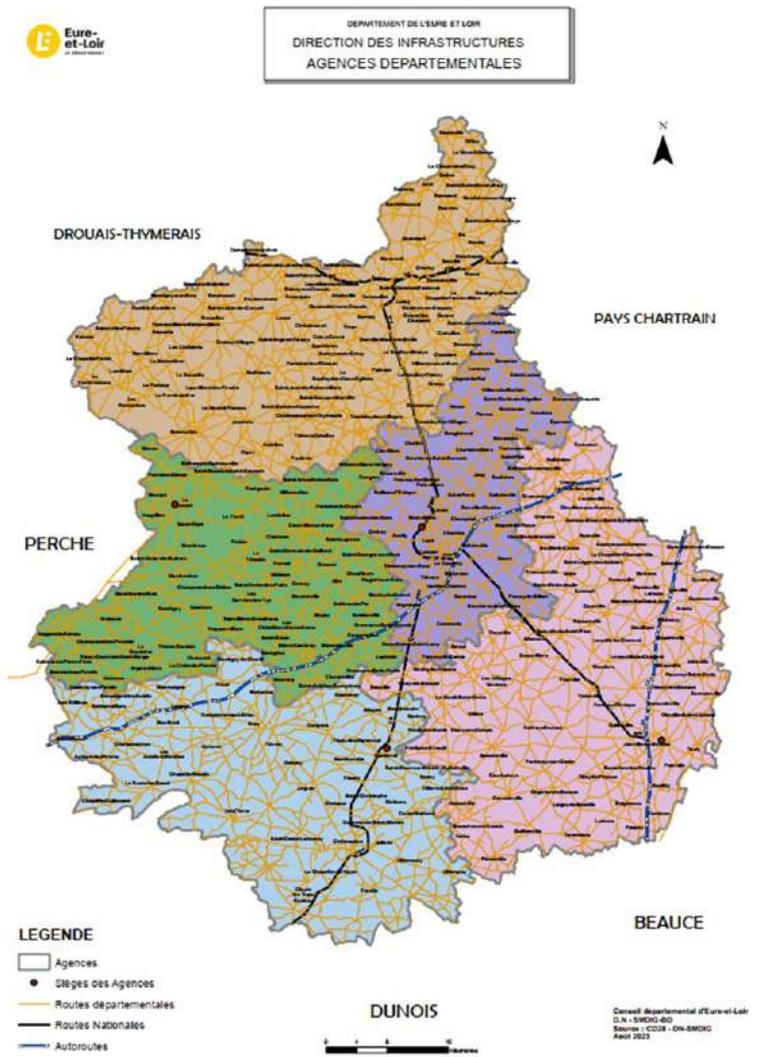


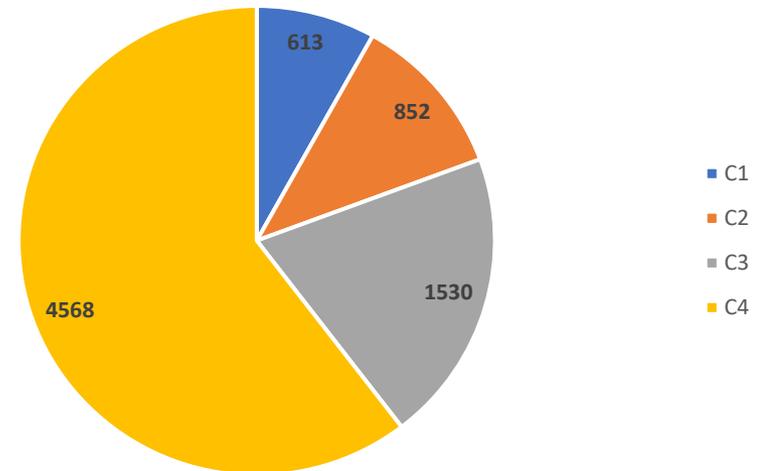
**Les données des véhicules au service de  
la sécurité routière  
Retour d'expérience du département 28  
(Eure et Loir)**

