

Un exemple de modélisation (suite)

Dans les schémas organisationnels présentés, le système régional d' « information routière » et le système « référentiel » sont des constantes.

Le système d'information routière comprend les fonctions de collecte, d'élaboration, de présentation et de diffusion des données relatives aux conditions de déplacement.

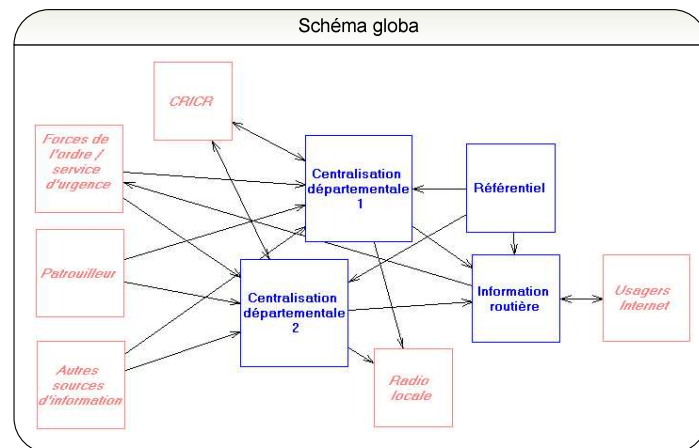
Le système « référentiel » permet une gestion des données dites de référence, correspondant grosso modo aux formats à respecter pour que les données soient échangées et comprises. Cela comprend bien entendu les fonctions de mise à jour des référentiels et de diffusion vers les services abonnés.

Le système de centralisation départementale des événements comprend, dans ce cas, les activités suivantes :

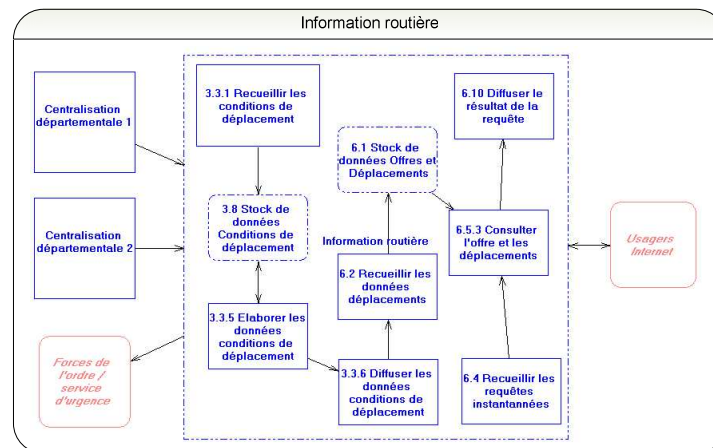
- ▶ Identifier et classer les événements (importance locale, régionale ou nationale)
- ▶ Elaborer les données sur événements (formatage de l'information suivant le destinataire)
- ▶ Diffuser les données sur événements

Dans ce contexte, les liens entre le patrouilleur et la centralisation départementale sous-entendent un ensemble de moyens mis en place sur le terrain pour assurer cette centralisation, par des fonctions de saisie et de validation des données. En revanche, des liens entre les forces de l'ordre et les deux niveaux de centralisation pourraient se révéler redondants.

Les questions posées par de tels schémas renvoient bien à des choix d'organisation, et à des indications de procédures.



Modélisation avec OSCAR du système cible



Présentation des fonctions du sous-système « information routière »

L'apport d'ACTIF - témoignages de :

Pierre SAMSONOFF, Directeur adjoint de la DRE Bretagne

Patrick LEWEURS, Directeur des infrastructures et du transport Conseil général des Côtes d'Armor

La prestation des équipes de SETEC-ITS et du CERTU s'est déroulée de février à mai. La restitution du diagnostic a été réalisée fin mai 2005.

Pour Monsieur SAMSONOFF, DRE Adjoint de Bretagne, « l'intervention d'ACTIF a permis, à partir d'une volonté de réflexion sur la diffusion de l'information routière (voire sur la simple question : radio dédiée ou pas) d'aborder des questions autrement stratégiques, et d'abord celle-ci : comment circule la connaissance des événements sur "LE" réseau routier parmi des acteurs aux compétences (dans tous les sens du terme) diverses ?

