

# SERVICE ANAIS

Un outil d'aide à la décision pour une gestion préventive du patrimoine et une meilleure sécurité sur les routes

*RDV Mobilités Cerema*

*« Sécurité des infrastructures routières :  
identifier les zones de presque-accidents »*

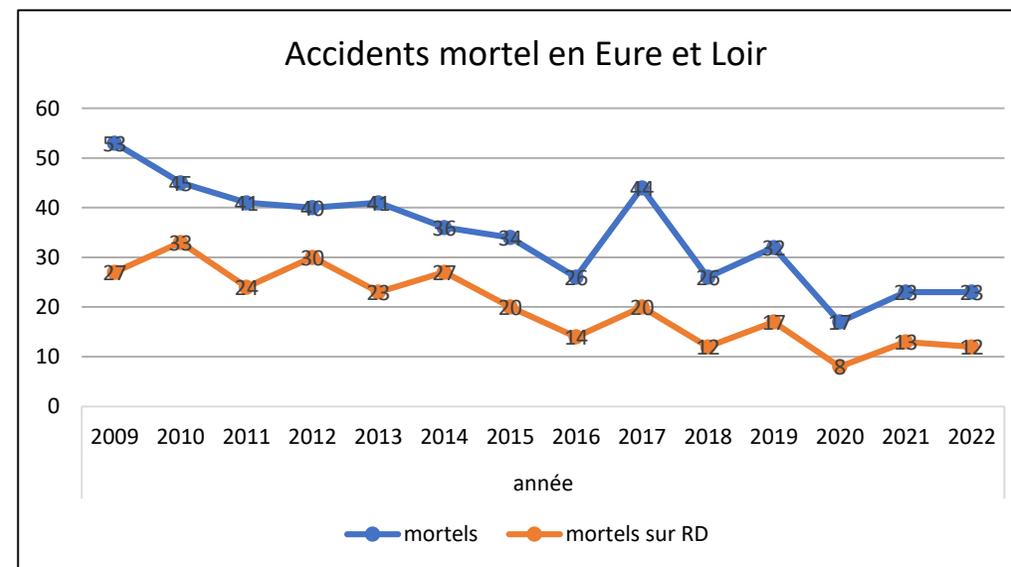
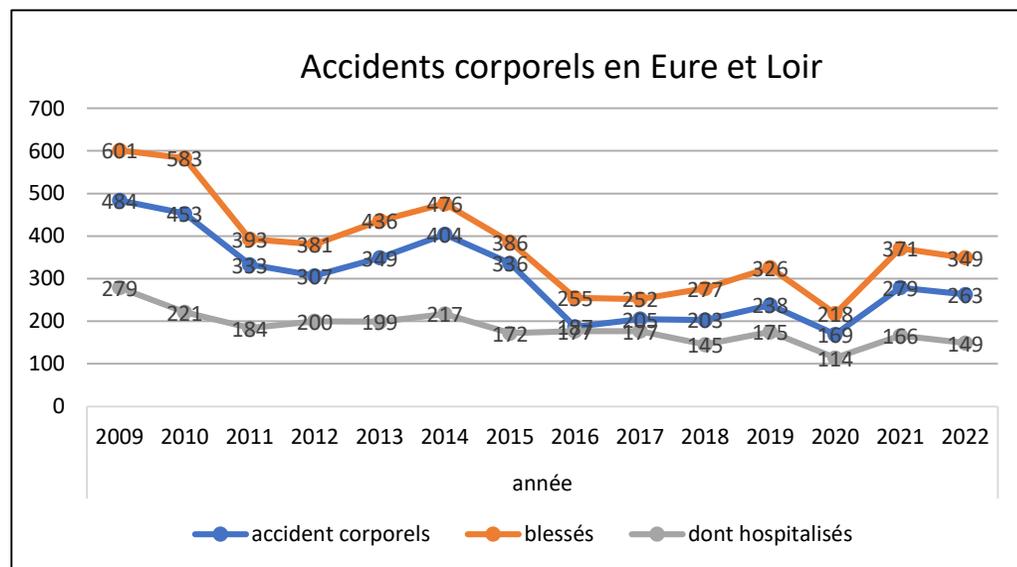
*Jeudi 14 septembre 2023*





## 1/ Présentation :

- En baisse continue et oscillante depuis 2009 sur l'ensemble des routes Euréliennes, le nombre d'accidents corporels est à nouveau à la baisse en 2022 avec 263 accidents.
- Ces accidents ont provoqué 349 blessés dont 149 hospitalisés, et 23 personnes ont perdu la vie en 2022 en Eure et Loir, dont 12 sur routes départementales.



- La signature du premier contrat avec l'entreprise Colas MOBILITY pour l'utilisation du service digital ANAIS a eu lieu en 2018 avec un déploiement sur la moitié Est du département.

