

# **Le Système d'Information Routier : un outil pour la programmation**

## **– Plan de l'intervention**

- **Le Département de l'Essonne et la Direction des Déplacements « en quelques chiffres »**
- **Contexte du projet**
- **Les objectifs de la solution**
- **Focus gestion prévisionnelle des travaux**
- **Conclusion et bilan perspectif**

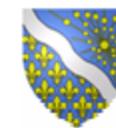
## - LE DEPARTEMENT DE L'ESSONNE ET LA DIRECTION DES DEPLACEMENTS EN QUELQUES CHIFFRES

### ■ Un département dynamique :

⇒ Situé en grande couronne parisienne, l'Essonne regroupe 1,2 millions habitants (196 communes). La population urbaine représente 95,2% de la population du département et l'on y compte plus de 500 000 actifs.

⇒ A cheval sur différentes régions naturelles (l'Hurepoix, la Brie, le Gâtinais et la Beauce), il oppose une partie nord très urbanisée à une partie méridionale plus rurale.

⇒ Département dynamique, l'Essonne concentre les activités économiques et possède une desserte performante en termes de voies de communication (autoroutes A5, A6, A10, aéroport d'Orly).



	Essonne	Ile-de-France
Population	1 208 004	11 728 240
Superficie (km2)	1 804,4	12 012,3
Densité de la population (hab/km2)	669,5	976,4

INSEE - Recensement de la population 2009

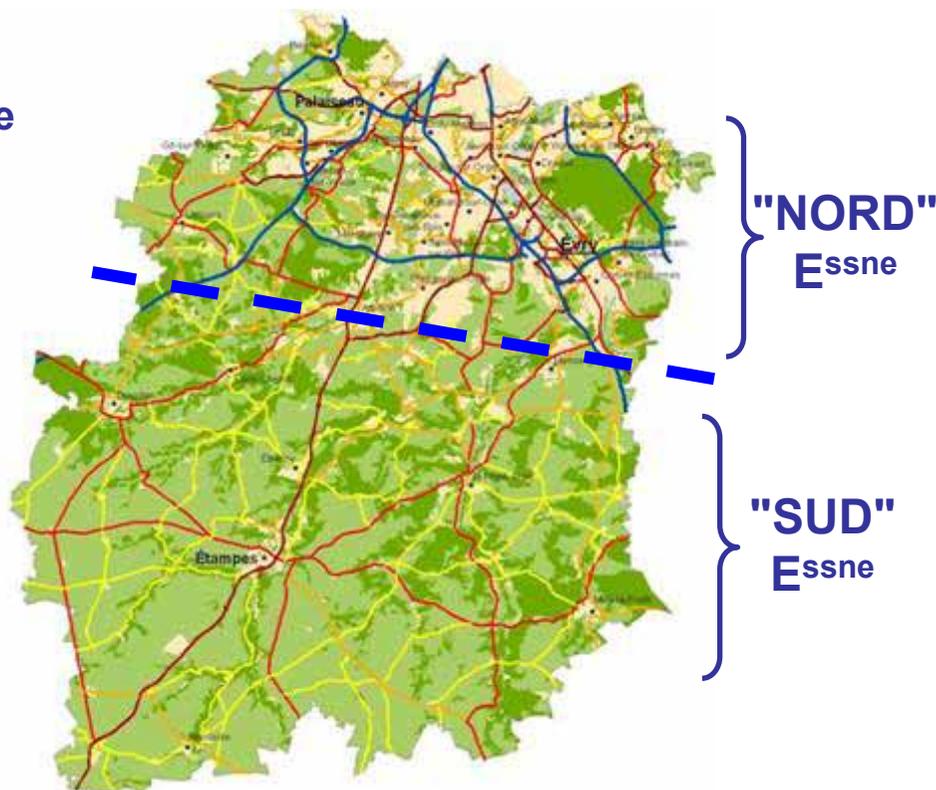
## **- LE DEPARTEMENT DE L'ESSONNE ET LA DIRECTION DES DEPLACEMENTS EN QUELQUES CHIFFRES**

### **■ Le réseau routier départemental (1400 km) :**

⇒ Le Département construit, gère et exploite un réseau routier de près de 1 400 km, comportant des infrastructures variées (2x2 voies, « bretelles » de liaison avec réseau national, routes bidirectionnelles et intermédiaires...)