Rapidement, apparaît l'idée qu'un événement figure dans un champ de portée variable suivant sa nature et que c'est la stratification de ces champs qui organise les structures à mettre en place et leur fonctionnement. Au bout du compte, on

arrive forcément à aborder la question des "partenariats" plus ou moins formels à mettre en place entre les différents acteurs de la route de manière à maintenir un maximum d'échanges entre ces acteurs que beaucoup de questions peuvent séparer. »

Monsieur LEWEURS conclut : "Actif a permis de mettre en forme dans le cadre de ce projet d'information routière à l'échelle de la Bretagne les différents scénarios possibles en les rendant compréhensibles. La méthode a également permis de mettre en évidence les questions importantes préalables tout en soulignant les impacts en termes d'organisation dans un contexte institutionnel évolutif."

Projet : mettre en place à l'échelle régionale un service d'information à l'utilisateur sur les conditions de circulation sur le réseau routier breton.

Enjeux : offrir un service d'information routière homogène et de qualité sur les risques et les conditions de circulation

Apports d'ACTIF : proposer un cadre de référence métier pour analyser les pratiques et définir des solutions

Le contexte local

Au départ de ce projet, la direction des transports du Conseil général des Côtes d'Armor a émis le souhait de la mise en place d'un **service d'information à l'utilisateur**, en **temps réel**, sur **l'état du réseau routier breton** et sur les événements pouvant engendrer une **modification du service routier** :

- ▶ événements prévus (travaux, manifestations) ;
- ▶ conditions de circulation (météo, engorgement) ;
- ▶ événements non prévus (incidents, accidents).

Ce service aurait pu prendre a priori la forme d'une radio régionale dédiée.

Sous l'impulsion du Conseil général des Côtes d'Armor et de la DRE Bretagne, les quatre Conseils généraux bretons, les quatre DDE et la DRE ont lancé une réflexion commune et coordonnée en vue d'améliorer l'information routière. Cette démarche a été lancée courant 2004 avec comme maître d'œuvre le CETE de l'Ouest.

Elle a abouti à la cosignature d'un protocole d'accord qui formalise la collaboration des neuf partenaires.

Cette démarche s'est fixé les objectifs de :

- ▶ densifier et améliorer le recueil de données sur le réseau routier, sur les aspects de viabilité du réseau, de données de trafic, de prévisions de déplacements, de gestion des événements ;
- ▶ mettre en place l'organisation et les moyens techniques permettant de collecter et de partager l'ensemble de l'information disponible, avec traitement éventuel ;
- ▶ étudier les moyens de diffusion de l'information.

Les travaux de préfiguration de la Direction Interrégionale des Routes (DIR) dans le contexte de la décentralisation sont arrivés à point nommé pour reposer les questions d'organisation et de répartition effective de compétences et de moyens.

L'intervention d'ACTIF

À la demande du CETE, de la DRE et du Conseil général 22, les principes de la méthode, le modèle et les outils d'ACTIF ont été utilisés dans les premières phases du projet, afin de structurer la méthode de travail. Les équipes d'ACTIF (SETEC-ITS, CERTU) ont été associées en assistance du maître d'œuvre, afin de :

- ▶ définir très clairement le périmètre du projet (limites géographiques et fonctionnelles : réseau concerné, type d'information ciblée) ;
- ▶ réaliser un diagnostic des pratiques et systèmes existants ;
- ▶ clarifier et ré-exprimer les attentes et les besoins ;
- ▶ modéliser différents scénarios possibles d'organisation et de fonctionnement.

Ceci a permis de poser quelques principes, de faire certains choix et de mûrir la réflexion en cours sur l'avant-projet.

Un projet ?

L'équipe ACTIF peut vous aider à travailler sur vos projets et avant-projets :

Contacts :
Yannick DENIS (CERTU)
Tel : 04 72 74 59 46

Jean-François JANIN (DSCR)
Tel : 01 40 81 82 69

Éric BOURLES (DSCR)
Tel : 01 40 81 81 36

<http://www.its-actif.org/>

Périmètre du projet

La définition du périmètre a fait l'objet d'un consensus assez rapide. Il porte sur les points suivants :

- ▶ acteurs concernés : les 4 Conseils généraux, les 4 DDE, la DRE et la DIR juste créée ;
- ▶ aire d'étude : la Région Bretagne (cf. carte ci-contre) ;
- ▶ réseau routier concerné : plan routier breton, c'est-à-dire les RN restant nationales après la décentralisation et le réseau structurant de RD ;
- ▶ informations concernées : données de type prévisionnel (chantiers, manifestations, ...) et événementiel (accidents, bouchons, ...), pouvant générer des perturbations sur le réseau routier principal.

