

DOSSIER DE PRESSE

An illustration of a highway with several cars. A large orange car is in the top lane, a green car is in the middle lane, and another orange car is in the bottom lane. A green car is also in the bottom lane, slightly ahead. The road is marked with white dashed lines. The background is a dark purple gradient.

# RÉSULTATS DE L'OBSERVATOIRE SANEF DES COMPORTEMENTS SUR AUTOROUTE

10<sup>ème</sup> ÉDITION / JUIN 2023

# 1 / PRÉSENTATION

**Les vacances d'été approchent et comme chaque année, des millions d'automobilistes s'apprêtent à prendre la route vers leur destination estivale.**

**Pour que les trajets des vacances se déroulent dans les meilleures conditions de sécurité, le groupe Sanef choisit ce moment pour publier les conclusions de son Observatoire des Comportements sur Autoroute.**

L'objectif est de profiter de cette période propice pour rappeler les bons comportements afin que les vacances restent une fête.

En 2012, le groupe Sanef lançait son 1er Observatoire des Comportements sur Autoroute pour mesurer les comportements à risques. Jusque-là, seules la vitesse et les distances de sécurité avaient été observées de manière concrète.

Les comportements à risques demeurant un enjeu majeur de la sécurité routière, l'Observatoire Sanef des Comportements sur Autoroute s'intéresse depuis plus de 10 ans à des sujets précis : vitesse, distances de sécurité, occupation des voies, usage du clignotant, débords sur bande d'urgence.

Cette étude scientifique réalisée avec le concours du CEREMA Normandie, (Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) permet, année après année, de :

- collecter des données tangibles et statistiques sur des problématiques moins connues mais toutes aussi risquées.
- mieux appréhender et de mieux comprendre ces conduites dangereuses afin de sensibiliser les Français avec des campagnes de communication ciblées.

Au-delà des thématiques habituelles étudiées, Sanef a souhaité cette année étudier plus particulièrement le sujet des débords des poids-lourds sur la bande d'arrêt d'urgence. En effet, cette pratique peut avoir de lourdes conséquences, sur les véhicules en panne ou en intervention, stationnés sur la bande d'urgence.

1/	<b>PRÉSENTATION</b> .....	2
2/	<b>LES RÉSULTATS 2023 DE L'OBSERVATOIRE SANEF DES COMPOTEMENTS SUR AUTOROUTE</b> .....	4
	A. La vitesse se maintient à un niveau trop élevé.....	4
	B. Le respect des distances de sécurité s'améliore .....	5
	C. L'occupation des voies toujours aussi mal adaptée .....	6
	D. L'utilisation des clignotants toujours pas systématique .....	7
3/	<b>OBSERVATOIRE DES COMPOTEMENTS POIDS-LOURDS ET SÉCURITÉ DU PERSONNEL AUTOROUTIER</b> .....	8
	A. Les chiffres de la sécurité des agents autoroutiers .....	8
	B. Observatoire poids-lourds : des résultats inquiétants.....	10
	C. Comportement à risques : le non-respect des distances de sécurité .....	11
4/	<b>LES CHIFFRES DE L'ACCIDENTOLOGIE SUR AUTOROUTE EN 2022</b> .....	12
5/	<b>CONCLUSION</b> .....	13

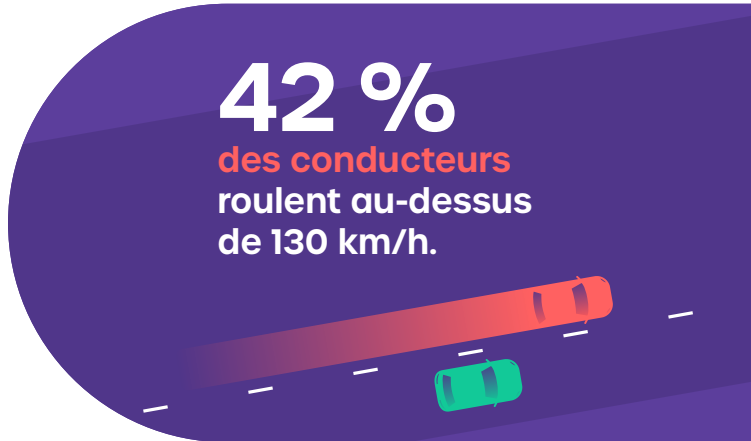
# 2 / LES RÉSULTATS 2023 DE L'OBSERVATOIRE SANEF DES COMPORTEMENTS SUR AUTOROUTE

## A. La vitesse se maintient à un niveau trop élevé

Après une légère baisse jusque 2018, la vitesse reste à son niveau le plus élevé depuis la création de l'Observatoire Sanef des Comportements sur Autoroute.

