



*Département Opinion
et Stratégies d'Entreprise*

pour



Le risque routier professionnel et la mobilité durable

N° 19832

Vos contacts Ifop :

Flore-Aline Colmet Daâge / Danielle Feldstein

flore-aline.colmet-daage@ifop.com

Décembre 2011



1 | La méthodologie

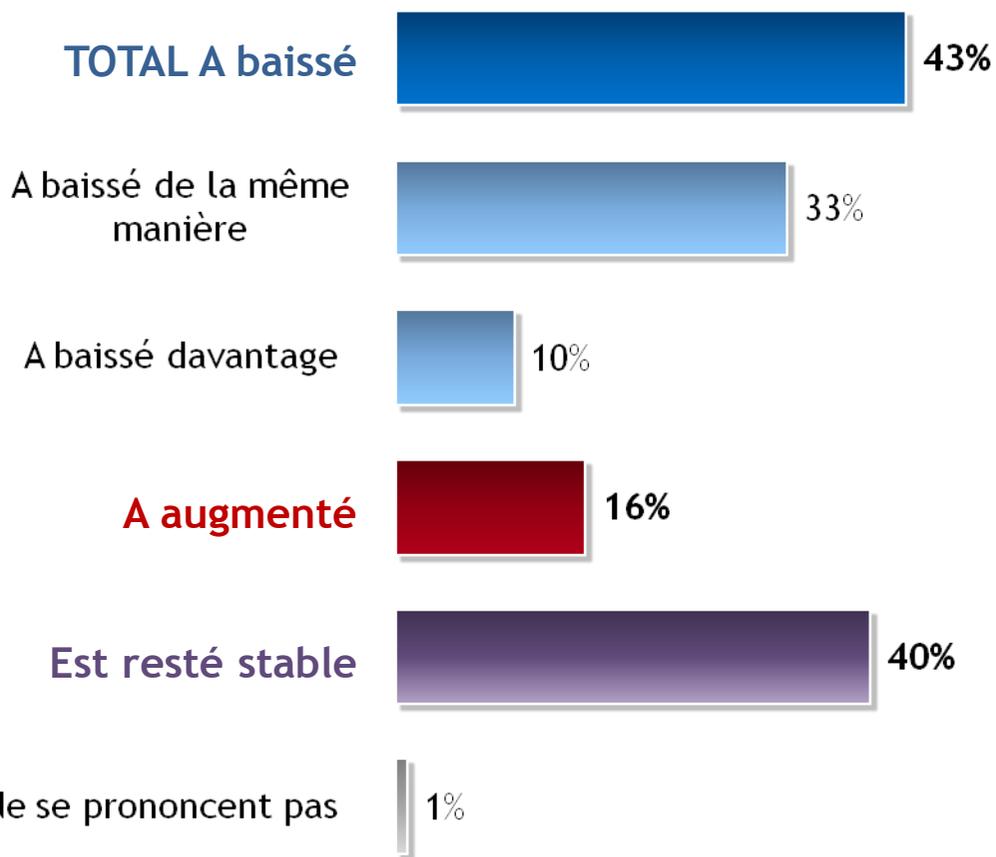
Étude réalisée pour :	L'Assurance Maladie Risques Professionnels et Publicis Consultants
Échantillon :	<p>Échantillon de 501 dirigeants d'entreprises, représentatif des entreprises françaises de plus de 250 salariés.</p> <p>La représentativité de l'échantillon a été assurée par la méthode des quotas (taille et secteur d'activité) après stratification par région.</p>
Mode de recueil :	Les interviews ont eu lieu par téléphone sur le lieu de travail des personnes interrogées.
Dates de terrain :	Du 28 novembre au 7 décembre 2011

