

Réseaux Bayesiens dynamiques pour l'étiquetage d'évènements discrets organisés en séquence temporelle :

Application à la classification des points singuliers de l'infrastructure ferroviaire

Laurent Bouillaut

Chargé de recherche
INRETS – Laboratoire des Technologies Nouvelles
2, avenue du général Malleret-Joinville
94114 Arcueil

bouillaut@inrets.fr

http://www.inrets.fr/ur/ltn/pole_diag.htm

Maintenance des Systèmes de Transport Guidés

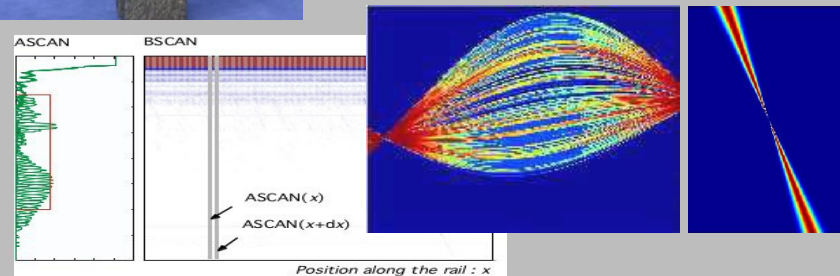
- De nouveaux outils pour le diagnostic

Diagus : Diagnostic de défauts internes

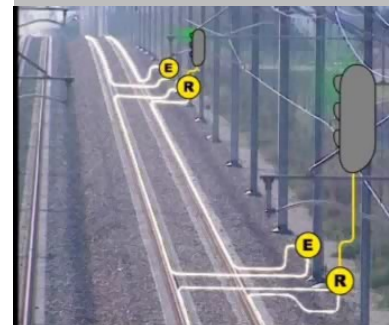


(SNCF INRETS UTC-CEA)

- Véhicules d'inspection US
- BSCAN
- Débruitage par ondelettes 2D
- Transformée de Radon lissée

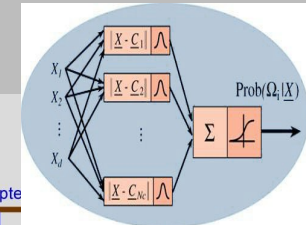
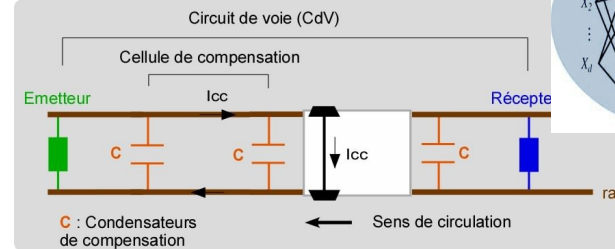


Circuit de Voie



(SNCF INRETS INSA)

- modèle électrique
- classification des défauts
- réseaux de neurones
- fusion

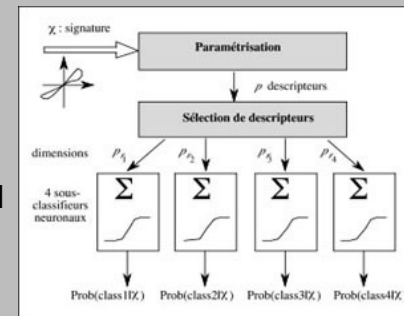



CF-FI : Diagnostic des ruptures de rail



(RATP INRETS COGIFER-CRAN)

- Rails cassés et Ecaillés
- Multicapteur à courants de Foucault
- Classification par RN supervisés et SVM
- Implémentation temps réel (QNIX)



 **PDF Complete**

*Your Special Edition
complimentary
use period has ended.
Thank you for using
PDF Complete.*

[Click Here to upgrade to
Unlimited Pages and Expanded Features](#)

LTN : Pôle Diagnostic et Maintenance

à la détection de défauts de surface

Projet initial : *Projet PREDIT 2*



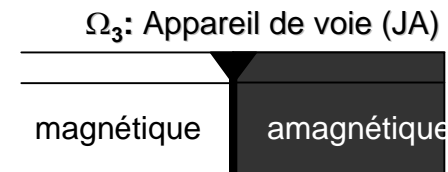
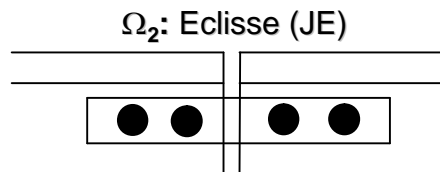
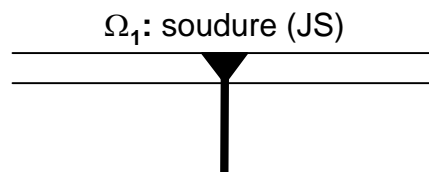
Objectifs : Sécurité du système (détection des rails cassés)
Maintenance de l'infrastructure (détection de défauts mineurs)

Enjeux pour la RATP : Coût global d'entretien de la voie plus faible
Meilleure disponibilité du réseau
Nouveaux outils d'aide aux mainteneurs

Démonstrateur (2002) : 100% des rails cassés
72% des défauts mineurs



⇒ Confusion entre *vrais défauts* et *points singuliers* du rails (joins de rails)