**CHERRIER STEPHANE  
CONSEIL DEPARTEMENTAL D'EURE ET LOIR  
DIRECTION DES INFRASTRUCTURES  
Pôle sécurité routière**

# Présentation de l'Eure et Loir



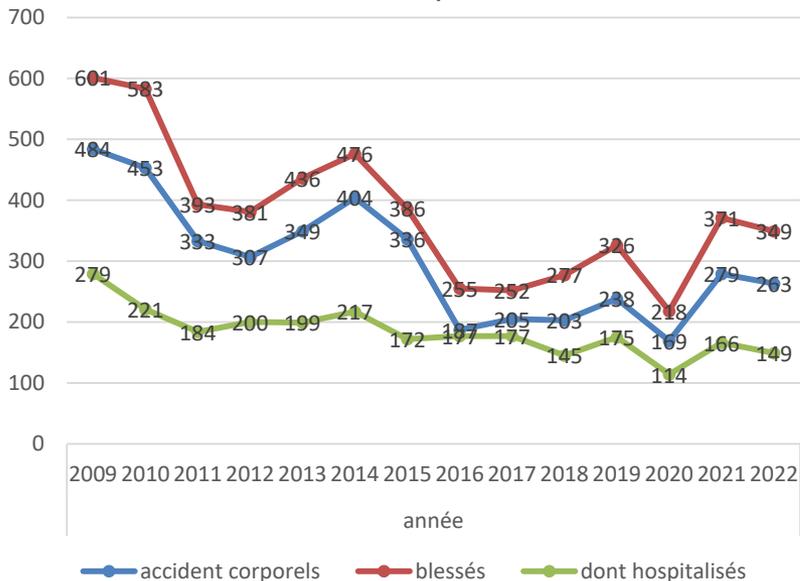
KILOMETRAGE PAR CATEGORIE



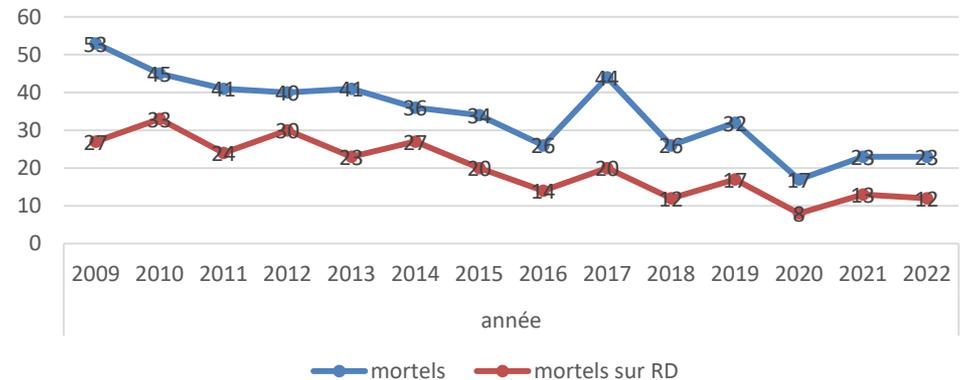
# Accidentalité

- 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.

Accidents corporels en Eure et Loir



Accidents mortel en Eure et Loir



# Présentation

Un plancher sur l'accidentalité semble avoir été atteint et nous a mené à la signature du premier contrat en 2018 avec MOBILITY by Colas pour l'utilisation du service digital ANAIS. Dès lors, le déploiement s'est fait sur la moitié Est du département.

