

# Update Lhand

SBB & Q\_PERIOR  
Bern, 12.10.2023



# Agenda

1. Inventaire LHand - Progrès de la saisie et qualité des données DiDok
2. Données Navettes - Exemples de livraison et aide (Marc Stettler, SBB)
3. Processus de facturation des navettes - opérations actuelles
4. Thèmes actuels
5. Questions ouvertes et varia



# Inventaire LHand

Progrès de la saisie et qualité des données DiDok

# Les données relatives à l'état des lieux de la LHand sont accessibles au public.

Nr	Contenu	Lien
1	<b>Page d'aperçu sur öV-info.ch</b> "L'égalité des personnes handicapées dans les transports publics"	<u>en bas de la page : "Etat actuel de la saisie" pour accéder aux liens 2 et 3</u>
2	Lien direct <b>Dashboard Inventaire Lhand</b> Livraison des données DiDok	<u>Etat des lieux LHand</u>
3	Lien direct <b>Qualité des données Inventaire Lhand</b> Erreurs dans les données DiDok livrées	<u>QS Inventaire LHand pour les entreprises de transport</u>

## État actuel de l'enregistrement

Le SKI tente de publier ici un aperçu de l'état actuel de la collecte de données.

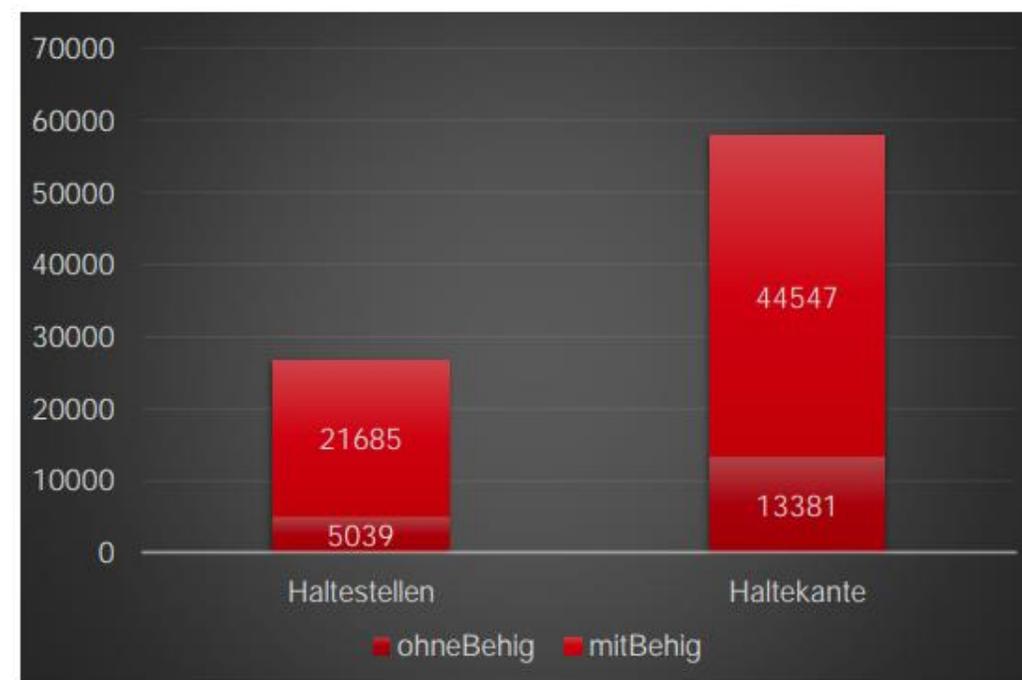
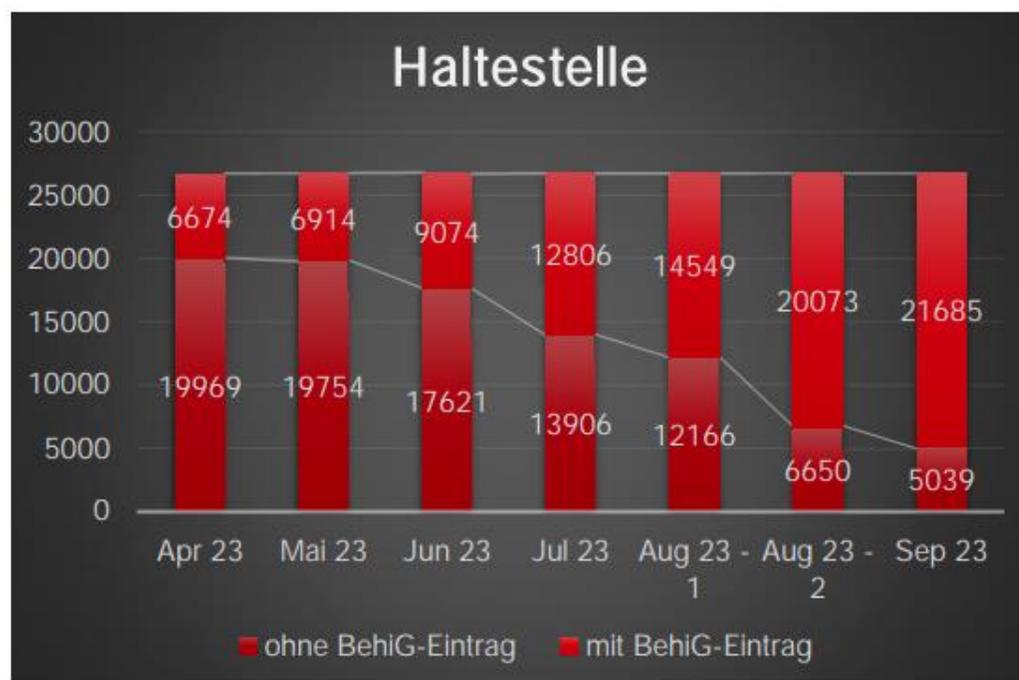
Avec cet [outil de données ouvertes des CFF](#), il est possible d'avoir une vue d'ensemble et avec le deuxième [tableau de bord BehiG Inventaire](#), les différentes erreurs de données peuvent être retracées directement jusqu'aux entreprises de transport. Cet outil n'est pas un outil officiel, mais un outil de travail du SKI.



