



# Les professionnels et la route : quelle connaissance du risque routier de leurs salariés ? *Vague 3*

Ifop pour MMA

## - Principaux enseignements -



FG/MM N° 115341  
Contacts Ifop :  
Fabienne Gomant / Mathilde Moizo  
Département Opinion et Stratégies d'Entreprise  
TEL : 01 45 84 14 44  
prenom.nom@ifop.com  
**MAI 2018**

## 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 .....	7
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 **501** dirigeants d'entreprises, représentatif des entreprises françaises de 1 à 49 salariés.

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 sur le lieu de travail des personnes interrogées, du 20 au 30 mars 2018.

## 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 **500** personnes, si le pourcentage mesuré est de **10%**, la marge d'erreur est égale à **2,7**. Le vrai pourcentage est donc compris entre 7,3% et 12,7%.

**- 2 -**

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

## I. Connaissance et politique du risque routier

### Une sous-estimation du risque routier professionnel qui augmente significativement

A peine un dirigeant sur cinq attribue correctement la bonne place au risque routier dans la hiérarchie des causes d'accidents mortels au travail (18%). Une erreur d'évaluation qui croît depuis le début des mesures, puisqu'ils étaient 25% à estimer correctement ce risque en 2016. A l'inverse, ils sont de plus en plus à considérer que le risque routier professionnel occupe seulement la seconde place (43%) et un gros tiers lui attribue la troisième (35%).

### Une mise à disposition d'un véhicule au nom de l'entreprise un peu plus répandue...

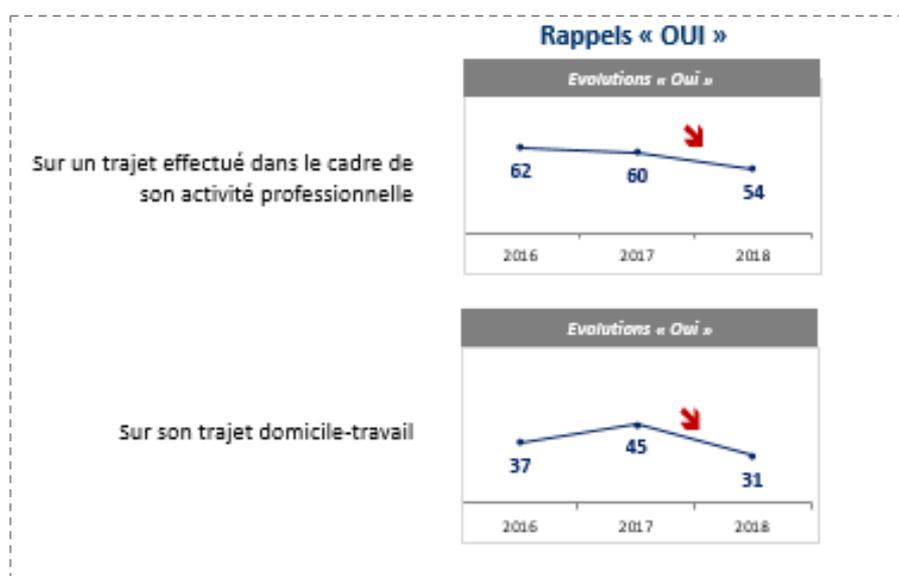
Depuis le début des mesures, notons que la mise à disposition d'un véhicule au nom de la société est une pratique de plus en plus courante (+4 points depuis 2016). Ainsi, un tiers des dirigeants interrogés déclarent que certains de leurs salariés disposent d'un véhicule au nom de l'entreprise (34%), une proportion doublée lorsque l'entreprise est issue du BTP (70%), alors que les entreprises issues des services le font dans un cas sur cinq (22%). Aussi et de façon constante depuis 2016, cette mise à disposition augmente de façon proportionnelle selon la taille de l'entreprise ; 25% des entreprises de 1 à 2 salariés font état d'une telle pratique, contre 62% des entreprises de 10 salariés et plus.

### ...avec toutefois une sous-estimation de la responsabilité des dirigeants d'entreprise lors d'un accident de la route impliquant un salarié

Concernant leur responsabilité lors d'un accident impliquant un salarié sur un trajet routier dans le cadre de son activité professionnelle ou entre son domicile et son travail, les dirigeants apparaissent moins informés. En effet, une courte majorité d'entre eux reconnaît sa responsabilité dans le cas d'un trajet dans son activité professionnelle (54%), une proportion en baisse depuis 2016 (-8 points).

Notons qu'à peine un tiers des dirigeants d'entreprises interrogés estiment que leur responsabilité est engagée dans le cas précis d'un trajet entre le domicile et le lieu de travail du salarié (31%). Cette méconnaissance vient contrecarrer la nette prise de conscience survenue lors de la précédente mesure (baisse de 14 points par rapport à l'an passé).

