



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

Vague 4

Ifop pour MMA

- Principaux enseignements -



FG/MM N° 116289

Contacts Ifop :

Fabienne Gomant / Mathilde Moizo

Département Opinion et Stratégies d'Entreprise

TEL : 01 45 84 14 44

prenom.nom@ifop.com

AVRIL 2019

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	9

- 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 **503** 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 1er au 8 avril 2019.

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 :

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

La mise à disposition d'un véhicule au nom de l'entreprise concerne toujours un tiers des entreprises

La proportion d'entreprises mettant à disposition de leurs salariés un véhicule de société reste stable depuis 4 ans. Un tiers des dirigeants interrogés déclarent ainsi que certains de leurs salariés disposent d'un véhicule au nom de l'entreprise (32%). A l'instar des précédentes mesures, cette mise à disposition augmente de façon proportionnelle avec la taille de l'entreprise ; en effet 24% des entreprises de 5 salariés et moins leurs mettent à disposition un véhicule à leur nom, un score qui s'élève à 60% parmi les entreprises de 6 à 10 salariés et à 53% dans celles de plus de 10 salariés. **On notera par ailleurs que ces résultats diffèrent selon le secteur d'activité. C'est dans les entreprises du BTP que la mise à disposition de véhicules au nom de l'entreprise est la plus importante (53%), et dans le secteur des services qu'elle est en revanche la plus faible (25%).** Enfin, les entreprises se situant en région parisienne sont deux fois plus coutumières de cette pratique qu'en province (51% vs 27%).

Tout comme en 2018, seulement 18% des dirigeants interrogés désignent correctement les risques routiers comme étant la première cause d'accidents mortels au travail. En 2016, un quart d'entre eux estimait alors correctement ce risque (25%). Cette perception a donc reculé.

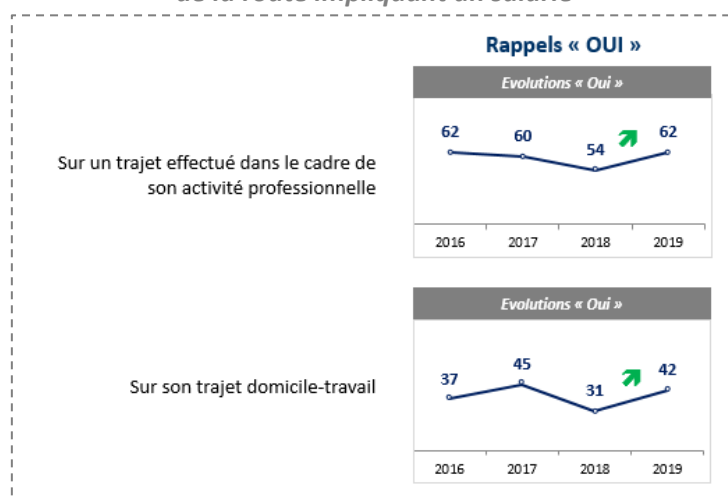
Toutefois, ils sont de plus en plus nombreux à considérer que le risque routier professionnel occupe la seconde place dans cette hiérarchie des causes d'accidents mortels au travail (44%), soit 9 points de plus qu'en 2016.

Regain de conscience de la responsabilité des dirigeants d'entreprise sur le trajet domicile-travail de leurs salariés !

La reconnaissance de la responsabilité des dirigeants concernant l'accident d'un salarié sur le trajet domicile-travail ou dans le cadre de son activité repart à la hausse.

En effet, la responsabilité des dirigeants d'entreprise lors d'un accident impliquant un de leurs salariés sur un trajet routier dans le cadre de son activité professionnelle, est reconnue par 62% d'entre eux, soit une progression de 8 points par rapport à l'an passé. A l'inverse, dans le cas d'un trajet entre le domicile et le lieu de travail de leurs salariés, cette responsabilité n'est admise que de façon minoritaire (42%) en dépit d'une hausse significative par rapport à l'an passé (+11 points), retrouvant presque le niveau observé en 2017 (45%). Dans le détail, notons que les plus jeunes dirigeants, ceux de moins de 40 ans apparaissent comme les plus au fait de cette responsabilité (respectivement 71% et 51%).