# Avancement de la saisie de l'inventaire LHand

situation au: 09.10.2023

saisies encore manquantes	17,7%
Nombre de bords d'arrêt "Shuttle requis pour que la navette soit nécessaire	~18.000 sur ~35% des bords d'arrêt



# SKI a commencé à vérifier la qualité des données DiDok fournies et procède à des échanges toutes les deux semaines.

Contact: [behig.ski@sbb.ch](mailto:behig.ski@sbb.ch)

3

**Qualité des données LHand Inventaire**  
Erreurs dans les données DiDok fournies

[QS Inventaire Behig pour les entreprises de transport](#)

Au sein de l'état des lieux de la LHand



## Keine Haltekante zur Haltestelle erfasst

es ist noch keine gültige Haltekante in Didok erfasst

Pertinent pour les arrêts avec plusieurs arêtes (accessibilité différente)



## Betriebliche Bezeichnung

die Betriebliche Bezeichnung darf nur 2 stellig numerisch sein.



Pertinent pour le calcul d'itinéraires en temps réel



## kein Shuttle auf Ebene Haltestelle

shuttle/navette Bezeichnung fehlt in compl\_infos obwohl level\_access=14 (für Rollstühle nicht benutzbar)



Pertinent pour le statut BfR des arrêts dans l'horaire





# Données Navettes

Exemples de livraison et aide

# Aides pour le modèle Excel Shuttle

Délai de livraison	31.10.2023
Contact Aide à la livraison (Possibilité de prendre un rendez-vous individuel)	<a href="mailto:handicap@sbb.ch">handicap@sbb.ch</a>
Emplacement du modèle Excel	<a href="http://tp-info.ch">tp-info.ch</a> und <a href="#">Sharepoint AMO Groupe de travail du secteur</a>
Phase pilote Shuttle (CFF avec PostAuto et ZVV)	16. jusqu'à 20.11.2023

Nombre de bords d'arrêt « Shuttle requis »	~18.000
Entreprises de transport concernées	~90

**La validation des coûts pour la prise en charge des frais de navette a été effectuée. Détails dans le point de l'agenda "Processus de facturation".**



# Déterminer le Shuttle

Il existe différentes variantes pour déterminer le trajet du Shuttle :

- Arrêt défini de manière fixe (fixStop)
- Trajet du Shuttle-Strecke de manière fixe (fixShuttle)
- Arrêt prévu sur le tronçon de voyage (plannedStop)
- Arrêt prévu sur le segment de voyage avec frontière / nœud (plannedStopMax)
- Prochain arrêt accessible (nextStop)
  
- Transports publics alternatifs (alternativePT)

En général, le trajet de la navette est déterminé sur le segment de voyage sur lequel se trouve l'arrêt non accessible.

(Il doit cependant y avoir une possibilité pour l'agent de regrouper les trajets de navette si plusieurs se succèdent l'un après l'autre).



# Chemins de fer - Arrêt défini de manière fixe

(Un voyageur veut se rendre de Schmitten à Rubigen)

12:42	●	Fribourg/Freiburg, Gleis 1	▼	↳ Selbstein-/ausstieg möglich
	○			
			S 1 15147	
12:44	○	Fribourg/Freiburg Poya		↳
12:48	○	Düdingen		↳
12:52	○	Schmitten FR		↳
12:55	○	Wünnewil		↳
12:59	○	Flamatt		↳
13:01	○	Thörishaus Dorf		↳
13:04	○	Niederwangen		↳?
13:07	○	Bern Bümpliz Süd		↳
13:09	○	Bern Europaplatz		↳
13:16	○	Bern		↳
13:19	○	Bern Wankdorf		↳
13:21	○	Ostermundigen		↳
13:25	○	Gümligen		↳
13:28	○	Rubigen		↳
13:32	○	Münsingen		↳
13:35	○	Wichtrach		↳
13:37	○	Kiesen		↳
13:39	○	Uttigen		↳
13:46	●	Thun, Gleis 4	▼	↳ Selbstein-/ausstieg möglich

## «Shuttle» saisi dans l'excel

- fixStop
- Station Schmitten
  
- Direction Bern Shuttle jusqu'à Flamatt
- Direction Fribourg Shuttle jusqu'à Düdingen

## Remarque:

Plus que de 2 directions sont possibles (dans l'Excel 3 directions sont prévues). En plus, il y a une distinction entre aller vers et arriver depuis.

