



Les professionnels et la route : quelle connaissance du risque routier de leurs salariés ? Vague 2

Ifop pour MMA

- Principaux enseignements -



FG/MM N° 114571

Contacts Ifop :

Fabienne Gomant / Mathilde Moizo

Département Opinion et Stratégies d'Entreprise

TEL : 01 45 84 14 44

prenom.nom@ifop.com

AVRIL 2017

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 **502** 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 10 au 19 avril 2017.

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

Nos applications mobiles



Android



iPhone / iPad

Notre site Internet



www.ifop.com

Les réseaux sociaux



@IfopOpinion



Ifop Opinion

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

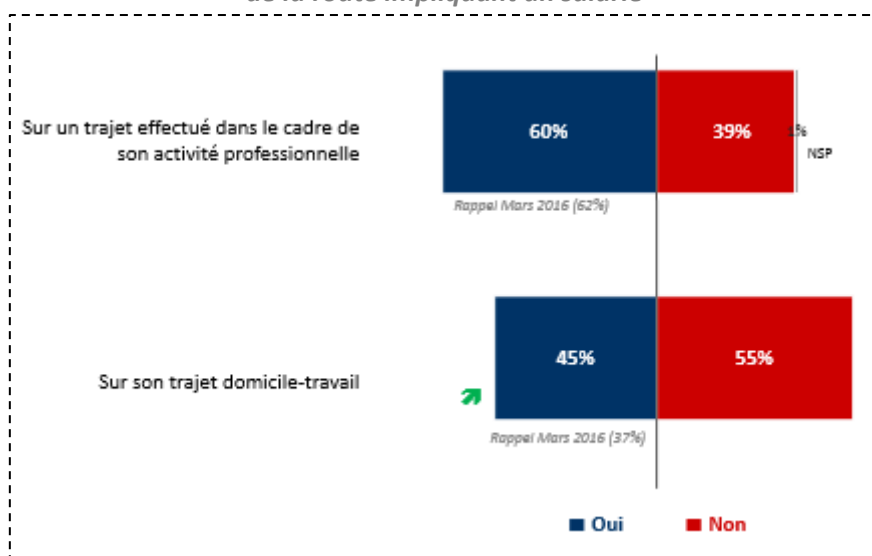
La mise à disposition d'un véhicule au nom de l'entreprise varie toujours selon sa taille et son secteur d'activité

Un tiers des dirigeants interrogés déclarent que certains de leurs salariés disposent d'un véhicule au nom de l'entreprise (32%). A l'instar de l'an passé, cette mise à disposition augmente de façon proportionnelle selon la taille de l'entreprise ; en effet 24% des entreprises de 1 à 2 salariés leur met à disposition un véhicule à leur nom, un score qui s'élève à 63% parmi les entreprises de 10 salariés et plus. **Constatons par ailleurs que les résultats diffèrent également selon le secteur d'activité de l'entreprise**, puisque cette pratique ne concerne que 19% des entreprises du secteur du commerce et 24% de celles des services, contre 65% dans le BTP.

Vers une prise de conscience de la responsabilité des dirigeants d'entreprise sur le trajet domicile-travail de leurs salariés ?

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 60% d'entre eux (stable depuis l'an passé : 62%). En revanche, dans le cas d'un trajet entre le domicile et le lieu de travail de leurs salariés, cette responsabilité n'est connue que de façon minoritaire (45%). Néanmoins, enseignement encourageant, cette prise de conscience est en nette progression depuis la vague précédente (37%, soit une augmentation de 8 points).

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



Préférant dénoncer les salariés impliqués dans une infraction routière, les chefs d'entreprise sont aujourd'hui moins disposés à en assumer les PV

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. Cette mesure - connue par la quasi-totalité des dirigeants d'entreprise concernés (94%) - entraîne une croissance importante de la part de ceux se déclarant prêts à le faire (+21 points), même si cette pratique ne concerne encore qu'un dirigeant sur deux (50%) plus de trois mois après sa mise en application. Par effet de basculement, seuls 39% d'entre eux

assument la sanction et payent l'amende (39% ; -17 points), tandis qu'une part infime de dirigeants envisage de la contester (4%).