En 2023, **42 % des véhicules** roulent au-dessus de la vitesse autorisée, contre **38 %** en 2018.

En ce qui concerne la vitesse moyenne, elle stagne à 128 km/h.



Sur la voie de gauche, la vitesse moyenne est de 137 km/h, soit 7 km/h de plus que la vitesse autorisée.

**3 % des conducteurs** observés toutes voies confondues dépassent même les 150 km/h.

La nuit, ce sont **51 % des conducteurs** qui roulent au-dessus de 130 km/h.

La nuit en semaine,  
**plus d'1**  
**conducteur**  
**sur 2**  
dépassé  
les 130 km/h.

→ La vitesse reste la cause principale dans **16 % des accidents\*** soit 1 accident sur 6.

% Véhicules légers	2018	2019	2022	2023
Vitesse > 130 km/h	38	43	43	42
Vitesse > 150 km/h	3	4	4	3

LES CHIFFRES DE LA VITESSE DEPUIS 2018



LA VITESSE MOYENNE  
TOUTES VOIES CONFONDUES



Moyenne en km/h	2018	2019	2022	2023
Moyenne sur 3 voies	127	128,8	128,3	128

\*Source ASFA

## B. Le respect des distances de sécurité s'améliore

Garder ses distances avec le véhicule qui précède est primordial, car si un événement imprévu survient, il est quasiment impossible d'éviter l'accident.

De nombreux accidents mortels sur autoroute sont des suraccidents et impliquent plusieurs véhicules.

En 2023, les chiffres relatifs au respect des distances de sécurité sont en amélioration, après une année 2022 qui avait connu les plus mauvais résultats depuis la création de l'Observatoire.



Ainsi, en 2023, **22 % des véhicules** roulent trop près du véhicule qui les précède (contre **29 %** en 2022)

Les résultats globaux obtenus pendant la semaine d'observation sont certes en amélioration mais le week-end, le phénomène s'accroît avec **26 % des véhicules** qui ne laissent pas les 2 secondes avec le véhicule de devant.



Même constat concernant les véhicules qui cumulent le « trop vite et le trop près ». Les résultats s'améliorent en 2023 avec **9 %** sur l'ensemble des voies contre **12 %** en 2022. Ils restent malgré tout **14 %** sur la voie de gauche à cumuler vitesse et non-respect des distances.



% Véhicules légers	2018	2019	2022	2023
Distances moins de 2'	23	26	29	22
Distances moins de 2' week-end	27	32	35	26

**LE RESPECT  
DES DISTANCES  
DE SÉCURITÉ  
DEPUIS 2018**



## C. L'occupation des voies toujours aussi **mal adaptée**

S'il y a un comportement qui évolue peu depuis la création de l'Observatoire Sanef des Comportements sur Autoroute, c'est bien la mauvaise occupation des voies !

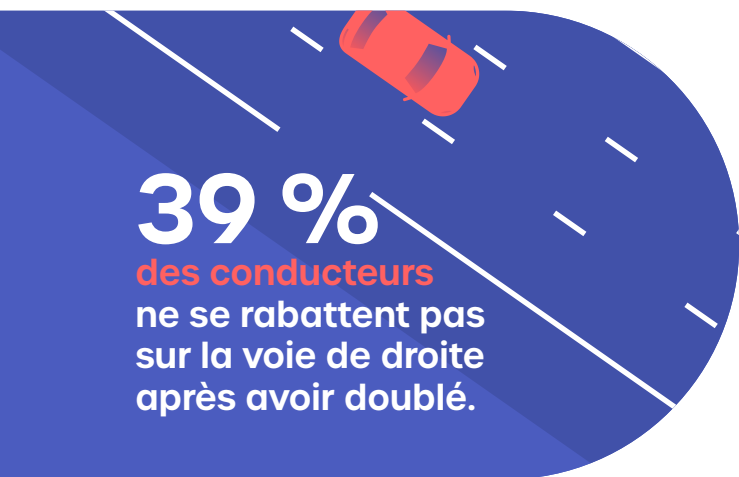
Même si rester sur la voie du milieu peut sembler plus confortable aux conducteurs, cette attitude est interdite mais surtout dangereuse.