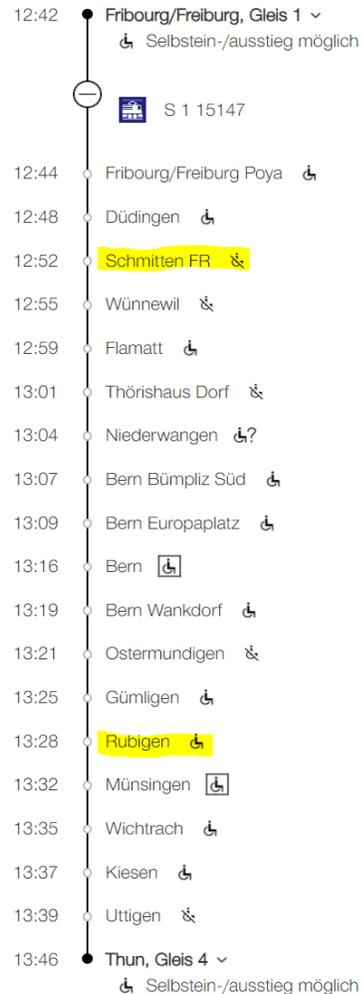
## Shuttle déterminé

- Shuttle Schmitten – Flamatt



# Chemins de fer - Arrêt défini de manière fixe - Cas particulier

(Un voyageur veut se rendre de Schmitten à Wünnewil)



Dans le cas particulier que plusieurs gares non accessibles se succèdent, les mêmes données peuvent être saisies. Le cas spécial est pris en compte lors de la détermination du Shuttle.

## «Shuttle» saisi dans l'excel

- fixStop
- Station Schmitten
  
- Direction Bern Shuttle jusqu'à Flamatt
- Direction Fribourg Shuttle jusqu'à Düdingen

## Shuttle déterminé

- Shuttle Schmitten – Wünnewil  
(calculé de Flamatt, Wünnewil)

*Logique appliquée: la direction est d'abord déterminée, puis la première gare de (Shuttle à, gare de destination du segment de voyage) sur le segment de voyage est déterminée pour le Shuttle.*



# Chemin de fer - Trajet du Shuttle de manière fixe - (Un voyageur veut se rendre de Crémises-Zoo à Solothurn (Weissenstein))



Dans des cas exceptionnels, le Shuttle va plus loin que la destination du client et le client doit faire le voyage retour. Pour que cela soit correct, il faut une autre variante de Shuttle. Pour ces arrêts 2 inscriptions doivent être saisies.

## «Shuttle» saisi dans l'excel

- 2 ligne pour l'arrêt sont saisi
- fixStop
- Station Crémises-Zoo
- Direction Moutier Shuttle à Moutier
  
- fixShuttle
- Station Crémises-Zoo
- Direction Solothurn Shuttle à Crémises

## Shuttle déterminé

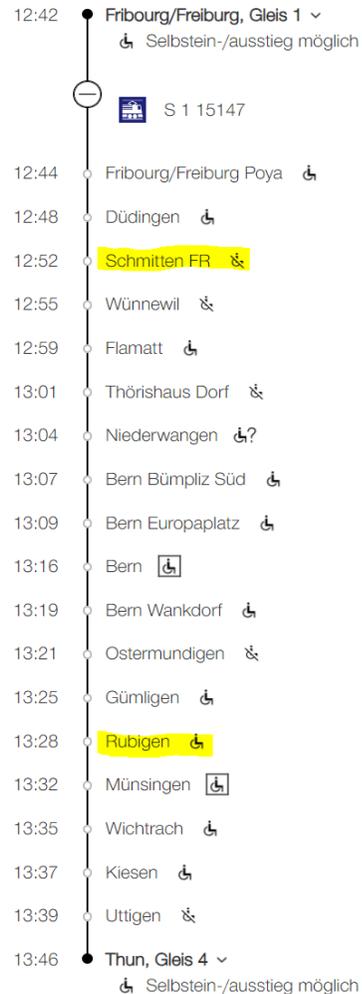
- Shuttle Crémises-Zoo – Crémises

*Logique appliquée: Dans cette variante le shuttle se rend dans tous les cas à la gare indiquée.*



# Chemin de fer – Transports publics alternatifs.

(Un voyageur veut se rendre de Schmitten à Wünnewil)



## «Shuttle» saisi dans l'excel

- altPT
- Station Schmitten
- Remarque: Transports publics alternatifs de 07h00 à 20h00
  
- Direction Bern Shuttle à Flamatt
- Direction Fribourg Shuttle à Düdingen

### Remarque:

Si les transports publics alternatifs ne s'appliquent que dans un seul sens, pour ces arrêts 2 inscriptions doivent être saisies (altPT / fixStop).

Si les transports publics alternatifs sont valables toute la journée, seule la direction doit être saisie.

