



# Les professionnels et la route : quelle connaissance du risque routier de leurs salariés ?

Ifop pour MMA

- Principaux enseignements -



FG/MM N° 113666

Contacts Ifop :

Fabienne Gomant / Mathilde Moizo

Département Opinion et Stratégies d'Entreprise

TEL : 01 45 84 14 44

prenom.nom@ifop.com

**MARS 2016**

## Sommaire

- 1 - La méthodologie.....	1
- 2 - Les principaux enseignements de l'étude.....	4
I. Connaissance et politique du risque routier .....	5
II. Actions de prévention du risque routier .....	6
III. Attentes des dirigeants et perspectives .....	8

- 1 -

## La méthodologie

# Méthodologie

Ce document présente les résultats d'une étude réalisée par l'Ifop. Elle respecte fidèlement les principes scientifiques et déontologiques de l'enquête par sondage. Les enseignements qu'elle indique reflètent un état de l'opinion à l'instant de sa réalisation et non pas une prédiction.

Aucune publication totale ou partielle ne peut être faite sans l'accord exprès de l'Ifop.

## Etude réalisée par l'Ifop pour MMA

### Echantillon



L'enquête a été menée auprès d'un échantillon de **602** dirigeants d'entreprises, représentatif des entreprises françaises.

Ont été exclus du champ de l'enquête :

- ✓ les professionnels de la route (entreprises de chauffeurs routiers, de taxis, d'ambulanciers, de coursiers, de conducteurs de bus...)
- ✓ les indépendants sans salariés
- ✓ les dirigeants d'entreprise dans lesquelles aucun salarié ne conduit un véhicule pour un trajet de mission ou un trajet domicile-travail

### Méthodologie



La représentativité de l'échantillon a été assurée par la méthode des quotas (taille et secteur d'activité) après stratification par région.

### Mode de recueil



Les interviews ont été réalisées par téléphone au domicile des personnes interrogées du 23 au 31 mars 2016.

**Retrouvez gracieusement les sondages et analyses de l'Ifop sur :**

Nos applications mobiles



Android



iPhone / iPad

Notre site Internet



[www.ifop.com](http://www.ifop.com)

Les réseaux sociaux



[@IfopOpinion](https://twitter.com/IfopOpinion)



[Ifop Opinion](https://www.facebook.com/IfopOpinion)

## Précision relative aux marges d'erreur

La théorie statistique permet de mesurer l'incertitude à attacher à chaque résultat d'une enquête. Cette incertitude s'exprime par un intervalle de confiance situé de part et d'autre de la valeur observée et dans lequel la vraie valeur a une probabilité déterminée de se trouver. Cette incertitude, communément appelée « marge d'erreur », varie en fonction de la taille de l'échantillon et du pourcentage observé comme le montre le tableau ci-dessous :

<b>INTERVALLE DE CONFIANCE A 95% DE CHANCE</b>						
<i>Si le pourcentage trouvé est...</i>						
<i>Taille de l'échantillon</i>	<b>5 ou 95%</b>	<b>10 ou 90%</b>	<b>20 ou 80%</b>	<b>30 ou 70%</b>	<b>40 ou 60%</b>	<b>50%</b>
<b>100</b>	4,4	6,0	8,0	9,2	9,8	10,0
<b>200</b>	3,1	4,2	5,7	6,5	6,9	7,1
<b>300</b>	2,5	3,5	4,6	5,3	5,7	5,8
<b>400</b>	2,2	3,0	4,0	4,6	4,9	5,0
<b>500</b>	1,9	2,7	3,6	4,1	4,4	4,5
<b>600</b>	1,8	2,4	3,3	3,7	4,0	4,1
<b>700</b>	1,6	2,3	3,0	3,5	3,7	3,8
<b>800</b>	1,5	2,1	2,8	3,2	3,5	3,5
<b>900</b>	1,4	2,0	2,6	3,0	3,2	3,3
<b>1 000</b>	1,4	1,8	2,5	2,8	3,0	3,1
<b>2 000</b>	1,0	1,3	1,8	2,1	2,2	2,2
<b>3 000</b>	0,8	1,1	1,4	1,6	1,8	1,8
<b>4 000</b>	0,7	0,9	1,3	1,5	1,6	1,6
<b>5 000</b>	0,6	0,8	1,1	1,3	1,4	1,4
<b>6 000</b>	0,6	0,8	1,1	1,3	1,4	1,4
<b>8 000</b>	0,5	0,7	0,9	1,0	1,1	1,1
<b>10 000</b>	0,4	0,6	0,8	0,9	0,9	1,0

