

# DTU : Description des tâches utilisateur

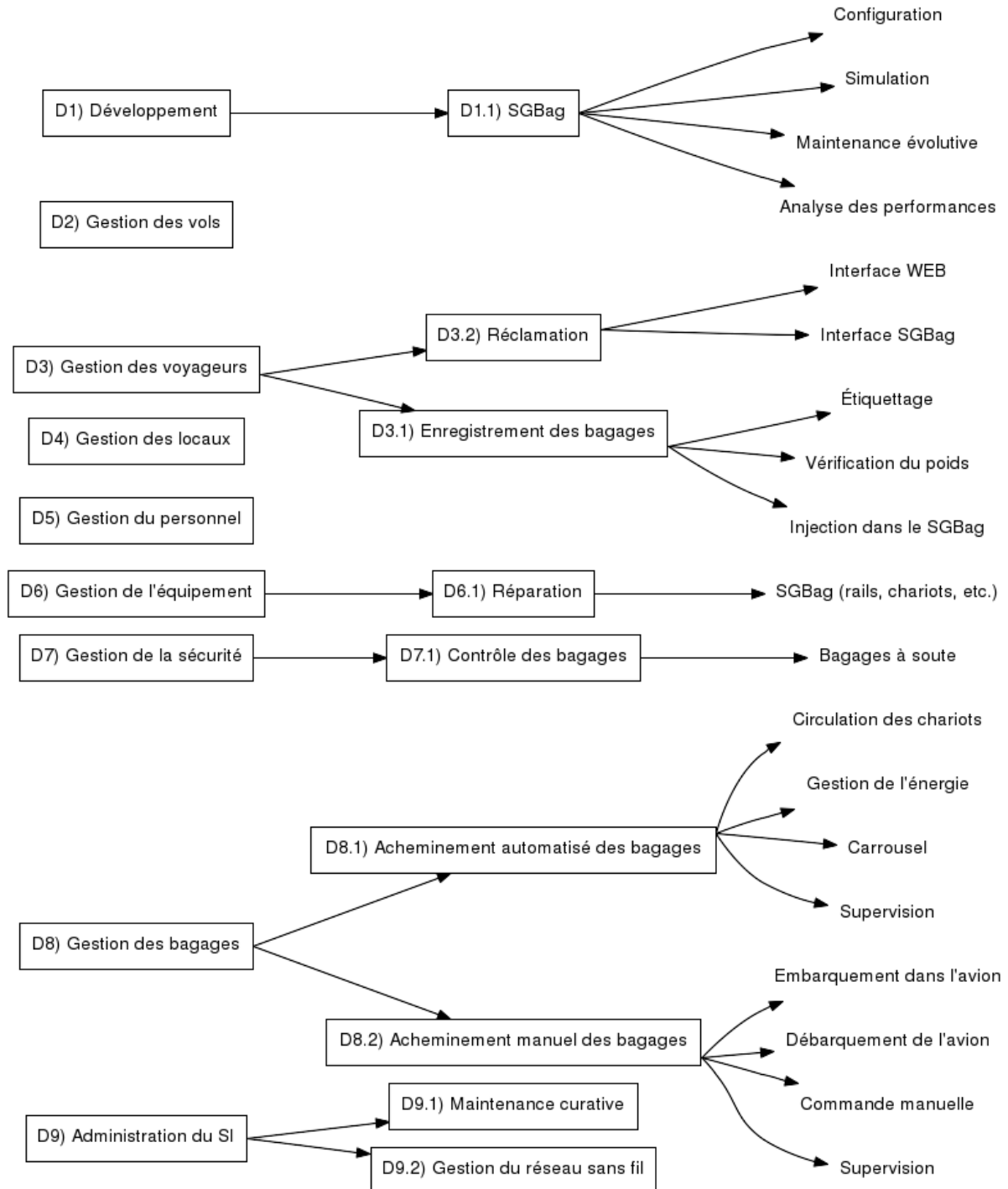
H4203

22 octobre 2010

## **Table des matières**

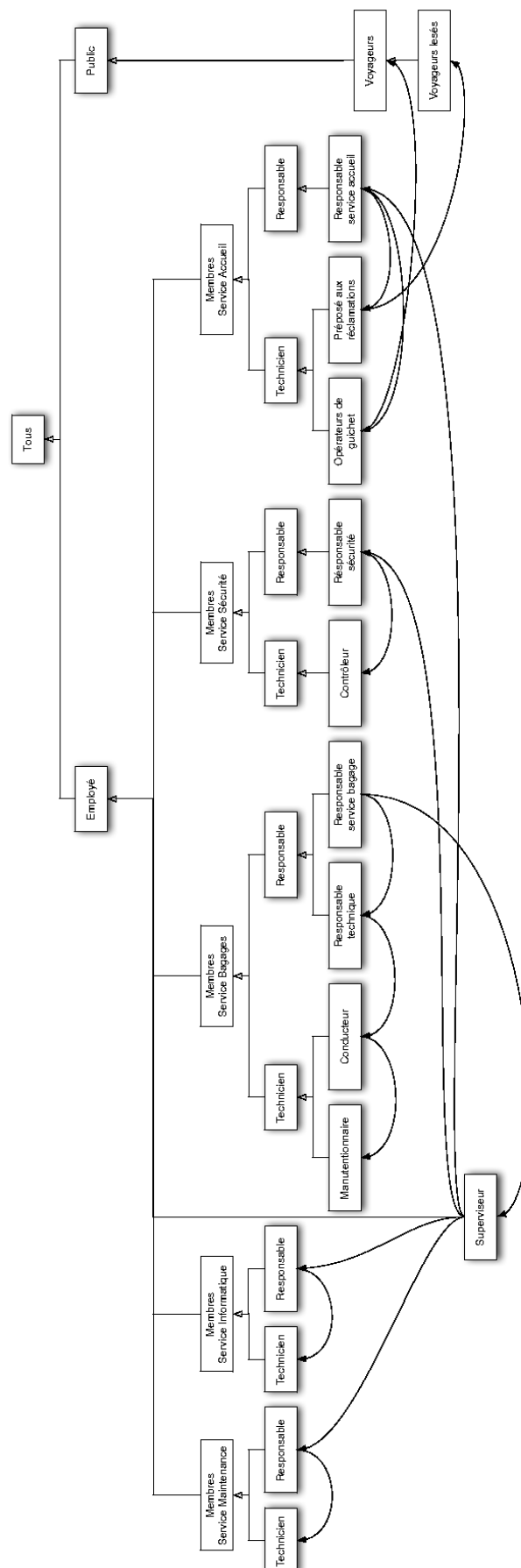
## Première partie

# Liste et description des domaines fonctionnels



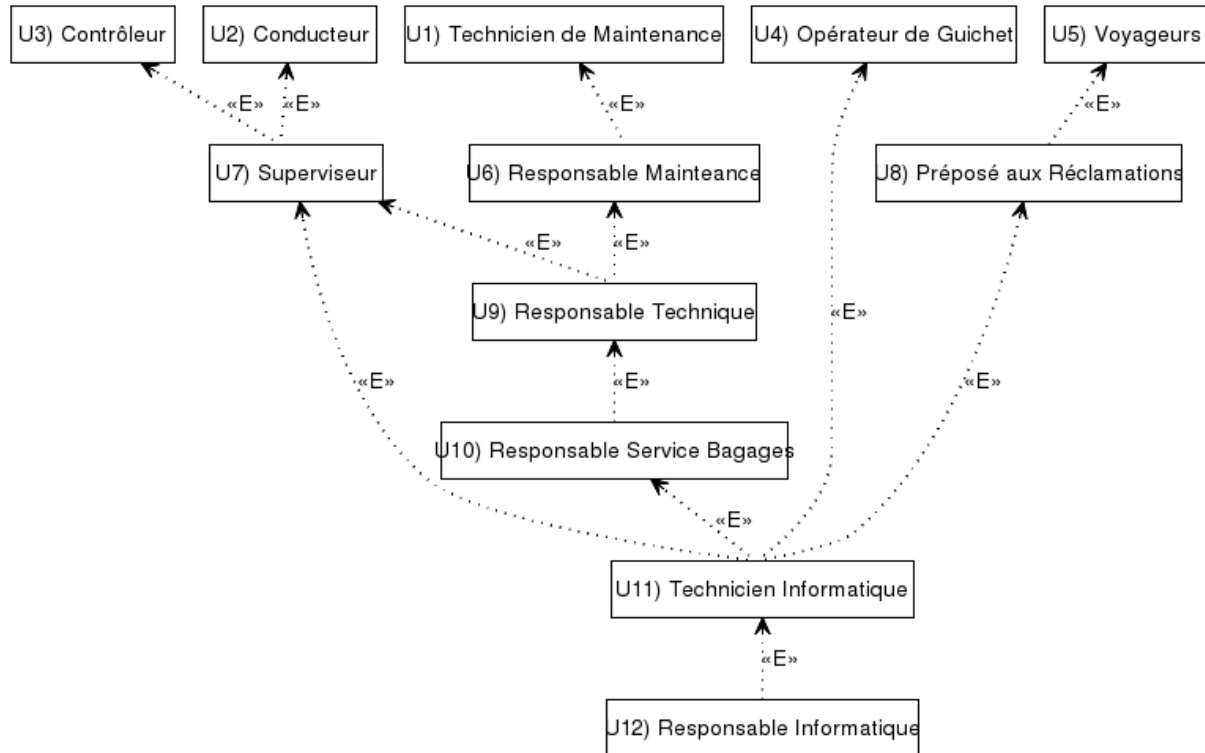
## Deuxième partie

## Modèles des profils utilisateurs



## Troisième partie

## Graphe d'héritage des profils utilisateurs



## Quatrième partie

# Description des profils des utilisateurs

## 1 Membres du service bagages

**Responsable du service (U10)** De formation Bac+5 (école d'ingénieur généraliste), il est expérimenté et possède donc une excellente connaissance du métier et maîtrise tout le processus de gestion des bagages. Son expérience avec l'outil informatique est variable. Il est amené à prendre rapidement des décisions et donner des directives aux autres membres du service. Petit groupe homogène : les responsables sont complémentaires.