## Shuttle déterminé

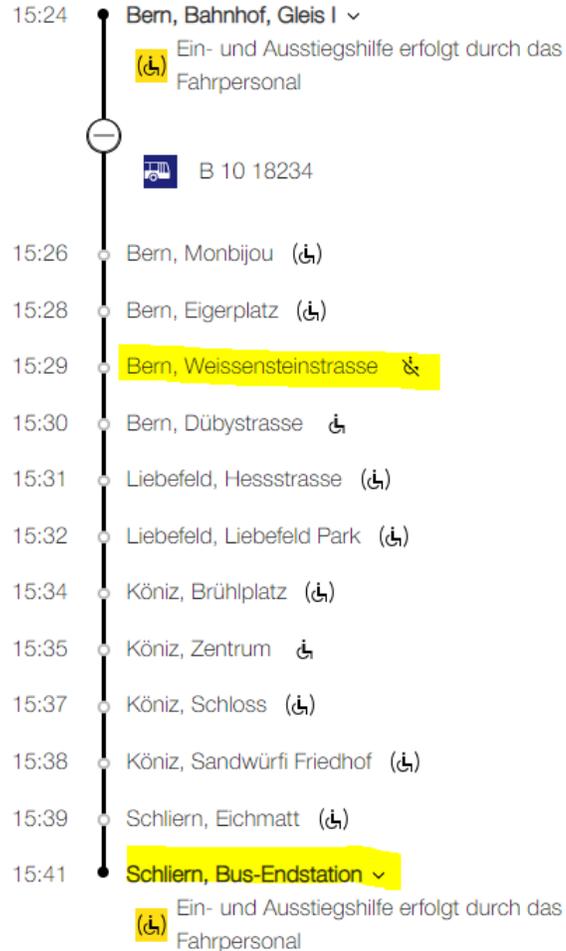
L'agent doit décider, à l'aide des informations, si un Shuttle ou un transport public alternatif doit être utilisé.

- Voyage à 12h: Bus B 182 Schmitten – Wünnewil
  
- Voyage à 21 Uhr: Shuttle Schmitten – Wünnewil



# Route – Arrêt prévu sur le segment de voyage

(Un voyageur veut se rendre de Berne, Weissensteinstr. à Schlieren, Terminus de bus)



## «Shuttle» saisi dans l'excel

- nextStop
- Ligne 10 ET 827 \*

### Remarque:

La variante s'applique à tous les arrêts de la ligne qui ne sont pas accessible

\* La variante serait également possible avec un arrêt à la place d'une ligne

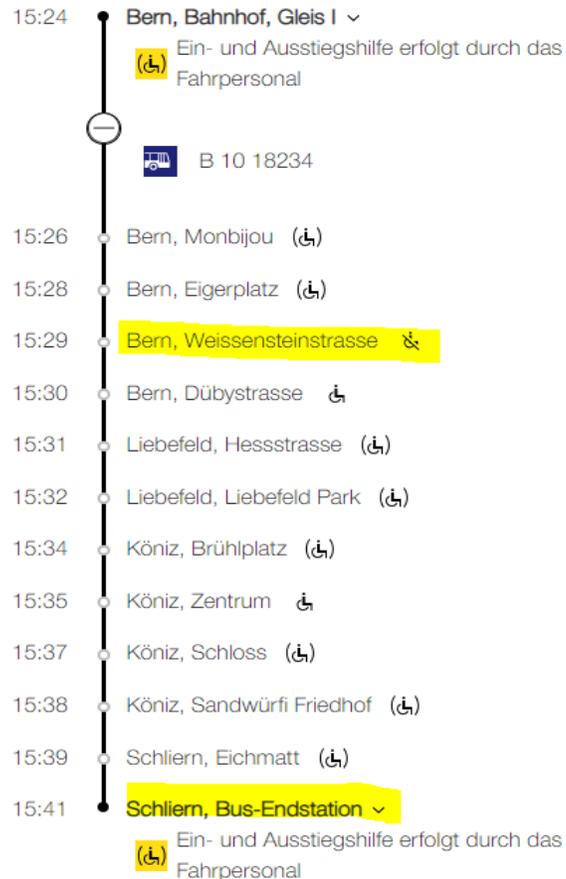
## Shuttle déterminé

- Shuttle Bern, Weissensteinstrasse - Schlieren, *Terminus de bus*



# Route – Arrêt prévu sur le segment de voyage avec limite / point nodal.

(Un voyageur veut se rendre de Berne, Weissensteinstr. à Schlieren, Terminus de bus)



## «Shuttle» saisi dans l'excel

### Exemple 1

- plannedStopMax
- Ligne 10 ET 827 \*
- Max. jusqu'à Köniz, Zentrum

### Exemple 2

- plannedStopMax
- Ligne 10 ET 827 \*
- Max. jusqu'à Berne, Dübystasse;  
Köniz, Zentrum

