

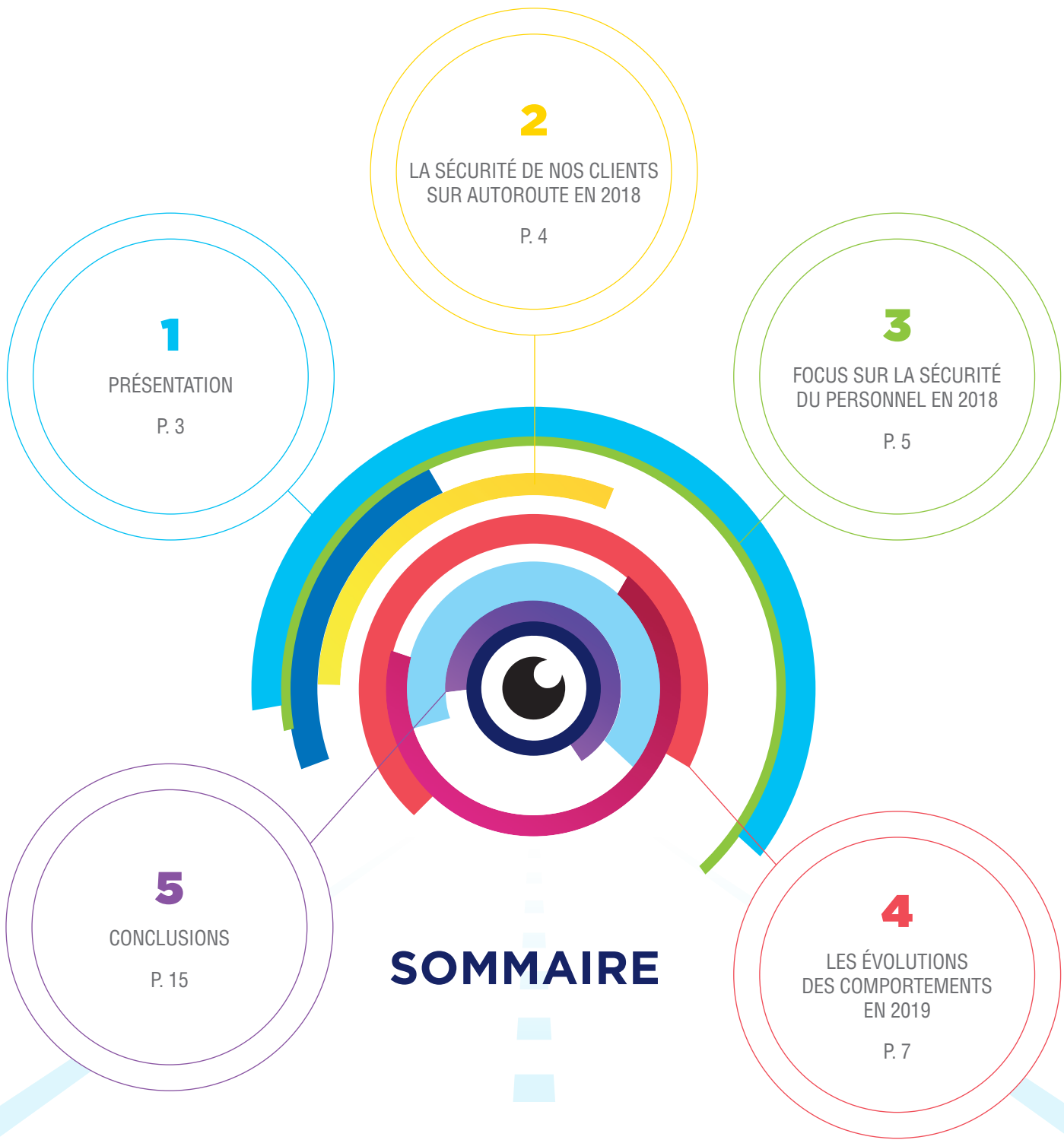
# DOSSIER DE PRESSE

RÉSULTATS DE L'OBSERVATOIRE SANEF DES COMPORTEMENTS  
8<sup>E</sup> ÉDITION / JUILLET 2019



**sanef**

une société d'Abertis



**1**

PRÉSENTATION

P. 3

**2**

LA SÉCURITÉ DE NOS CLIENTS  
SUR AUTOROUTE EN 2018

P. 4

**3**

FOCUS SUR LA SÉCURITÉ  
DU PERSONNEL EN 2018

P. 5

**5**

CONCLUSIONS

P. 15

**4**

LES ÉVOLUTIONS  
DES COMPORTEMENTS  
EN 2019

P. 7

# SOMMAIRE

- La vitesse revient à son niveau le plus élevé
- Le respect des distances de sécurité se dégrade en 2019
- L'utilisation du téléphone au volant :
  - de mal en pis pour les conducteurs de véhicules légers
  - et pour les conducteurs poids-lourds ?
- L'occupation des voies toujours aussi mal adaptée
- Amélioration de l'utilisation des clignotants
- Les débords des poids-lourds sur la bande d'arrêt d'urgence : des résultats inquiétants



# PRÉSENTATION



**Les vacances approchent et comme chaque année, des millions d'automobilistes s'apprêtent à prendre la route vers leur destination estivale. À cette occasion, le groupe Sanef présente les conclusions de la 8<sup>e</sup> édition de son Observatoire des comportements sur autoroute 2019.**

En 2019, le groupe Sanef a choisi de :

- ▷ Compléter ses recherches par un observatoire spécifique dédié à l'utilisation du téléphone en situation de conduite sur autoroute pour les conducteurs de véhicules légers et de poids-lourds.
- ▷ Mesurer les écarts de trajectoire des poids-lourds sur la bande d'arrêt d'urgence.

Certains résultats 2019 sont en rupture avec l'amélioration constatée les dernières années.