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

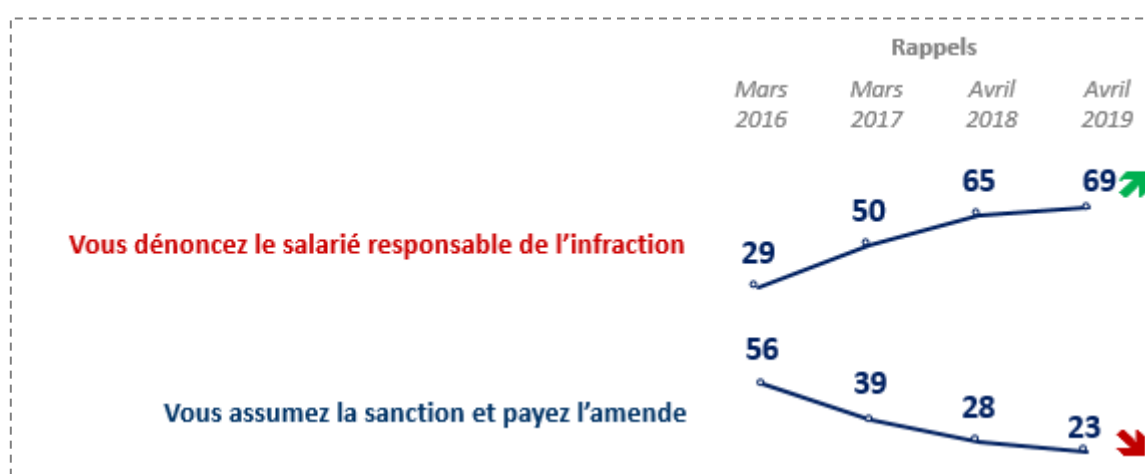


Des chefs d'entreprise de plus en plus enclins à révéler l'identité de leurs salariés impliqués dans une infraction et de moins en moins disposés à en assumer les sanctions

Depuis le 1^{er} Janvier 2017, les employeurs ont pour obligation de dénoncer les salariés qui auraient commis une infraction sur la route en circulant à bord d'un véhicule de société. Connue par plus de neuf dirigeants d'entreprises sur dix (91%), cette mesure semble de plus en plus devenir une réalité dans les entreprises. En effet, face à une telle situation, **ils sont désormais 69% à déclarer respecter cette mesure en dénonçant le salarié responsable de l'infraction (69%), soit une progression de 19 points depuis mars 2017** (année de sa mise en place).

Naturellement donc, **de moins en moins de dirigeants se disent prêts à payer l'amende** (23%, soit une baisse de 16 points depuis 2017), quand seuls 2% contestent la sanction.

Notons que l'effet de basculement constaté depuis 2016 continue de progresser. A l'époque la majorité d'entre eux se disaient prêts à payer l'amende (56%), alors que seuls 29% dénonçaient le salarié responsable de l'infraction :

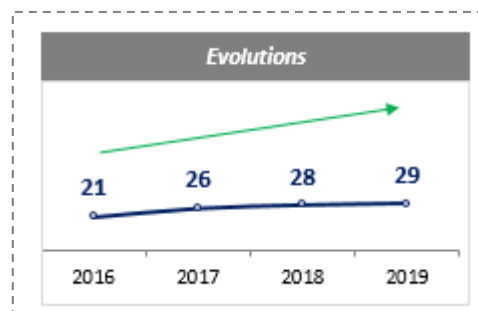


Invités à se prononcer sur cette mesure, les dirigeants d'entreprise concernés la considèrent de plus en plus **responsabilisante pour le salarié. En effet, ils sont aujourd'hui près de sept sur dix à partager cet avis (68%), soit une perception qui a progressé de manière linéaire de 15 points depuis 2017** (53% en 2017, 59% en 2018).

En revanche, elle s'avère de moins en moins perçue comme pouvant être à l'origine de tensions entre la Direction et les salariés. A peine plus du tiers des dirigeants interrogés partage ce point de vue (34% ; -6 points). Notons également que seul un quart de ces chefs d'entreprises estime que cette mesure est difficilement applicable au sein de leur structure (24% ; -3 points) – un résultat encourageant dans la perspective de son déploiement – et presque autant considère que cette mesure démontre que l'Etat s'implique dans la prévention du risque routier en entreprise, un jugement qui lui progresse doucement depuis 2017 (21% ; +5 points).

Bien que toujours très minoritaire, la proportion de dirigeants qui indique faire mention du risque routier dans le Document Unique des entreprises n'a de cesse de progresser depuis 2016

Bien que 23% des entreprises n'aient toujours pas établi de rapport écrit rendant compte de l'évaluation des risques pour la santé et la sécurité de leurs salariés, 29% affirment en revanche l'avoir fait et 8% déclarent que le projet est à l'étude. Certes minoritaire, cette proportion est néanmoins en progression linéaire depuis 2016 (+8 points) :



Pour autant, cette mention au sein du Document Unique est très inégale selon les entreprises. Encore plus que l'an passé, celle-ci demeure plus répandue dans le secteur du BTP (44%) – également secteur le plus concerné par la mise à disposition de véhicules de société pour leurs salariés - et se révèle nettement plus fréquente dans les entreprises de 10 salariés et plus (41%).