### Remarque:

La variante s'applique à tous les arrêts de la ligne qui ne sont pas accessibles

\* La variante serait également possible avec un arrêt à la place d'une ligne

## Shuttle déterminé

### Exemple 1

Shuttle Berne, Weissensteinstr -  
Köniz, Zentrum

### Exemple 1

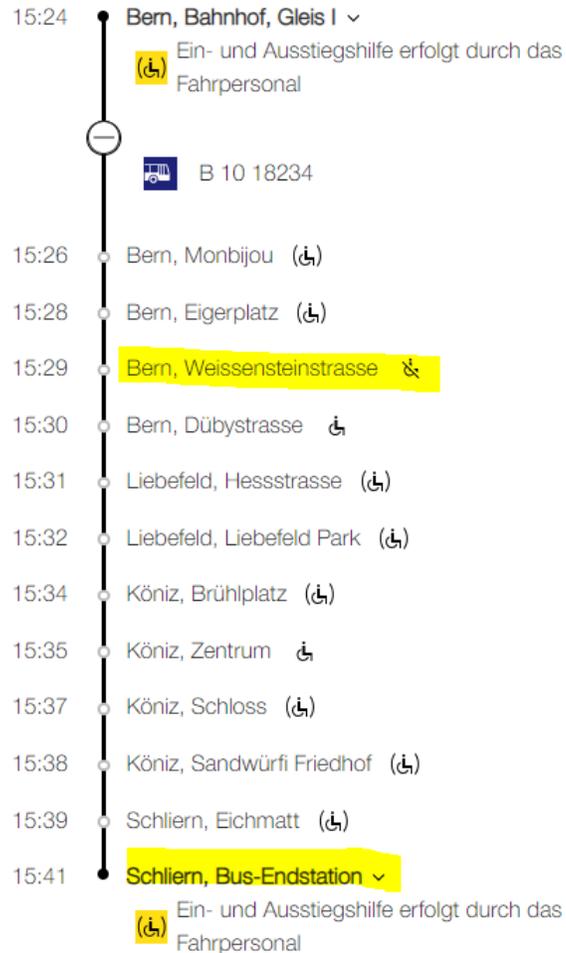
Shuttle Berne, Weissensteinstr -  
Berne, Dübystasse

*Logique appliquée : la direction est d'abord déterminée, puis le premier arrêt de (Shuttle à, gare de destination du segment de voyage) sur le segment de voyage est déterminé pour le Shuttle.*



# Route – Prochain arrêt accessible.

(Un voyageur veut se rendre de Berne, Weissensteinstr. à Schlieren, Terminus de bus)



## «Shuttle» saisi dans l'excel

- nextStop
- Ligne 10 ET 827 \*

## Remarque:

La variante s'applique à tous les arrêts de la ligne qui ne sont pas accessible.

Accessible signifie entièrement autonome ou avec l'aide du personnel.

\* La variante serait également possible avec un arrêt à la place d'une ligne

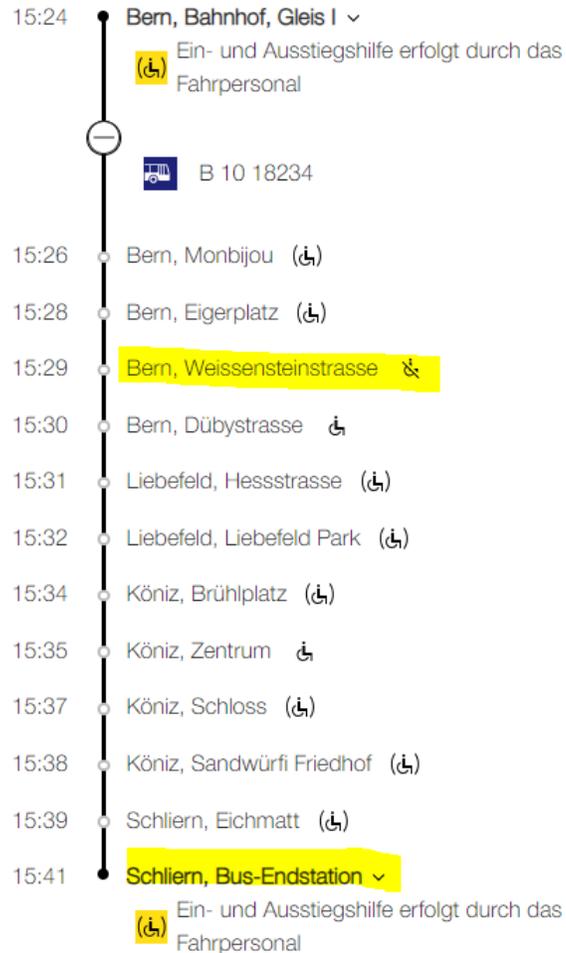
## Shuttle déterminé

- Shuttle Berne, Weissensteinstrasse - Berne, Dübystasse



# Route – Trajet du de manière fixe.

(Un voyageur veut se rendre de Berne, Weissensteinstr. à Schlieren, Terminus de bus)



## «Shuttle» saisi dans l'excel

- Berne, Weissensteinstrasse
- Direction Berne, Shuttle jusqu'à Berne, gare
- Direction de Schlieren Shuttle jusqu'à Köniz, Zentrum

## Remarque:

Une combinaison de ligne et d'arrêt est possible. Lors de la détermination du trajet du Shuttle, d'abord les données pour l'arrêt sont recherchées et seulement ensuite pour la ligne. Il est ainsi possible remplacer le comportement pour certains arrêts sur une ligne.