# Le fonctionnement

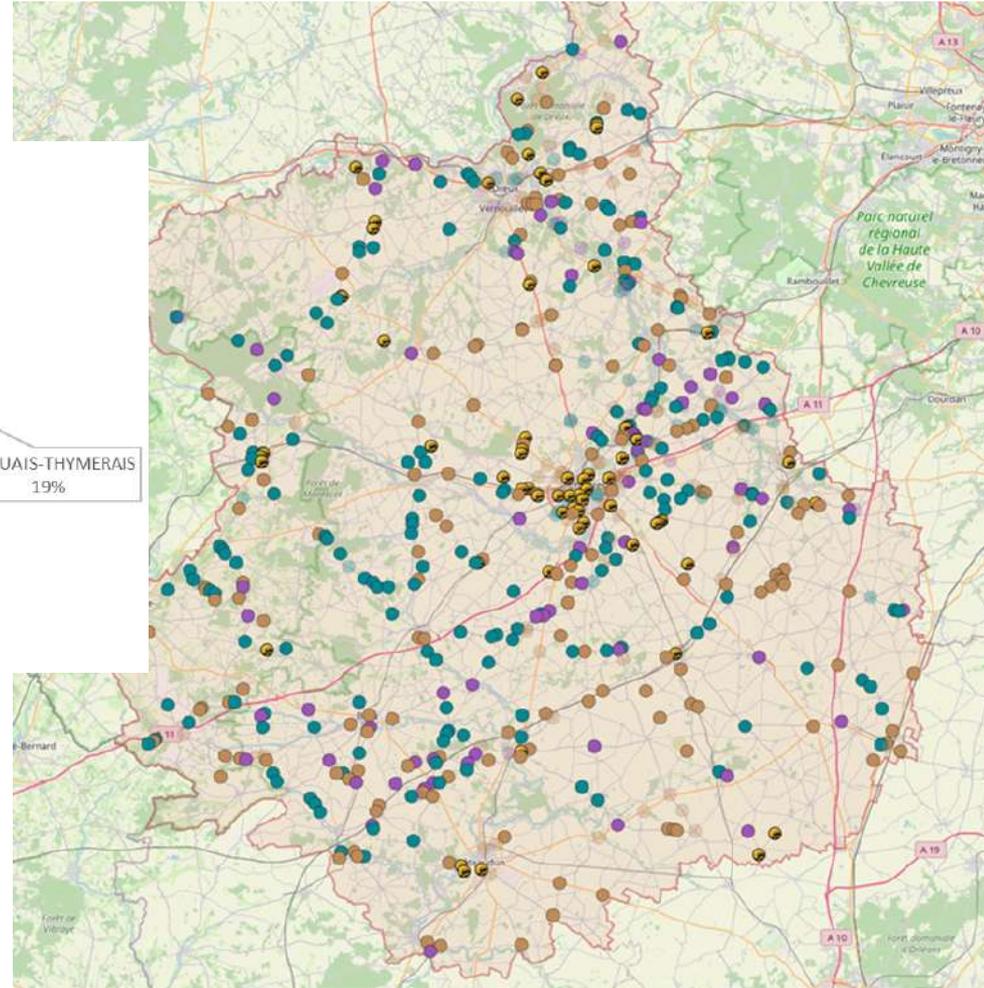
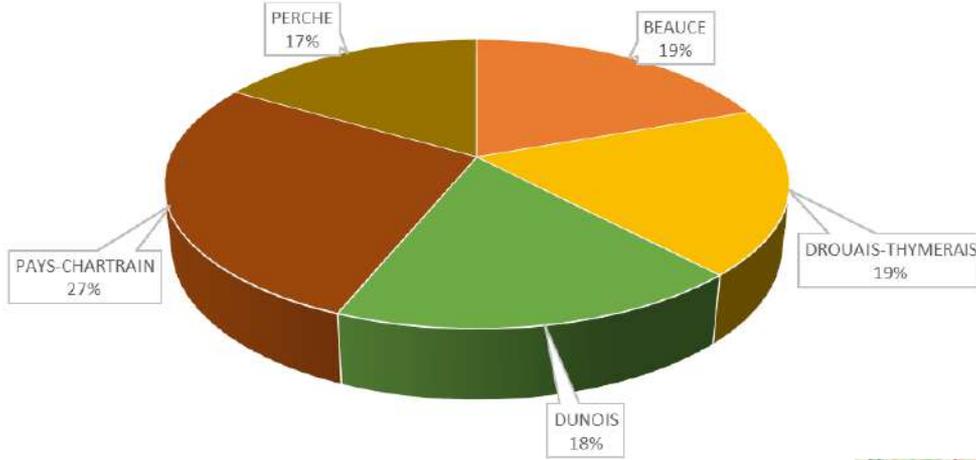
- Anaïs s'appuie sur la collecte de données de vitesse, de dépôts, de freinages, proposées par plusieurs fournisseurs.
- Des zones d'alerte sont détectées, puis sont analysées et traitées par l'outil Anaïs, qui propose au Département un meilleur ciblage des opérations de mise en sécurité ou de maintenance 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.