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



## **Très informés de la mesure du 1<sup>er</sup> janvier 2017, les chefs d'entreprise sont plus enclins à révéler l'identité des salariés impliqués dans une infraction et moins disposés à en assumer les PV**

Toujours massivement connue des dirigeants d'entreprises (93%), la mesure mise en place au 1<sup>er</sup> janvier 2017 visant à révéler l'identité du salarié responsable d'une infraction avec un véhicule de société semble porter ses fruits : en effet, **deux tiers d'entre eux respectent désormais cette mesure (65%), soit une progression de 15 points après 1 an d'application**. Par opposition, de moins en moins de dirigeants se disent prêts à payer l'amende (28%, soit une baisse de 11 points), et seuls 3% contestent la sanction. Remarquons un réel effet de basculement de comportement, dans la mesure où en 2016 - avant la mise en application de cette mesure - les dirigeants étaient majoritairement disposés à payer l'amende (56%), alors que seuls 29% dénonçaient le salarié responsable de l'infraction.

Grâce à la forte connaissance de cette mesure et à son assimilation dans la pratique, la notoriété de la sanction encourue en cas de non-respect de celle-ci se renforce. Cette année, les dirigeants d'entreprises ont en effet davantage retenu qu'ils devraient payer une amende spécifique s'ils venaient à ne pas dénoncer le salarié en infraction (86% ; +5 points en 1 an), plutôt que de payer l'amende que celui-ci s'est vu attribuer (83% ; -4 points). Ainsi, par extension, une nette majorité d'entre eux attribuent à cette mesure une image responsabilisante (59% ; +6 points).

Invités à décrire plus précisément cette mesure, en dehors de sa dimension responsabilisante, quatre dirigeants d'entreprise concernés sur dix estiment qu'elle peut malgré tout nuire aux relations entre la Direction et les salariés (40%) ; une perception qui tend néanmoins à diminuer depuis l'an dernier (-8 points).

Enregistrant un score encourageant également, **moins de trois dirigeants sur dix considèrent que cette mesure est difficile à déployer au sein de l'entreprise (27%)**, score qui recule nettement depuis l'an passé (-12 points) et qui nous laisse donc deviner sa facilité de déploiement accrue. Enfin, une part minime y voit encore une implication de l'Etat dans la prévention du risque routier en entreprise (1%).

## **Même si elle reste minoritaire, la mention du risque routier dans le Document Unique des entreprises connaît une évolution lente mais prometteuse**

**Alors que la mention du risque routier dans le Document Unique reste minoritaire (28%), notons toutefois une progression depuis 2016 (+7 points)**. Dans le détail et confirmant les tendances des années précédentes, les entreprises du secteur du BTP sont bien plus nombreuses à faire état de cette mention dans ce document rendant compte de l'évaluation des risques pour la santé et la sécurité des salariés (43%). Même constat s'agissant de la taille de la structure concernée puisque 21% des plus petites structures (moins de 3 salariés) en ont fait mention, deux fois moins que dans les entreprises de plus de 10 salariés (42%).

Enfin, alors que seulement 8% des dirigeants déclarent que cet ajustement du Document Unique est en cours d'évaluation, plus d'un tiers admet qu'il n'est pas prioritaire (35%).

## II. Actions de prévention du risque routier

### Faible engagement des entreprises en termes d'actions de prévention du risque routier en dépit d'une nette progression du droit à la déconnexion du salarié

**Au sein des entreprises, les actions de prévention liées aux risques routiers à l'attention des salariés sont toujours faiblement menées (17%).** Suivant la même logique que pour la mention dans le Document Unique, le secteur du BTP ainsi que les entreprises comprenant les plus gros effectifs sont les plus enclins à mettre en œuvre de telles actions (respectivement 29% et 35%).

Pour ces entreprises, la vérification des véhicules et/ou de la validité du permis de conduire sont les actions les plus déployées (79% et 74%) bien qu'elles semblent davantage relever de l'obligation. **Notons toutefois une progression du droit à la déconnexion complète du salarié durant ses trajets professionnels (40% ; +8 points).** Celle-ci corrobore le fait qu'une part plus importante de dirigeants d'entreprises estiment prioritaire de déployer des actions afin de lutter contre les distracteurs de conduite, dont le téléphone fait partie (40% ; +10 points).

Dans les autres actions déployées, une baisse tendancielle de la réduction des déplacements des salariés peut être observée, qui reste tout de même une option pour 44% des dirigeants (-8 points depuis 2016). Enfin, seul un dirigeant d'entreprise sur dix déclare avoir déjà mis en place une session sécurité routière (10%) ou un équipement en éthylotests anti-démarrage (AED) sur les véhicules de la société (9%).

### Pourtant plébiscitées, les actions de sensibilisation au risque routier peinent à se frayer un chemin jusqu'aux agendas des dirigeants

**S'agissant des dirigeants d'entreprise n'ayant pas mis en place d'actions de prévention du risque routier à l'attention de leurs salariés, ils sont plus nombreux à déclarer ne pas y avoir pensé (50% ; +5 points).** Le manque de temps semble toujours malmener l'initiative de quelques-uns (19% ; stable), alors que le manque de moyens est très peu évoqué, que ce soit financièrement (4%) ou humainement (2%).