## Shuttle déterminé

- Shuttle Berne, Weissensteinstrasse - Köniz, Zentrum

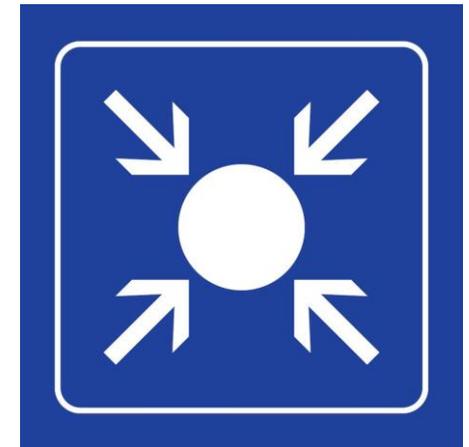


# Informations sur le point de rencontre.

Si les variantes de Shuttle sont saisies par ligne, il n'y a pas de possibilité de définir le point de rencontre par arrêt. Pour cette raison, une valeur prédéfinie ("près du bord d'arrêt") est saisie dans AMO.

Si le point de rencontre doit être explicitement indiqué pour un arrêt, il est possible de créer une entrée séparée pour cet arrêt avec la variante de Shuttle "information" et d'y définir uniquement le point de rencontre.

Cela peut également être utilisé pour définir un point de rencontre au départ d'une navette qui est accessible.



# Processus de facturation

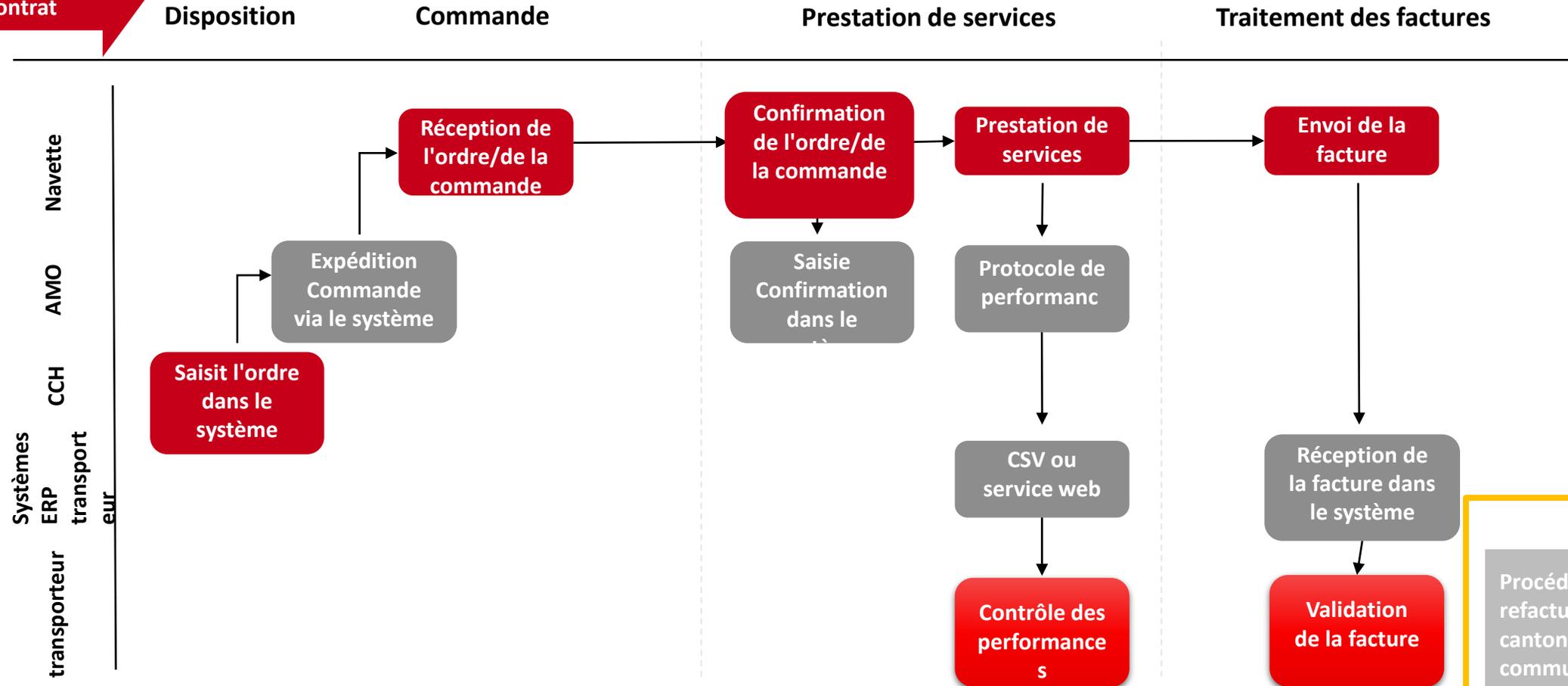
# Transports en navette

opérations actuelles



# Traitement des commandes de navettes LHand

Condition :  
existence d'un  
contrat



Procédure de refacturation aux cantons/ communes/ villes

Les exigences sont coordonnées

# La définition des arrêts de la navette et la conclusion du contrat relèvent de la responsabilité de l'ET qui se déplace.