Une connaissance imparfaite des sanctions encourues face au non-respect de cette obligation

De cette nouvelle mesure, les dirigeants d'entreprises ont surtout retenu qu'ils devront payer l'amende liée à l'infraction du salarié (87%), puis une amende spécifique à la non-dénonciation de celui-ci (81%). Mais seul un peu plus d'un tiers d'entre eux (36%) a conscience de sa responsabilité personnelle, alors que 61% imaginent que ces sanctions incomberont à l'entreprise. Invités à se prononcer sur cette mesure, les dirigeants d'entreprise concernés considèrent **qu'elle responsabilise le salarié dans un premier temps (53%), mais ils n'écartent pas le fait qu'elle puisse nuire aux relations internes avec la hiérarchie (48%)**. Dans deux cas sur cinq, ces chefs d'entreprises estiment que cette mesure est difficilement applicable au sein de leur structure (39%), surtout, semble-t-il, dans les secteurs de l'industrie (49%) et des services (46%). Enfin, une part bien plus faible y voit là une implication de l'Etat dans la prévention du risque routier en entreprise (15%).

Une évolution prometteuse de la mention du risque routier dans le Document Unique des entreprises

Bien que 23% des entreprises n'ont pas encore établi de rapport écrit rendant compte de l'évaluation des risques pour la santé et la sécurité de leurs salariés, un quart d'entre elles attestent que ce type de risque est mentionné au sein du Document Unique (26% ; +5 points). Si 13% déclarent qu'il est en cours d'évaluation, un tiers avoue que ce rapport ne fait pas partie de leurs projets à venir (32%).

Pour autant, cette mention au sein du Document Unique varie selon les entreprises : à l'instar de l'an passé, celle-ci demeure plus répandue dans le secteur du BTP (39%) – plus concerné par la mise à disposition de véhicules de société pour leurs salariés - et croît en fonction de sa taille puisque seules 18% des structures de 1 à 2 salariés en ont fait mention, contre 44% des entreprises comptant 10 salariés ou plus.

II. Actions de prévention du risque routier

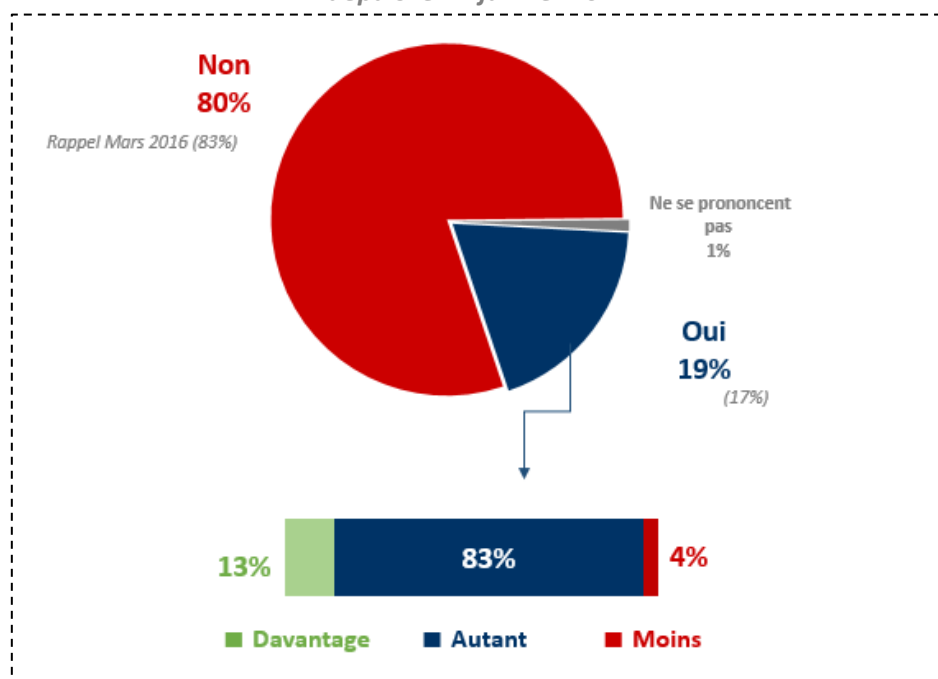
Un faible engagement des entreprises en termes d'actions de prévention du risque routier