⇒ ce réseau traverse et unit des environnements hétérogènes (env. 1/3 en agglomération ; 2/3 hors agglomération)

⇒ des niveaux de trafic contrastés (de 100 veh/j à près de 80 000 veh/j selon les axes)



## - LE DEPARTEMENT DE L'ESSONNE ET LA DIRECTION DES DEPLACEMENTS EN QUELQUES CHIFFRES

### ■ La Direction des Déplacements :

⇒ un peu plus de 250 agents ;

⇒ 8 Services (Procédures et Ressources, Grands Projets et Foncier, Transports Scolaires et Solidaires, Espaces verts, 3 UTD et SSGR) sous l'égide d'un Directeur et 2 Directeurs-adjoints

⇒ Exploitation et gestion de la route assurée par les 3 « Unités Territoriales des Déplacements » et le Service Sécurité et Gestion de la Route



## **– CONTEXTE DU PROJET**

***– Historiquement, une gestion et une exploitation du réseau routier :***

**➤ à l'aide de différentes applications informatiques (BD routière, accidents, ouvrages d'art, dépendances vertes...) non installées en réseau, non intégrées et sans échanges de données automatisés,**

**➤ au moyen de remontées du terrain manuelles et d'une expertise métier qui ne recourt pas à des systèmes automatisés**

**→ Un outil nécessaire à l'effcience des politiques d'entretien et de sécurité du Département**

## **– LES OBJECTIFS STRATEGIQUES DU PROJET**

- ***Améliorer la politique patrimoniale et la sécurité des routes départementales***
- ***Moderniser les fonctionnalités des outils informatiques actuels, étendre éventuellement leurs champs d'intervention (gestion du domaine public, patrouillage...),***
- ***Les intégrer dans une plate forme unique de gestion du réseau routier départemental, constituant un Système d'Information Routière***
- ***Étoffer leur volet d'aide à la décision, pour optimiser la programmation routière***