- ▷ Après deux années de baisse, **la vitesse revient à son niveau le plus élevé depuis la création de l'Observatoire** : 43 % des véhicules roulent au-dessus de la vitesse autorisée (contre 38 % en 2018).
- ▷ **Le respect des distances de sécurité se dégrade en 2019. Concernant les chiffres sur les véhicules qui cumulent le trop vite et le trop près, les résultats sont les plus mauvais enregistrés depuis 2012 avec 11 % sur l'ensemble des voies et même 19 % sur la voie de gauche.**



L'OBSERVATOIRE SANEF  
DES COMPORTEMENTS  
SUR AUTOROUTE :  
UNE ÉTUDE SCIENTIFIQUE  
MENÉE CHAQUE ANNÉE AVEC  
LE CEREMA DEPUIS

2012

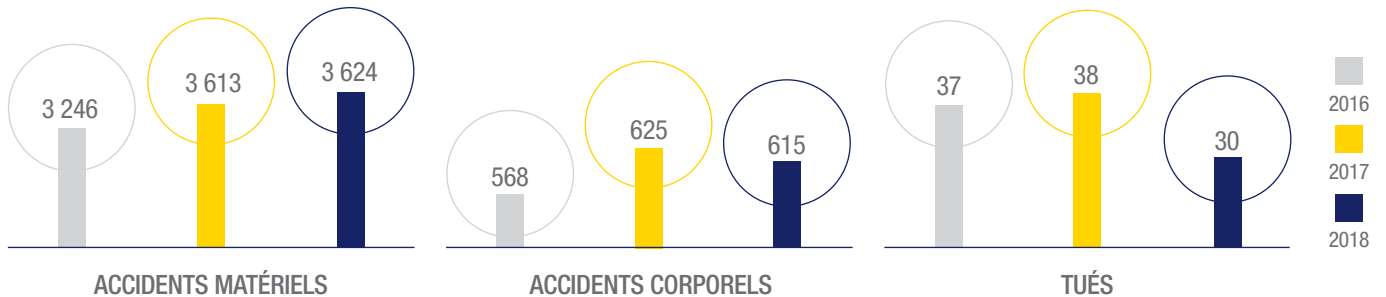
- ▷ **Les chiffres sur l'utilisation du téléphone au volant se dégradent** malgré les mesures prises en 2015 par le ministère de l'Intérieur, qui interdit l'utilisation des casques et kits oreillette. Ainsi, alors qu'en 2015 les premiers résultats de l'Observatoire Sanef montraient que 3,7 % des conducteurs tenaient leur téléphone en main, **en 2019, ils sont près de 6 %.**

Les comportements à risque demeurant un enjeu majeur de la sécurité routière, l'Observatoire Sanef s'intéresse à des sujets précis : vitesse, distances de sécurité, occupation des voies, usage du clignotant, comportements en zone de travaux ou utilisation du téléphone au volant. Ces résultats ont ainsi permis de mieux appréhender et comprendre ces conduites dangereuses, afin de mettre en œuvre des campagnes de communication ciblées.

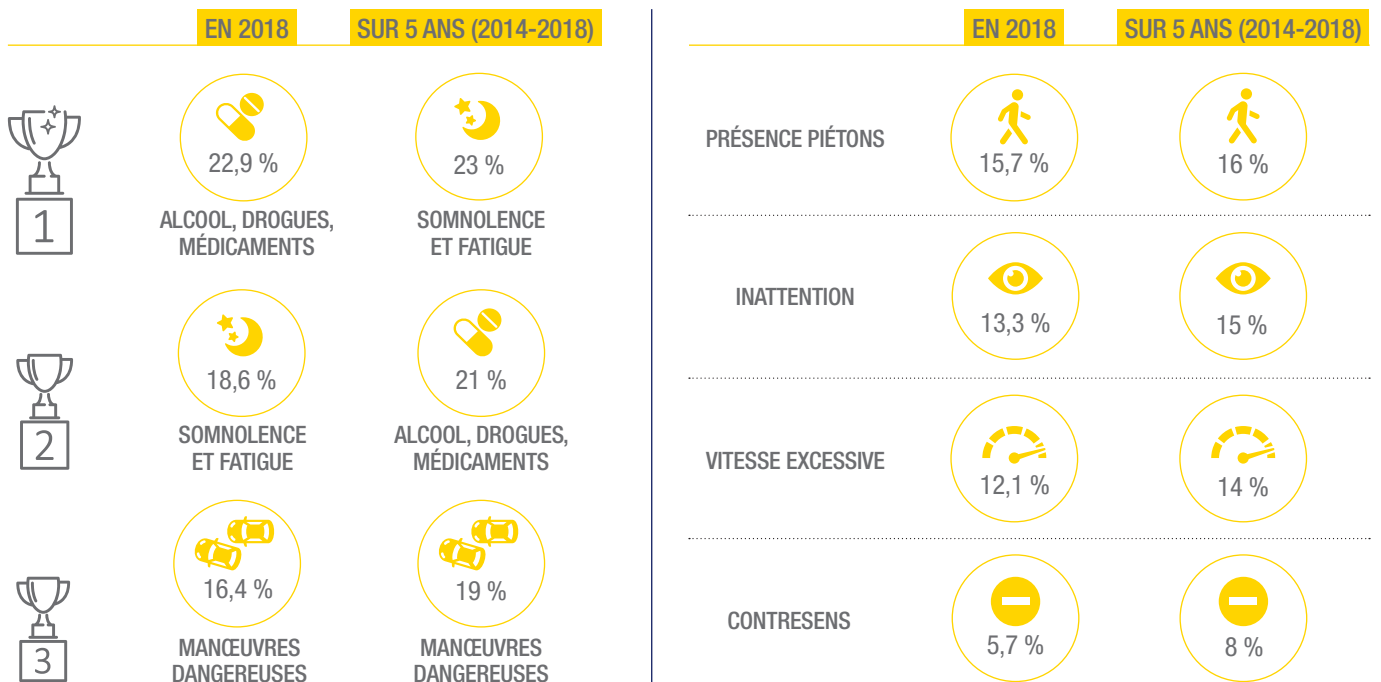


# LA SÉCURITÉ DE NOS CLIENTS SUR AUTOROUTE EN 2018

Si le chiffre global des accidents est stable, la mortalité est quant à elle, en baisse de près de 20 %.



## RÉPARTITION DES FACTEURS D'ACCIDENTS MORTELS (SOURCE ASFA\*)



\* Association des sociétés françaises d'autoroute

### + POINT POSITIF

La somnolence, qui représentait 38 % des accidents mortels jusqu'en 2014, est en nette baisse.

### - POINTS NÉGATIFS

- ▷ La conduite sous emprise d'alcool et/ou de stupéfiants est en hausse par rapport à 2018.
- ▷ L'inattention et les manœuvres dangereuses sont des facteurs significatifs en 2018 avec 30 % en cumulé.
- ▷ La vitesse reste un facteur important d'accident en 2018.