# Le retour d'expérience

- 182 zones avaient été détectées depuis le lancement du service 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.
- De nouvelles zones émergent au fil des saisons et évolutions du réseau, et sont ainsi traitées au fur et à mesure par les équipes du CD28. A ce jours, 515 zones sont détectées.

# Répartition des zones

REPARTITION DES ZONES PAR AGENCES

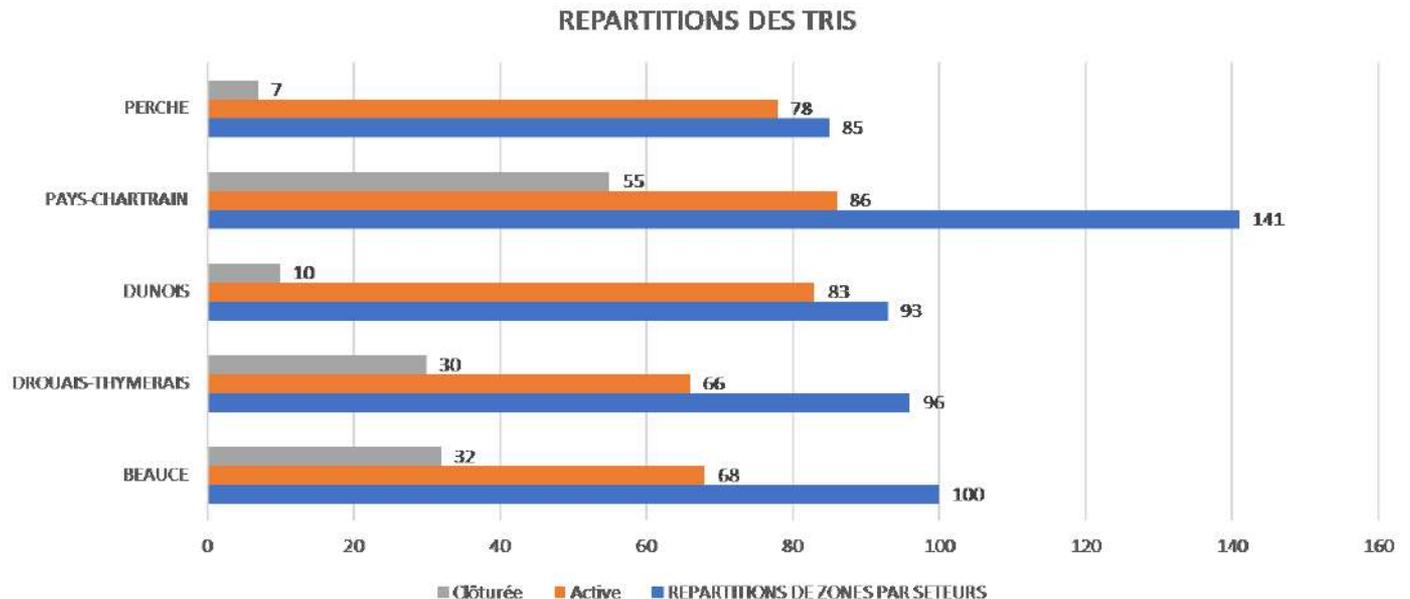


# Traitements des zones

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