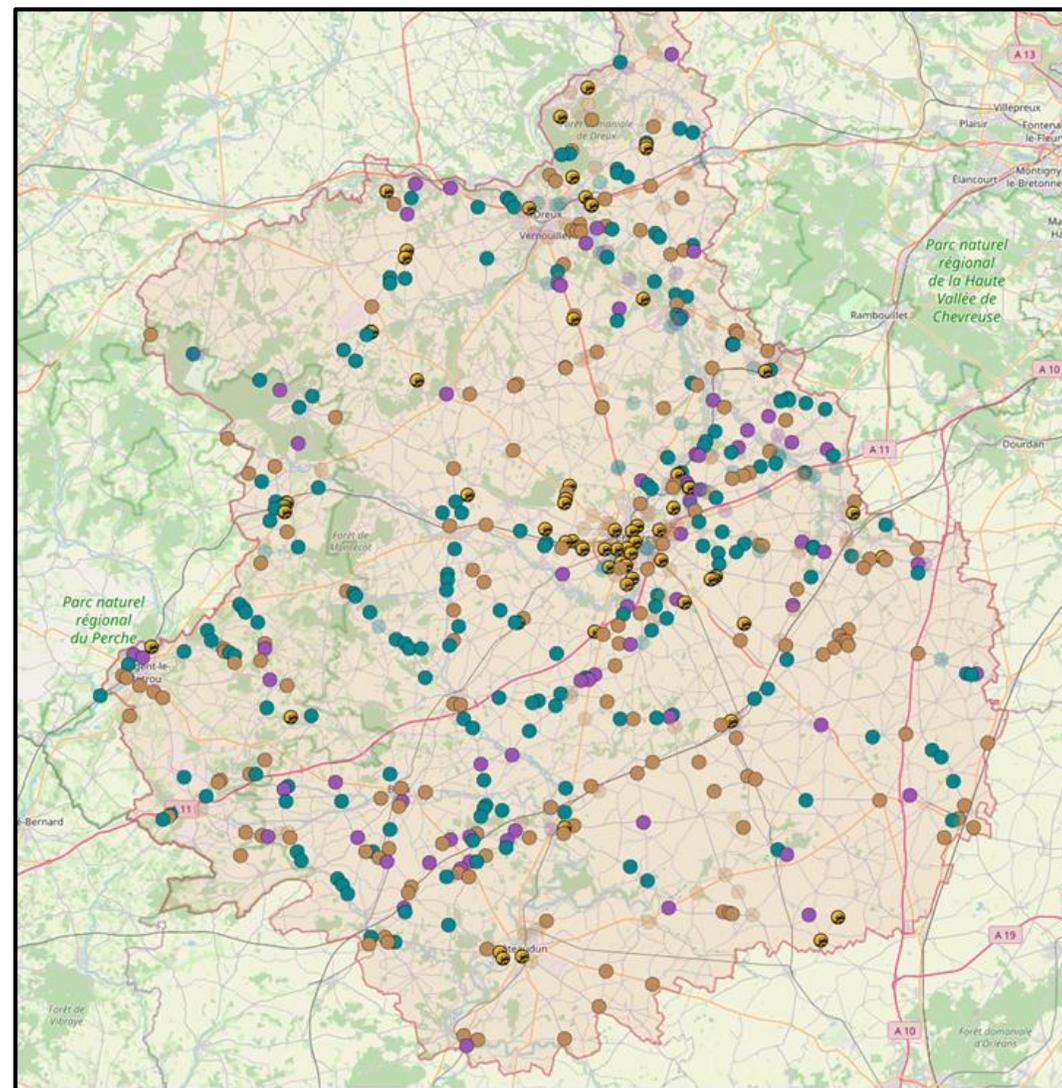
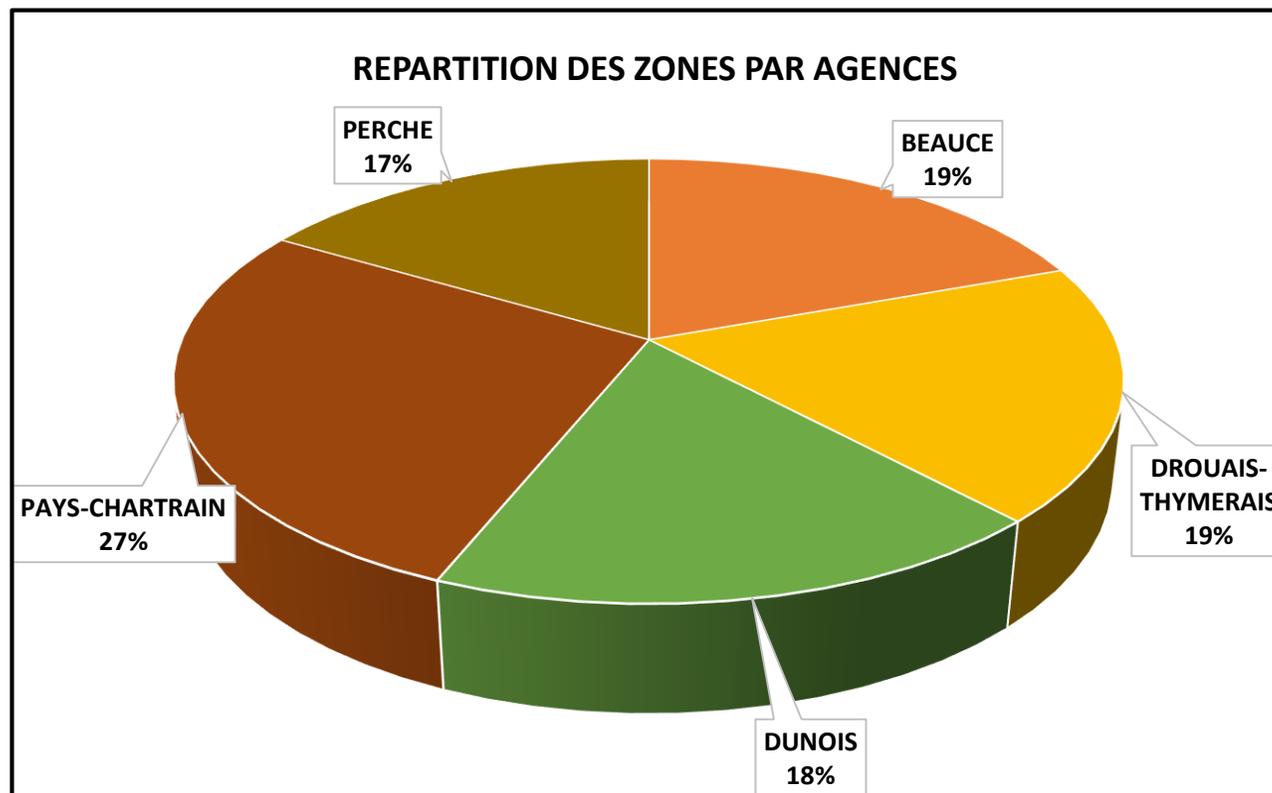
## 2/ Le fonctionnement :

- Mobility s'appuie sur la collecte de données de vitesse, de dépôts, de freinages. proposée par plusieurs fournisseurs.
- Des zones d'alerte sont détectées, puis sont analysées et traitées par l'outil Anaïs, qui propose au Département un meilleur ciblage des opérations de mise en sécurité ou de maintenance de son patrimoine routier.
- L'objectif commun est d'agir en faveur de l'amélioration de la sécurité routière sur les routes départementales.
- Cet outil permet d'intervenir sur la maintenance de la route de manière préventive (avant qu'un accident ne survienne) et rend les usagers acteurs de leur sécurité.
- Le dispositif apporte également une nouvelle dimension au diagnostic routier : après réalisation des travaux, l'analyse continue se poursuit et permet de mesurer l'impact des nouveaux aménagements sur la sécurité des usagers.