**L'autoroute reste 5 fois plus sûre que la route.**

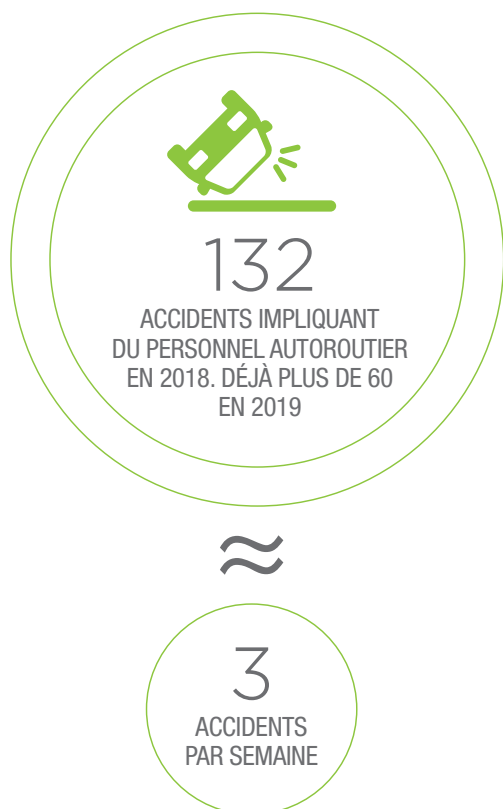
Sur les 10 dernières années, la sécurité s'est améliorée grâce :

- ▷ Aux progrès et aux investissements réalisés sur nos infrastructures.
- ▷ Au développement de nos moyens d'information.
- ▷ Aux évolutions réglementaires.
- ▷ À la meilleure sécurité active et passive des véhicules.



## FOCUS SUR LA SÉCURITÉ DU PERSONNEL EN 2018

SUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU FRANÇAIS,  
ON RECENSE



En 2017, Bruno Delfosse, ouvrier autoroutier au centre d'entretien d'Arras, perdait la vie sur l'autoroute A1, alors qu'il posait un balisage.

Sur autoroute, depuis 10 ans, le nombre d'accidents corporels et de tués a beaucoup baissé, à la différence du nombre d'accidents impliquant des personnels autoroutiers.

Le dernier observatoire dédié aux zones de travaux sur l'autoroute A1 atteste de comportements inadaptés des conducteurs sur autoroute lorsqu'ils abordent ces secteurs.

### LA VITESSE

Dans la zone de travaux avec une voie neutralisée où la vitesse est limitée à 110 km/h :

Près d'1 conducteur sur 2 est en excès de vitesse :

- ▷ 48 % roulent à plus de 110 km/h.
- ▷ 5 % à plus de 130 km/h.

### LES CHANGEMENTS DE VOIE

Les conducteurs sont avertis de la présence d'un chantier par une série de panneaux disposés en amont dont 2 signalant la réduction de voie à 600 m et 200 m.

L'Observatoire Sanef « chantiers » montre que :

- ▷ 47 % des poids-lourds changent de voie à moins de 400 m du balisage.
- ▷ 10 % des poids-lourds le font à moins de 100 m, et 5 % au début du balisage.



## LES DISTANCES DE SÉCURITÉ

Le respect des distances de sécurité sur autoroute est primordial, que ce soit en situation de circulation normale comme à l'abord des zones de travaux. Le non-respect de ces distances amplifie l'effet de masquage et les déboitements tardifs qui peuvent avoir de graves conséquences. En zone de travaux sur une autoroute à 3 voies à fort trafic PL, le non-respect des distances de sécurité est amplifié :

- ▷ Véhicules légers : 64 % des véhicules contre 25 % en temps normal (sans chantier).
- ▷ Poids-lourds : 60 % contre 15 % en temps normal.



DONT PRÈS DE 12 000 POSES DE BALISAGE SUR LES RÉSEAUX SANEF ET SAPN, NOS OUVRIERS AUTOROUTIERS SONT TRÈS CONCERNÉS.



DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DU PERSONNEL SURVIENT LORSQUE LES AGENTS POSENT DES BALISAGES ET QU'ILS SONT EXPOSÉS À LA CIRCULATION



A LIEU ALORS QU'ILS INTERVIENNENT EN URGENCE POUR PORTER SECOURS AUX CLIENTS ACCIDENTÉS





## LES ÉVOLUTIONS DES COMPORTEMENTS EN 2019

### À NOTER



C'EST LE TEMPS GAGNÉ EN ROULANT  
À 150 KM/H SUR 100 KM AU LIEU DE 130 KM/H.



SUR LES 5 DERNIÈRES ANNÉES, LA VITESSE EXCESSIVE  
RESTE UN FACTEUR IMPORTANT D'ACCIDENT, ELLE EST  
À L'ORIGINE D'1 ACCIDENT SUR 7.

L'observatoire Sanef permet, année après année, de faire le point sur les principaux comportements à risque : le non-respect des distances de sécurité, l'oubli du clignotant, l'utilisation abusive des voies de dépassement et les excès de vitesse. Contrairement aux deux années précédentes où avait été observée une légère amélioration des comportements, notamment sur les respects des distances de sécurité et de la vitesse, les résultats se dégradent.


**APRÈS DEUX ANNÉES DE BAISSSE, LA VITESSE REVIENT EN 2019 À SON NIVEAU LE PLUS ÉLEVÉ DEPUIS LA CRÉATION DE L'OBSERVATOIRE**

En 2019, **43 % des véhicules roulent au-dessus de la vitesse autorisée**, contre 38 % en 2018. Côté vitesse moyenne, elle passe à 129 km/h au lieu des 127 km/h de l'année passée. Sur la voie de gauche, la vitesse moyenne est de 138 km/h soit déjà 8 km/h de plus que la vitesse autorisée. 4 % des conducteurs observés dépassent les 150 km/h.