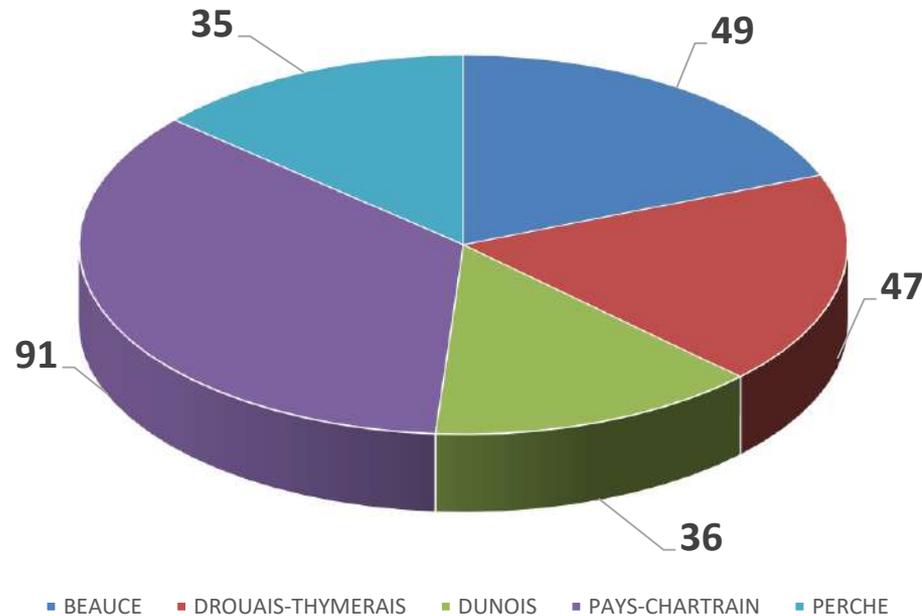
Certaines zones ne justifient pas un traitement de nos services (environ 30%)

- par exemple, des déports en commune sur des chicanes (sécurité en agglomération),
- des déports sur des giratoires,



Cet outil demande un travail interne de reconnaissance de terrain avec l'outil embarqué sur smartphone, 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.

NOMBRE DE COMMENTAIRES DES CONTEXTES ACTIFS



# Exemple de la zone n°1356 RD 140 Le Boullay-Mivoye

< Accueil

📍 D140 (ZA n°1356)