### 3/ Le retour d'expérience :

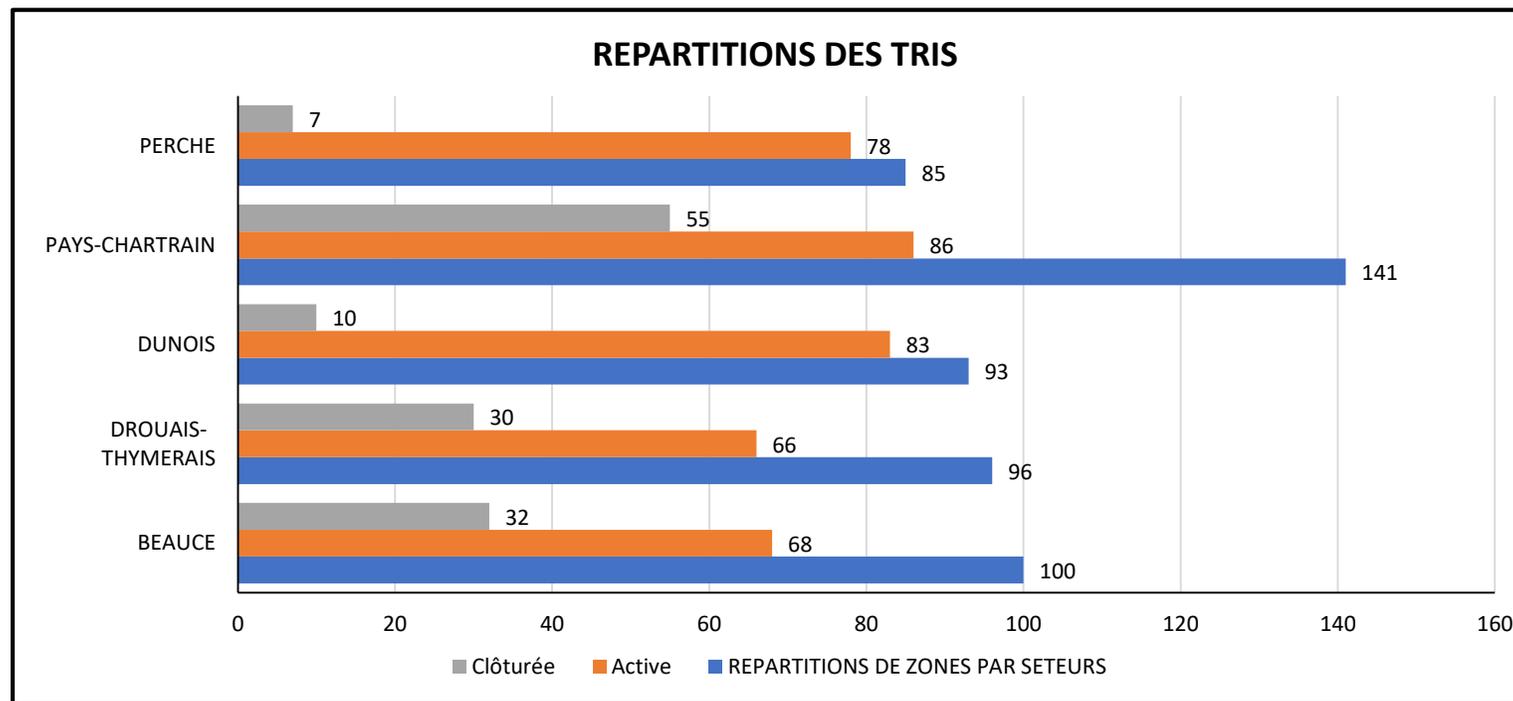
- 182 zones avaient été détectées depuis le lancement de l'expérimentation jusqu'à novembre 2021.
- L'analyse des données relatives aux comportements des véhicules signale aux équipes les zones d'alerte sur le réseau ; ce qui permet de formuler des recommandations d'entretien pour le patrimoine routier.
- L'outil a ainsi permis de traiter des zones de manière préventive et il a été constaté que les comportements ont changé à la suite des interventions et des modifications apportées.
- Depuis la signature et la mise en place du deuxième contrat, les zones sont en constante augmentation : en 2021 il y avait 386 zones, alors qu' en 2022, 515 zones sont détectées, soit une augmentation de 33% des zones à étudier.

Elles sont réparties comme suit :



Pour ces zones, un premier traitement de tri est opéré.

- Certaines ne sont pas étudiées par les agences car elles ne présentent pas de réel intérêt : par exemple, des dépôts sur des chicanes (sécurité en agglomération = compétence de la commune),
- des dépôts sur des giratoires,
- des dispersions de vitesses repérées qui sont bien en dessous de la vitesse maximale autorisée (VMA).



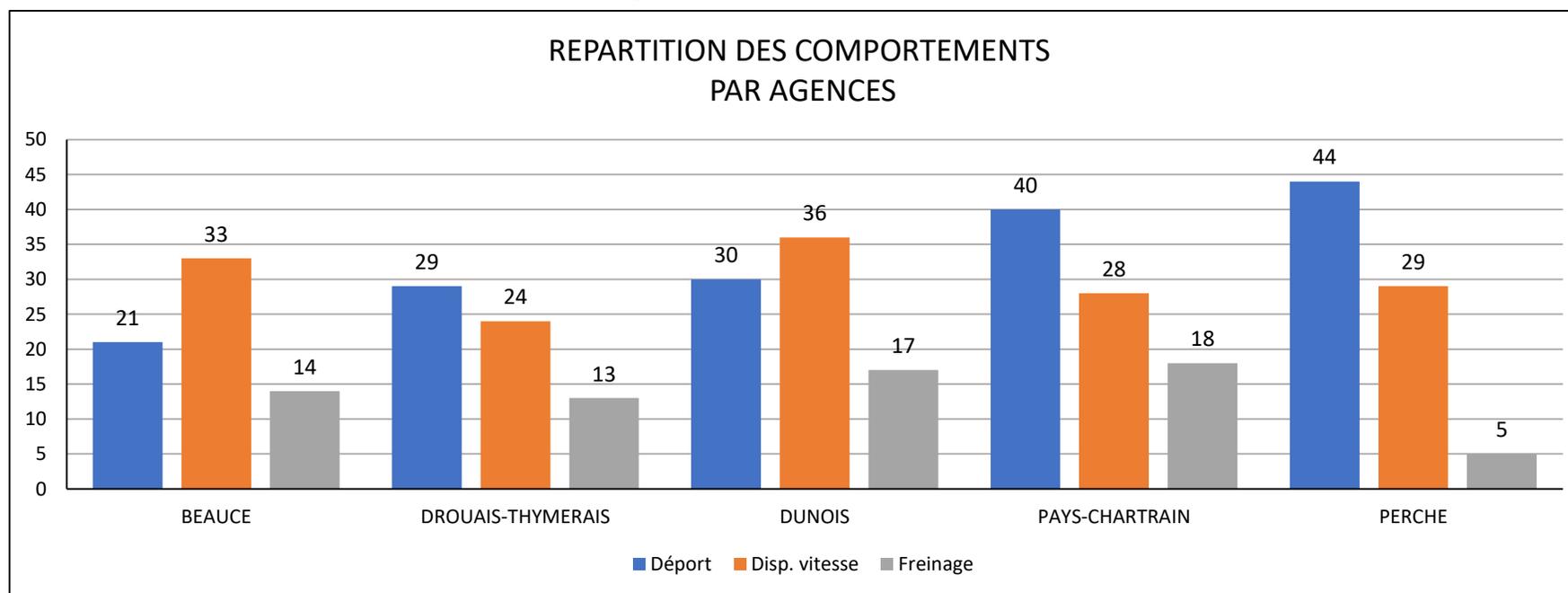
De ce fait, les alertes sur ces zones sont clôturées et elles ne font plus l'objet de traitement et d'étude.