	2015	2016	2017	2018	2019
% de véhicules légers à plus de 130 km/h	37 %	43 %	41 %	38 %	43 %
Vitesse moyenne des VL sur les 3 voies	127 km/h	129 km/h	128 km/h	127 km/h	129 km/h
> 150 km/h	3 %	4 %	4 %	3 %	4 %

>>>>

VITESSE





sanef  
une société d'Abertis

**LA RÈGLE**

**LA DANGÉROSITÉ**

**LE CONSTAT**


 **130 km/h**

 **110 km/h**

Sur les 5 dernières années,  
la vitesse excessive a causé

1

accident  
sur  
7



en 2019

129  
km/h

vitesse moyenne constatée sur les 3 voies de circulation  
2018 > 127 km/h  
2017 > 128 km/h

43%

des véhicules au dessus de 130 km/h  
2018 > 38%  
2017 > 41%


4%

des véhicules au dessus de 150 km/h  
2018 > 3%  
2017 > 4%


i

6 minutes c'est le temps gagné en roulant à 150 km/h sur 100 km au lieu de 130 km/h

1 à 6 pts



68 à 3 750€  
d'amende



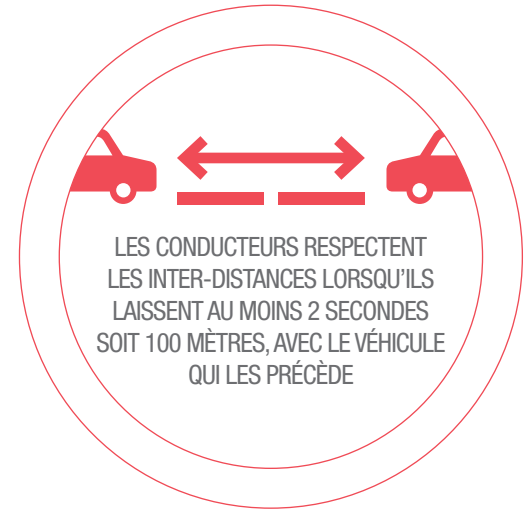
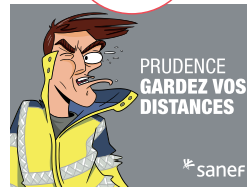
2012



2018



2019



## LE RESPECT DES DISTANCES DE SÉCURITÉ SE DÉGRADÉ EN 2019

Ce comportement est particulièrement dangereux, car si un événement imprévu survient dans ces conditions, il est quasiment impossible d'éviter l'accident. Or, **de nombreux accidents mortels sur autoroute sont des sur-accidents**. Fort de ce constat, le groupe Sanef réalise régulièrement des campagnes de sensibilisation sur cette problématique, dont la dernière en 2019.

Après une année d'amélioration en 2018, on retrouve en 2019 les mauvais résultats de la première année d'observation.

Les résultats sont en dégradation, sur toutes les voies confondues.

**Concernant les chiffres sur les véhicules qui cumulent le trop vite et le trop près, les résultats sont les plus mauvais enregistrés depuis 2012, avec 11 % sur l'ensemble des voies et même 19 % sur la voie de gauche.**



VL < 2 secondes	2015	2016	2017	2018	2019
Voie de droite	17 %	17 %	18 %	17 %	18 %
Voie du milieu	29 %	28 %	30 %	29 %	31 %
Voie de gauche	16 %	17 %	25 %	22 %	29 %

← -- →

# INTERDISTANCE

sanef  
une société d'Abertis

### LA RÈGLE

Avoir 2 grands traits entre 2 véhicules qui se suivent, soit 100 mètres.

### LA DANGÉROSITÉ

En cas d'imprévu, il est impossible d'éviter l'accident.

1 accident sur 5

implique plus de 2 véhicules

### LE CONSTAT

en 2019

18%

des conducteurs sont à moins de 2sec du véhicule qui les précède sur la voie de droite  
2018 > 17% / 2017 > 18%

31%

sont à moins de 2sec sur la voie du milieu  
2018 > 29% / 2017 > 30%

29%

sont à moins de 2sec sur la voie de gauche  
2018 > 22% / 2017 > 25%

19%

des conducteurs cumulent le trop vite et le trop près sur la voie de gauche

### LA SANCTION

**3 pts**  
minimum

**135€**  
d'amende



## L'UTILISATION DU TÉLÉPHONE AU VOLANT : DE MAL EN PIS POUR LES CONDUCTEURS DE VÉHICULES LÉGERS

L'Observatoire Sanef des comportements s'intéresse depuis 2015 à l'utilisation du téléphone au volant. Les observations ont permis cette année de faire à nouveau la lumière sur un comportement à risque particulièrement fréquent et à l'origine de nombreux accidents.

Sur les 5 dernières années, **le facteur « inattention » (15 %) reste un facteur significatif dans les accidents mortels**. La distraction la plus commune est l'utilisation du téléphone au volant.

Alors même que la conduite nécessite une attention totale et constante, **plus de la moitié des conducteurs admettent utiliser leur téléphone alors qu'ils conduisent**. Ils oublient trop souvent que les réflexes sont considérablement diminués et que cela augmente le temps de réaction (Étude ASFA\* de 2016). Ainsi, le temps de réaction d'un automobiliste au téléphone est plus long que celui d'un conducteur avec 0,8 g/l d'alcool dans le sang ! (source) Alors qu'en 2015 les premiers résultats de cet observatoire montraient que 3,7 % des conducteurs tenaient leur téléphone en main, **en 2019 ils sont près de 6 %**.

Les chiffres se dégradent malgré les mesures prises en 2015 par le ministère de l'Intérieur, qui interdit l'utilisation des casques et kits oreillette. Alors, plutôt que de risquer l'accident, il est bien plus sûr de faire une courte halte sur une aire pour passer ses coups de fil. Les réseaux autoroutiers en comptent une toutes les 10 minutes en moyenne.

D'après une étude réalisée par l'ASFA\* :

- ▷ 56,7 % des personnes interrogées reconnaissent téléphoner en conduisant.
- ▷ 30,7 % déclarent lire leurs mails et leurs SMS.
- ▷ 19,8 % déclarent envoyer des SMS ou des mails en conduisant et ce chiffre monte jusqu'à 40,5 % pour les 18-35 ans, et à 36,4 % pour les conducteurs réalisant plus de 50 000 km/an.