Les actions de prévention liées aux risques routiers à l'attention des salariés ne sont toujours que très minoritairement mise en place au sein des entreprises (19% ; +2 points).

Là encore, c'est dans le secteur du BTP (32%), ainsi que dans les structures les plus importantes en termes d'effectifs, qu'est mis en place ce type d'actions (37% des entreprises de 10 salariés et plus).

Malgré la mesure du 1^{er} Janvier 2017, plus de huit dirigeants d'entreprise sur dix ayant mis en place ce type d'actions de prévention disent en avoir instaurés autant qu'avant (83%), alors qu'une infime part d'entre eux les a augmentées cette année (13%).

La mise en place d'actions de prévention du risque routier à l'attention des salariés et son évolution depuis le 1^{er} janvier 2017



La sécurité routière en entreprise se traduit avant tout par la mise en place d'actions pratiques et peu impliquantes pour les dirigeants

Si la mesure la plus répandue demeure toujours la vérification régulière des véhicules mis à disposition des salariés (85%) et/ou de leur permis de conduire avant leurs premiers déplacements professionnels (75%), les chefs d'entreprises ne semblent pas encore vraiment enclins à actionner des démarches plus engageantes. Alors qu'une majorité de dirigeants a instauré une charte de « bonne pratiques » au volant (54%), la proportion est minoritaire s'agissant de réduire les déplacements de leurs salariés (48%). Dans un tiers des cas, les dirigeants ont indiqué avoir offert à leurs salariés la possibilité d'une déconnexion complète pendant leurs trajets professionnels (32%). Par ailleurs, la faible proportion d'entreprises ayant mis en place une session sécurité routière (28%) laisse entrevoir la moindre considération des actions de sensibilisation de la part des dirigeants. Enfin, l'équipement des véhicules de société en éthylotests anti-démarrage (AED) est une pratique encore très peu appliquée au sein des entreprises (13%).

Un manque d'information et de temps consacré aux actions de sensibilisation au risque routier

Pour les dirigeants d'entreprise n'ayant pas mis en place d'actions de prévention du risque routier à l'attention de leurs salariés, ces derniers expliquent en premier lieu ne pas y avoir pensé (45% ; -8 points). Bien qu'en recul par rapport à la vague précédente, cette explication demeure en tête des justifications. En progression, le manque de temps semble pénaliser une part non négligeable d'entre eux (19% ; +7 points), et, alors que le manque de moyens s'amenuise (financiers : 4% ; ou d'implication des salariés : 1%), 5% admettent ne pas savoir comment s'y prendre.