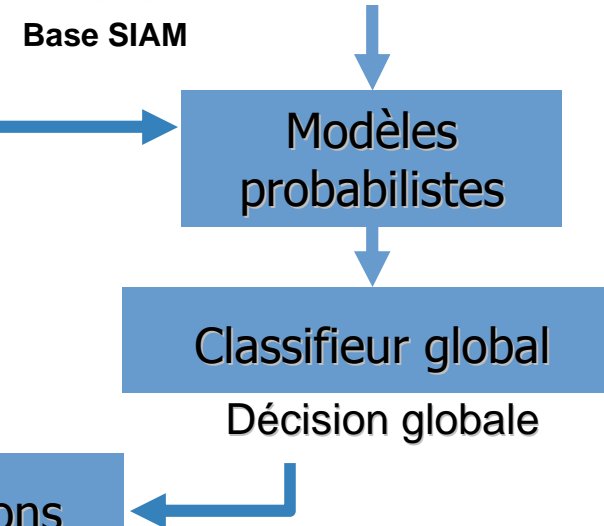
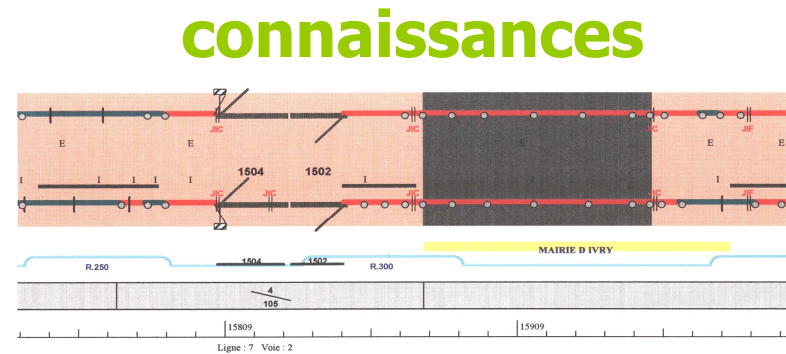
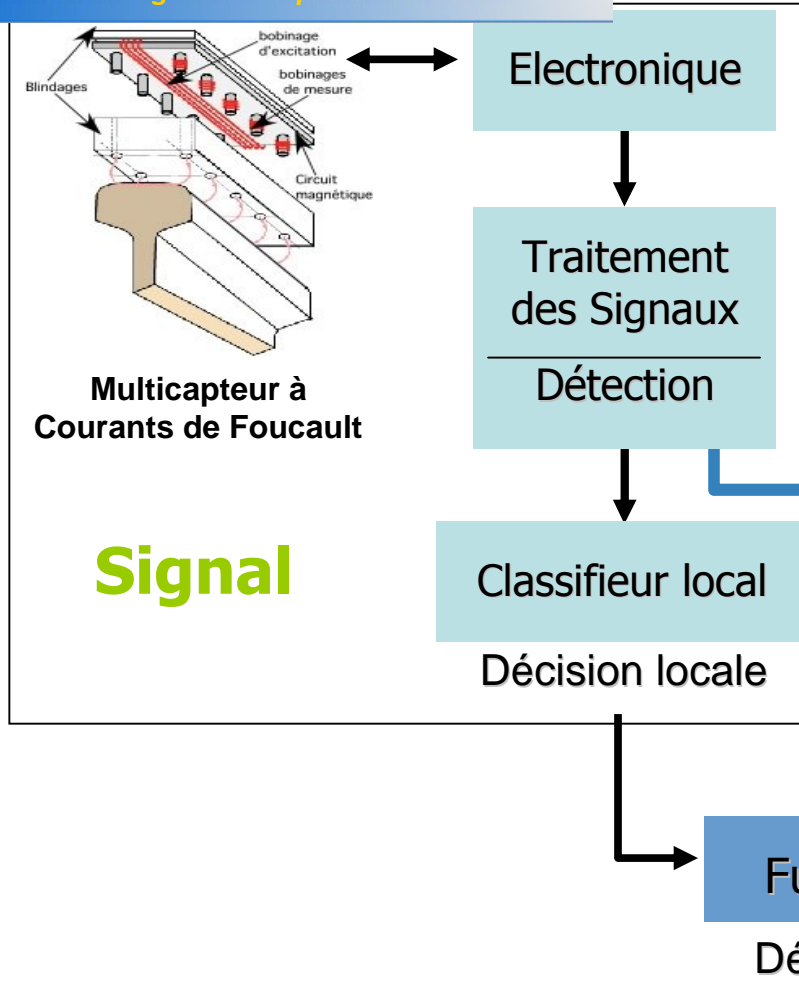


Nos objectifs : Améliorer la distinction entre défauts réels du rail et points singuliers de la voie (joints soudés, joints éclissés...)

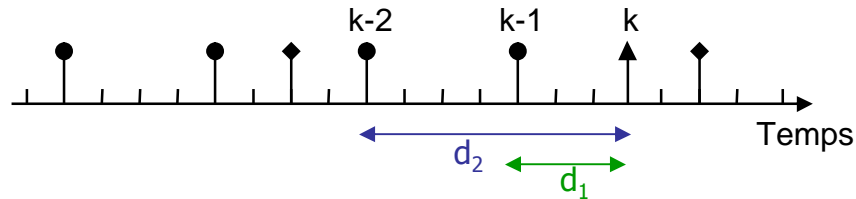
- ⇒ Utilisation de données a priori fortes sur les statistiques de successions des points singuliers.
- ⇒ Augmenter nos certitudes pour les événements '*Points singuliers*'.
- ⇒ Diminuer la confusion '*Points singuliers*' – '*Vrais défauts*'.

