation dite de résistance :



0 = résistance

5 = très grande résistance

La somme des résistances indiquent le favori (somme plus petite = solution favorisée).

Raison d'être 1

"Pour que le voyage soit tel que tu l'as imaginé - informé de manière fiable".

> 49 points de résistance = raison d'être privilégié

Raison d'être 2

"Nous sommes convaincus qu'une information à la clientèle adaptée aux besoins constitue le fondement d'une expérience attrayante des transports publics".

> 54 points de résistance

Cette requête est suivie d'une demande de veto sur la raison d'être 1 :

- Quelqu'un souhaite ajouter : "simple, informé de manière fiable".
- Quelqu'un propose de faire précéder le slogan complémentaire : "Simple, informations fiables - pour que le voyage soit comme tu l'as imaginé".
- Autre proposition : "Des informations simples et fiables - pour que le voyage soit tel que tu l'as imaginé".
- Quelqu'un souhaite que le "et" soit supprimé, ce qui est salué par l'assemblée.
- Martin Enz ne souhaite pas que la revendication complémentaire soit placée au début.
- Un vote est organisé pour déterminer si la revendication complémentaire doit être placée à la fin. 20 voix sont pour / 6 contre

Le résultat est donc le suivant :

"Pour que le voyage soit tel que tu l'as imaginé - simple, informé de manière fiable".

2. Standard national de la branche

Michael Böhm explique brièvement l'histoire de 1999 aux P580-FIScommun à l'aide d'une présentation. Le standard national visé est esquissé comme suit :

- Image cible : complet, orienté vers le public cible, pragmatique, réglementé.
- Étapes vers l'image cible : document de transition, concept de communication, liste des thèmes/document, révision du contenu, publication, calendrier.
- Tous les produits des P580-FIScommun sont regroupés en un seul document et font l'objet d'un remaniement rédactionnel, mais aucune adaptation du contenu n'est effectuée.
- L'assemblage des P580 devrait être terminé pour l'été.
- Le nouveau standard devrait être achevé fin 2024.

Les ressources nécessaires pour le travail au sein du GT sont estimées à 2-10% par membre, soit environ 60% au total. Il manque toutefois des ressources pour l'élaboration du concept général, la



demande d'offres ainsi que le doing proprement dit. De manière récurrente, environ 40% de ressources sont nécessaires pour la formulation des compléments et des modifications ainsi que pour la traduction et le soutien administratif. Pour ces 40%, des ressources sont disponibles au sein de l'organe de gestion de l'Alliance SwissPass (Martin Enz, Marcel Stirnimann). Dans l'ensemble, la feuille de route est considérée comme ambitieuse, mais réaliste.

En ce qui concerne le caractère obligatoire du standard, Michael Böhm ne peut pas donner d'indications. Le caractère obligatoire devrait se manifester lors de l'élaboration du standard. Pour cela, les avis des ET sont également requis.

3. GT permanent Architecture et gestion des données

Simon Freihart explique que de nombreux thèmes sont négligés par le GT KIDS, raison pour laquelle un GT permanent Architecture et gestion des données est nécessaire. La création d'un nouveau GT est également justifiée par les exigences posées à KIDS, qui sont devenues plus importantes et plus urgentes ces dernières années, notamment en ce qui concerne la gestion des données de base. De plus, il y a deux ans, le Management Board SKI s'est prononcé en faveur de la création d'un tel GT.

Martin Enz fait remarquer qu'il n'a jamais été question du nouveau GT mentionné ici pendant le projet de réorganisation de la KKI. Philippe Kaufmann ajoute que si de nombreuses parties prenantes ont été impliquées dans le déroulement du projet, il n'a jamais été question de créer un nouveau GT. Il est d'avis que c'est en fait le SKI qui est responsable de la création d'un nouveau GT. Rahel Maurer explique que le SKI trouve important que la KKI se fasse conseiller par un tel GT, d'autant plus qu'il est important et nécessaire pour la KKI d'être accompagnée dès le début par un GT technique.

La suite de la discussion montre qu'il n'est pas clair quels rôles doivent être assumés par la KKI, le SKI ainsi que par le nouveau GT Architecture et gestion des données (spécialisé ou technique). Comme la création du GT est à l'ordre du jour de la séance de la KKI du 24 février 2023 (point 12), aucune décision n'est prise lors de l'atelier.

4. Feuille de route SKI

Jens Weinekötter présente la feuille de route du SKI à l'aide d'une présentation. L'idée est que la KKI valide la feuille de route lors de la réunion du 24 février 2023. Cependant, aucune demande en ce sens n'a été reçue pour la séance de la KKI de demain. Il est donc proposé de procéder à l'adoption de la feuille de route par voie de circulaire.

Une discussion s'engage alors sur la dépendance du SKI vis-à-vis de la KKI et inversement. En raison des divergences d'opinion et du manque de documents, le sujet est reporté à la réunion de la KKI du 24.02.2023 (voir point 13 de l'ordre du jour).