**Exemple de lecture du tableau :** dans le cas d'un échantillon de **600** personnes, si le pourcentage mesuré est de **10%**, la marge d'erreur est égale à **2,4**. Le vrai pourcentage est donc compris entre 7,6% et 12,4%.

**- 2 -**

## **Les principaux enseignements de l'étude**

## I. Connaissance et politique du risque routier

### Une mise à disposition d'un véhicule au nom de l'entreprise qui varie selon sa taille et son secteur d'activité

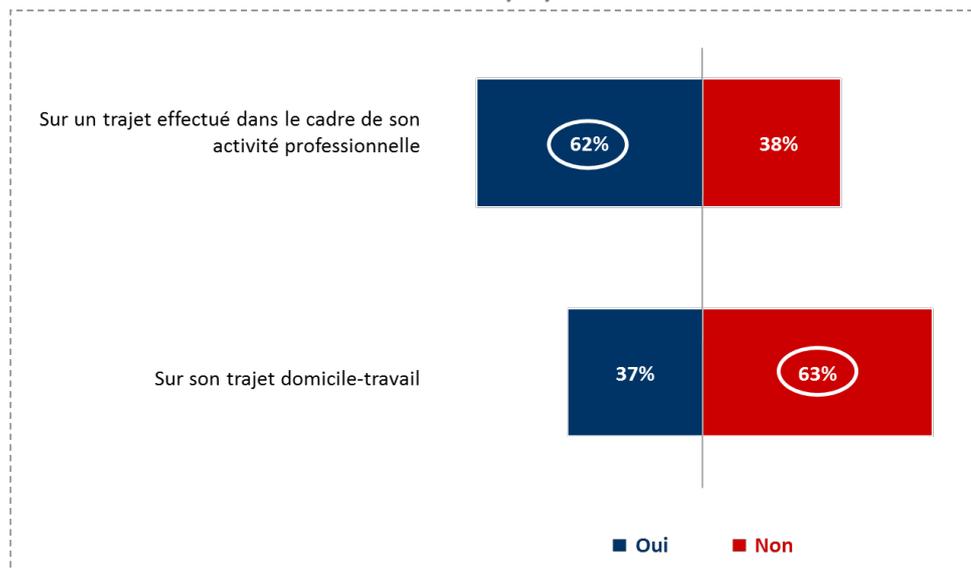
Parmi les dirigeants d'entreprise interrogés, 30% d'entre eux déclarent que certains de leurs salariés disposent d'un véhicule au nom de l'entreprise. A noter que cette mise à disposition augmente de façon proportionnelle selon la taille de l'entreprise. Ainsi lorsqu'une entreprise de 1 à 2 salariés leur met à disposition un véhicule à son nom dans 2 cas sur 10 (21%), une entreprise de 10 salariés et plus le fait dans 56 % des cas.

Aussi, on constate que les résultats selon le secteur d'activité de l'entreprise diffèrent sur cette mise à disposition d'un véhicule. En effet, on observe cette pratique dans 21% des entreprises du secteur des services contre 61% de celles du BTP.

### La méconnaissance par les dirigeants d'entreprise de leur responsabilité potentielle lors d'un accident de la route impliquant un de leurs salariés reste souvent répandue

La responsabilité éventuelle des dirigeants d'entreprise lors d'un accident de la route impliquant un de leurs salariés sur un trajet effectué dans le cadre de son activité professionnelle, est connue de 62% d'entre eux. La conscience de cette responsabilité diminue fortement lorsqu'il s'agit d'un trajet entre le domicile du salarié et son lieu de travail: seuls 37% des dirigeants imaginent qu'ils pourraient être tenus pour responsables si un accident advenait lors du trajet domicile-travail d'un de leurs salariés mais ce score augmente dans les entreprises ayant mis en place des actions de prévention à l'attention des salariés (50%).