## – LES OBJECTIFS OPERATIONNELS DU PROJET

**o  
p  
é  
r  
a  
t  
i  
o  
n  
n  
e  
l  
s**

**Moderniser le suivi et la connaissance en temps réel / Garantir la sécurité juridique des agents et du Département**

**Avoir une meilleure connaissance du patrimoine routier**

**Développer l'analyse de l'accidentologie**

**Optimiser la gestion du Domaine Public**

**Diffuser au public de l'information routière**

**Développer la gestion prévisionnelle des travaux conservation, de modernisation et de développement du réseau**

## – LES OBJECTIFS OPERATIONNELS DU PROJET

### ■ Moderniser le suivi en temps réel du réseau



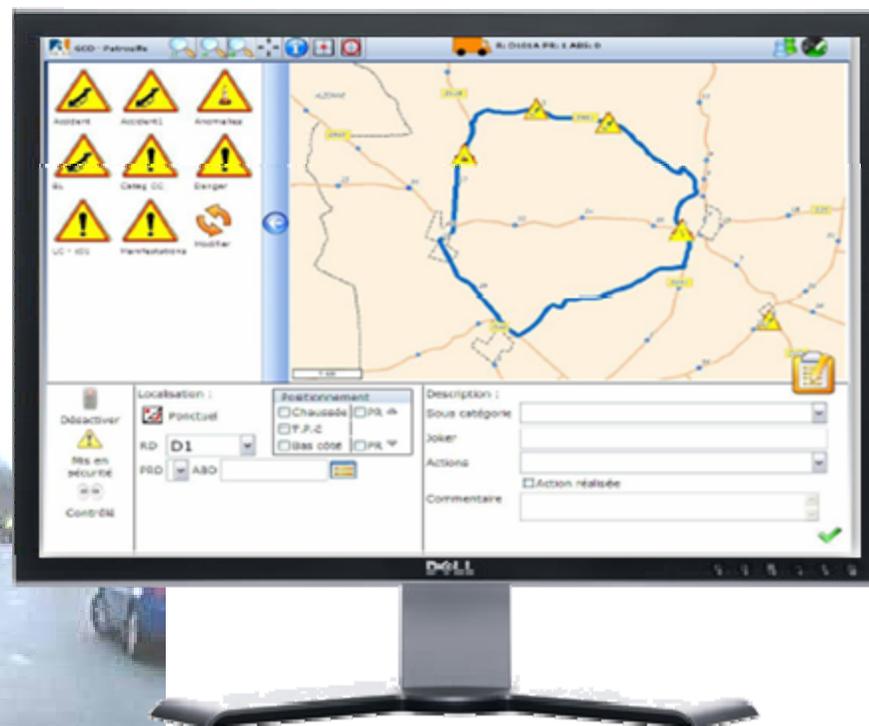
## **– LES OBJECTIFS OPERATIONNELS DU PROJET**

### **■ Avoir une meilleure connaissance du patrimoine**



## – LES OBJECTIFS OPERATIONNELS DU PROJET

### ■ Développer la connaissance de l'accidentologie-incidentologie



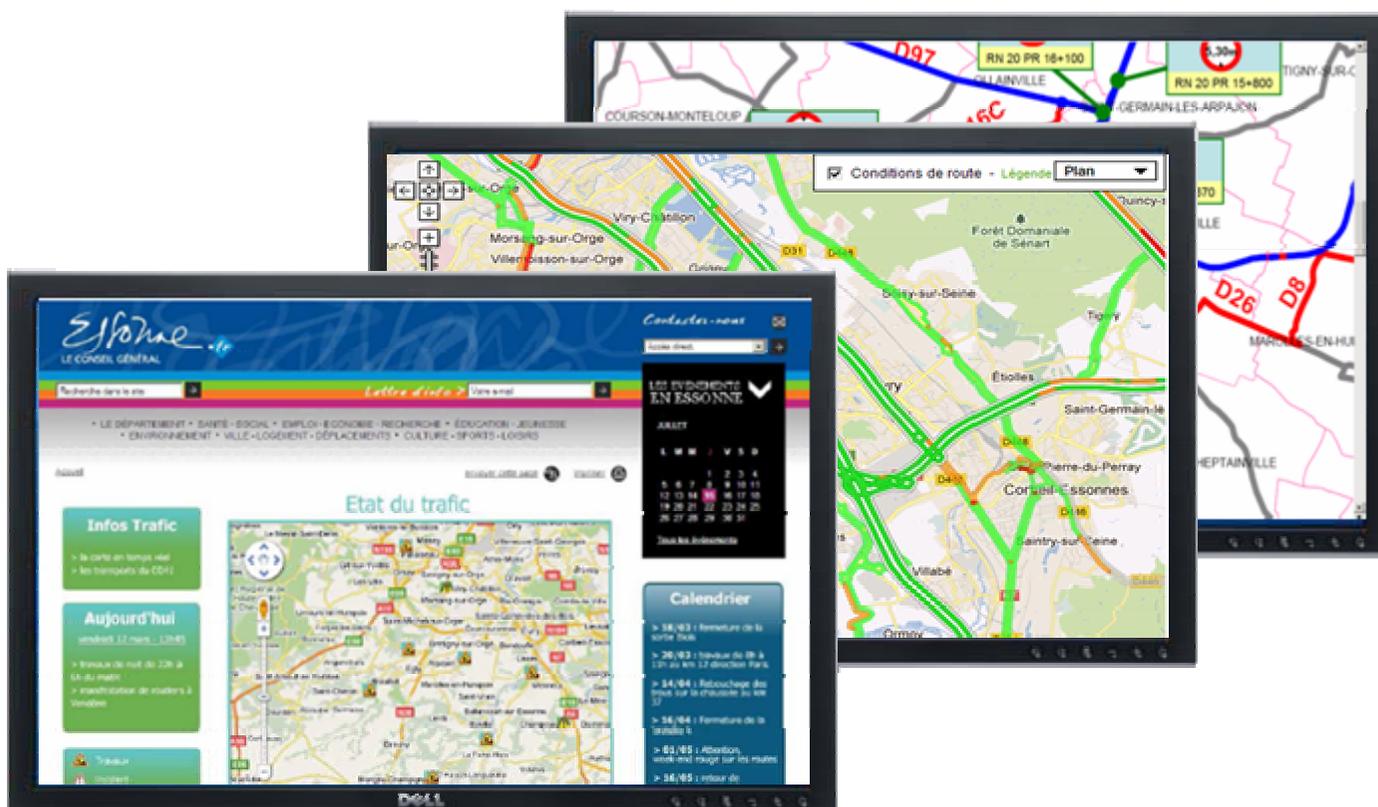
# – LES OBJECTIFS OPERATIONNELS DU PROJET

## ■ Optimiser la gestion du Domaine Public



## – LES OBJECTIFS OPERATIONNELS DU PROJET

### ■ Diffuser au public de l'information routière





## **– FOCUS GESTION PREVISIONNELLE DES TRAVAUX :**

### **■ Une forte interaction avec le Schéma Directeur de la Voirie Départementale, aux différentes étapes de la vie des Projets :**

#### **□ Lors de la conception et de l'initialisation du SIR :**

**- Relevés terrain communs**

**- Réflexion sur les principes de programmation et sur les outils associés / import de ces règles dans l'outil**

#### **□ Lors de l'utilisation du SIR :**

**- Le SIR est utilisé pour mettre en oeuvre les principes de programmation énoncés dans le SDVD, qu'il concrétise sous forme de programmes de travaux**

**- Le SIR permet une évaluation de l'efficacité de ces programmes et l'émission de propositions de réajustement si nécessaire**

## – FOCUS GESTION PREVISIONNELLE DES TRAVAUX :

### ■ les données source : relevés AGR

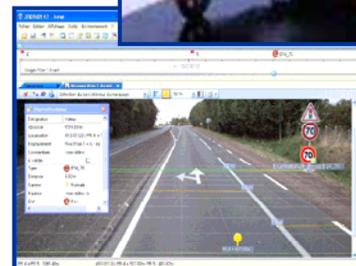
#### → Adhérence / images du réseau :

➤ Relevés (CFT en rase campagne / CFL en agglomération) et images (IREVE) initialisés par le CETE en 2012-2013 sur l'ensemble du réseau.