2 | Les résultats de l'étude

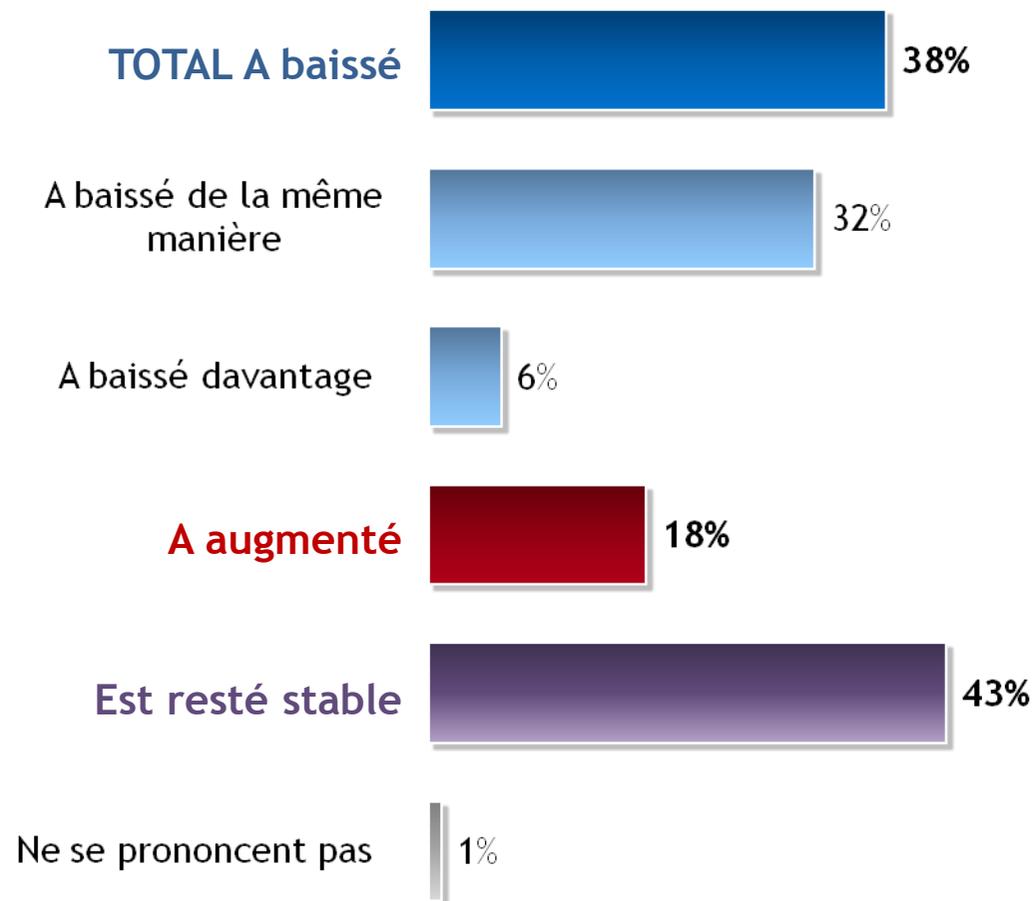
A | Les perceptions et la prise en compte des risques routiers professionnels

Question : En dix ans, le nombre de tués dans les accidents de la route en France a été divisé par deux. En ce qui concerne plus précisément le nombre de victimes d'accidents routiers professionnels en mission / le nombre de victimes d'accidents sur les trajets domicile/travail, d'après ce que vous en savez, vous diriez qu'il... ?