- Infrastructure d'une voie ferrée fortement structurée (règles de pose des rails, contraintes techniques...)
- Existence d'une certaine homogénéité des types de défauts par coupons.
- Base de donnée RATP (SIAM) sur les lignes à contact '*fer*' du métro parisien.

Utilisation de ces connaissances statistiques a priori
Décision globale indépendante de la mesure



Session des joints



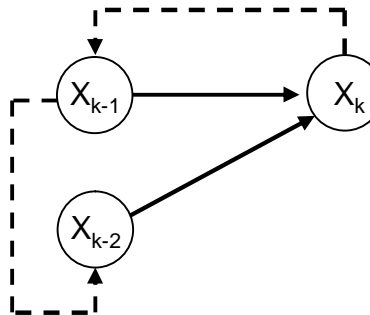
• Réseaux bayesiens à n tranches de temps :

La nature de la détection actuelle dépend de la nature des n dernières détections

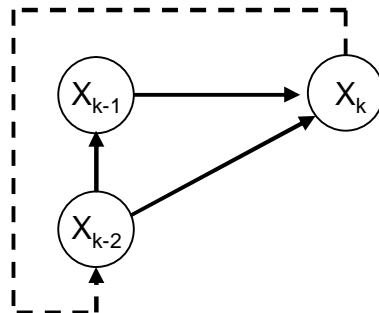
Réseau Bayésien Dynamique d'ordre 1



Réseau Bayésien Dynamique d'ordre 2

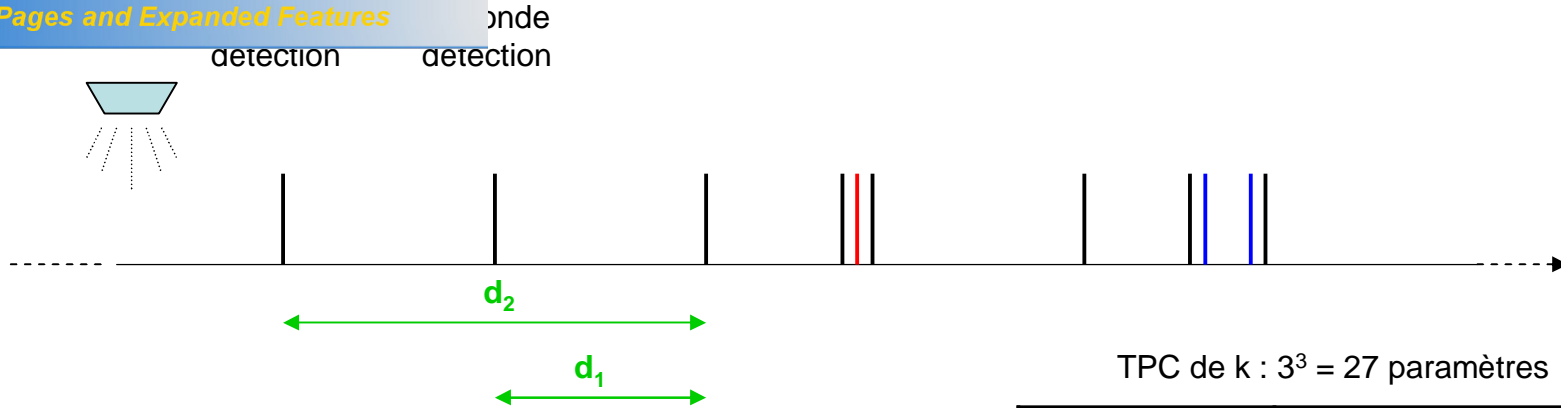


Réseau Bayésien Dynamique d'ordre 1, inférence sur deux pas de temps



Quel comportement pour les TPC ?

- ✓ Fixe (sûreté de fonctionnement)
- ✓ Variable (météorologie)



TP de k - 1

Ω_1	Ω_2	Ω_3
100	0	0

k-1

TP de k - 2

Ω_1	Ω_2	Ω_3
100	0	0

k-2

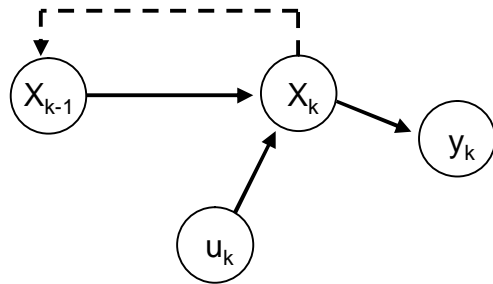
k

TPC de k : $3^3 = 27$ paramètres

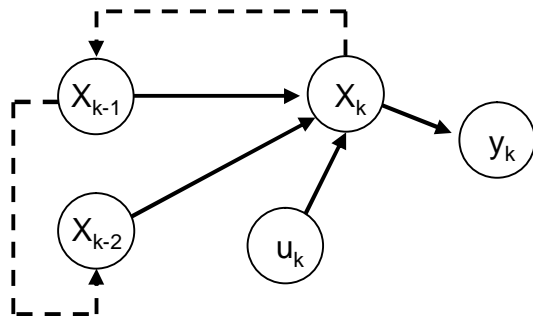
k - 2	k - 1	Ω_1	Ω_2	Ω_3
Ω_1	Ω_1	82.4	12.2	5.4
	Ω_2	74.3	25.7	0
	Ω_3	42.8	13.7	43.5
...
Ω_3	Ω_1	28.6	47.3	24.1
	Ω_2	7.6	83.2	9.2
	Ω_3	37.8	3	59.2