\* Association des sociétés françaises d'autoroute

TÉLÉPHONE

sanef  
une société d'Abertis

LA RÈGLE

LA DANGEROUSITÉ

LE CONSTAT

L'usage d'un téléphone à la main ou le port d'un dispositif de type écouteurs, oreillette ou casque est interdit

LA SANCTION

**3 pts**  
minimum

**135€**  
d'amende

L'usage du téléphone au volant multiplie par 3 les risques d'accidents et l'envoi d'un SMS les multiplie par 23

15%

d'accidents mortels par inattention depuis 2015

en 2019

6%

des conducteurs avec le téléphone à la main 2015 > 3,7%

15%

des conducteurs **pooids-lourds** avec le téléphone à la main

57%

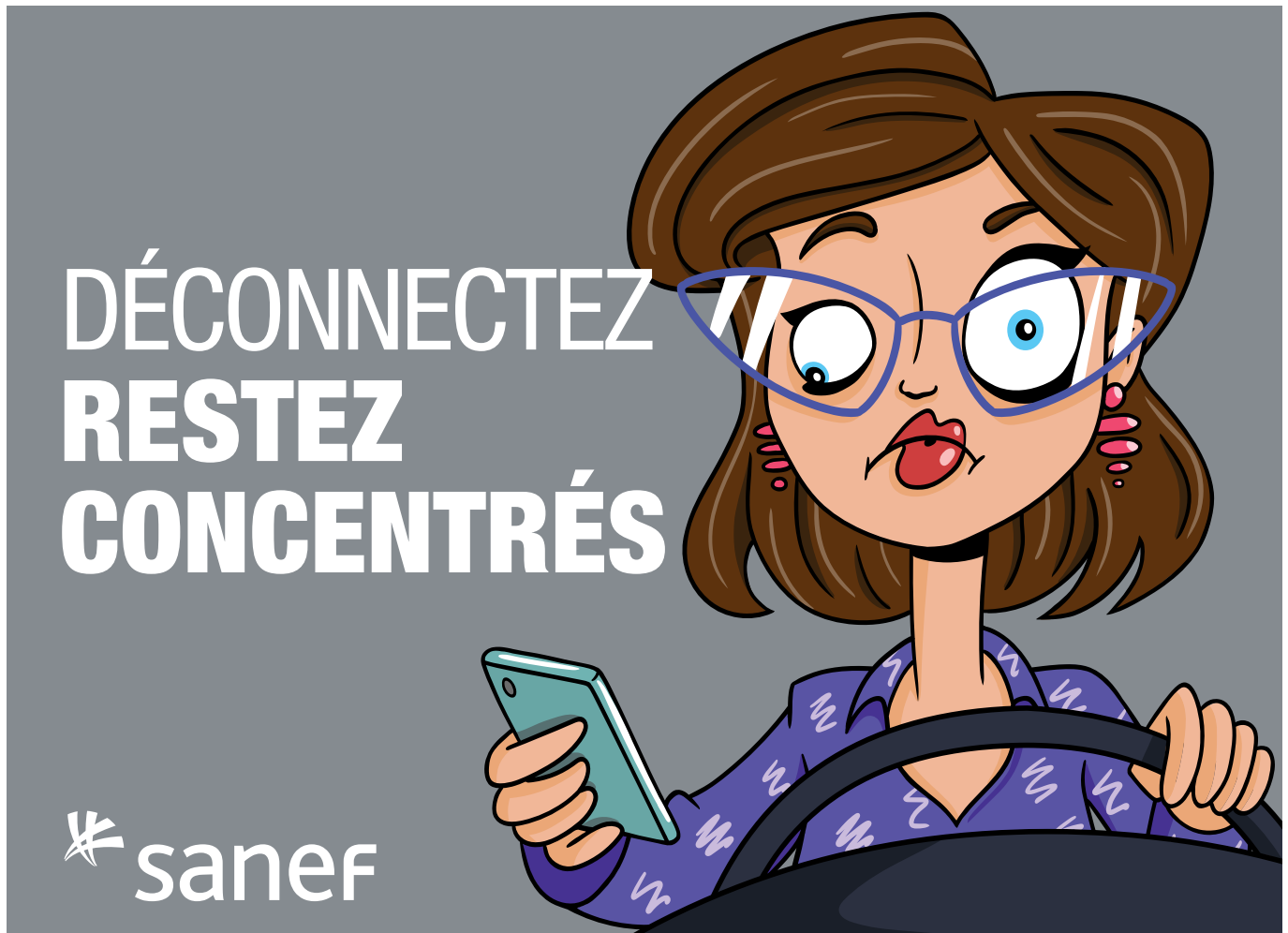
des personnes interrogées reconnaissent téléphoner en conduisant

31%

déclarent lire leurs mails et leurs SMS

20%

déclarent envoyer des SMS ou des mails en conduisant 18-35 ans > 40%  
gros conducteurs > 36%



### ET POUR LES CONDUCTEURS POIDS-LOURDS ?

Pour la 1<sup>re</sup> fois en 2018, les conducteurs poids-lourds ont également fait l'objet d'une observation depuis un véhicule de type utilitaire inséré dans le flot du trafic.

Les résultats sont préoccupants : **+ de 15% des conducteurs poids-lourds observés tiennent leur téléphone en main !**

Sur la section de 10 000 poids lourds/jour où a été réalisée cette observation, potentiellement ce sont près de **1 500 conducteurs de poids-lourds qui conduisent chaque jour avec le téléphone à la main.**

De plus, il faut considérer ce résultat comme un minimum. En effet, l'observation en immersion dans le trafic ne permet pas de prendre en compte les utilisations de téléphone lorsqu'il est en position basse, sur les genoux par exemple, pour rédiger des SMS ou des mails.

Face à la dangerosité de ce comportement, le groupe Sanef prévoit une campagne de sensibilisation sur la dangerosité des distracteurs à partir de septembre 2019.



## NOUVEAUTÉ 2019

### LES DÉBORDS DES POIDS-LOURDS SUR LA BANDE D'ARRÊT D'URGENCE : DES RÉSULTATS INQUIÉTANTS

De plus en plus d'accidents concernent des véhicules ou des piétons présents sur la BAU.

En lien avec sa dernière campagne de sensibilisation, le groupe Sanef a souhaité observer et quantifier les intrusions des poids-lourds sur la BAU.

Plus précisément, sur le site de l'autoroute A13, on constate un écart sur le marquage de rive/la bande blanche **toutes les 2 minutes et une franche intrusion toutes les 13 minutes**, sur l'autoroute A1 un écart **toutes les minutes et au-delà du marquage toutes les 19 minutes**.