*La responsabilité perçue des dirigeants d'entreprise lors d'un accident de la route impliquant un salarié*



### Une mauvaise connaissance des chefs d'entreprise quant aux risques encourus lors d'un accident de la route impliquant un salarié

Parmi les 63% de dirigeants admettant que leur responsabilité puisse être engagée lors d'un accident de la route impliquant un salarié, un peu plus de la moitié d'entre eux pense être sanctionnable d'une simple amende (51%). En revanche, les sanctions les plus fortes sont envisagées de manière minoritaire et

différemment selon leur niveau d'intensité puisque la peine de prison (37%) est davantage envisagée que la perte de points (14%).

Dans le détail, on relève que ces trois types de sanction sont davantage connus des dirigeants les plus prévenants (+9 à +20 points auprès de ceux qui ont d'ores et déjà mis en place des actions de prévention par rapport à la moyenne) ainsi que des plus concernés (+9 à +13 points dans les entreprises où certains salariés bénéficient d'un véhicule au nom de la société).

### **Une propension majoritaire des chefs d'entreprise à assumer les PV pour infraction routière de leurs salariés**

On l'a vu, 3 dirigeants d'entreprise sur 10 fournissent un véhicule de société à un ou plusieurs de leurs salariés (30%). Parmi eux, **une nette majorité déclare être à même d'assumer la sanction d'un procès-verbal et de payer l'amende (56%)** mais près d'un tiers d'entre eux seraient prêts à dénoncer le salarié responsable de l'infraction (29%). En revanche, une part infime de dirigeants envisage de contester la sanction (5%).

### **Le risque routier est encore rarement inscrit dans le Document Unique des entreprises**

Notons au préalable que 2 entreprises sur 10 n'ont pas encore établi ce rapport écrit qui doit rendre compte de l'évaluation des risques pour la santé et la sécurité de leurs salariés.

En revanche, **une proportion identique de dirigeants (21%) déclare avoir mentionné ce type de risque au sein du Document Unique, 15% signalent que celui-ci est en cours d'évaluation** et enfin, pour 4 chefs d'entreprise sur 10 (38%), cela ne fait pas partie des projets.

La mention au Document Unique n'apparaît pas pour autant homogène selon les différents profils d'entreprises : celle-ci est en effet plus répandue dans le secteur du BTP (39%) et tend à s'accroître en fonction de la taille de l'entreprise : si seules 14% des structures de 1 à 2 salariés en ont fait mention, cette pratique s'élève à 31-32% dès lors que l'entreprise compte plus de 5 salariés.

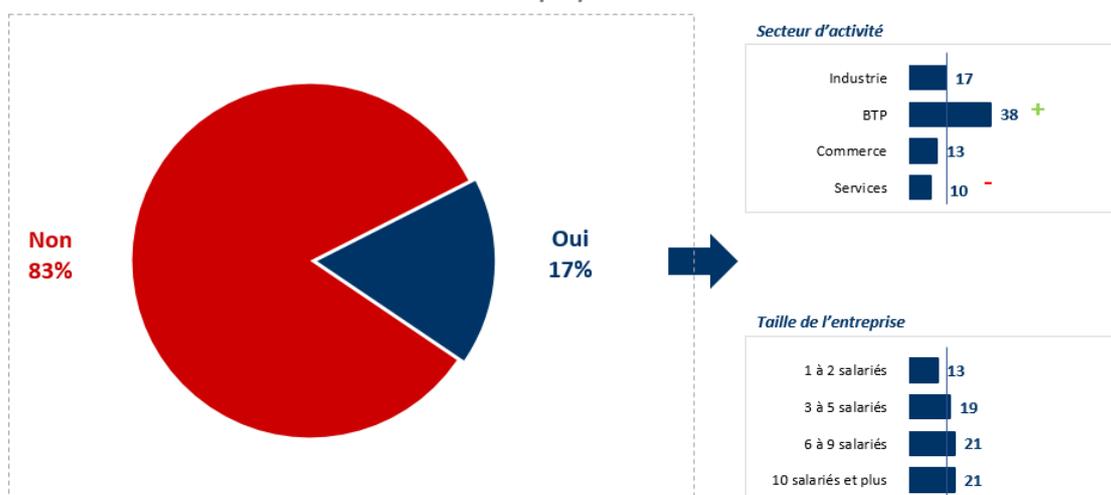
## **II. Actions de prévention du risque routier**