Évolution perçue du nombre de victimes d'accidents routiers professionnels

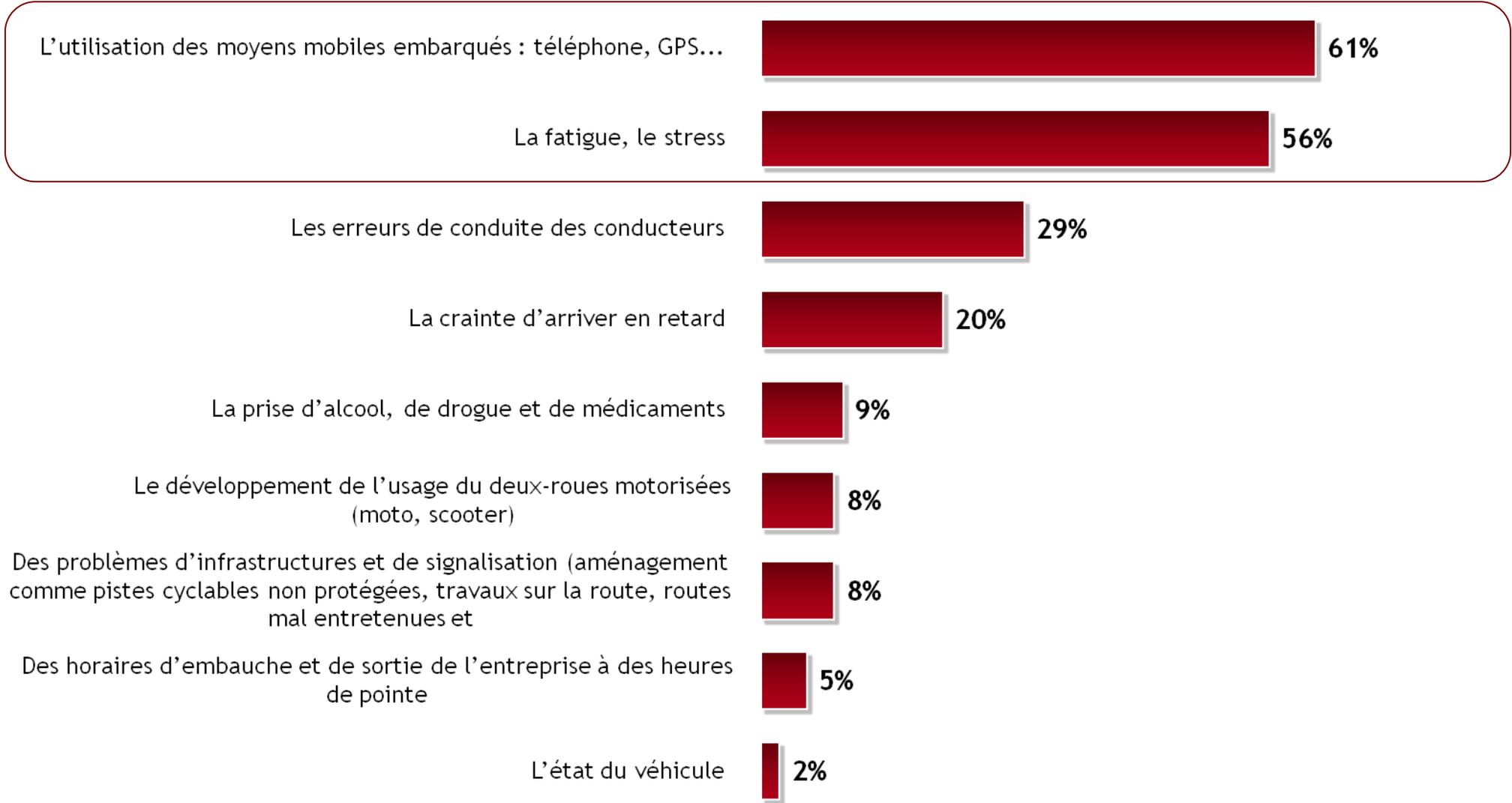


Évolution perçue du nombre de victimes d'accidents sur les trajets domicile/travail



Les principales causes perçues des accidents routiers professionnels en mission : le téléphone, le GPS, la fatigue et le stress

Question : Quelles sont selon vous, les deux causes principales des accidents routiers professionnels en mission ?