II. Actions de prévention du risque routier

Un engagement des entreprises en termes d'actions de prévention du risque routier encore fragile malgré une implication certaine de la part des dirigeants

Les actions de prévention liées aux risques routiers à l'attention des salariés sont mises en place par moins d'un dirigeant sur cinq (16%) une part relativement stable depuis 2016.

A l'instar de l'an passé, c'est encore une fois dans le secteur du BTP (26%), et dans les structures les plus importantes en termes d'effectifs, que sont mises en place ces actions (28% des entreprises de 10 salariés et plus).

Pour ces entreprises ayant mis en place des actions, la vérification de la validité du permis de conduire et/ou celle des véhicules mis à disposition demeurent les actions les plus déployées (respectivement 84% et 77%). Cette année, on notera la hausse significative de deux autres mesures au premier rang desquelles la réduction des déplacements des salariés pour limiter les risques routiers (54%, + 10 points). Et, confirmant la tendance observée l'an passé, le droit à la déconnexion complète du salarié durant ses trajets professionnels prend de l'ampleur (46% ; +6 points, +14 points depuis deux ans). Ceci apparaît comme cohérent avec l'idée selon laquelle une part de plus en 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 (43% ; +13 points par rapport à 2017). Pour autant, l'instauration d'une charte de « bonnes pratiques » au volant est l'une des seules actions qui stagne, voir même qui recule depuis 2016 (44%, -6 points depuis 2016).

Enfin, encore très peu de dirigeants d'entreprise déclarent avoir déjà mis en place une session sécurité routière ou un équipement en éthylotests anti-démarrage (AED) sur les véhicules de la société (9% pour les deux).

Le manque de présence à l'esprit et de temps consacré aux actions de sensibilisation au risque routier toujours à l'origine de la non mise en place de ces mesures dans les entreprises

Pour les dirigeants d'entreprise n'ayant pas mis en place d'actions de prévention du risque routier à l'attention de leurs salariés (rappelons ici qu'ils représentent 84% des dirigeants d'entreprises interrogés, soit la proportion la plus élevée depuis 2016), ils expliquent en premier lieu, et dans une proportion record, ne pas y avoir pensé (59% ; +9 points). On notera que depuis 2016, cette proportion n'a jamais été aussi élevée. La progression de ce résultat tend à démontrer l'importance d'une communication et d'une sensibilisation perpétuelle de ces publics, alors même que pourtant la question de la sécurité routière est particulièrement présente dans le débat public ces derniers mois.

Seconde justification apportée, le manque de temps est évoquée comme étant un frein pour quelques-uns (16% ; -3 points), alors que le manque de moyens reste stable et très peu évoqué, que ce soit financièrement (3%) ou par manque de coopération (2%).

Pour la première fois dans ce baromètre, les dirigeants étaient invités à estimer la conscience de leurs salariés quant au risque routier dans le cadre de leur activité professionnelle. Pour plus des trois quarts d'entre eux (78%, dont 43% de « oui, tout à fait ») considèrent que leurs collaborateurs ont pleinement conscience de ces risques dans le cadre professionnel¹. Dans le détail, c'est encore une fois le secteur du BTP qui se détache (48%), mais c'est surtout auprès des entreprises ayant déjà mis en place des actions de prévention du risque routier que cette conscience est la plus présente (56%)

Parallèlement, on notera qu'un tiers des dirigeants d'entreprise interrogés déclare avoir déjà fait l'objet de sollicitation de leurs salariés (32%) pour mettre en place des solutions en faveur de la réduction du risque routier. Le souhait d'obtenir une contrepartie financière de l'employeur pour l'utilisation d'un autre mode de transport que la voiture apparaît comme la demande la plus fréquente (15%) suivi de peu de souhaits d'aménagements des horaires de travail pour correspondre aux horaires des transports en commun (13%). 10% des dirigeants déclarent également avoir été sollicités pour des demandes de télétravail.

In fine, seuls **9% des dirigeants d'entreprise déclarent avoir déjà mis en place des solutions de déplacements alternatifs à l'attention des salariés**, mais deux fois plus dans les entreprises de 10 salariés et plus (18%), 12% dans le secteur du BTP, qui apparaît comme le plus concerné.

Enfin, s'agissant des « journées de la Sécurité Routière » de mai prochain, **bien que majoritairement perçues comme utiles, elles sont sensiblement moins plébiscitées que l'an passé (69% ; -4 points)**. Dans le détail, 18% l'estiment même « très utile », un jugement davantage partagé par les entreprises du secteur des services (23%) ou dans les plus petites structures (23% des moins de 2 salariés).