En effet, elle peut provoquer une vive irritation de la part des autres automobilistes et engendrer des comportements inadaptés voire risqués.

Depuis 2012, l'Observatoire Sanef des Comportements sur Autoroute montre que plus d'**1 véhicule sur 3** circule sur la voie du milieu alors que celle de droite est libre (et que la distance qui le sépare du véhicule devant eux est suffisante pour se rabattre en toute sécurité).

En 2023, **39 % des conducteurs** continuent d'occuper la voie du milieu alors qu'ils pourraient se rabattre.

Ce phénomène s'accroît en journée le week-end avec plus d'**1 conducteur sur 2** qui utilise de manière abusive la voie du milieu.



Pourtant le code de la route impose aux conducteurs de rouler sur la voie de droite lorsque celle-ci est libre.

La dangerosité de l'occupation de la voie centrale est souvent sous-estimée car :


- Elle induit des manœuvres de dépassement plus délicates : déboîter sur 2 voies présente des risques en raison des problèmes de visibilité et d'angles morts.
- Elle peut aussi provoquer des comportements risqués et interdits comme le dépassement par la droite.

% véhicules légers sur la voie du milieu	2018	2019	2022	2023
En moy sur la semaine	37	36	35	39
En moy le jour le week-end	53	52	65	53

**L'OCCUPATION ABUSIVE DE LA VOIE DU MILIEU DEPUIS 2018**



## D. L'utilisation des clignotants toujours pas systématique




**28 %**  
des conducteurs  
n'utilisent pas  
le clignotant  
pour doubler.

Le taux d'utilisation du clignotant sur autoroute était mal connu avant le lancement de l'Observatoire Sanef des comportements en 2012. L'étude a permis, pour la 1ère fois, d'évaluer précisément le nombre de conducteurs utilisant correctement le clignotant.

Obligatoire, il est un élément de sécurité essentiel, car il est le seul moyen de communiquer avec les autres conducteurs et permet de signaler tout changement de file.

En 2023, les chiffres évoluent peu par rapport aux deux dernières éditions de 2019 et 2022, avec **28 % des conducteurs** qui ne signalent pas leur dépassement et **39 %** pour se rabattre.

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.



**39 %**  
des conducteurs  
n'actionnent pas  
le clignotant pour  
se rabattre.

### L'USAGE DES CLIGNOTANTS DEPUIS 2018



% non-utilisation du clignotant	2018	2019	2022	2023
Pour dépasser	35	29	29	28
Pour se rabattre	48	45	38	39



# 3 / OBSERVATOIRE DES COMPORTEMENTS POIDS-LOURDS ET SÉCURITÉ DU PERSONNEL AUTOROUTIER

## A. Les chiffres de la sécurité des agents autoroutiers

En 2022, on dénombre **168 accidents\*** impliquant du personnel autoroutier en France, soit **42 de plus** qu'en 2021. Les intervenants sur autoroute ont même payé un lourd tribut avec **4 décès** en 2022 après **4 années consécutives sans accident mortel**.

Et l'année 2023 ne démarre pas mieux, puisque l'on recense déjà **2 accidents de plus** entre janvier et avril, par rapport à l'année dernière à la même époque...

Sur les 15 dernières années, le nombre d'accidents corporels et de tués sur autoroute a beaucoup baissé, contrairement au nombre d'accidents impliquant des personnels autoroutiers qui ne cesse d'augmenter.