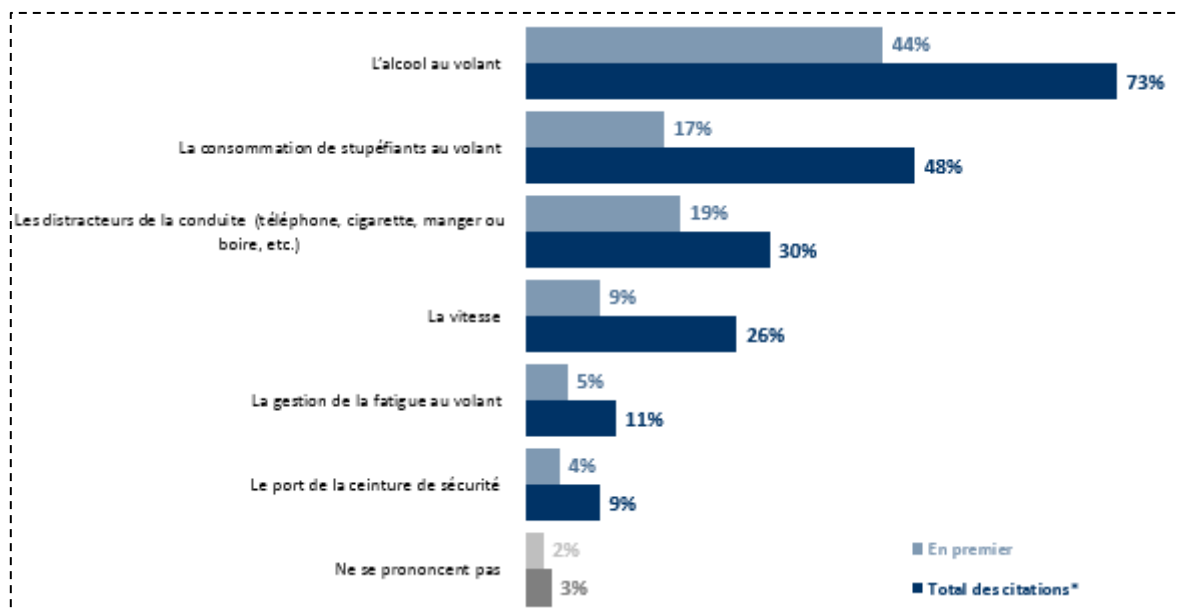
A l'image de l'an passé, reflétant le manque de considération des dirigeants pour cette problématique, d'autres raisons sont évoquées à travers des citations relatives à la responsabilité des salariés (32 citations), du manque de besoin en vue du faible nombre de salariés (18 citations) ou encore le fait que cela ne figure pas parmi les priorités de la structure (13 citations).

En fait, la mobilisation des employeurs sur ce sujet se traduirait plutôt dans la signature de l'appel national lancé par la Sécurité Routière puisque 69% d'entre eux se disent prêts à le signer.

III. Attentes des dirigeants et perspectives

La consommation d'alcool : principal enjeu de sécurité routière pour les chefs d'entreprise

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



Les trois quarts des chefs d'entreprise s'accordent pour placer la thématique de l'alcool au volant comme devant faire l'objet d'une action prioritaire de la part des pouvoirs publics (73%), devant la consommation de stupéfiants (48%). De façon plus secondaire mais non négligeables, les distracteurs de la conduite (30%) ou encore la vitesse (26%) sont des problématiques à considérer selon ces dirigeants. En revanche, la gestion de la fatigue au volant (11%) ainsi que le port de la ceinture de sécurité (9%) semblent représenter des actions ressortissant plus de l'ordre de la responsabilisation personnelle que des pouvoirs publics.

Un tiers des chefs d'entreprise manquent d'outils de communication pour mener une politique de prévention du risque routier

65% des dirigeants d'entreprise interrogés considèrent qu'ils bénéficient d'informations et d'outils suffisants pour mener à bien leur politique de prévention du risque routier. Toutefois, seule une majorité d'entre eux se montre intéressée par la mise à disposition gratuite d'un outil pédagogique en ligne (51%). Et, dans le détail, les entreprises employant le plus de salariés apparaissent comme les plus intéressées (59% des entreprises de 10 salariés et plus) contrairement aux entreprises du secteur du commerce (42%).

Une sous-estimation du risque routier professionnel est encore à déplorer

Moins d'un dirigeant sur quatre a attribué correctement la bonne place au risque routier dans la hiérarchie des causes d'accidents mortels au travail. En effet, 23% considèrent que le risque routier professionnel occupe la triste première place, alors qu'une part croissante d'entre eux l'imagine au second (42% ; +7 points) sinon au troisième rang (33% ; -3 points). Lors de la vague précédente, la réponse des chefs d'entreprises était également erronée, mais peut-être peut-on observer cette année une meilleure lucidité de la part des employeurs.