➤ campagnes actuelles sur la base de la stratégie d'acquisition précédemment définie (linéaires modulés selon catégorie de réseau et programme CR 2014)

#### → Uni et déflexion :

➤ mesures déjà effectuées sur le réseau de façon périodique. Campagnes actuelles sur la base de la stratégie d'acquisition précédemment définie (linéaires modulés selon catégorie de réseau et programme CR 2014)



## – FOCUS GESTION PREVISIONNELLE DES TRAVAUX :

### ■ les données source : la BD-R et son intégration dans le nouvel outil

#### → Visage :

- Mise en place sur plate forme de test de l'architecture définie préalablement
- Intégration des données existantes selon cette architecture
- En attente de l'utilisation effective de la base SIR, poursuite de l'alimentation des données dans Visage pour permettre une intégration complète ultérieure.

#### → Gestion du domaine public :



- Mise au format adéquat en cours des données existantes (accueil d'un stagiaire DirDEPL)
- Numérisation en cours des actes papier / création de la base documentaire associée



## **– CONCLUSION ET BILAN PERSPECTIF (1/2)**

*→ Des bénéfices substantiels pour le Département*

**→ Optimisation de la programmation routière**

- maîtrise des coûts
- amélioration de la pertinence des actions et du niveau de sécurité du réseau

**→ Amélioration de la sécurité juridique du Département**

- gestion du domaine public
- contentieux

**→ Amélioration de la qualité du Service Public aux citoyens**

- décharge des agents routiers de tâches manuelles et répétitives

**→ Gains sociaux / externes**

- amélioration du niveau de sécurité-circulabilité du réseau routier
- information des usagers

## **– CONCLUSION ET BILAN PERSPECTIF (2/2)**

*Un Projet innovant et volontariste, à l'aboutissement prometteur :*

- une base à l'élaboration et au suivi des politiques routières du Département
- un support à la définition et à l'optimisation des pratiques techniques

*→ Une démarche résolument orientée vers les usagers et les citoyens, permettant une prise en compte des enjeux généraux et des problématiques locales dans le domaine routier.*

***– Merci de votre attention –***