**Responsable technique (U9)** Ingénieur (en informatique), il maîtrise le domaine métier (formé par l'entreprise) et l'informatique. Il sait contrôler et anticiper les problèmes de l'infrastructure logicielle du service. Il doit également pouvoir prendre des décisions d'urgence et communiquer avec les autres membres du service. Le groupe est restreint et homogène.

**Superviseur (U7)** De formation Bac+2 à Bac+3 ayant une bonne connaissance du domaine métier. Il maîtrise les outils informatiques classiques : il se concentre plus sur les aspects fonctionnels du système que les outils à mettre en place. Il doit réagir rapidement aux imprévus. Les superviseurs sont nombreux et peuvent avoir des profils variés.

**Conducteur (U2)** Titulaire d'un diplôme de technicien, le conducteur maîtrise son outil, a une connaissance du domaine limitée à son secteur d'activité. Son expertise en informatique est variable, mais doit être considérée comme faible. Le groupe des conducteurs est nombreux et hétérogène.

## 2 Membres des services transverses

**Responsable informatique (U12)** Diplômé d'un Bac+5 en informatique, son profil est semblable à celui du responsable technique du service des bagages. Cependant, il a une vision plus globale (et moins précise) du système d'information de l'entreprise.

**Responsable de maintenance (U6)** Diplômé d'un Bac+5 en mécanique, le responsable technique possède une vision globale de l'infrastructure de l'entreprise. Il sait diriger une équipe, superviser ses opérations et réagir rapidement face aux imprévus. Il maîtrise l'outil informatique.

**Technicien du système d'informations (U11)** Titulaire d'un diplôme de technicien en informatique (DUT, BTS, Licence, ...) il maîtrise l'informatique et connaît l'infrastructure mise en place dans l'aéroport. Sa connaissance du domaine est variable et dépend généralement de son expérience dans l'entreprise. Les techniciens du SI sont nombreux et de profils variés. Ils ne sont pas tous capables d'intervenir sur les mêmes secteurs du SI de l'aéroport. Groupe nombreux.