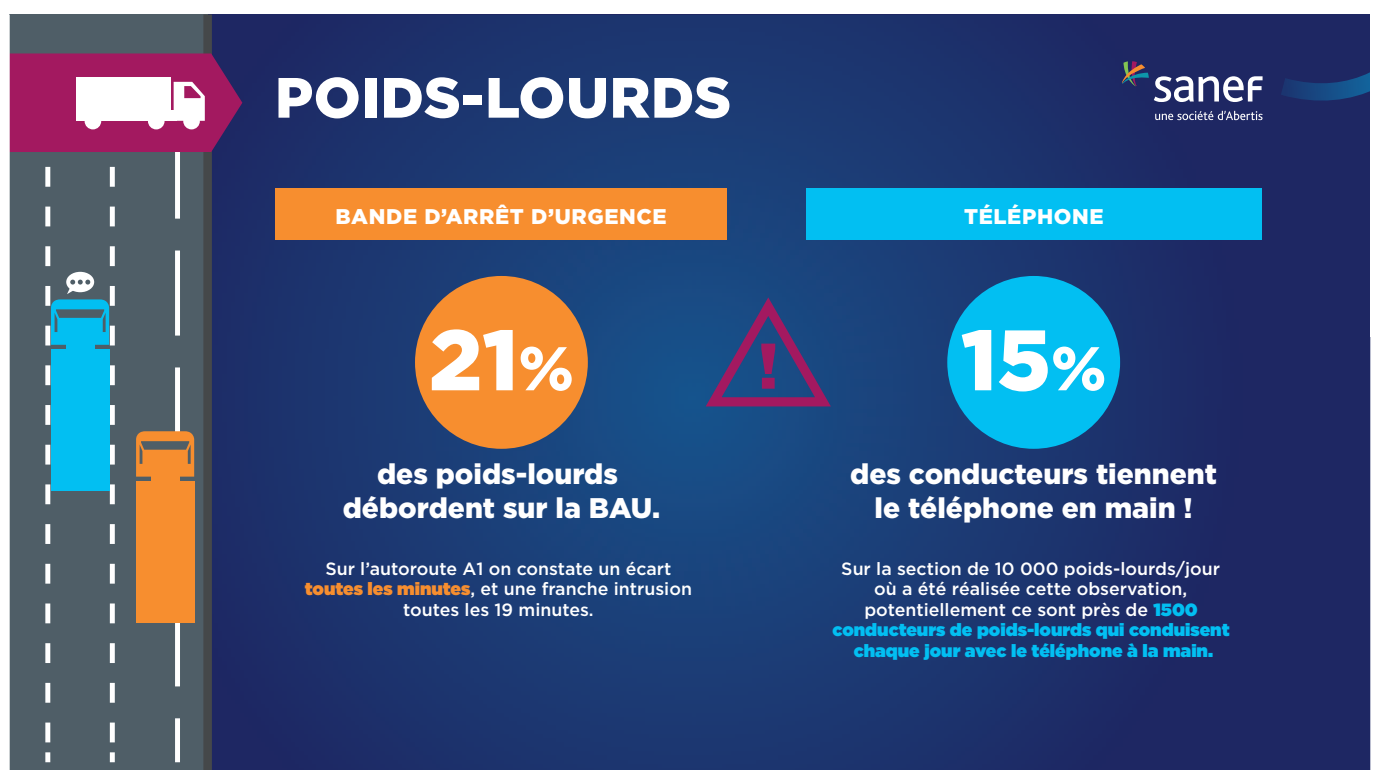
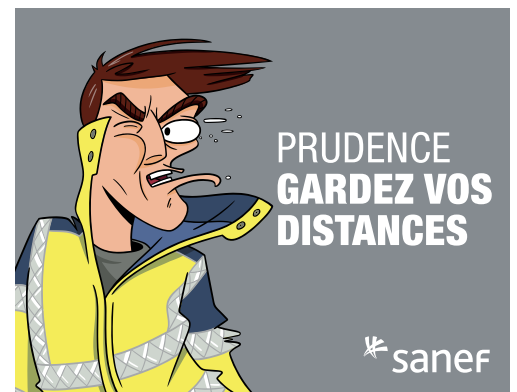
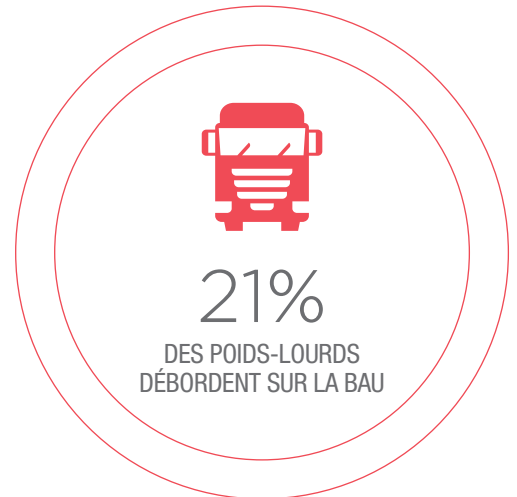


#### RAPPEL DE LA MÉTHODOLOGIE D'OBSERVATION

C'est afin de quantifier ce comportement et d'en suivre l'évolution que le groupe Sanef a décidé de réaliser cette étude sur deux autoroutes de son réseau.

Méthodes et indicateurs :

- ▷ Observations réalisées depuis un pont par caméra sur une longueur de 100 m pendant 3 jours sur l'A13 et une journée sur l'A1.
- ▷ Analyse des résultats par des agents du Cerema.
- ▷ Les indicateurs de comportement retenus sont :
  - absence de débord,
  - débord sur le marquage,
  - intrusion au-delà de la bande blanche.



## L'OCCUPATION DES VOIES TOUJOURS AUSSI MAL ADAPTÉE

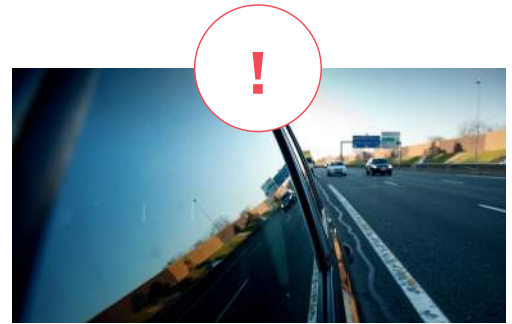
Même si rester sur la voie du milieu peut sembler plus confortable aux conducteurs, cette attitude est interdite et inadaptée. En effet, elle peut induire des comportements dangereux de la part des autres automobilistes.

Depuis 2012, l'Observatoire Sanef des comportements montre que **plus d'1 véhicule sur 3 circule sur la voie du milieu alors que celle de droite est libre.**

Pour obtenir ces chiffres, le groupe Sanef a croisé les données avec l'indicateur mesurant la part des conducteurs qui auraient pu rouler sur la voie de droite. Il recouvre les clients circulant sur la voie du milieu alors que la distance qui le sépare du véhicule devant eux est suffisante pour se rabattre en toute sécurité. En moyenne, c'est 38 % des conducteurs qui pourraient se rabattre sur la voie de droite.