Les zones clôturées représentent à ce jour, 26% des zones.

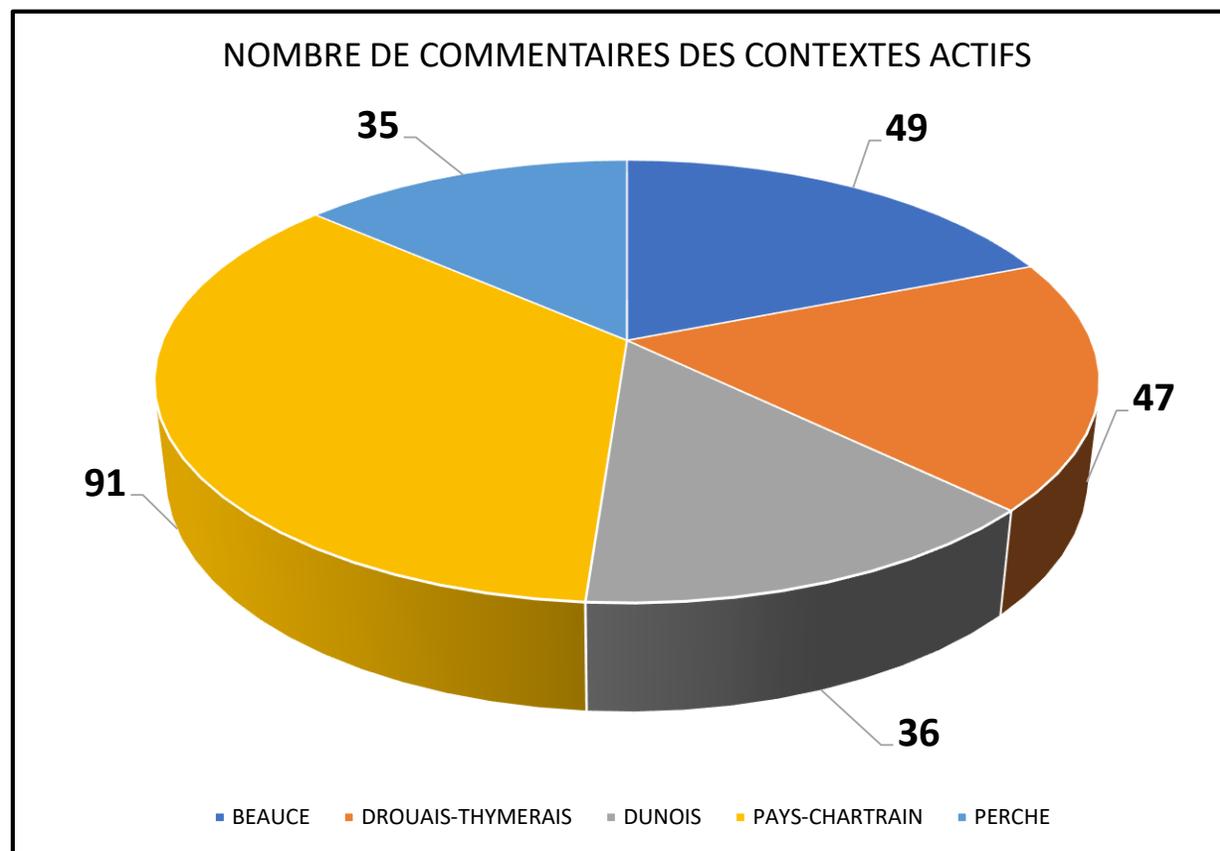
Ainsi 381 zones restent actives. Elles révèlent trois comportements majeurs que sont :

- les dispersions de vitesse (253),
- les déports (211),
- et les freinages importants (82).

Par suite d'une évolution de l'outil, les zones de freinage qui n'étaient pas révélées jusqu'à présent apparaissent. La quantité supérieure des zones relevées, est dûe au cumul des comportements sur une même zone. Par exemple, une zone de freinage peut-être conjointe à une zone déport.



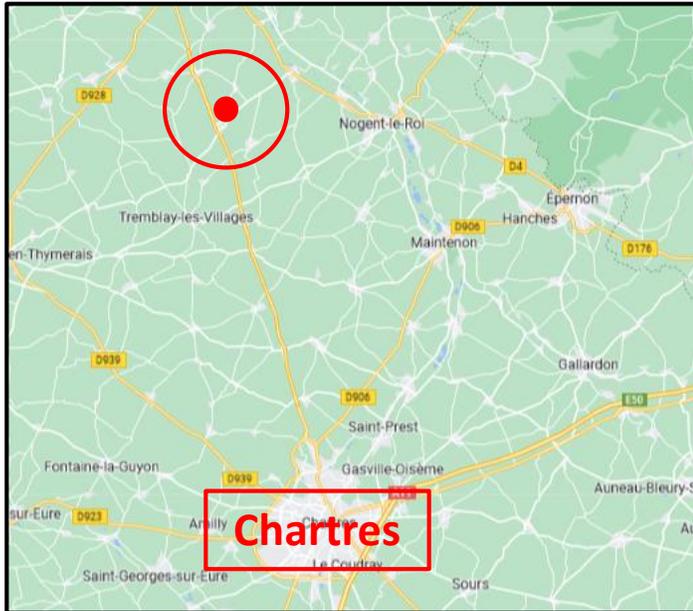
Cet outil nécessite un travail interne de reconnaissance de terrain, afin de déterminer les axes d'amélioration à apporter. Ainsi, 50% sont des zones visitées avec les contextes complétés par le Service Maintenance Routière / Pôle sécurité routière ou par les référents dans les agences.



En 2022, quelques travaux de faible ampleur ont été réalisés :

- reprise de couche de roulement
- modifications de la signalisation verticale et horizontale, de limitation de vitesses, et de régime de priorité,
- de l'élagage,
- dans le cadre du programme d'entretien, la modification des marquages sur des zones qui sont connues pour être accidentogènes mais non corporels (exemple : RD23 Illiers-Combray à Courville des modifications ou améliorations de marquage de rives et axiales), et seront poursuivies en 2023.