variable exogène, la distance : vers les IO-HMM

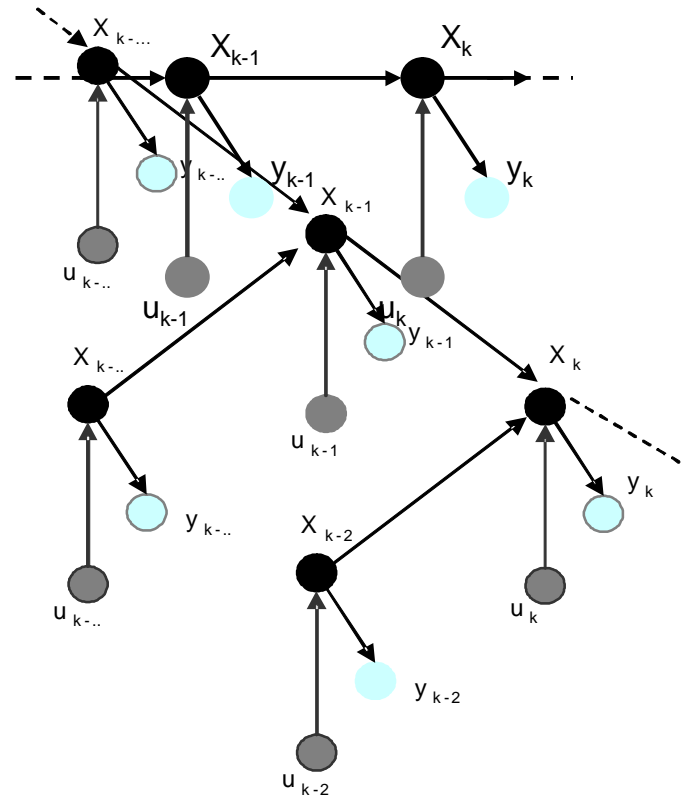
Réseau Bayésien Dynamique d'ordre 1

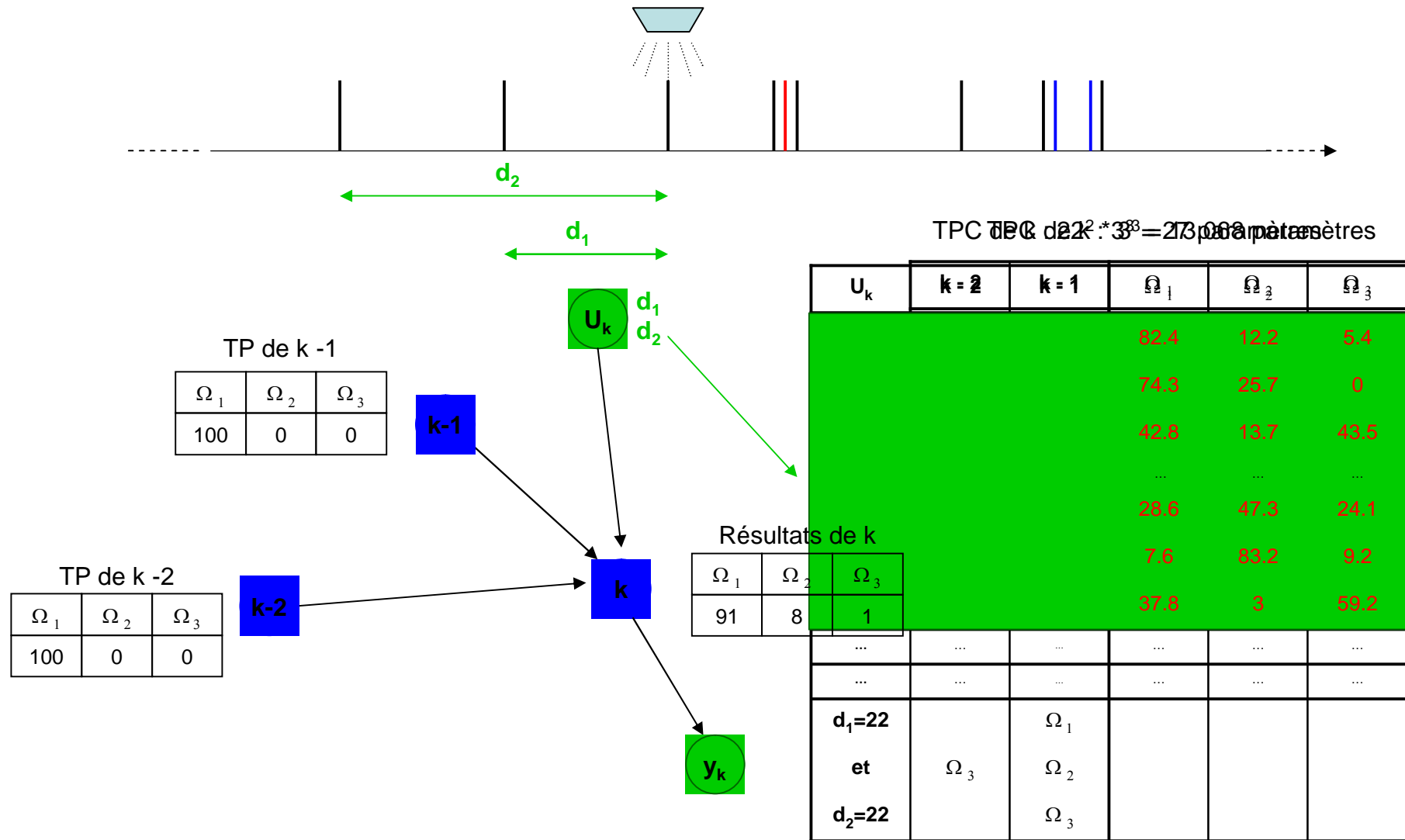


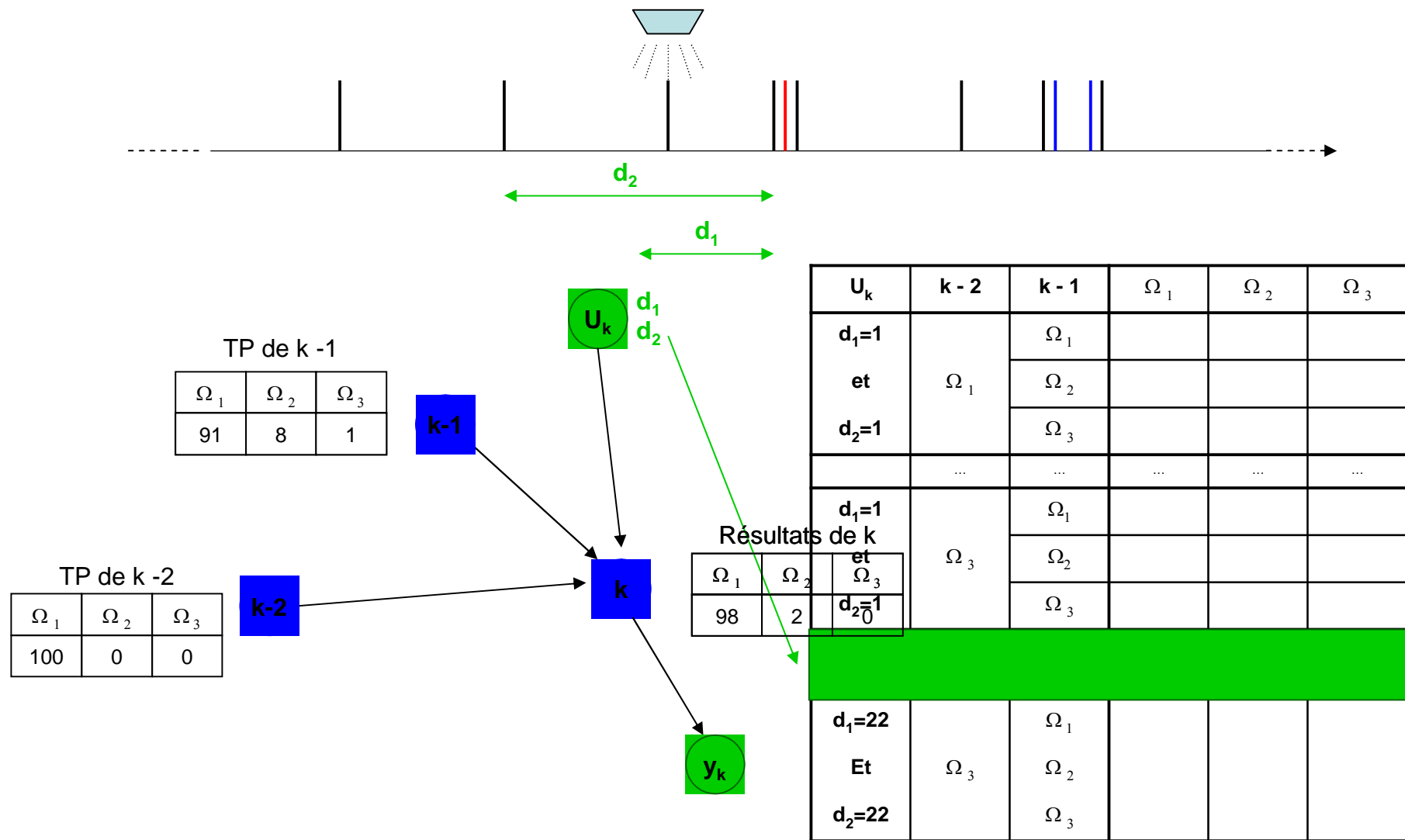
Réseau Bayésien Dynamique d'ordre 2



IO-HMM (modélisée par un RBD déroulé)







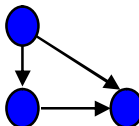
la distinction entre défauts réels du rail et points singuliers de la voie (joints soudés, joints éclissés...) en augmentant la certitude sur les événements '*Points singuliers*'.