### **Une carence notable des actions de prévention du risque routier menées dans les entreprises**

Une large majorité de dirigeants fait part du fait qu'aucune action de prévention du risque routier n'ait encore été menée au sein de son entreprise (83%). **Ce sont donc moins de 2 entreprises sur 10 qui se sont investies dans cette démarche à l'heure actuelle (17%).**

De par la nature de l'activité, c'est dans le secteur du BTP (38%) que cette pratique apparaît la plus répandue tandis qu'elle n'est repérée que dans une entreprise sur dix au sein des services.

## La responsabilité perçue des dirigeants d'entreprise lors d'un accident de la route impliquant un salarié



### Sécurité routière en entreprise : des actions tangibles plutôt que des actions de sensibilisation

Lorsque des actions de prévention du risque routier sont mises en place en entreprise, il s'agit le plus souvent d'actions pratiques et concrètes, pouvant être mises en œuvre rapidement. Ainsi, deux types d'actions se détachent largement des autres : la vérification régulière des véhicules mis à disposition des salariés (89%) et/ou du permis de conduire des salariés avant leurs premiers déplacements professionnels (75%).

La nature des autres actions mises en place en entreprise témoigne de différents niveaux d'engagement de la part des dirigeants. Ainsi, leur implication sur l'enjeu du risque routier peut être particulièrement remarquée en ce que la moitié des entreprises concernées sont allées jusqu'à réduire les déplacements des salariés (52%) tandis que l'évaluation de l'aptitude à la conduite n'a été mentionnée que dans 37% des cas. Enfin, en termes d'information et de sensibilisation, la moitié des chefs d'entreprise concernés (51%) affirment diffuser des messages en ce sens à leurs salariés ou avoir mis en place une charte des bonnes pratiques au volant (50%) mais les sessions de formation au risque (33%) ou les journées Sécurité Routière (17%) sont moins pratiquées.

Il y a un an, ce sont les salariés eux-mêmes qui avaient été interrogés sur les actions mises en place par leur employeur au titre de la prévention du risque routier. Signe probable – et compréhensible – d'un plus fort intérêt de la part des dirigeants d'entreprise : ces derniers indiquent systématiquement davantage que les salariés avoir mis en place l'ensemble des actions proposées (+4 à +30 points par rapport aux scores des salariés)

### Des moyens rarement dédiés à la sensibilisation au risque routier

Parmi les dirigeants d'entreprise qui ont mis en place des actions de prévention du risque routier à l'attention de leurs salariés, **près de 3 sur 10 les ont assignées aux missions d'un ou plusieurs salarié(s) (29%)**. En revanche, 19% des dirigeants y consacrent un budget ponctuel et seulement 8% y consacrent un budget annuel.