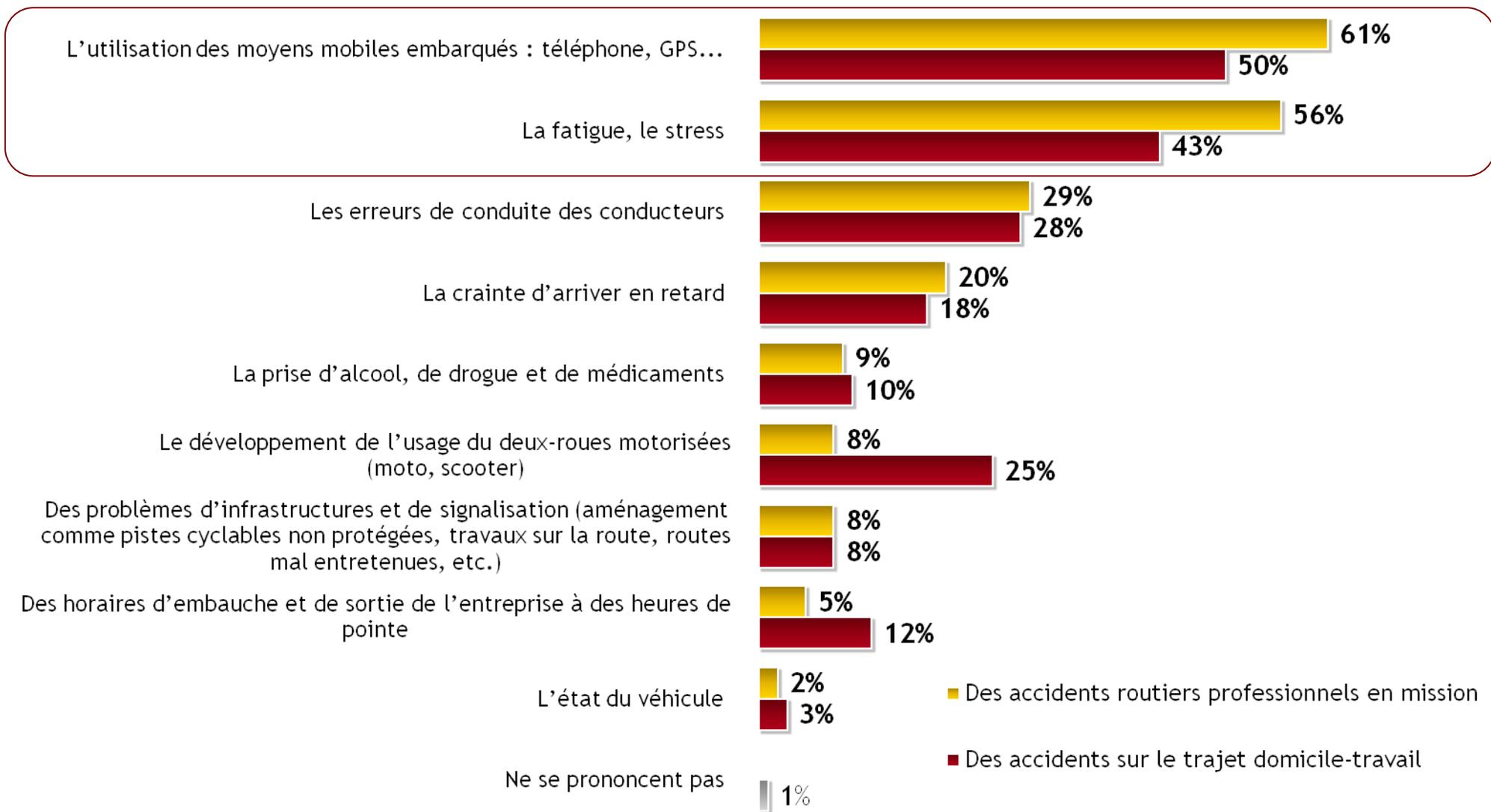
Une hiérarchie identique concernant les principales causes perçues des accidents routiers sur les trajets domicile-travail

Question : Quelles sont selon vous, les deux causes principales des accidents sur le trajet domicile-travail ?