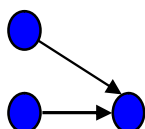
- **La base SIAM :** ✓ Répertoire 20.878 points singuliers (nature, PK, ...) sur 9 lignes
✓ 18.387 soudure (JS), 2.203 éclisses (JE) et 288 appareils de voies (JA)
✓ Disparité de la base d'une ligne à l'autre :
Caractéristiques différentes (courbures, dates de pose, zone aériennes...)
Contraintes différentes (Tonnage cumulé, historique de maintenance...)
⇒ **Les densités de successions de joints peuvent varier fortement**
⇒ **Difficulté de définir un ensemble d'apprentissage commun**

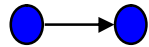
Attention à l'apprentissage !!!

- **Les modèles de base :** Chaque nœud représente la même variable (la nature de la détection) et est décrit par trois états (JS, JE et JA)

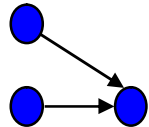
Réseau Bayésien Dynamique d'ordre 1 : 

Réseau Bayésien Dynamique d'ordre 1, sur deux pas de temps : 

Réseau Bayésien Dynamique d'ordre 2 : 



Classe	Classification		
	Ω_1	Ω_2	Ω_3
Ω_1	97%	3%	0%
Ω_2	52.4%	47.6%	0%
Ω_3	64.9%	35.1%	0%



Classe	Classification		
	Ω_1	Ω_2	Ω_3
Ω_1	97.4%	2.6%	0%
Ω_2	50.6%	49.2%	0.2%
Ω_3	40.2%	57%	2.8%

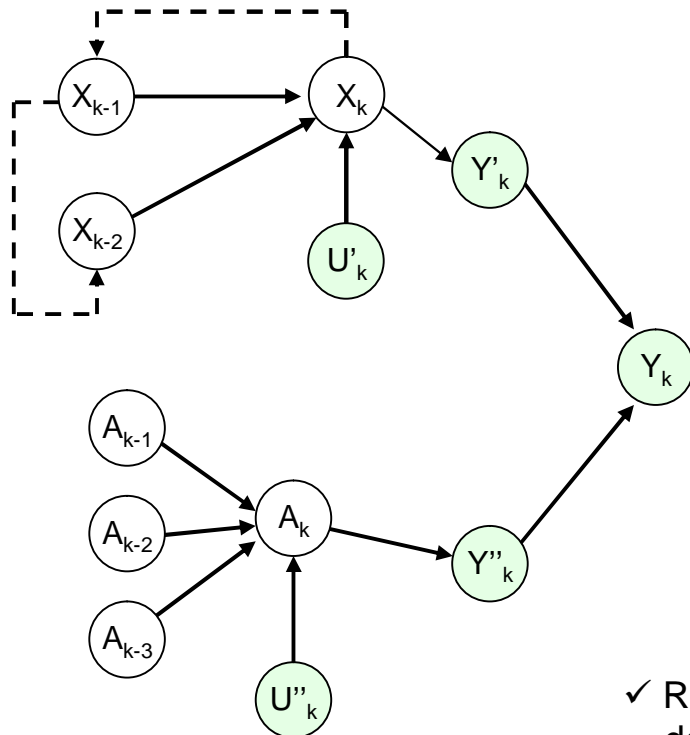
- ✓ \forall le modèle, les soudures sont très bien détectées (représentent 88% de la base)
- ✓ Le taux de bonne détection des éclisses semble augmenter avec l'ordre du modèle (logique compte tenu du mode de pose)
- ✓ Pour les appareils de voie : Gros problème!
Sous représentation dans la base
Caractérisés par des modèles d'ordre sup?

Que faire pour améliorer ces premiers résultats?

- ✓ Continuer à augmenter de l'ordre ?
 - Nombre de paramètres :
 - RB2 : $22^2 \cdot 3^3 = 13.068$
 - RB3 : $22^3 \cdot 3^4 = 862.488$
 - Problème d'apprentissage
- ✓ Combiner avec d'autres réseaux ?

Données (multinet) : RB2 + masques de niveau 3

- ✓ Mode de pose des appareils de voie \Rightarrow JA caractérisés par des modèles d'ordre 3
- ✓ Réalisation d'un réseau d'ordre 3 sur toutes les classes peu réaliste et très coûteux
- \Rightarrow Réseau d'ordre 3 dédié à la reconnaissance de modèles caractéristiques des JA.



RB2 : Nœuds X_i à 3 états : JS, JE, JA

RB3-JA : Nœuds A_i à 2 états : Oui, Non

Classe	Classification		
	Ω_1	Ω_2	Ω_3
Ω_1	97.4%	2.6%	0%
Ω_2	45.8%	53.7%	0.5%
Ω_3	10.4%	11.1%	78.5%

RB2 seul : 97.4% (JS) 49.2% (JE) et 2.8% (JA)

- ✓ Résultats faibles comparés aux applications 'classiques' de classification
- ✓ Apport important et non négligeable d'information en vue de fusion de classifieurs.