# RD140 - LE BOULLAY-MIVOIE



[< Accueil](#)
 **D140 (ZA n°1356)**
**Statut : à traiter** 
**Secteur : DROUAIS-THYMERAIS**


## Synthèse

 Commune **Le Boullay-Mivoye**

 Route **D140**

 Date de détection **30/04/2023**

 Facteur de risque initial **Freinage**

 Contexte **0 %**

Indice de conduite apaisée

**102**

Tendance



Nombre de trajets

**80**

Nombre de véhicules

**25**

Valeur d'IRI mesurée

**6**

 Dernière variation mesurée  
 (15/10/2022)

**+3**

Trajets en alerte

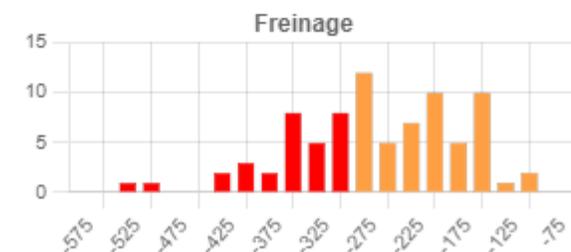
Déport

**0%**

Freinage

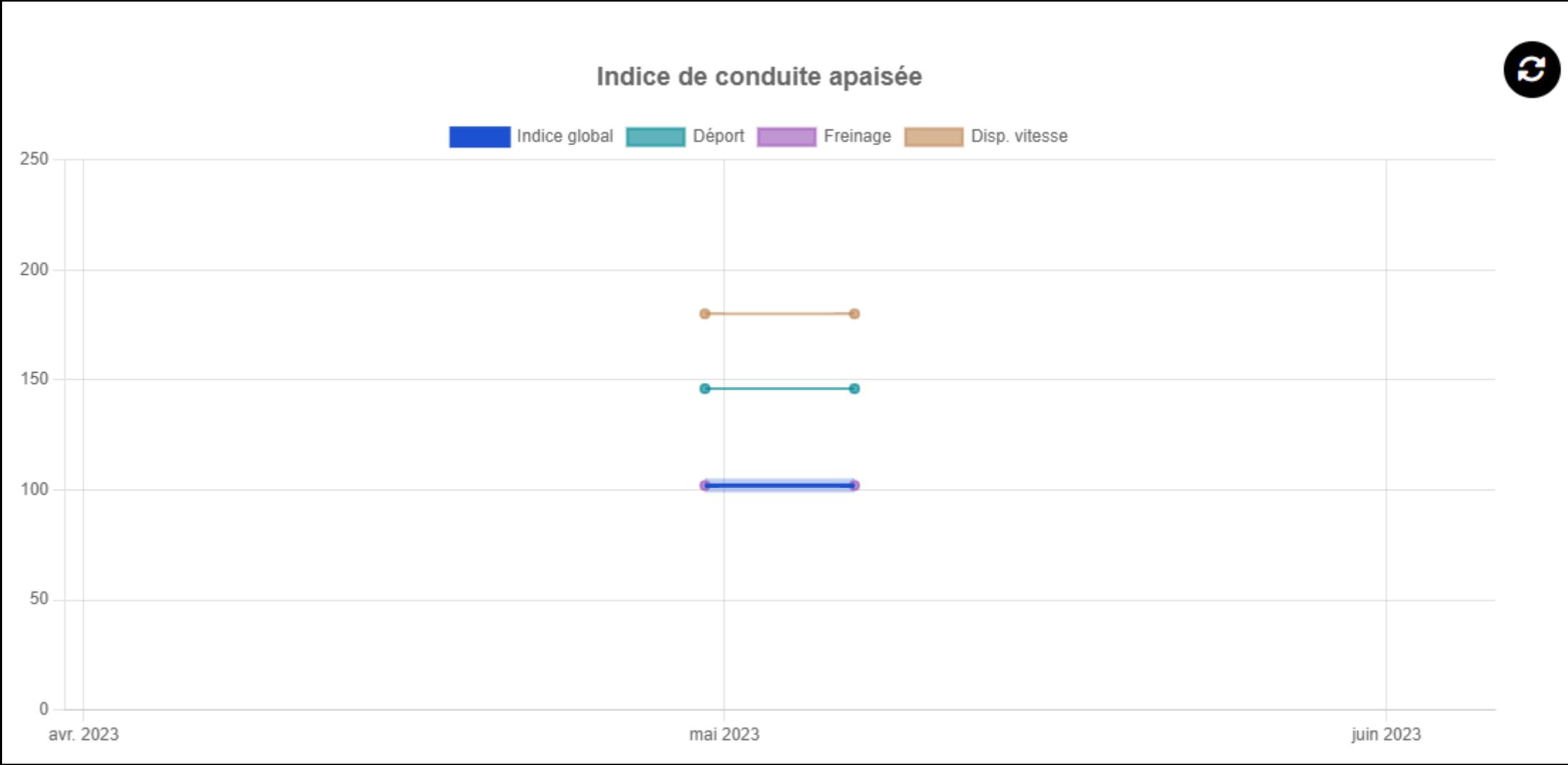
**36%**

Disp. vitesse

**9%**


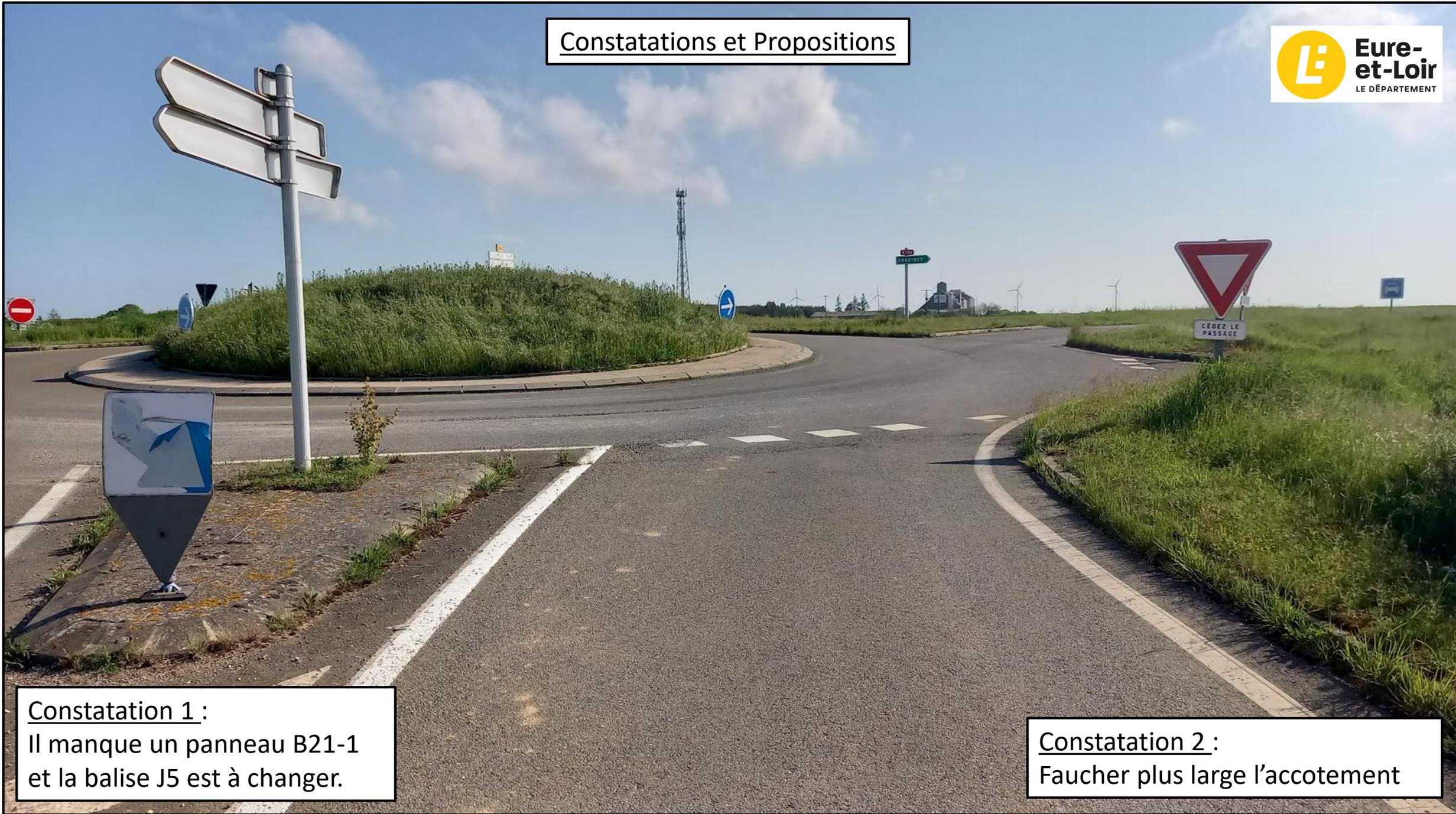
→ Période du 25/09/2022 au 07/05/2023

# GRAPHIQUE DE SUIVI DES INDICES DE CONDUITE





VISUALISATION DE LA ZONE AU CONSTAT



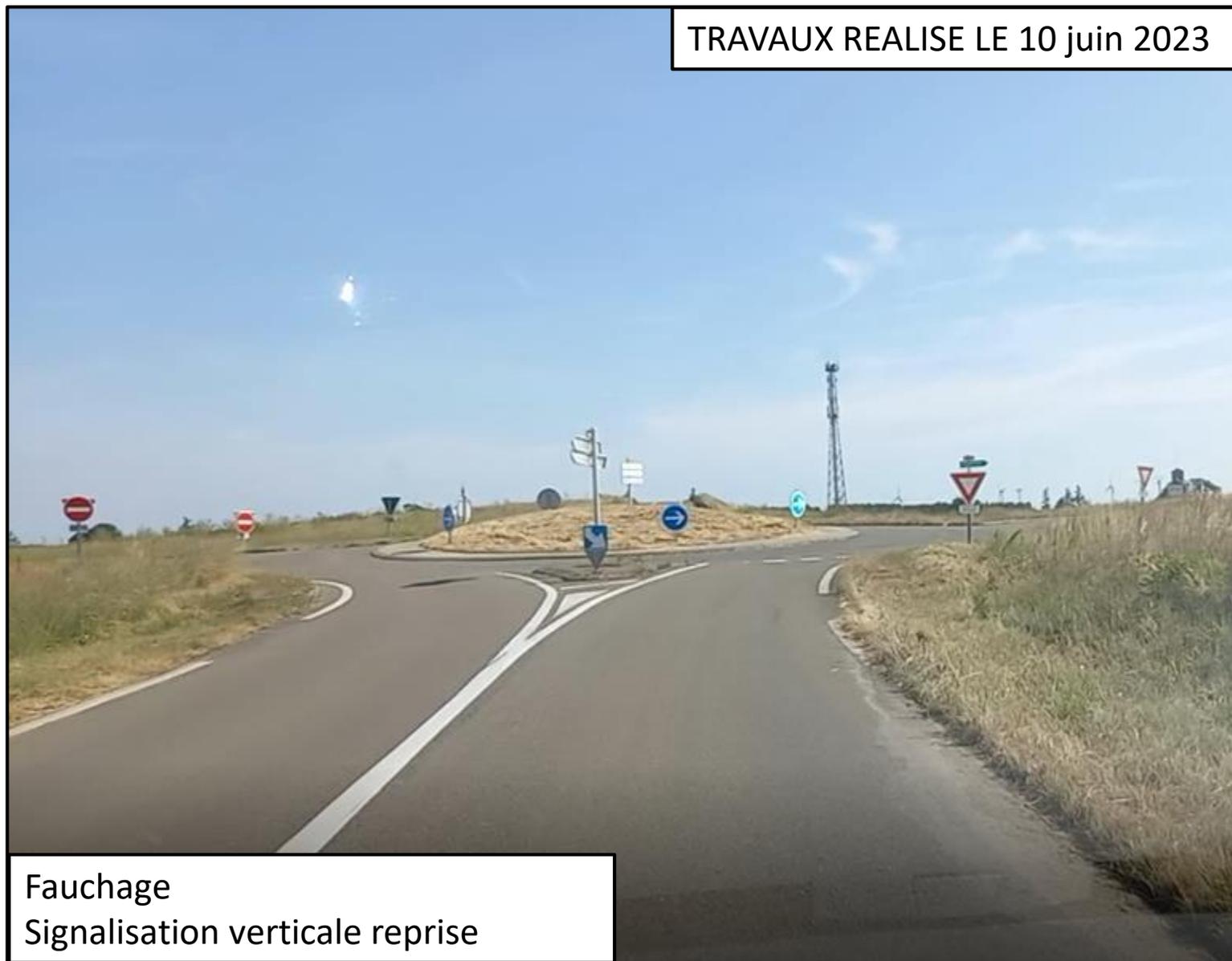
Constatation 1 :

Il manque un panneau B21-1  
et la balise J5 est à changer.

