

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Paris, le – 3 JUL. 2018

Direction des infrastructures de transport

La directrice des infrastructures de transport

Sous-direction de la gestion du réseau routier non concédé et du trafic

à

Bureau de l'information routière et des systèmes d'information

Mesdames les directrices

Messieurs les directeurs

Directions interdépartementales des routes

Nos réf. : DEP 2018-293

Vos réf. :

Affaire suivie par : Dominique Lerouvillois

dominique.lerouvillois@developpement-durable.gouv.fr

Tél. : 01 40 81 81 02

Courriel : grt-irs.grn.dit.dgitm@developpement-durable.gouv.fr

Objet : Etude amont sur les SAGT – conclusions et orientations stratégiques

PJ :

Pour faciliter l'exercice de leurs missions de gestion du trafic et d'information routière, les DIR (précédemment les DDE) ont développé puis déployé des systèmes informatiques appelés SAGT (Système d'Aide à la Gestion du Trafic) au sein de leurs CIGT.

Ainsi, on compte aujourd'hui 16 SAGT déployés pour un total de 30 CIGT dans les DIR.

Les SAGT sont des systèmes complexes à mettre en œuvre et à maintenir, leurs coûts de développement et de fonctionnement sont conséquents et les fonctions développées sont bien souvent redondantes entre tous ces systèmes.

Dans un contexte budgétaire contraint, la DIT a commandé en 2013 la réalisation d'une étude amont sur les évolutions des SAGT, avec l'objectif principal de définir la meilleure stratégie ainsi que les orientations générales pour les développements futurs et pour le maintien en condition opérationnelle de ces systèmes.

La dernière réunion du comité de pilotage de l'étude amont le 1^{er} juin 2018 a permis de présenter les principales conclusions et orientations des études menées et de proposer de terminer l'étude amont.

Cette note a donc pour objet de présenter les décisions de la maîtrise d'ouvrage suite à cette étude amont, de préparer l'opération à réaliser et de définir les premières orientations de la politique d'équipement des DIR en SAGT.

1) Conclusions de l'étude amont

Démarrée sous le pilotage du Céréma, poursuivie avec l'appui du CPII de fin 2015 jusqu'à ce jour, l'étude amont a permis de dégager une cible fonctionnelle de SAGT, établie en commun avec un groupe d'experts métier des DIR, et de privilégier un scénario de mutualisation qui consiste en :

- une **solution logicielle unique** pour les besoins futurs de SAGT dans les DIR (SAGT national),
- un **hébergement dans chaque DIR**, dans une seule salle informatique sécurisée.

Ce scénario présente l'intérêt d'un changement progressif de l'organisation actuelle et il apparaît comme une cible atteignable à moyen terme (3-5 ans). Le scénario le plus mutualisé (avec un hébergement national) n'est pas jugé faisable à moyen terme, car il comporte des risques techniques importants (pour le respect des exigences de performances et de disponibilité des CIGT, contraintes de dimensionnement des réseaux et du système informatique) et il soulève des problématiques sur l'organisation des moyens humains à prévoir pour l'exploitation et la maintenance d'un tel système.

Je valide donc le choix de ce scénario pour les futures évolutions des SAGT dans les DIR.

Concernant le choix du SAGT national, j'ai décidé de retenir Sagacité (déployé à la DIR CE) plutôt que Marius (DIR Med), car il peut être déployé plus rapidement au sein des DIR (5 DIR équipées à l'horizon 2020 avec Sagacité contre 1 seule DIR avec Marius). De surcroît, ce choix permet de profiter de la dynamique actuelle engagée par ces 5 DIR dans le cadre du groupement de commandes inter-DIR pour la TMA (Tierce Maintenance Applicative) de Sagacité, facilitant ainsi l'organisation de la gouvernance du projet de SAGT national.

2) Projet « SAGT national »

La **gouvernance** de ce projet d'envergure nationale sera assurée par la DIT (GRT) pour la maîtrise d'ouvrage (MOA) et par une DIR pilote pour la maîtrise d'oeuvre (MOE), la DIR CE étant pressentie compte tenu de son rôle de pilotage du marché de TMA Sagacité.

En fonction du nombre de DIR qui auront basculé sur le SAGT national et de la charge induite sur la maîtrise d'oeuvre, la gouvernance du projet pourra être revue en relation avec la DIR CE.