**MAI 2023 - AUTOROUTE A29  
AU NIVEAU DE CAGNY**





Sur l'ensemble  
du réseau autoroutier français,  
on recense en moyenne

**3 ACCIDENTS  
PAR SEMAINE**



↘  
**CHIFFRES  
CLÉS**

**50 % DES ACCIDENTS**

impliquant du personnel  
surviennent lorsque les agents posent  
des balisages et qu'ils sont exposés  
à la circulation

**1 SUR 3**

a lieu alors qu'ils interviennent  
en urgence pour porter secours  
aux clients accidentés



**PLUS DE 25 000  
INTERVENTIONS**

en 2022 sur les réseaux Sanef et Sapn  
dont près de

**12 000 POSES  
DE BALISAGE**

qui sont les moments où nos ouvriers  
autoroutiers sont les plus en danger

## B. Observatoire poids-lourds : des résultats **inquiétants**

On observe de plus en plus d'accidents impliquant des véhicules ou des piétons présents sur la bande d'arrêt d'urgence : clients en panne, dépanneurs et agents autoroutiers en intervention, tout le monde est concerné.

Les débords de poids-lourds sur la bande d'arrêt d'urgence constituant un danger réel mais méconnu, le groupe Sanef a décidé de réaliser une étude spécifique dans le but de quantifier ce comportement et d'en suivre l'évolution.

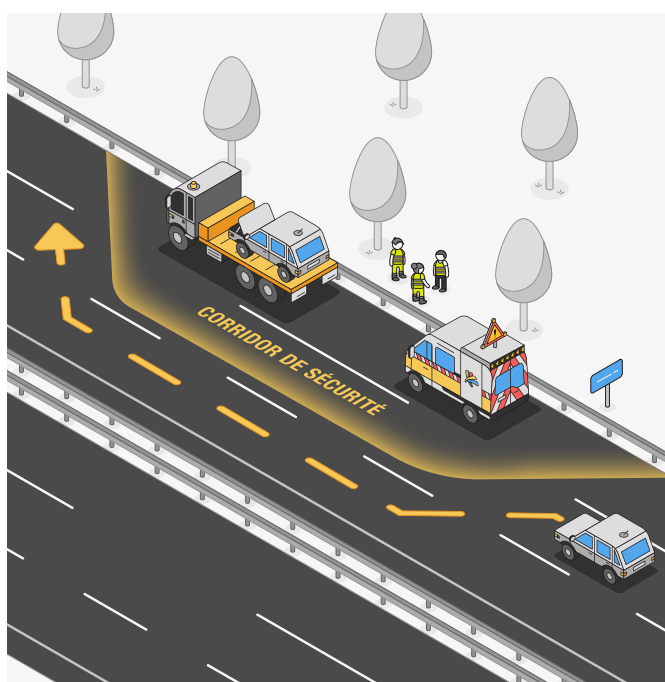
En 2023, les équipes du CEREMA ont donc étudié le comportement des poids-lourds sur une portion de l'autoroute A1.

Les résultats sont préoccupants. En effet, **4,3 % des poids-lourds** circulant sur la voie de droite débordent sur la bande d'arrêt d'urgence, soit une intrusion toutes les **3 mn en moyenne**.

D'autre part, le pourcentage de ces débords sur bande d'arrêt d'urgence s'envole à **9,3 %** lorsque les poids-lourds circulant sur la voie de droite se font doubler (contre **3,3 %** hors dépassement).



→ En cas de stationnement de véhicule en panne ou de personnels autoroutiers en intervention sur la bande d'arrêt d'urgence, la percussion est inévitable et souvent dramatique.



**POUR LA SÉCURITÉ DE TOUS MAIS EN PARTICULIER DES PERSONNELS AUTOROUTIERS : RESPECTEZ LE CORRIDOR DE SÉCURITÉ !**

Inscrit au code de la route depuis 2018, le corridor de sécurité, impose aux conducteurs de ralentir, de se décaler et si possible de changer de voie, à l'approche de tout véhicule immobilisé ou en intervention sur bande d'arrêt d'urgence ou le bas-côté.

→ Respecter le corridor de sécurité c'est écarter le danger et garantir la sécurité des personnels en intervention !

## C. Comportement à risques : le **non-respect** des distances de sécurité



En 2023, **25,5 %** des poids-lourds ne respectent pas la distance réglementaire de 50 mètres avec le véhicule qui les précède.