✓ Différentes méthodes de fusion testées

	Globales	J_s	J_e	J_a	D
Fusion Bayésienne Naïve	4.1	-1.2	21.5	3.1	11
Moyenne	4.1	2.55	15	2.7	3.4
Moyenne Pondérée	3.59	2.65	11.2	2.65	2.76
<i>Behavior Knowledge Space</i>	1.7	0	21.3	4.9	-2.7
<i>Decision Template</i>	3.9	-2.8	25.3	3.9	12.7
Méthode de Xu	-3.12	4.85	-11.9	5.7	-21.9
Somme conjonctive sans affaiblissement	3.8	2.2	10.2	1.8	5.6
Somme conjonctive avec affaiblissement	5	3.12	15.7	4.4	5.4

- ✓ Premiers essais de fusion sur un capteur *virtuel*...
- ✓ Fusion de fusion ???

variables exogènes continues :

- ✓ Période d'échantillonnage du capteur : de l'ordre du millimètre
Période d'échantillonnage de la base SIAM : de l'ordre du mètre
- ✓ Les classifieurs n'auront donc pas la même précision... \Rightarrow Fusion difficile ou appauvrie

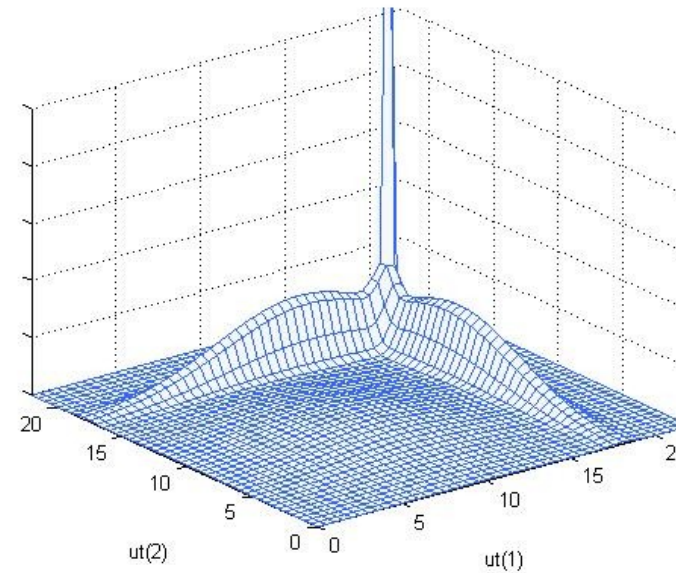
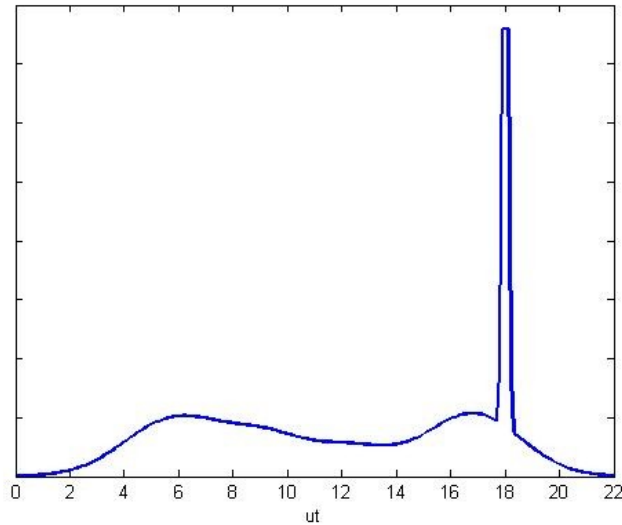
Une solution : rendre continue la variable exogène

- ✓ La variable continue sera la distance d entre deux détections successives
- ✓ Pour renseigner les TPC d'un n-TBN, 3ⁿ densités, fonctions de d , à déterminer
- ✓ Utilisation des Algorithmes EM (approximation par mixtures de Gaussiennes)

	Modèle d'ordre 1	Modèle d'ordre 2
Cas discret	198	13068
<i>Cas continu</i>	576	1728

Nombre de paramètres à estimer

variables exogènes continues :



Classes	1 (JS)	2 (JE)	3 (JA)
Taux de bonnes détections (discret)	97.4	53.7	78.5
Taux de bonnes détections (continu)	97.5	50.3	77.2

Taux de bonnes classifications obtenu sur l'ensemble des huit lignes pour le modèle d'ordre 2.

: Atelier Virtuel de Maintenance

Projet : *Thèse CIFRE, IP Urban Track*

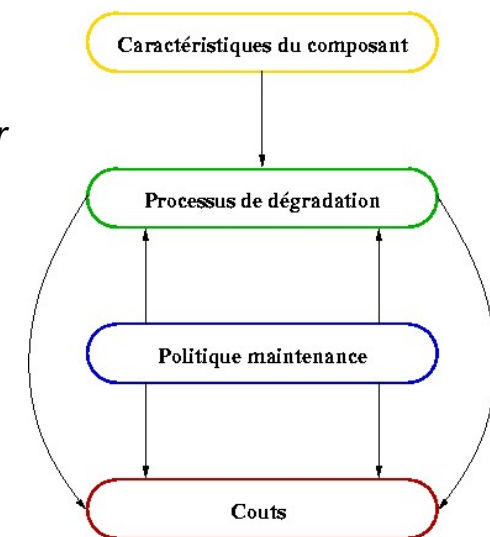


Contexte de la thèse :