Constatation 2 :

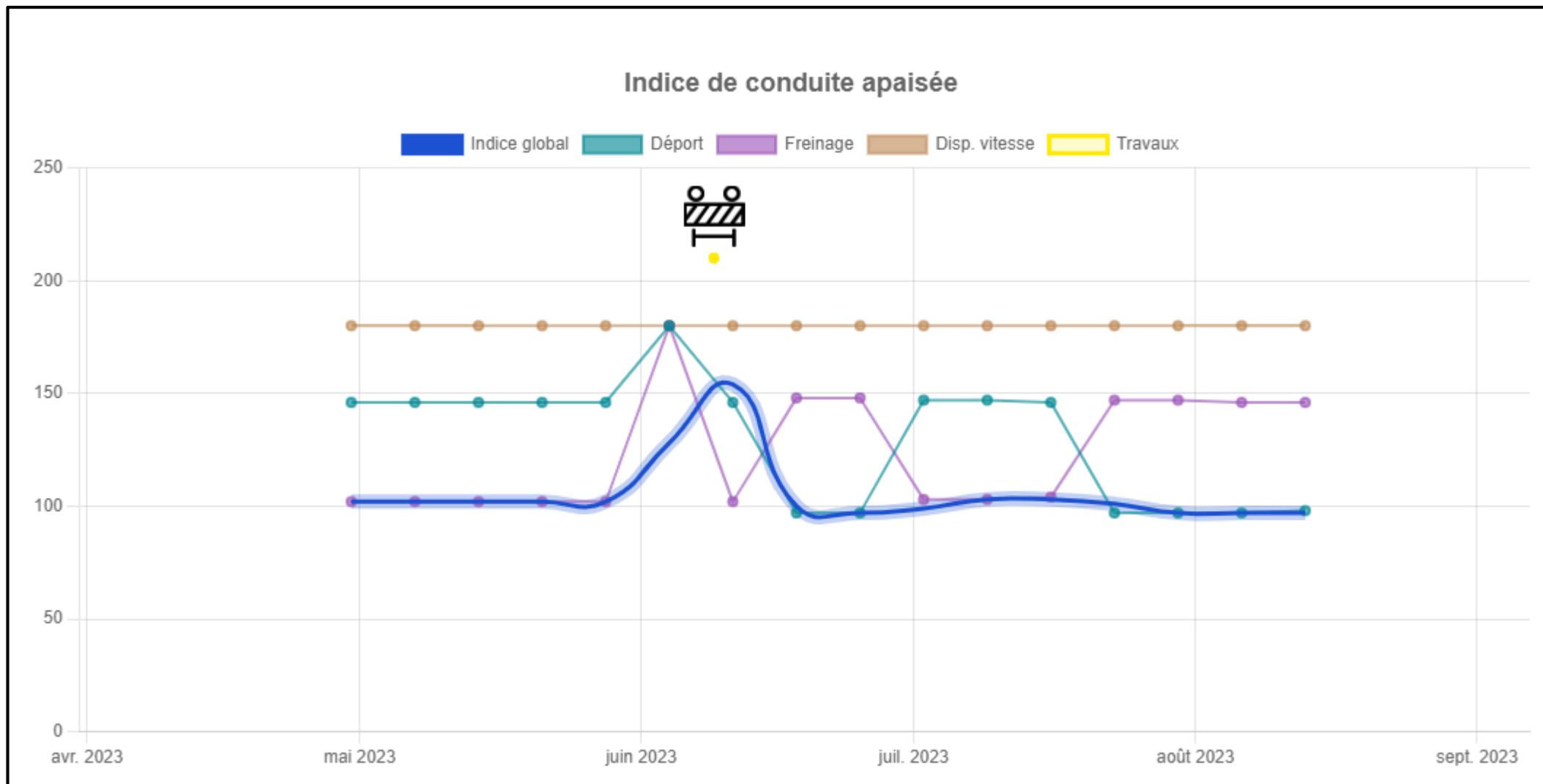
Faucher plus large l'accotement

TRAVAUX REALISE LE 10 juin 2023



Fauchage  
Signalisation verticale reprise

## GRAPHIQUE DE SUIVI DES INDICES DE CONDUITE AVEC L'INTEGRATION DES TRAVAUX





## PRESENTATION SUCCINTE DE LA ZONE

< Accueil

📍 D2020 (ZA n°685)