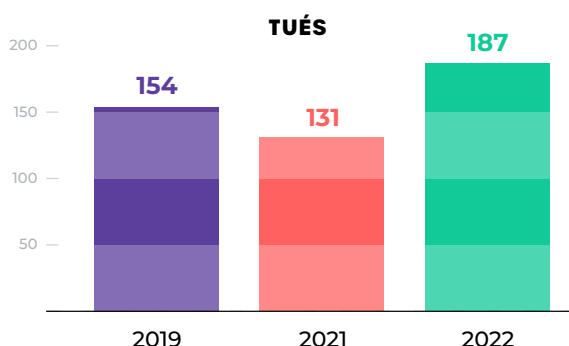
→ Plus d'1/4 des poids-lourds risque la collision en cas de freinage brusque devant lui.



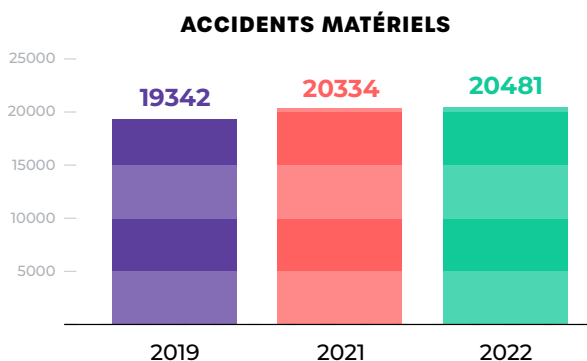
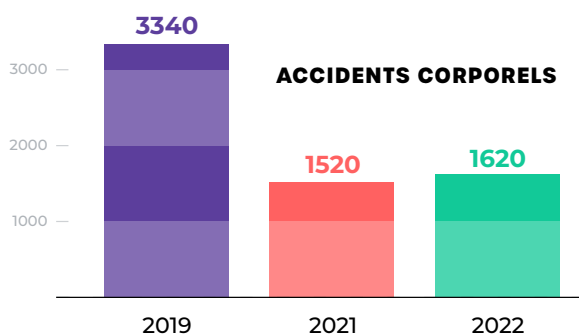
# 4 / LES CHIFFRES DE L'ACCIDENTOLOGIE SUR AUTOROUTE EN 2022

L'année 2022 est marquée par une forte hausse de la mortalité sur l'autoroute :

- **166 accidents mortels** sont recensés contre **119** en 2021 (**140** en 2019) \*.
- **187 tués** contre **131\*** en 2021 (**154\*** en 2019) \*.



Le nombre d'accidents corporels en 2022 est également en hausse de **+7 %** par rapport à 2021, entraînant une hausse du nombre de victimes de **+7 %\***.



L'ensemble des accidents en 2022 est en hausse de **+1 %** par rapport à 2021 et en baisse de **-3 %** par rapport à 2019\*.

Entre 2017 et 2022, pour la première fois, la consommation d'alcool, de drogues et de médicaments au volant apparaît comme le premier facteur d'accidents mortels devant la somnolence et la fatigue (**23 %**), la vitesse (**15 %**) et les distracteurs (**14 %**)\*.

Les chiffres relatifs à l'accidentologie en 2022 nous prouvent que la sensibilisation à la sécurité routière est toujours indispensable.

Ils ne s'infléchiront que grâce à une évolution durable des comportements au volant. Les actions de prévention et de sensibilisation en matière de sécurité routière sont à amplifier.

## L'AUTOROUTE RESTE 5 FOIS PLUS SÛRE QUE LA ROUTE

Sur les 15 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.

# 5 / CONCLUSIONS

Les chiffres de l'Observatoire Sanef des Comportements sur Autoroute 2023 nous rappellent que la sensibilisation à la sécurité routière est **un travail de tous les instants** et qu'il ne faut jamais relâcher ses efforts.

**Ainsi, l'Observatoire Sanef des Comportements sur Autoroute 2023 nous apprend que :**

- **La vitesse autorisée est trop souvent dépassée** : 42 % des automobilistes dépassent les 130 km/h.
- **Le respect des distances de sécurité s'améliore** : 22 % des conducteurs ne gardent pas assez leurs distances (contre 29 % en 2022).
- **Le clignotant est encore trop souvent oublié** : ils sont encore 28 % à ne pas signaler un dépassement et 39 % pour se rabattre.
- **L'utilisation abusive de la voie du milieu reste une réalité** pour 39 % des conducteurs.
- Enfin, **4,3 % des poids-lourds** (un toutes les 3 minutes) **vient mordre sur la bande d'urgence.**

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 graves.