- Maintenance du rail à la RATP :
 - **Corrective** (*Palliative* : renforcement du rail ou *Curative* : dépose du rail)
 - **Préventive** (*Systématique* : auscultations périodiques ou *Conditionnelle* : actions de maintenance en fonction de l'évolution des défauts)
- Paramètres de maintenance :
 - Fréquences d'auscultations (véhicule US, parcours à pieds, . . .)
 - Délai avant remplacement
- Paramètres choisis empiriquement
- Processus de dégradation du rail peu connu

Objectifs : *Modélisation et optimisation de stratégies de maintenance à partir de modèles graphiques dynamiques*

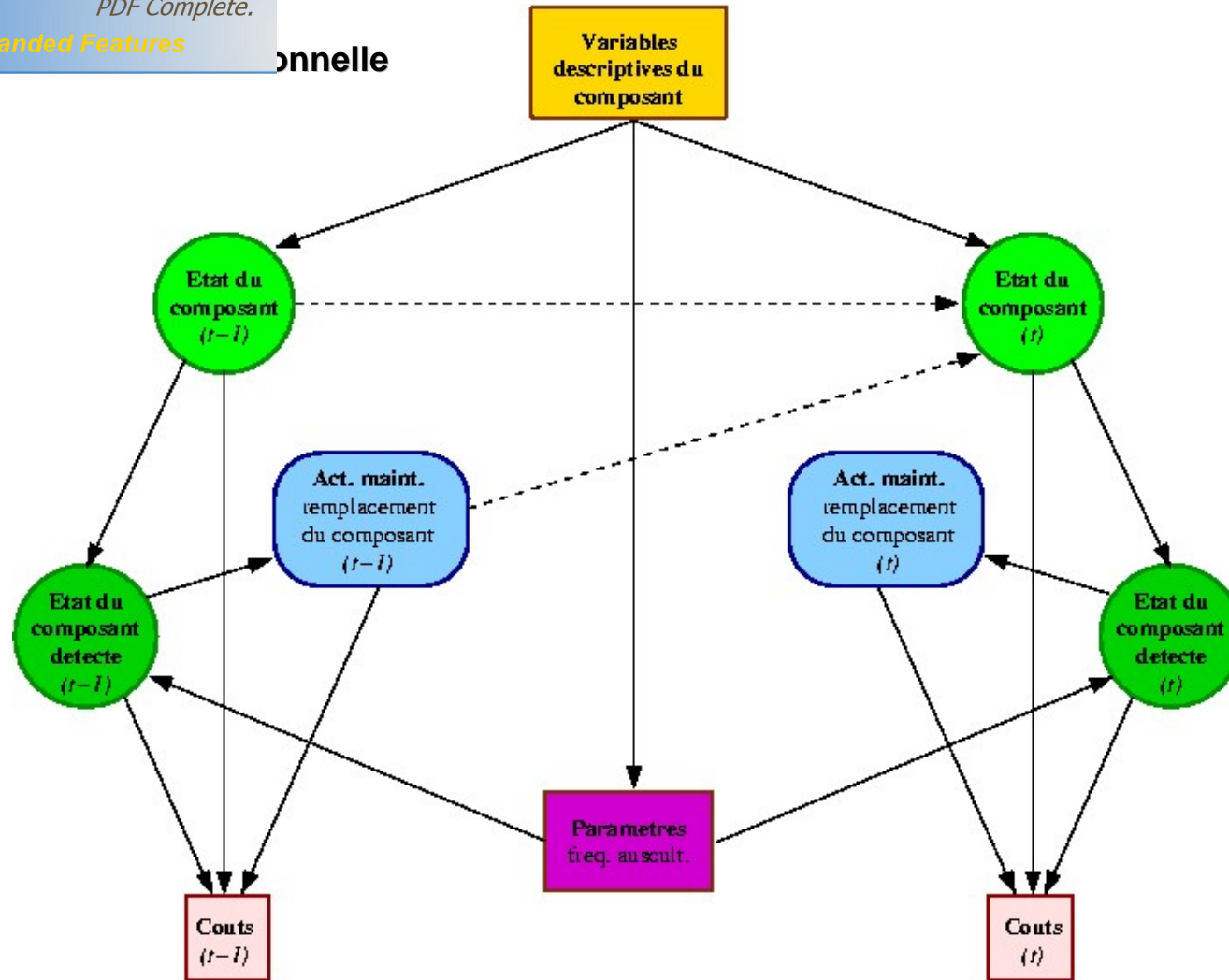
- Modélisation statistique du processus de dégradation du rail à partir de données censurées
- Modélisation de différentes politiques de maintenance (formalisme des modèles graphiques)
- Optimisation des paramètres de maintenance en termes de coûts et disponibilité du service





Paramètre à estimer : fréquence de remplacement du composant en fonction de ses caractéristiques

onnelle



Paramètres à estimer : Fréquence des différentes auscultations

Paramètres des actions de maintenance (ex : délai avant remplacement)

de résolution

Calcul de la disponibilité

- Modèle complexe : inférence exacte difficile
- Utilisation de méthodes d'inférence approchées

Estimation des paramètres optimaux

- Fonction objective difficile à estimer et non différentiable
- Utilisation d'une méthode sans gradient (ex : recuit simulée)

Réseaux Bayesiens dynamiques pour l'étiquetage d'évènements discrets organisés en séquence temporelle :

Application à la classification des points singuliers de l'infrastructure ferroviaire

Laurent Bouillaut
Chargé de recherche INRETS – LTN

bouillaut@inrets.fr