## Besoin de clarification progressive

- 1. Quels arrêts nécessitent une navette ? → Prescription légale**
2. Quelle est la distance parcourue par la navette ?  
Observer les explications de Marc Stettler!  
Principe = transport jusqu'au prochain arrêt accessible.
3. Accord à conclure avec opérateur d'infrastructure:
  - Arrêts définis
  - Distance définie pour la navette
  - Hypothèse de coûts
  - Processus de facturation
4. Prise de contact et demande d'offres auprès de fournisseurs de prestations potentiels
5. Conclusion de contrats avec les fournisseurs de prestations (modèle de contrat mis à disposition)
6. To do final:  
TU envoie les informations correspondantes aux CFF via Excel "Shuttle". (délai 31.10.2023)

Sujet d'actualité :  
**Facturation des services de navette**  
Accord entre les cantons ou les villes/communes  
et les transporteurs

Remarque :  
par défaut, le bord d'arrêt est utilisé comme point  
de rencontre si aucune "Remarque sur le point de  
rencontre" n'est saisie dans «Navette»-Excel.

# Des accords écrits sont nécessaires pour garantir l'imputation des coûts avec les cantons, les villes, les communes.

Transmission aux cantons :

présentation des processus, de la solution de navette et de la facturation  
+ proposition d'un accord (conclu entre l'entreprise de transport et le canton)  
+ aperçu de tous les arrêts déclarés non autonomes.

**jusqu'à 17.10.**

- Retour sur les arrêts et l'accord  
- Réunion d'information (26/10)

**jusqu'à 15.11.**

Conclusion d'un contrat par les entreprises de transport et les cantons concernant la prise en charge des frais de navettes pour les arrêts désignés.

**jusqu'à 31.12.**



# Thèmes actuels



## Les trois thèmes suivants sont actuellement suivis par des comités.

Sujet	Description / état actuel	Destinataire	Contact équipe de projet
<b>AMO</b> Saisie d'informations	<ol style="list-style-type: none"><li>1. que les entreprises de transport saisissent les données relatives à l'accessibilité de manière complète et dans les meilleurs délais.</li><li>2. que les TU nécessitant des navettes soient plus de quatre fois plus nombreuses que les TU initialement annoncées.</li><li>3. que les entreprises de transport envoient les données relatives aux navettes de manière complète. Une commande a été envoyée le 08 juin 2023 par l'ICC.</li><li>4. que la facturation selon le principe de causalité de la coordination Shuttle doit être examinée par les experts techniques CoC en raison de la nouvelle situation de départ. Le mandat est confié par le mandataire.</li></ol>	<b>CTP</b> (Commission Distribution)	Diana Irawan
<b>Facturation des services de navette</b> Accord entre le propriétaire de l'infrastructure et les TU	<ul style="list-style-type: none"><li>- Information à la DTAP, resp. aux cantons/communes/villes, sur la manière dont l'utilisation de la navette est effectuée et coordonnée</li><li>- Etablissement d'un accord sur la facturation des frais de navette entre les cantons/villes/communes et les entreprises de transport.</li></ul>	<b>DTAP</b>	Benita Katenkamp Leon Weinsziehr Thomas Haiz
<b>Statut BfR des bords d'arrêt</b> Possibilité de modification à court terme	Thème déposé en tant que demande de l'ICC : <b>un mandat doit être attribué pour recueillir les exigences de la branche</b> , afin que le statut BfR puisse être modifié à court terme (par exemple en cas de panne). → Minimisation des risques pour les voyageurs LHand "bloqués".	<b>KKI</b> (Commission Information à la clientèle)	Benita Katenkamp Leon Weinsziehr Thomas Haiz

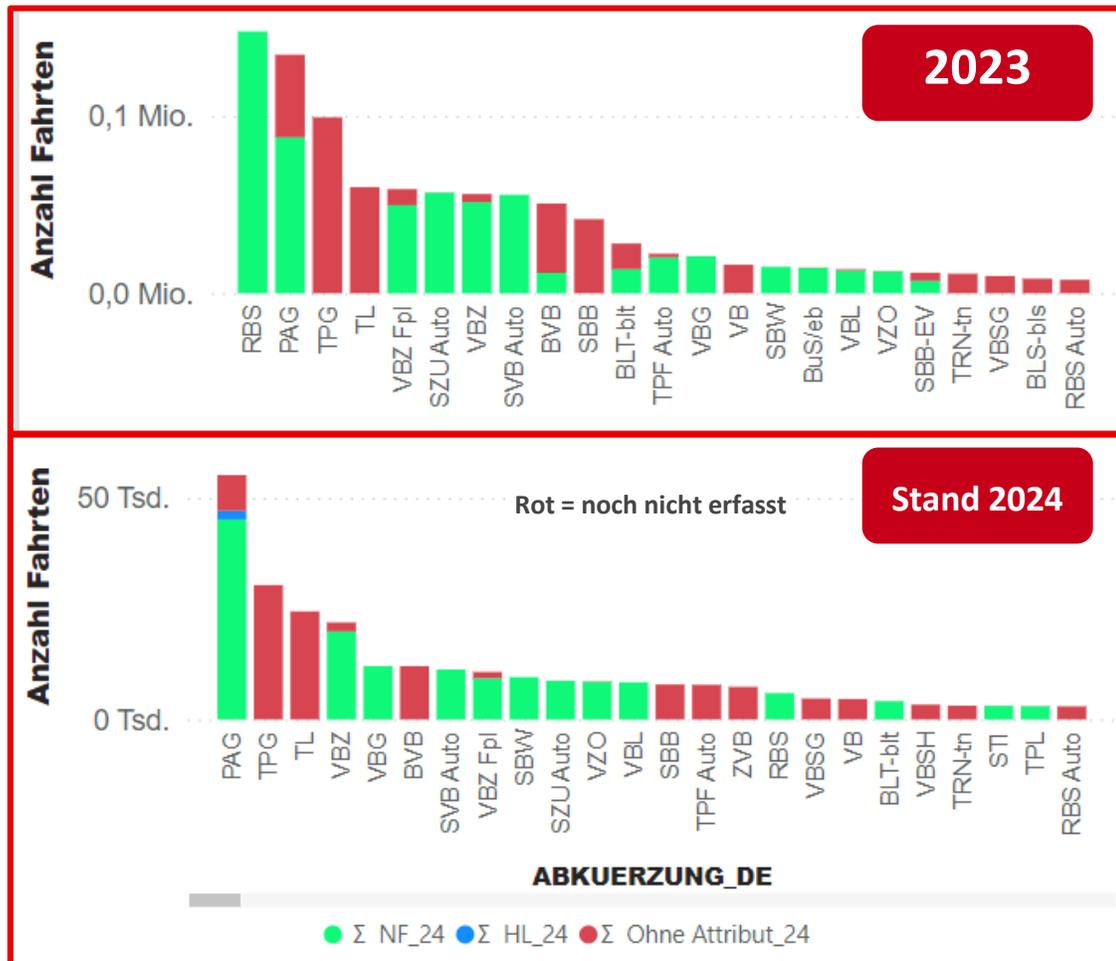
# KKI Demande: De quelles données s'agit-il?