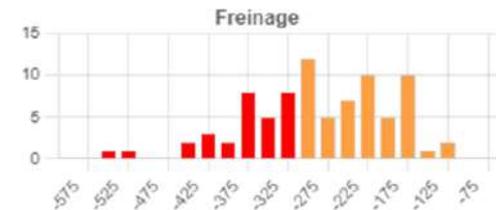
Statut : à traiter 

Secteur : DROUAIS-  
THYMERAIS

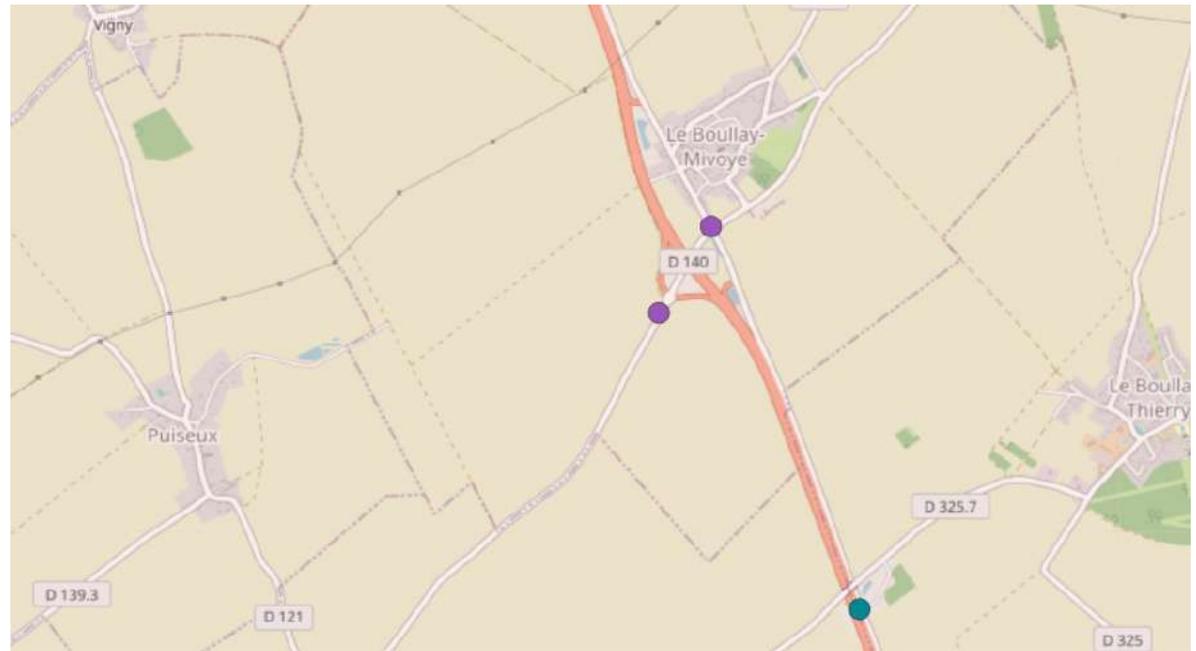


## Synthèse

Commune	<b>Le Boullay-Mivoye</b>	Indice de conduite apaisée	<b>102</b>	Trajets en alerte	
Route	<b>D140</b>	Tendance		Déport	<b>0%</b>
Date de détection	<b>30/04/2023</b>	Nombre de trajets	<b>80</b>	Freinage	<b>36%</b>
Facteur de risque initial	<b>Freinage</b>	Nombre de véhicules	<b>25</b>	Disp. vitesse	<b>9%</b>
Contexte	<b>0 %</b>	Valeur d'IRI mesurée	<b>6</b>		
		Dernière variation mesurée (15/10/2022)	<b>+3</b>		



→ Période du 25/09/2022 au 07/05/2023





Constatation:

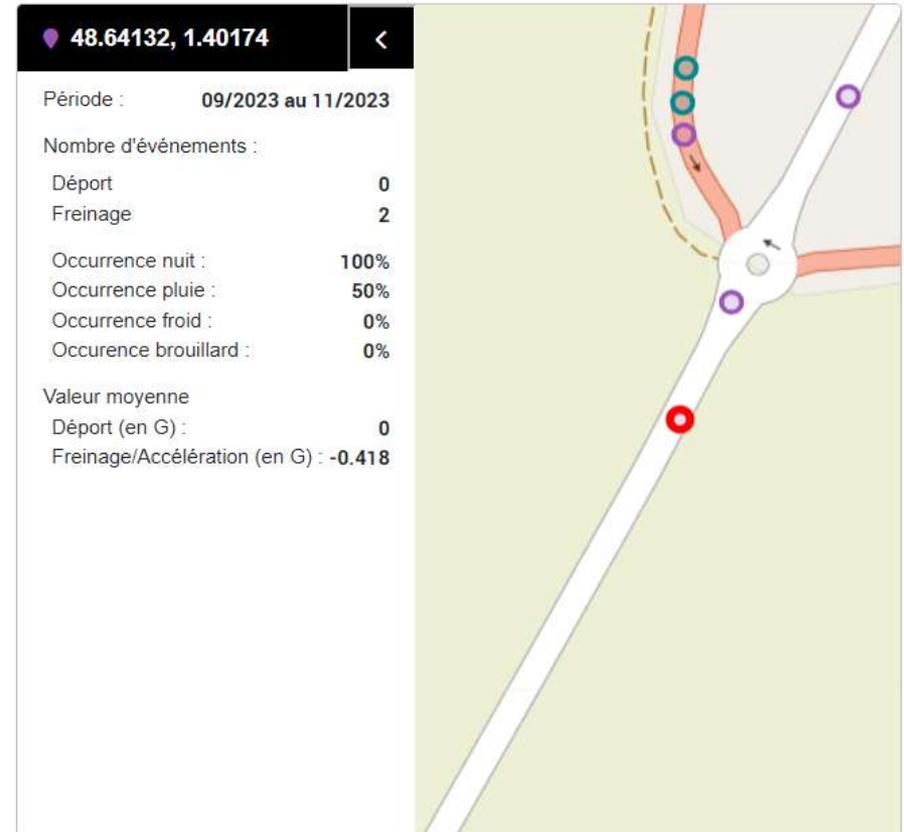
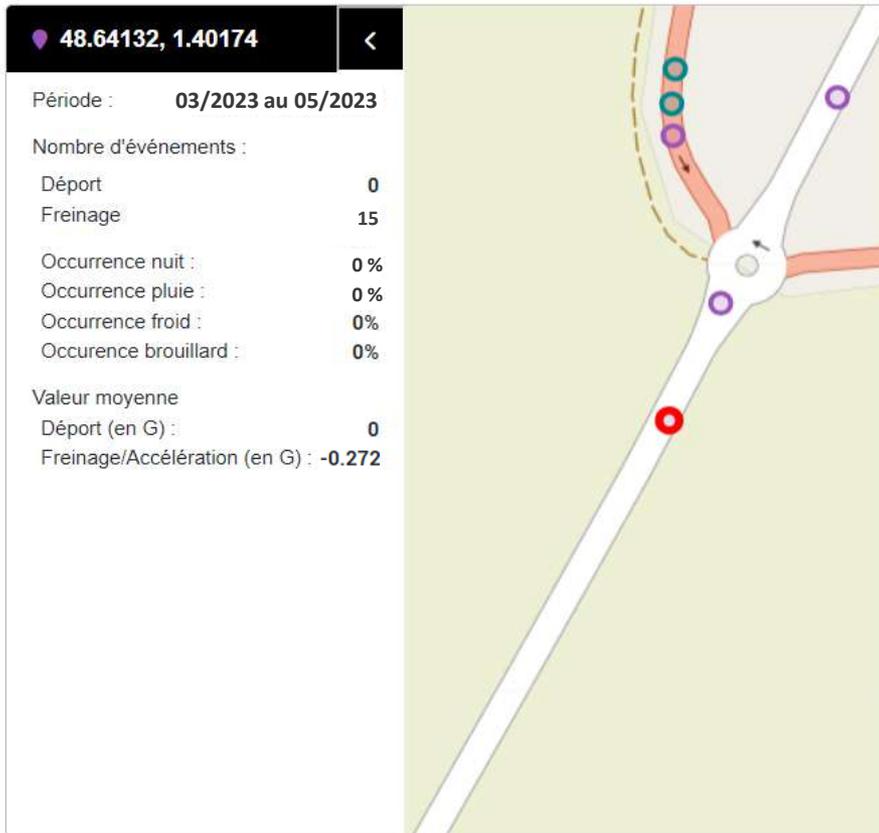
- Il manque un panneau B21-1
- La balise J5 est à changer
- Fauchage de dégagement du panneau AB3a

## Propositions et réalisation

- Ajout du B21-1
- Remplacement de La J5
- Fauchage pour dégager la signalisation de priorité



## Indication des améliorations sur une période de 3 mois



## Exemple zone 822 RD23 Marchéville



### Constatation:

- Déport au droit des bordure T2 qui ne sont pas visibles à cause de la végétation
- Le revêtement de sol usé
- Non perception du croisement
- Marquage axial non adapté