### Un manque d'intérêt envers les actions de sensibilisation au risque routier

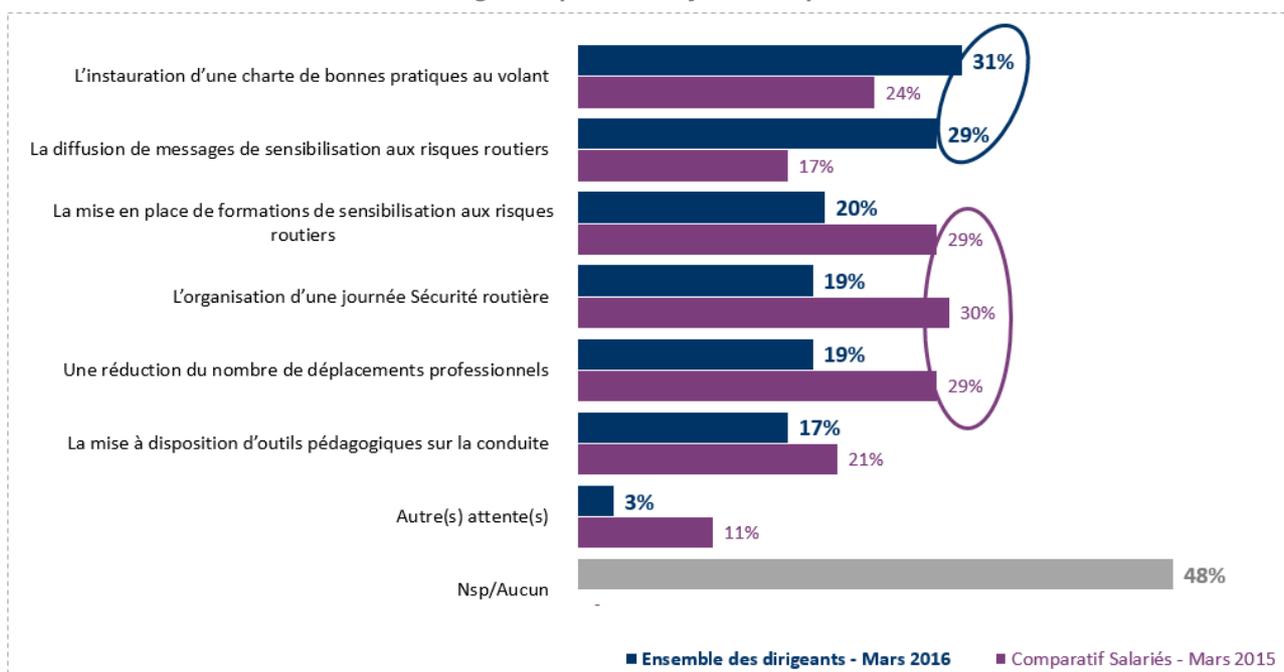
Les dirigeants d'entreprise n'ayant pas mis en place d'actions de prévention du risque routier expliquent en premier lieu ne pas y avoir pensé (dans 53% des cas), résultat qui tend à pointer soit un manque de mise en lumière de ce type de risque soit un manque d'intérêt pour ces actions. Renforçant le fait que l'absence d'action de sensibilisation dans les entreprises ne résulte pas véritablement d'un manque de

moyens (manque de temps : 12% ; de finances : 5% ; d'implication des salariés : 3%), figurent des justifications spontanées (26%) qui relèvent plutôt d'un manque de conscience du risque routier : pas de déplacements des salariés dans le cadre de leur activité, déresponsabilisation du chef d'entreprise en faveur de ses salariés ou encore confiance à l'égard de ses salariés et absence d'obligation.

### III. Attentes des dirigeants et perspectives

#### Quelles attentes peuvent avoir les salariés à l'égard des chefs d'entreprise, concernant la prévention des risques routiers ou en matière de déplacements professionnels ?

*Les principales attentes des salariés en matière de prévention du risque routier imaginées par les chefs d'entreprise*



A cette question, les chefs d'entreprise se sont prononcés de manière assez disparate. Pour autant, les résultats font apparaître deux types d'action comme étant les plus attendues des salariés, aux yeux des employeurs : l'instauration d'une charte de bonnes pratiques au volant (31%, notamment dans le secteur du BTP : 38%) et la diffusion de messages de sensibilisation aux risques routiers (29%). Les autres types d'action proposés recueillent un intérêt moindre, avec des scores oscillant entre 17% et 20%.

Il est cependant intéressant de relever que, sur cette question, tout en émettant également des avis peu tranchés, les salariés exprimaient l'an passé d'autres attentes. En effet, près de 3 salariés sur 10 s'exprimaient plutôt en faveur d'actions plus concrètes telles que des formations de sensibilisation au risque routier, l'organisation d'une journée Sécurité Routière ou encore la réduction du nombre de déplacements.