Grâce à ces études annuelles, le groupe Sanef est en mesure de mieux comprendre les comportements dangereux et peut alors mettre en œuvre des actions de sensibilisation ciblées à destination de ses clients.



Convaincu que faire évoluer les comportements est la clé pour améliorer la sécurité de tous, 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 aux moments des forts trafics : départs en vacances de Pâques, d'été ou d'automne, pour prodiguer des conseils et rappeler les bons comportements.
- **En collaboration avec les préfetures et les forces de l'ordre**, en organisant des opérations conjointes d'alternative à la sanction (opérations de sensibilisation qui consiste à participer à des ateliers de sensibilisation afin d'éviter un retrait de points et le paiement d'une amende).
- **Grâce à des partenariats** pour sensibiliser nos clients, qu'ils soient réguliers ou occasionnels, conducteurs de véhicules légers ou chauffeurs poids-lourds, à la sécurité sur autoroute et à la sécurité de nos personnels.

Persuadé du bien-fondé de la démarche, et parce que mieux connaître permet de mieux agir, le groupe Sanef continue de mettre en œuvre des opérations de sensibilisation et des campagnes de sécurité sur les réseaux sociaux et les supports de communication dont il dispose.

Grâce aux résultats que procure l'Observatoire Sanef des Comportements sur Autoroute, le groupe s'attache à rendre **l'autoroute plus sûre** pour ses clients et ses intervenants au quotidien.



## Méthodologie des études

### L'Observatoire Sanef des comportements sur autoroute : une étude scientifique réalisée par le CEREMA Normandie

Lors de la création de son Observatoire des Comportements sur Autoroute en 2012, le **groupe Sanef** s'engageait à évaluer l'évolution des chiffres relevés d'une année sur l'autre. C'est pourquoi les conditions et la méthodologie utilisées par le CEREMA (Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) ont été reconduites à l'identique chaque année.

#### Une zone géographique neutre pour réaliser l'étude

Le groupe Sanef a choisi un secteur autoroutier qui présente un profil d'autoroute neutre sans particularités pouvant influencer le comportement des automobilistes. L'A13 au km 72, situé en rase campagne dans le département de l'Eure, dans le sens Caen - Paris, a été choisi comme point d'observation car ce tronçon répondait aux critères de l'étude :

- Une autoroute linéaire sans courbe à 3 voies en rase campagne ;
- Un trafic moyen de 23 000 véhicules par jour et par sens de circulation, proche de la moyenne nationale ;
- Une autoroute avec un trafic poids-lourds (PL) de 12 % (la moyenne nationale étant de 14 %).

#### Des indicateurs permettant d'évaluer les comportements sur autoroute

- L'occupation des voies :
  - La répartition du trafic sur une autoroute à 3 voies ;
  - Les situations de non-rabattements.
- L'usage du clignotant ;
- Les dépassements par la droite ;
- Les vitesses et les excès de vitesse ;
- Les inter-distances.

#### Une collecte des données réalisée grâce à des moyens techniques et une observation dans le flux de circulation

- Une station de comptage du trafic dont les données ont été utilisées de manière individuelle et non agrégée ;
- Une caméra fixe enregistrant les images de la circulation permettant de conforter les informations recueillies avec la station de comptage trafic
- Trajet réalisé sur autoroute, sur la voie du milieu à 110 km/h, permettant une observation en roulant ;
- Une semaine complète d'observation fin mars ;
- Des conditions météo et un trafic comparables depuis l'édition de 2012.

#### Etude des débords de poids-lourd sur bande d'arrêt d'urgence

La proportion de débords et la profondeur d'intrusion des PL sur la BAU ont été observées par caméra depuis un pont sur une zone de 100 mètres sur l'A1.

Site de l'autoroute A1, commune de Punchy : 5078 PL

Sur le même site, la proportion de PL à moins de 50 mètres d'un autre PL est mesurée par traitement vidéo en un point de l'autoroute.

#### 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 (débords profonds).