Statut : à surveiller ✕

Secteur : BEAUCE



### Synthèse

Commune

**Barmainville**

Indice de conduite apaisée

135

Trajets en alerte

Route

**D2020**

Tendance



Déport

0%

Date de détection

**03/01/2021**

Nombre de trajets

93

Freinage

0%

Facteur de risque initial

**Disp. vitesse**

Nombre de véhicules

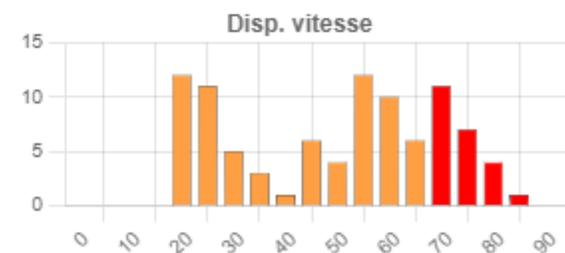
25

Disp. vitesse

25%

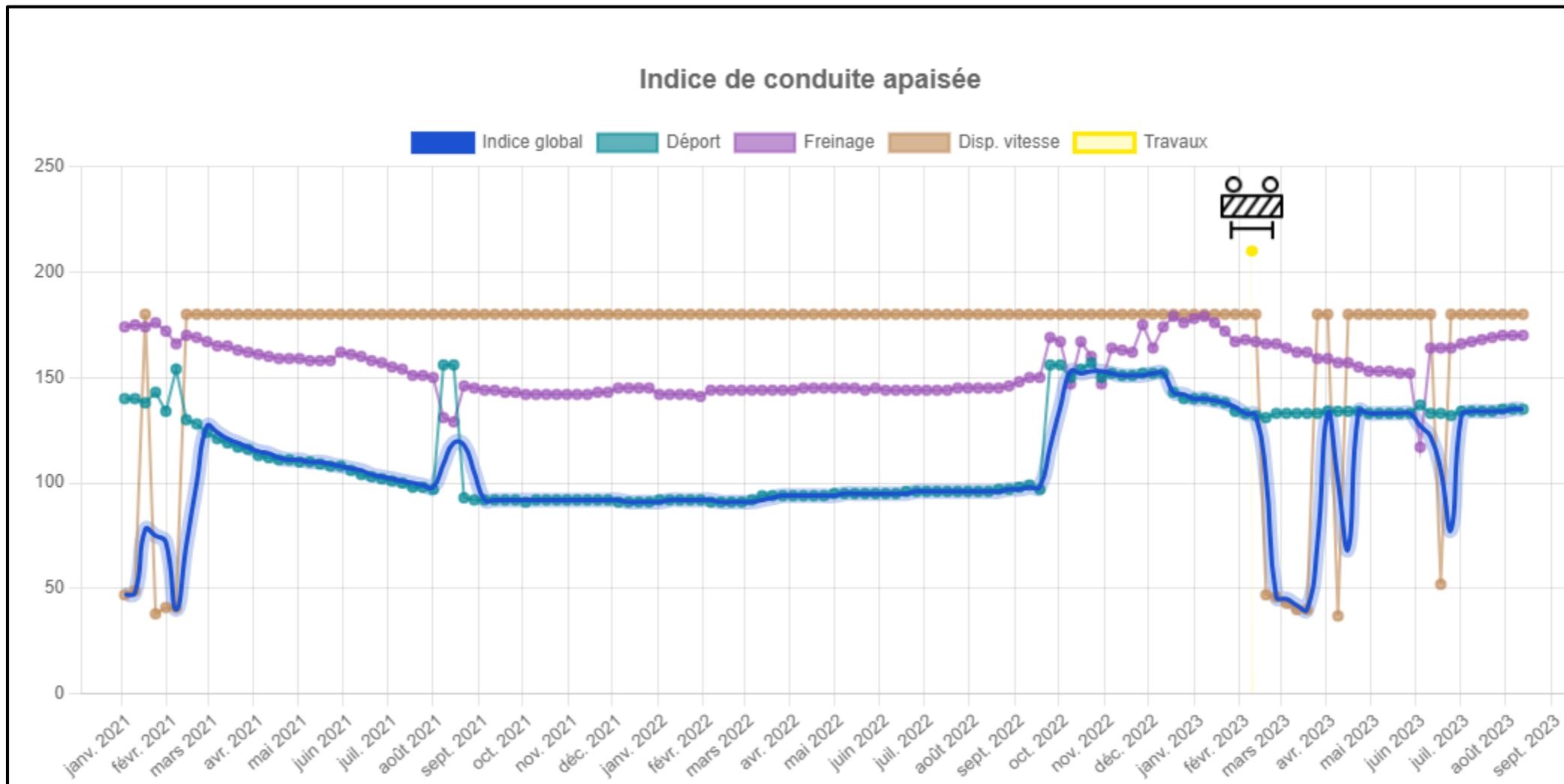
Contexte

**67 %**



→ Période du 01/01/2023 au 13/08/2023

# GRAPHIQUE DE SUIVI DES INDICES DE CONDUITE





Constatation:

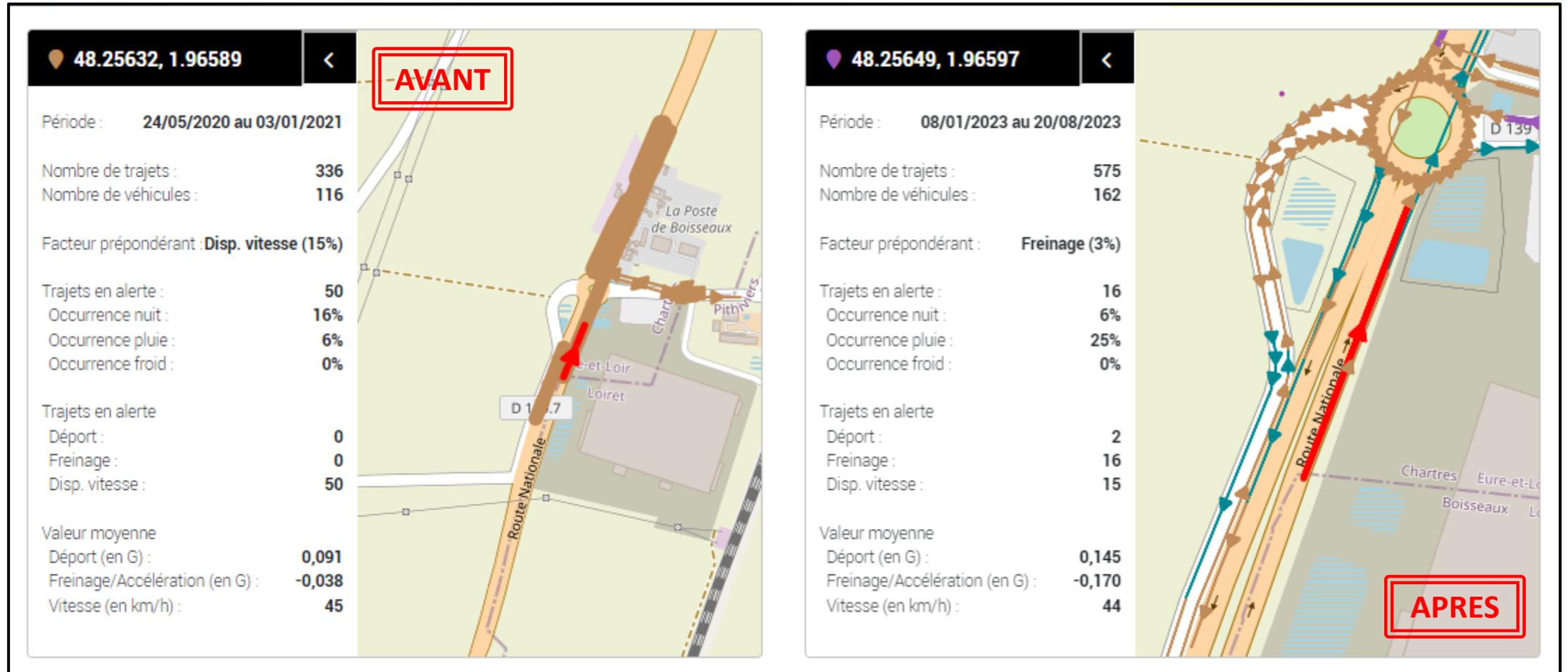
L'approche du giratoire se fait sur deux voies avec des vitesses plutôt respectées. Le nombre important de poids-lourds rend illisible cette approche.



Proposition :

Il a été décidé de modifier le marquage, en supprimant une voie en approche du giratoire avec un marquage en zébra en février 2023

## Comparaison de comportements avant / après



### Constatation:

Le facteur prépondérant était une dispersion de vitesse. Maintenant le facteur prépondérant est le freinage, ce qui est plus logique.

# MERCI POUR VOTRE ATTENTION



## CONTACTS :

Stéphane CHERRIER – CD28/DI/SMR Pôle SR – 02 37 23 58 64 – [stephane.cherrier@eurelien.fr](mailto:stephane.cherrier@eurelien.fr)

Guillaume BERTRAND – Colas Mobility – 01 47 61 73 37 – [guillaume.bertrand@colas.com](mailto:guillaume.bertrand@colas.com)