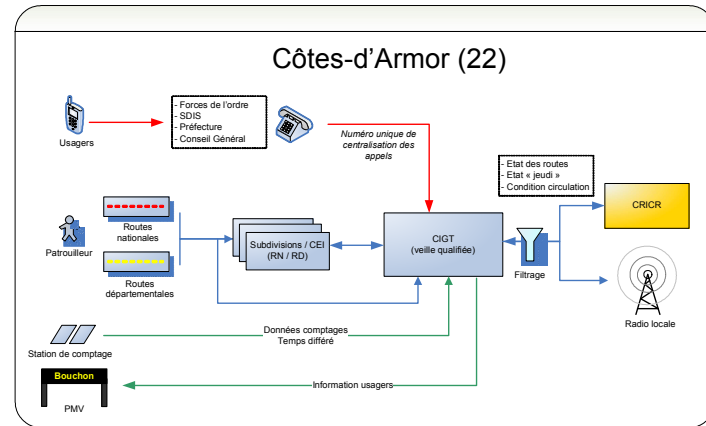


Région Bretagne

Le diagnostic de la situation actuelle

Un constat de l'existant a été réalisé par questionnaire et recueil auprès des différents services. Une comparaison entre les pratiques et le modèle fonctionnel logique d'ACTIF a permis de mettre en lumière les points suivants :

- ▶ **La production de l'information routière** : elle s'appuie sur des organisations et des moyens très hétérogènes entre les départements et les gestionnaires des routes départementales et routes nationales. Aucune structure ne coordonne actuellement ces différents acteurs,
- ▶ **Le recueil de l'information** : il est essentiellement humain ; il y a peu de mains courantes informatiques (MCI) ; la culture des agents est avant tout une culture d'intervention plus que d'information (oubli fréquent de signaler la fin d'un événement),
- ▶ **La remontée et le croisement des informations** : la remontée des informations depuis les équipes de terrain (patrouilleurs, services d'urgences et de police) vers un poste central de veille qualifiée est quasiment systématisée dans chaque département (numéro de téléphone unique).

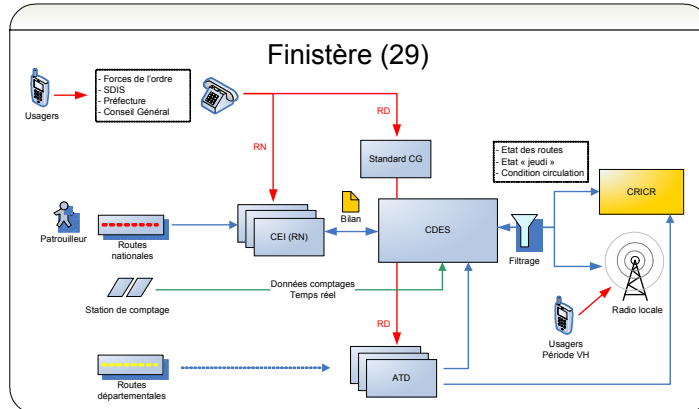


Organisation des Côtes-d'Armor

Sur les RN, la centralisation des informations en temps réel est mise en œuvre systématiquement dans seulement deux départements. Pour les RD, l'information ne remonte au siège que lors de perturbations importantes.

Les échanges d'information interdépartementaux n'existent pas. Enfin, la remontée des informations vers le CRICR ne fait pas l'objet de procédures et de standards clairs ; elle est donc incertaine et hétérogène.

- ▶ **La diffusion** : les expériences de diffusion de l'information par le biais de radio FM se sont révélées très positives ; mais les informations ne font pas l'objet d'une mise en forme systématique avant diffusion aux usagers ou aux médias. Il y a peu de signalisation dynamique (avec Panneaux à Messages Variables) en dehors du réseau Dor Breizh (CIGT de la DDE35, concernant Rennes et son agglomération) et de dispositifs dans les Côtes d'Armor (PMV sur la RN12 et alerte contre-sens sur la RD 767). La diffusion d'informations par les sites web se développe.



Organisation du Finistère

Les besoins et attentes des partenaires

À partir de ce diagnostic, les besoins et attentes des différents partenaires ont pu être mieux ré exprimés et sériés en distinguant les invariants valables à l'échelle régionale et ceux sur lesquels les principes d'autonomie prévalent.

Ainsi, trois besoins fondamentaux ont été mis en évidence en terme de systèmes d'information :

- ▶ Besoin de faire évoluer les organisations de **recueils et de centralisation d'informations** notamment en élargissant les sources d'information et en définissant une « flotte de référence » (moyens minimums et sûrs : patrouille, véhicules de transport sous contrat...), gage de fiabilité de l'information recueillie.