## **Des chefs d'entreprise favorables à l'obligation de vérification de la validité du permis de conduire, mais nettement moins disposés à dénoncer une infraction commise par leurs salariés**

**Plus de 8 dirigeants sur 10 qui se déclarent favorables à la vérification de la validité du permis de conduire des employés avant leurs premiers déplacements professionnels (83%).** Un résultat qui s'avère logiquement plus élevé auprès des dirigeants dont les salariés disposent d'un véhicule au nom de l'entreprise (92%) mais aussi dans les secteurs du BTP (89%) et de l'industrie (88%). En revanche, l'adhésion à un procédé de dénonciation des salariés ayant commis une infraction routière est nettement moins franche et apparaît même minoritaire (34%).

Notons toutefois que ces deux propositions sont systématiquement accueillies plus favorablement dans les entreprises où des actions de prévention du risque routier ont déjà été mises en place (respectivement +9 et +12 points par rapport à la moyenne).

## **La planification d'actions de sensibilisation au risque routier : une très timide perspective pour 2016...**

**Les dispositions des chefs d'entreprise à mettre en place des actions de prévention du risque routier à l'avenir semblent confirmer leur manque d'intérêt pour cette thématique.** En effet, seuls 4% d'entre eux ont planifié des actions de cet ordre pour l'année 2016 et force est de constater que les plus enclins à engager cette démarche sont ceux qui l'ont déjà fait par le passé (18% dans les entreprises qui ont déjà mené ce type d'action de sensibilisation) ainsi que, dans une moindre mesure, dans celles où certains salariés disposent d'un véhicule de société (10%). En outre, bien que les intentions demeurent très limitées, il convient de relever une considération plus forte du risque routier par les jeunes générations de dirigeants : 8% des moins de 40 ans ont planifié ce type d'action cette année contre 2% auprès de leurs aînés.

### **... en lien avec un mécanisme de mise à distance du risque routier**

**Invités à émettre leurs souhaits en matière d'accompagnement pour mieux prévenir le risque routier dans leur entreprise, près de la moitié des dirigeants témoigne en fait d'une mise à distance de ce type de risque (46%).** Plus précisément, les citations ont trait à la responsabilité des salariés (« ils ont le permis et ils sont supposés être responsables » ; 13%), ou encore au peu de déplacements professionnels effectués au sein de l'entreprise (« mes salariés font seulement le trajet domicile-travail » ; 7%) ou encore le fait que cela ne figure pas parmi les priorités (« ce n'est pas important, il y a d'autres priorités » ; 3%).

L'attente de supports d'informations est ensuite pour mieux prévenir le risque routier en entreprise, à hauteur de 34%, avec notamment l'idée d'une journée ou d'une réunion d'information et sensibilisation aux risques routiers (22%). Un aspect plus dématérialisé de l'information et la prévention est évoqué, dans le cadre d'une attente d'un document à consulter par les employés et à conserver, comme les prospectus ou affiches (13%).

Les actions concrètes de prévention, quant à elles, sont plus rarement évoquées (14%) : avec des dialogues à but préventif, de responsabilisation des salariés, de sensibilisation au respect du code de la route ou encore la mise en place d'une charte de bonne conduite (3% à 4% des citations).

Et en fin de liste, certains émettent des attentes sur des sujets de sensibilisation précis (7%) tels que les dangers liés à l'alcool ou à la drogue ou encore à l'utilisation du téléphone portable au volant.

## **Une sous-estimation du risque routier professionnel**

**Seul un dirigeant sur quatre a été en mesure de placer correctement le risque routier dans la hiérarchie des causes d'accidents mortels au travail :** 25% estiment que ce risque occupe le premier rang alors que des proportions identiques l'imaginaient au troisième ou quatrième rang (respectivement 35% et 36%).

L'an passé, la réponse des salariés n'avait pas non plus été majoritairement correcte mais ils étaient plus nombreux à se montrer lucides sur cette question (35%).