En 2019, le phénomène stagne en journée, 38 % des conducteurs continuent d'occuper la voie du milieu alors qu'ils pourraient se rabattre.

Ce phénomène est encore plus accentué la nuit avec plus d'1 conducteur sur 2, mais les chiffres restent stables. Une campagne de sécurité a été programmée sur le sujet fin 2018.



### RAPPEL DES RÈGLES

- ▷ Les conducteurs doivent rouler sur la voie de droite lorsque celle-ci est libre.
- ▷ L'occupation de la voie centrale peut induire des comportements dangereux comme le dépassement par la droite et des manœuvres de dépassement plus délicates.
- ▷ Déboîter sur 2 voies présente des risques en raison des problèmes de visibilité et d'angles morts.

% DE VL VOIE DU MILIEU	2015	2016	2017	2018	2019
La journée en semaine	37 %	36 %	42 %	41 %	38 %
La nuit en semaine	54 %	55 %	53 %	53 %	52 %

# OCCUPATION DES VOIES

#### LA RÈGLE

Les conducteurs doivent rouler sur la voie de droite lorsque celle-ci est libre

#### LA DANGÉROSITÉ

L'occupation de la voie centrale peut induire des comportements dangereux comme le dépassement par la droite et des manœuvres de dépassement plus délicates ;

Déboîter sur 2 voies présente des risques en raison des problèmes de visibilité et d'angles morts.

#### LE CONSTAT

en 2019

38%

des conducteurs roulent sur la voie du milieu alors qu'ils pourraient se rabattre (la journée en semaine)  
2018 > 41%

52%

des conducteurs roulent sur la voie du milieu alors qu'ils pourraient se rabattre (la nuit en semaine)  
2018 > 53%

#### LA SANCTION

Utilisation abusive de la file de gauche

35€

d'amende

Dépassement par la droite

3 pts

minimum

135€

d'amende





## RAPPEL DE LA MÉTHODOLOGIE D'OBSERVATION

C'est afin de mesurer ce comportement et d'en améliorer la compréhension et l'évolution que le groupe Sanef a décidé de réaliser cette étude sur son réseau.

Les méthodes et indicateurs retenus sont :

- ▷ Observation réalisée par des agents du Cerema se déplaçant dans un véhicule (la mise en place d'un observatoire en bord de voie s'étant révélée inadapté).
- ▷ L'indicateur de comportement retenu est la proportion de conducteurs ayant un téléphone tenu en main visible depuis le véhicule d'observation.
- ▷ Constat réalisé en plein trafic sur une portion de l'A13 (70 000 véhicules/jour), dans les 2 sens de circulation.
- ▷ 3 matinées de comptage afin de garantir une bonne observation.

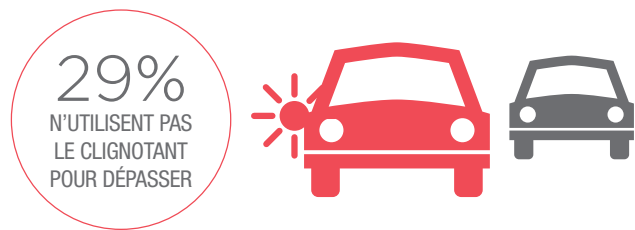
## AMÉLIORATION DE L'UTILISATION DES CLIGNOTANTS

Le taux d'utilisation du clignotant sur autoroute était mal connu avant le lancement de l'Observatoire Sanef des comportements en 2012. Pour la 1<sup>re</sup> fois, nous avons pu évaluer le nombre de conducteurs utilisant correctement le clignotant. Obligatoire, il est un élément de sécurité essentiel car il permet de signaler tout changement de file.

Après une campagne de sensibilisation en 2014 où nous avons constaté une amélioration, l'année 2015 était marquée par un retour aux chiffres précédant cette campagne.

En 2019, on constate une amélioration de l'utilisation des clignotants. C'est pour signaler la manœuvre de dépassement que la progression est la plus importante : 29 % en 2019 contre 35 % l'année précédente.

Des efforts importants restent à faire sur ce comportement, car le clignotant concourt à la sécurité de tous, en particulier sur autoroute, il est à la fois obligatoire et nécessaire autant pour doubler que pour se rabattre. C'est l'unique moyen pour communiquer vos intentions de dépassements aux autres conducteurs.



% DE VL QUI N'UTILISENT PAS LE CLIGNOTANT	2015	2016	2017	2018	2019
Pour dépasser	35 %	37 %	26 %	35 %	29 %
Pour se rabattre	59 %	45 %	51 %	48 %	45 %

←
→

# CLIGNOTANTS

sanef  
une société d'Abertis

LA RÈGLE

LA DANGÉROSITÉ

LE CONSTAT

Le code de la route impose de signaler aux autres conducteurs son changement de direction

Le clignotant est l'unique moyen de communiquer vos intentions aux autres conducteurs