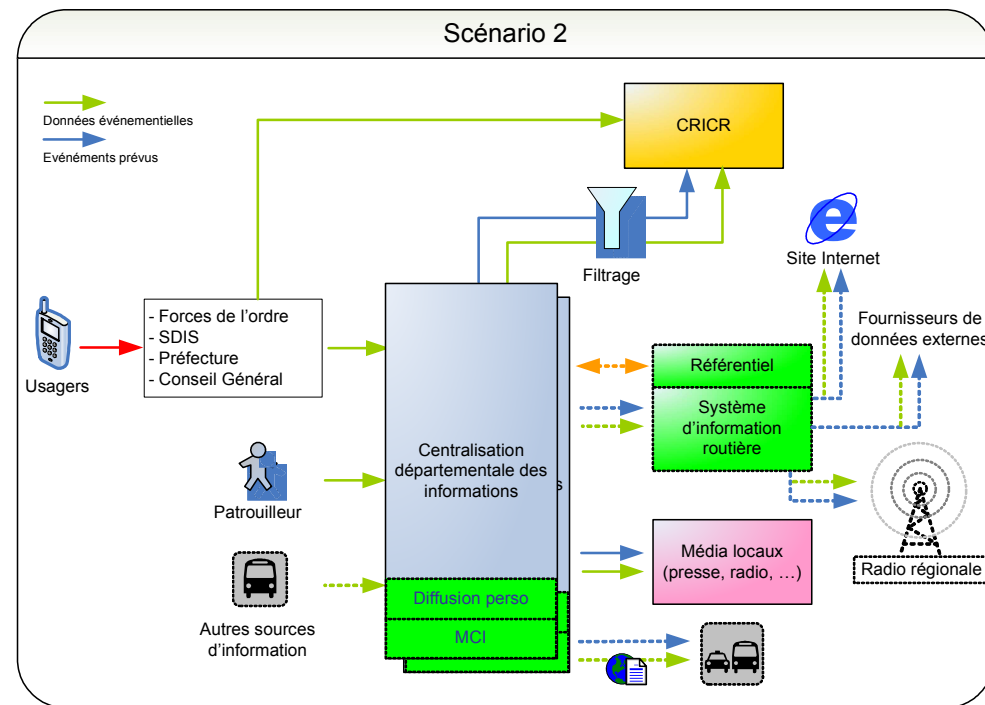
- ▶ Besoin d'un **système d'information routière au niveau régional**, permettant de centraliser l'ensemble des informations concernant les conditions de circulation en Bretagne. La création d'une plate forme de fédération de l'information routière permettra de centraliser l'ensemble de l'information disponible auprès des exploitants de réseaux routiers sur la région Bretagne, leur proposer une vue complète des conditions de trafic prévues ou en cours, et mettre à disposition de l'ensemble des usagers une vision unique et cohérente de l'information.

- ▶ Besoin d'un **référentiel commun** permettant de définir une structure commune pour la description des événements (localisation, typologie, niveau de certitude...). Le référentiel routier cartographique en fait partie.

En revanche, les aspects de gestion des événements et d'intervention sur le terrain sont complètement liés à la répartition future des activités entre les services locaux (DDE et Conseils généraux) et les services régionaux. De la même manière, le besoin de moduler géographiquement l'information diffusée et de la cibler vers des usagers spécifiques n'est pas émis au niveau régional. Ces modalités de diffusion doivent rester variables suivant les gestionnaires de réseaux.

Ainsi, le référentiel commun et la plate-forme de fédération d'information routière constituent deux outils autour desquels les gestionnaires définiront de façon autonome et libre leur stratégie de recueil, de remontée et de diffusion de l'information. Chaque exploitant devra définir ses propres règles de filtrage amont et aval de l'information et éventuellement de centralisation.

Un exemple de modélisation fonctionnelle



Description générale du scénario

Ces aspects variables ont été mis en scène dans le cadre de scénarios qui proposent chacun une architecture organisationnelle et fonctionnelle.

Ainsi, la mise en place, à l'initiative des conseils généraux, de systèmes de centralisation départementale de l'information apparaît aujourd'hui comme une variante possible parmi des scénarios envisageables. Les discussions des différents partenaires ont montré l'intérêt de le modéliser fonctionnellement et surtout d'identifier les interfaces à assurer avec les structures de recueil de l'information et avec le système d'information routier régional afin qu'ils puissent en vérifier la pertinence en termes de services à l'utilisateur et de moyens à mettre en œuvre.