Toujours dans une perspective de limitation du risque routier, seuls 13% des dirigeants disent avoir déjà mis en place des solutions de déplacements alternatifs à l'attention des salariés. Si aucune distinction ne se fait jour en fonction du secteur d'activité, la variation de la taille de l'entreprise en revanche permet de constater que cette proportion croît à mesure que l'effectif augmente (10% dans les entreprises de 1 à 2 salariés contre 24% dans les entreprises de plus de 10 salariés).

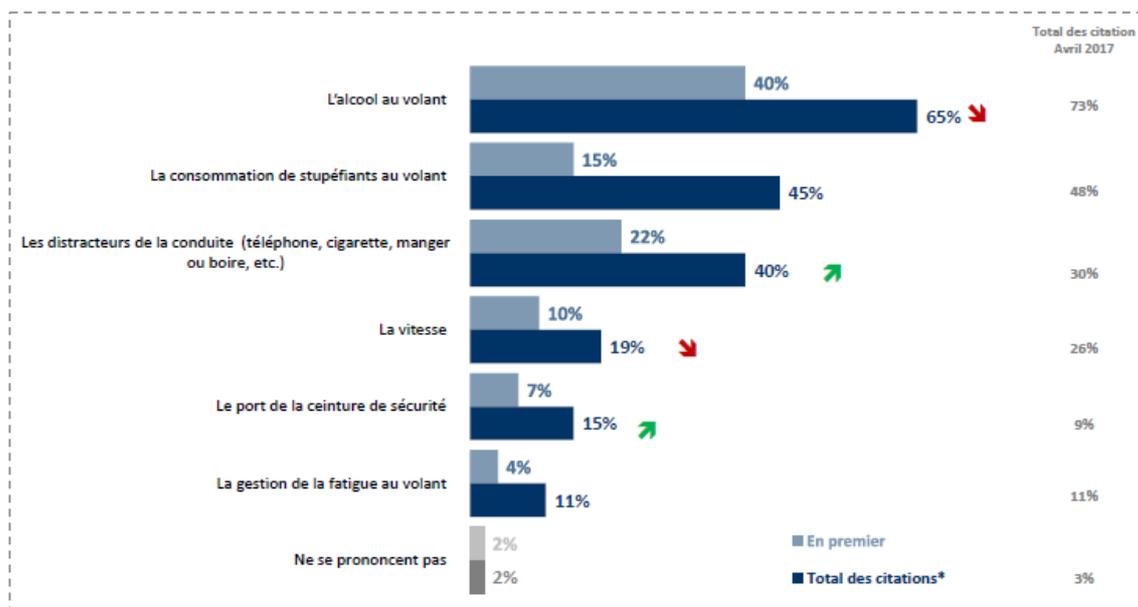
Familiarisés à l'appel national lancé par la Sécurité Routière pour mobiliser les chefs d'entreprise dans la lutte contre le risque routier professionnel, les principaux concernés se disaient prêts l'an dernier à le signer dans leur grande majorité (69%). Aujourd'hui dans les faits, si aucun ne l'a fait, 47% se disent toutefois disposés à le signer prochainement.

**L'utilité de l'initiative « des journées de la Sécurité Routière » pour sensibiliser les employeurs, et agir *in fine* sur le risque professionnel, est saluée par trois quarts des dirigeants interrogés (73%).** Parmi eux, 21% l'estiment même « très utile », un jugement qui se vérifie d'autant plus lorsque des solutions de déplacements alternatifs ont été mises en place (28%).

### III. Attentes des dirigeants et perspectives

#### Toujours en tête des enjeux de sécurité routière, l'alcool au volant cède cependant du terrain aux distracteurs de conduite

*Les principaux enjeux des dirigeants d'entreprise en matière d'action prioritaire de la part des pouvoirs publics*



Invités à indiquer les enjeux de la sécurité routière considérés comme étant prioritaires, deux chefs d'entreprise sur trois s'accordent pour placer la thématique de l'alcool au volant en tête de liste (65% du total des citations). Sur cette problématique toutefois, notons une baisse des citations depuis l'an passé (-8 points), avec un **effet de basculement vers les distracteurs de la conduite**, lesquels représentent un point de vigilance davantage soulevé cette année par les dirigeants d'entreprise interrogés (40% vs 30%). **La vitesse apparaît comme un enjeu de sécurité routière moins prioritaire que l'an passé** aux yeux de ces dirigeants d'entreprise (19% vs 26%). En revanche, un léger regain de considération est à noter sur le port de la ceinture de sécurité (15% vs 9%), alors que la gestion de la fatigue au volant demeure stable (11%).

#### Près de la moitié des dirigeants d'entreprise intéressée par un outil pédagogique en ligne

Un tiers des dirigeants d'entreprise interrogés considèrent qu'ils ne bénéficient pas suffisamment d'informations et d'outils pour mener à bien leur politique de prévention du risque routier. Une majorité relative d'entre eux se montre séduite par la mise à disposition gratuite d'un outil pédagogique en ligne (47%). Une proportion en revanche majoritaire dans les entreprises du BTP (56%), ainsi que dans les entreprises les plus importantes (57% des entreprises de plus de 10 salariés).