Pour aider la sous-direction GRT à exercer ses fonctions de MOA, je demande à la DIR CE d'apporter une assistance pour l'animation du réseau métier des DIR (qui sera élargi à l'ensemble des DIR) relative à l'identification, la définition et la priorisation des besoins fonctionnels du SAGT national, aux spécifications des évolutions fonctionnelles et au suivi des prestations du marché TMA.

Le CPII sera sollicité pour apporter une assistance pour les conseils relatifs à l'architecture technique du SAGT national, la réalisation périodique d'audits de conformité par rapport au cadre technique préconisé par le ministère, et en tant que de besoin, les spécifications des évolutions techniques du SAGT national.

Le **périmètre** du projet comprend essentiellement dans une 1ère étape la remise à niveau technique de Sagacité, telle que préconisée par le CPII dans son rapport d'audit de Sagacité fin 2017, afin d'assurer l'évolutivité et la maintenabilité du SAGT national dans le futur.

Le programme d'évolutions fonctionnelles de Sagacité retenu par le groupement de commandes inter-DIR pour 2018 étant en cours de développement, il est préférable que la remise à niveau soit faite à partir de la dernière version qui embarquera toutes ces évolutions, afin de ne pas retarder leur mise en œuvre opérationnelle.

Avec ces évolutions, Sagacité se rapprochera de la cible fonctionnelle prédéfinie pour le SAGT national (près de 90% des fonctions existantes sur un ensemble de 81 fonctions). Les éventuels compléments ainsi que les besoins fonctionnels supplémentaires exprimés par les DIR seront pris en compte par la suite dans une version future du SAGT national (étape 2).

La réalisation de l'étape 1 du projet SAGT national devra être envisagée sur la période 2019-2020 et viser l'échéance de fin 2020 pour la mise en œuvre.

L'estimation financière du projet SAGT national est à faire pour l'étape 1. Elle devra tenir compte des coûts de mise à niveau technique de Sagacité et des coûts de déploiement de la 1ère version du SAGT national dans les 5 DIR concernées à court terme (d'ici à 3 ans).

3) Orientations de politique d'équipement des DIR en SAGT

Le choix d'un SAGT national engage les DIR à privilégier cette solution à l'avenir pour leurs projets de remplacement des SAGT devenus obsolètes ou d'implantation de nouveau SAGT :

- les DIR qui utilisent déjà Sagacité (DIR CE) et celles qui ont exprimé le souhait de basculer sur Sagacité à court terme dans le cadre du groupement de commandes inter-DIR seront dotées naturellement du SAGT national d'ici 2021 (concerne les DIR O, SO, E et MC),
- les DIR qui utilisent d'autres SAGT (Sagase, Allegro, Marius) sont invitées à prévoir à l'horizon de 2025 leur remplacement par le SAGT national (concerne les DIR A, CO, Med, N, NO).

On considère qu'un SAGT est amorti au bout de 10 ans de fonctionnement. Par conséquent, je demande aux DIR concernées de produire, à l'échéance des 10 ans et au

plus tard en 2025, un dossier d'étude du remplacement de leur SAGT par le SAGT national.

En deçà des 10 ans, si de nouveaux besoins métier nécessitent des évolutions sur le SAGT ou s'il est constaté une dérive importante des coûts de maintenance annuels qui imposeraient un nouvel investissement supérieur au coût de déploiement du SAGT national (estimé globalement à 200 k€ TTC), la DIR devra prévoir l'installation du SAGT national sans attendre l'échéance des 10 ans, sauf à produire un dossier expliquant sa proposition. Dans ce cas, une décision ministérielle sera prise en fonction des éléments du dossier.

Cas particulier de la DiRIF : compte tenu des spécificités de la DiRIF (nombre d'équipements et de mesures de gestion de trafic, niveau d'exigences des performances du SAGT, interface avec Sytadin, gestion du trafic dans de nombreux tunnels), Sagacité en l'état actuel n'est sans doute pas en capacité de répondre à ses attentes. Je demande donc à la DiRIF, dans le cadre des études du programme Sirius 3, de transmettre un dossier de remplacement de son SAGT expliquant ses choix par comparaison au SAGT National.

P/

Sandrino CHINZI

L'adjoint à la Directrice
des infrastructures de transport

Jean LE DALL

Copie à : CPII/DOSO - SAGS/AG2 – GRT/ES – GRT/IRS