en 2019

29%

des conducteurs n'utilisent pas le clignotant pour dépasser  
2018 > 35%

des conducteurs ne signalent pas leur rabattement

45%

2018 > 48%

LA SANCTION

3 pts

35€ d'amende



**VITESSE**

**43 %**

DES VÉHICULES ROULENT  
AU DESSUS DE 130 KM/H



**TÉLÉPHONE**

**X3**

L'USAGE DU TÉLÉPHONE  
AU VOLANT MULTIPLIE  
LE RISQUE D'ACCIDENT  
PAR 3



**POIDS LOURDS**

**21%**

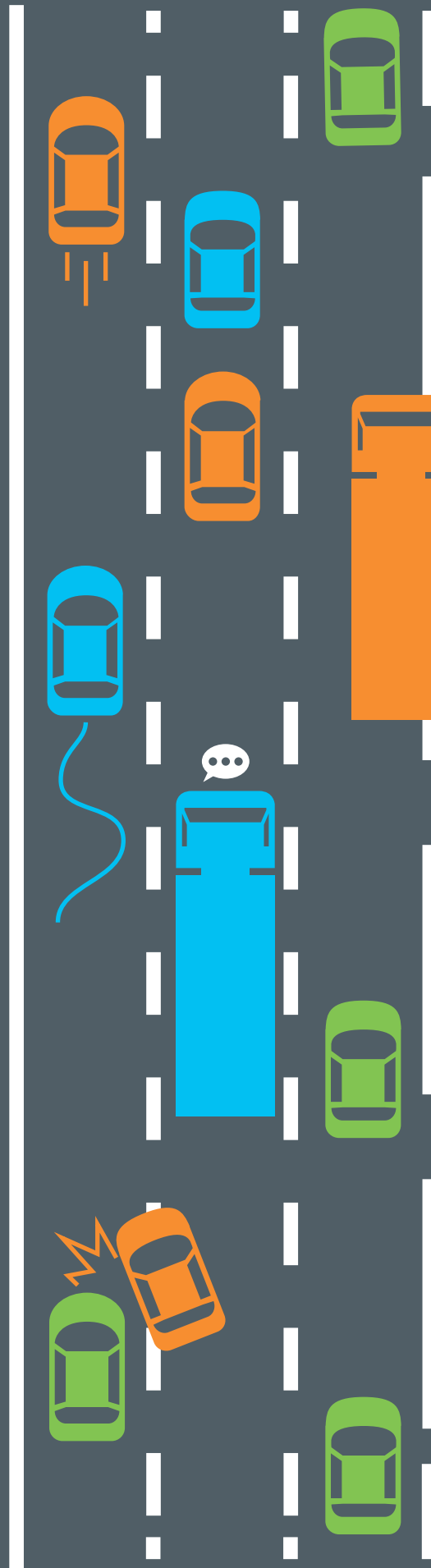
DES POIDS-LOURDS  
DÉBORDENT SUR LA BAU



**CLIGNOTANTS**

**29 %**

N'UTILISENT PAS  
LE CLIGNOTANT  
POUR DÉPASSER



**OCCUPATION  
DES VOIES**

**38 %**

DES CONDUCTEURS ROULENT  
SUR LA VOIE DU MILIEU  
ALORS QU'ILS POURRAIENT  
SE RABATTRE



**SÉCURITÉ DU  
PERSONNEL**

**132**

ACCIDENTS IMPLIQUANT  
DU PERSONNEL AUTOROUTIER  
EN 2018

**3**

ACCIDENTS  
PAR SEMAINE

**50 %**

DES ACCIDENTS IMPLIQUANT  
DU PERSONNEL SURVIENT  
LORSQUE LES AGENTS  
POSENT DES BALISAGES

**1/3**

A LIEU ALORS  
QU'ILS INTERVIENNENT EN  
URGENCE POUR PORTER  
SECOURS AUX CLIENTS  
ACCIDENTÉS



**INTERDISTANCE**

LES CONDUCTEURS  
RESPECTENT LES INTER-  
DISTANCES LORSQU'ILS  
LAISSENT AU MOINS  
**2 SEC. SOIT 100 M,**  
AVEC LE VÉHICULE QUI  
LES PRÉCÈDE



## CONCLUSIONS

**Mauvaise occupation des voies de circulation, non-usage du clignotant, distances de sécurité mal respectées, utilisation du téléphone en conduisant, vitesses réglementaires dépassées... tous ces comportements sont susceptibles de mettre en danger à la fois les utilisateurs de l'autoroute, mais aussi ceux qui y travaillent. Ils ont souvent pour origine la simple distraction ou l'imprudence, mais leurs conséquences peuvent être dramatiques. Les dispositifs de répression ne s'appliquant pas toujours facilement à ces conduites inadaptées, il faut donc œuvrer à la prévention et à la sensibilisation.**

En 2012, le groupe Sanef lançait son 1<sup>er</sup> Observatoire des comportements sur autoroute pour mesurer scientifiquement les comportements à risque. Jusque-là, seules la vitesse et les distances de sécurité avaient été observées de manière concrète.

Désormais, chaque année, l'Observatoire Sanef collecte des données tangibles et statistiques sur des problématiques moins connues mais toute aussi dangereuses.

Grâce à ces études annuelles, le groupe Sanef est en mesure de mieux comprendre les comportements dangereux pour les combattre plus efficacement. Il peut alors mettre en œuvre des actions de sensibilisation ciblées à destination de ses clients. Les campagnes « Gardez vos distances ! » « Conducteur poids-lourds, faites attention à nous. » ou encore « Soyez pas bête, rabattez-vous ! » avaient ainsi porté leurs fruits...

Parallèlement aux campagnes de sensibilisation, le groupe Sanef mène toute l'année des actions de sensibilisation sur le terrain, au plus proche de ses clients, pour faire évoluer les comportements :

- ▷ Sur les aires de services du groupe avec les opérations, pour lutter contre la somnolence au moment des départs en vacances, ou en novembre, pour adopter les bons comportements en période hivernale...
- ▷ En collaboration avec les préfetures et les forces de l'ordre, en organisant des opérations conjointes d'alternative à la sanction.
- ▷ En partenariat avec l'AFTRAL (Apprendre et se Former en TRANsport et Logistique ex. AFT-IFTIM) pour sensibiliser les chauffeurs poids-lourds à la sécurité sur autoroute et à la sécurité de nos personnels.
- ▷ Au cœur des entreprises qui traversent nos réseaux, comme avec PSA, WTO Logistics, Esso...



Persuadé du bien-fondé de la démarche et parce que mieux connaître nous permet de mieux agir, le groupe Sanef continue de mettre en œuvre des opérations de sensibilisation adaptées et ciblées ainsi que des campagnes de sécurité, comme celles à venir sur les thèmes de la sécurité de nos personnels, en s'adressant directement aux conducteurs poids-lourds, et sur le rabattement sur la voie de droite. Grâce aux résultats scientifiques que nous procure l'Observatoire Sanef des comportements, le groupe contribue à rendre l'autoroute plus agréable et surtout plus sûre.

Sanef fait partie du groupe Abertis,  
premier opérateur mondial de gestion d'autoroutes,  
le groupe Sanef exploite 2 063 km d'autoroutes,  
principalement en Normandie, dans le Nord  
et l'Est de la France. Le groupe emploie environ  
2 500 personnes pour un chiffre d'affaires  
de 1,752 milliard d'euros en 2018.

Principales filiales :  
**Sapn, Bip&Go.**



## CONTACT PRESSE

SANEF  
Julie DRAMARD  
Direction de la Communication  
julie.dramard@sanef.com  
Tél. 01 41 90 59 23

[WWW.SANEF.COM](http://WWW.SANEF.COM)

 **sanef**  
une société d'Abertis