¹ Rappelons ici que seul un dirigeant sur dix estime que la part de salariés utilisant leur voiture pour aller travailler a diminué (10%)

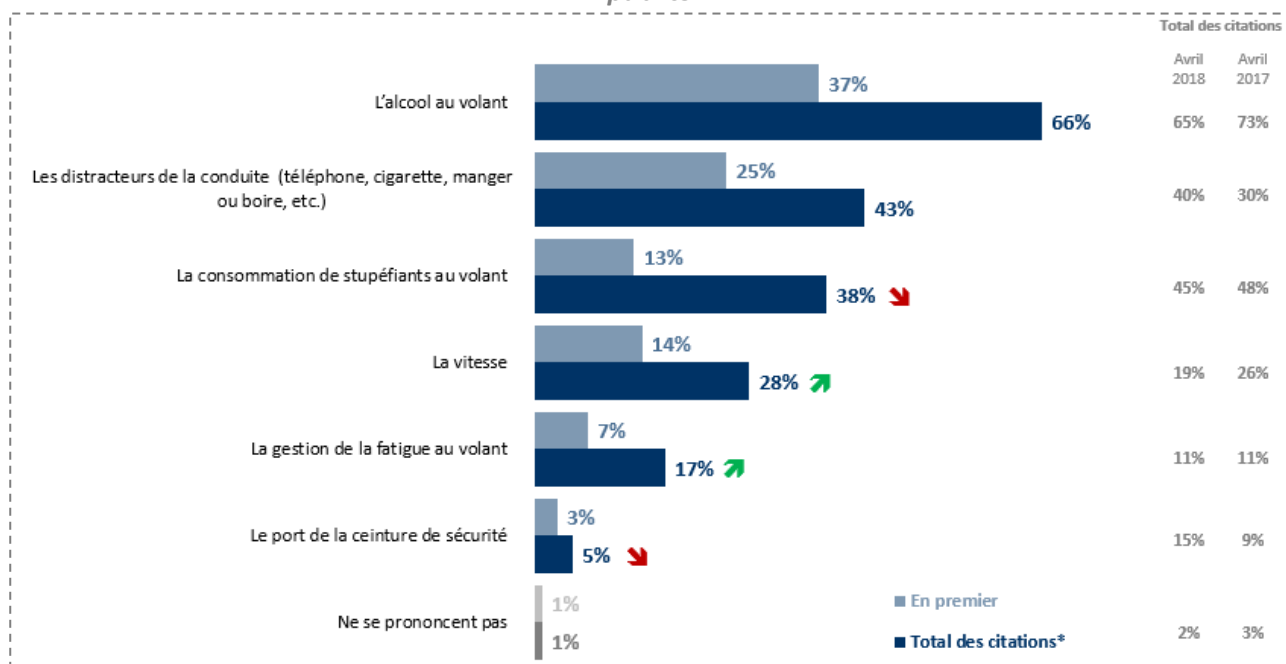
III. Attentes des dirigeants et perspectives

Si l'alcool reste le premier risque identifié, les distracteurs de conduite progressent et sont de plus en plus perçus comme un enjeu prioritaire en matière de sécurité routière

Les deux tiers des chefs d'entreprise s'accordent une nouvelle fois pour faire du sujet de l'alcool au volant le sujet prioritaire de la part des pouvoirs publics (66%), loin devant la consommation de stupéfiants qui passe du deuxième au troisième enjeux prioritaires perçus en matière de sécurité routière (38%, en baisse de 10 points depuis 2017). Elle est en effet cette année devancée par les distracteurs de conduite qui ne cessent de progresser depuis 2 ans (43% de citation, +13 points depuis 2017).

De façon plus secondaire mais non négligeable, la vitesse est un enjeu perçu comme de plus en plus urgent, sans doute accentué par le récent passage aux 80km/h de certains axes routiers (28% ; +9 points). Enjeu de sécurité routière en progression également, la gestion de la fatigue au volant augmente de 6 points cette année (17%), mais notons une baisse significative sur le port de la ceinture de sécurité (5%), probablement davantage assimilée à la responsabilisation personnelle que des pouvoirs publics.

Les principaux enjeux des dirigeants d'entreprise en matière d'actions prioritaires de la part des pouvoirs publics



Enfin, l'intérêt pour la mise à disposition d'outils pédagogiques en ligne gratuit en faveur de la prévention des risques routiers professionnels continue de décroître : aujourd'hui 44% des dirigeants se montre intéressés par la mise à disposition d'un tel dispositif - contre 51% il y a deux ans – une part qui s'élève à 62% pour les entreprises de 10 salariés et plus.