Données	Exemple/ Explication -> Risque
<b>Arrêt/ bord d'arrêt</b>	<p>Le statut BfR des arrêts X est enregistré comme utilisable de manière autonome dans DiDok ; dans la pratique, l'arrêt X n'est cependant pas utilisable de manière autonome</p> <p>→ Les voyageurs handicapés ne s'inscrivent pas à la navette ou à l'assistance</p>
<b>Chantiers</b>	<p>Selon les prescriptions actuelles de l'OFT, les ET ne sont tenues de saisir dans DiDok que les chantiers d'une durée supérieure à 12 mois;</p> <p><u>dans la pratique</u>, il existe, surtout dans le transport routier, une multitude de chantiers de courte durée (mesurables par exemple au nombre de déclarations HIM de déplacements d'arrêts)</p> <p>Les arrêts/bordures sont temporairement déplacés et l'embarquement/débarquement autonome n'est plus possible ; des transports en navette sont nécessaires ; la base de données dans DiDok ne le signale cependant pas</p> <p>→ Les voyageurs LHand ne s'inscrivent pas pour la navette ou l'assistance</p>
<b>Matériel roulant</b>	<p>L'accessibilité des véhicules diffère (à court terme), de sorte qu'en combinaison avec la bordure d'arrêt, celle-ci ne peut plus être utilisée de manière autonome.</p> <p>→ Les voyageurs handicapés ne s'inscrivent pas à la navette ou à l'assistance</p>
<b>Dysfonctionnement de l'ascenseur ou autre (accident, etc.)</b>	<p>Les arrêts/bordures ne sont plus accessibles aux voyageurs LHand (à court terme) en raison de pannes d'ascenseurs ou d'autres pannes, par exemple d'escaliers roulants, dans le cas de voyageurs à mobilité réduite.</p> <p>→ Les voyageurs handicapés ne s'inscrivent pas à la navette ou à l'assistance</p>
<p><b>Si les voyageurs handicapés ne s'inscrivent pas à la navette ou à l'assistance, ils risquent d'être directement discriminés au moment où ils souhaitent monter (pas de possibilité de monter) ou descendre (pas de possibilité de descendre). → Continuation/retour nécessaire).</b></p>	



# Varia

# Appel à candidatures: Saisie des attributs de plancher bas/élevateur pour 2024 !



Update Lhand | 12.10.2023

1 Page d'aperçu sur öV-info.ch

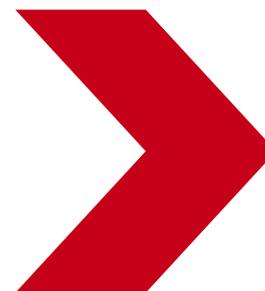
Lien ici: Infos -> voir la capture d'écran ci-dessous

Fahrzeuginformationen Niederflur (NF) / Hublift (HL) als Attribut der Fahrt

Die Transportunternehmen müssen für jede Fahrt in den Soll- und Echtzeitfahrplandaten das Attribut NF, HL oder leer (nicht zugänglich) einliefern.

Für die Erfassung sind umfangreiche Hilfestellungen erstellt worden

- Erfassung von Daten
- Benutzerhandbuch BehiG - DiDok



**Pertinence directe pour l'exactitude des symboles BfR joués**

## Communication prévue sur la LHand en fin d'année

Planification de séances d'information au 4e trimestre 2023 par la SKI

→ actuel : fixation de l'agenda et des thèmes

Suggestion: Coordination de la communication sur UTP

→ Contacts et contenus à trouver via:

<https://www.voev.ch/fr/nos-themes/LHand>

# Session de questions ouvertes

Qu'est-ce qui vous préoccupe?  
Comment pouvons-nous vous aider?

FF FFS