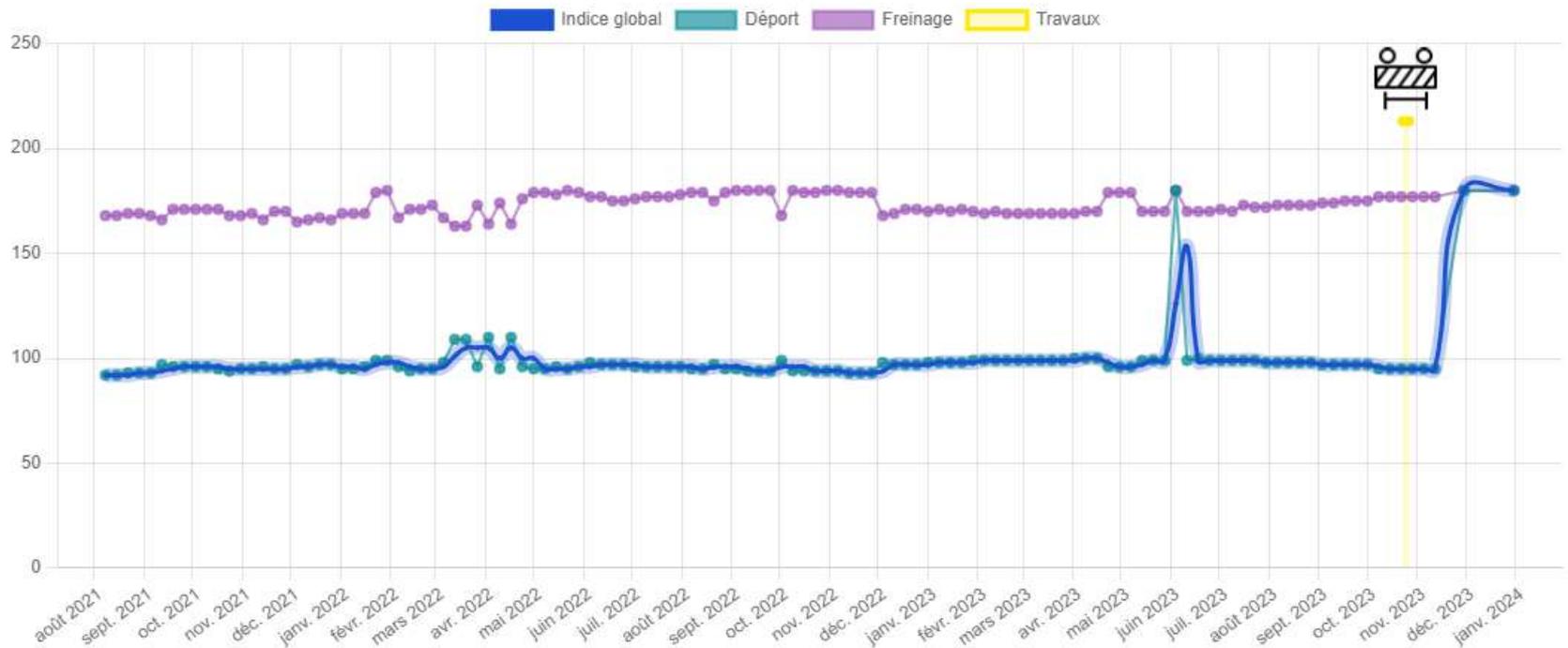
### Réalisation:

- Reprise de la couche de roulement en BBSG 0/10 pour améliorer la rugosité
- Marquage de rives pour écarter les véhicules de la bordure T2
- Marquage axial en continue
- Pose de la balise J3 avant le croisement.

# Indice global en amélioration significative



Indice de conduite apaisée



# Merci de votre attention

**Stéphane Cherrier**

**Conseil départemental d'Eure et Loir**

**Service Maintenance Routière/ Pôle Sécurité Routière**

**[stephane.cherrier@eurelien.fr](mailto:stephane.cherrier@eurelien.fr)**

**02.37.23.58.64**