**Technicien de maintenance (U1)** Titulaire d'un diplôme de technicien orienté mécanique (DUT GMP, BTS, ...), il a un niveau moyen en informatique (par sa formation) et connaît l'infrastructure et la machinerie de l'aéroport, mais sa connaissance du domaine (contraintes fonctionnelles, etc) varie selon son expérience dans l'entreprise. Groupe nombreux.

**Contrôleur (U3)** Le contrôleur est formé aux contraintes du domaine mais n'a pas de profil clairement identifiable (niveau de qualification variable). Les contrôleurs sont nombreux et le groupe est très hétérogène.

### 3 Personnel d'Accueil

**Opérateur de guichet (U4)** Titulaire d'une formation Bac+2 à Bac+3, l'opérateur de guichet maîtrise généralement peu le domaine métier et l'informatique. Il est formé aux outils mis en place par l'entreprise.

**Préposé aux réclamations (U8)** Titulaire d'une formation Bac+2 à Bac+3, sa maîtrise du domaine est variable mais souvent peu pointue. Il n'est pas initié à l'informatique, mais est formé aux outils de l'entreprise.

### 4 Public

**Voyageur (lésé) (U5)** Le voyageur lésé est un voyageur ayant perdu un ou plusieurs bagages. Son profil ne peut être clairement établi.

## Cinquième partie

# Table de Tâches Utilisateur par Domaine Fonctionnel

[illegible]

## Sixième partie

# Description des tâches des utilisateurs

### U1) Technicien de Maintenance

#### T1.6 - D6) Gestion de l'Équipement

##### T1.6.1 Réparation **SEQ**

###### T1.6.1.1 Résoudre une demande d'intervention **SEQ**

**T1.6.1.1.1** Receptionner une demande d'intervention [système]

**T1.6.1.1.2** Intervenir [manuelle]

**T1.6.1.1.3** Verifier l'efficacité de l'intervention [système]

**T1.6.1.1.4** Remplir la fiche électronique d'intervention [système]

### U2) Conducteur

#### T.2.8 - D8) Gestion des bagages

##### T2.8.1 Charger le train de bagages **REP**

**T2.8.1.1** Placer le train à la fin de la chaine [manuelle]

**T2.8.1.2** Démarrer le chargement [système]

**T2.8.1.3** Si (wagon plein) Arrêter le chargement [système]

**T2.8.1.4** Si (train non plein et il reste des bagages) Passer au wagon suivant et tâche T2.8.1.2, Sinon, Partir avec le train [manuelle]

### U6) Responsable de maintenance

#### T6.5 - D5) Gestion du personnel

##### T6.5.1 Répartir les demande d'intervention **SEQ**

**T6.5.1.1** Receptionner les demandes d'intervention [système]

**T6.5.1.2** Répartir les demandes d'intervention [système]

**T6.5.1.3** Receptionner et valider les fiches électronique d'intervention [système]

#### T6.6 - D6) Gestion de l'Équipement

##### T6.6.1 Réparation**SEQ**

###### T6.6.1.1 Résoudre une demande d'intervention **SEQ**

**T6.6.1.1.1** Receptionner d'une demande d'intervention [système]

**T6.6.1.1.2** Intervenir [manuelle]

**T6.6.1.1.3** Verifier l'efficacité de intervention [système]

**T6.6.1.1.4** Remplir la fiche électronique d'intervention [système]



## U7) Superviseur

### T.7.1 - D1) Développement

**T.7.1.1** Prend en charge la simulation sur un terminal.

### T.7.6 - D6) Gestion de l'Équipement

**T.7.6.1** Surveiller l'Équipement **SEQ**

**T.7.6.1.1** Vérifier le bon état de l'Équipement [système]

**T.7.6.1.2** Si (problème) : arrêter les éléments concernés, déposer une demande d'intervention au service concerné [système]

## U9) Responsable technique

### T.9.1 - D1) Développement

**T.9.1.1** Configurer le système avant la mise en fonctionnement.

**T.9.1.2** Prend en charge la simulation sur l'ensemble de l'aéroport.

**T.9.1.3** Examiner les traces pour analyse de performances, pour des statistiques de pannes, et pour initialiser le système dans l'état où il était avant un arrêt.

### T.9.6 - D6) Gestion de l'Équipement

**T.9.6.1** Surveiller l'Équipement

**T.9.6.1.1** Vérifier le bon état de l'Équipement [système]

**T.9.6.1.2** Si (problème), arrêter les éléments concernés, déposer une demande d'intervention au service concerné, ou contacter le superviseur concerné [système]

## U10) Responsable du service bagages

Le responsable du service a, de notre point de vue, les même tâches que le superviseur.

## U11) Technicien informatique

### T11.1 D1) R et D

**T11.1.1** Faire remonter des suggestions d'amélioration **OPT**

**T11.9.1** Intervenir sur un problème informatique **SEQ**

**T11.9.1.1** Receptionner d'une demande d'intervention [système]

**T11.9.1.2** Intervenir [manuelle]

**T11.9.1.3** Si (panne matérielle), faire une demande d'intervention par le service maintenance [système]

**T11.9.1.4** Si (intervention terminée) Remplir la fiche électronique d'intervention [système]

**T11.9.2** Consulter les traces d'exécution **SEQ**

**T11.9.2.1** Lors d'une intervention, oenser qu'il y a un besoin d'analyser les opérations effectuées sur le système [manuelle]

**T11.9.2.2** Accéder aux traces d'exécution [système]

## **U12) Responsable informatique**

### **T12.1 D1) R et D**

**T12.1.1** Faire remonter des suggestions d'amélioration **OPT**

### **T12.9 D9) Administration SI**

**T12.1.1** Intervenir sur un problème informatique (voir T1.11.1)

**T12.1.2** Consulter les traces d'exécution (voir T1.11.2)

## Septième partie

# Spécification des performances d'usages

## 5 JSPU 1 : Configuration et simulation<sup>1</sup>

### 5.1 Objectifs à atteindre

- Configurer précisément le **SGBag**
- Simuler fidèlement le fonctionnement de **SGBag** pour une configuration donnée
- Permettre un réglage fin de la simulation (notions d'évènements).

### 5.2 Utilisation du système

Le responsable technique configure le système.

Le cas échéant, il organise et coordonne la simulation et modifie la configuration en fonction des résultats. Lors d'une simulation conséquente, des superviseurs l'assistent dans sa tâche et gèrent chacun une partie de la simulation sur un terminal.

### 5.3 Compréhension des messages et symboles

Les messages doivent être clairs et très précis. Ils doivent permettre de comprendre à tout moment « ce qu'il se passe », quitte à nécessiter une réflexion de la part de l'utilisateur.

### 5.4 Caractère prévisible des réponses

Elles seront peu prévisibles dans le cadre de la simulation (l'outil sert justement à connaître le résultat des commandes), ainsi que dans la simulation (les messages avertissant d'une erreur de saisie ne seront, par exemple, pas attendus par l'utilisateur). Faire au mieux.

### 5.5 Récupération en cas d'erreur

- Détecter et empêcher au maximum les saisies de configuration incohérente ou dangereuse.
- Enregistrer les problèmes rencontrés durant la simulation.

### 5.6 Complexité des opérations

Importante. La plus grande partie de l'interface est dédiée à des utilisateurs formés et ayant une bonne expérience du domaine, qui recherchent un contrôle pointu.

### 5.7 Temps de réponse

- Relativement rapide (quelques secondes) pour le lancement d'une simulation.
- Temps réel (du point de vue d'un utilisateur humain) pour toutes les opérations durant une simulation.

---

1. Seul ce **JSPU** est étudié dans le présent document, à la demande du client

- Peu contraint pour l'application de la configuration au **SGBag** réel (non simulé), l'opération étant très ponctuelle.

## 5.8 Coût des erreurs

Coût financier potentiellement important (dysfonctionnement du système entraînant le retard d'avions, chariots ou chemins de roulement endommagés, ...), voire coût en vies humaines dans les cas extrêmes (mauvaise configuration entraînant un manque de contrôle des bagages).