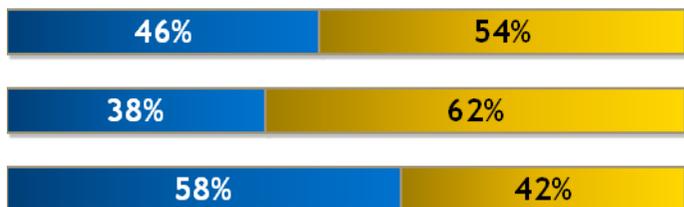
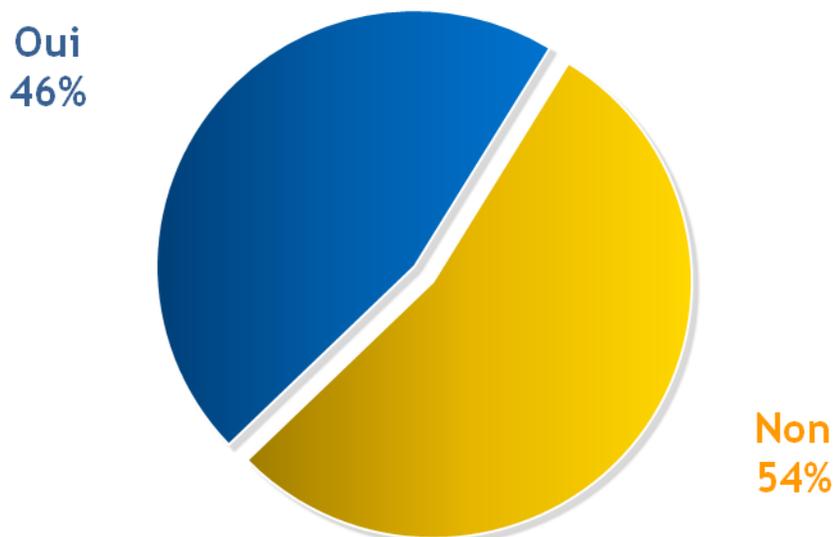
Récapitulatif : Les principales causes perçues des accidents routiers en lien avec le travail

Question : Quelles sont selon vous, les deux causes principales...?



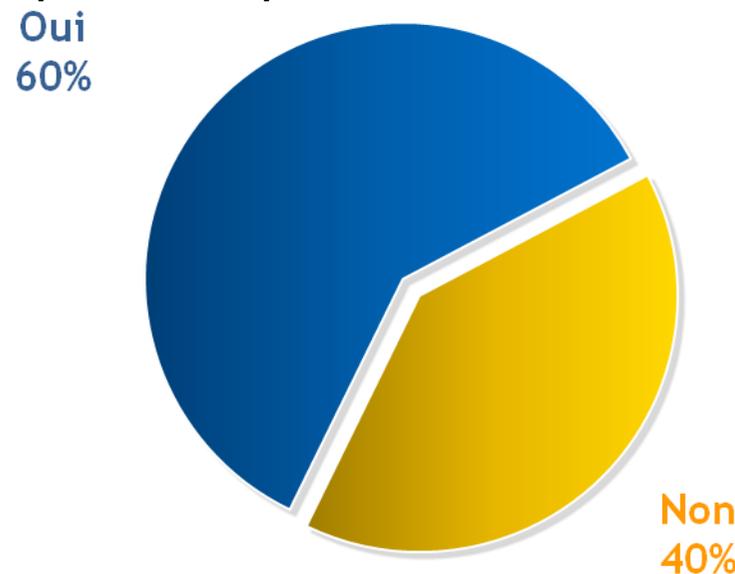
Question : Au-delà du document unique qui porte sur les accidents routiers professionnel en mission, votre entreprise a-t-elle cherché à mieux connaître les risques d'accidents encourus par les salariés sur le trajet domicile / travail ?

Recensement des risques d'accidents sur le trajet domicile-travail



Question : Le risque d'accident routier encouru par vos salariés sur leur trajet domicile / travail et lors de leurs déplacements professionnels en mission fait-il l'objet d'actions de prévention organisées par votre entreprise ?

Existence d'actions de prévention des risques d'accidents sur le trajet domicile-travail et sur les déplacements professionnels en mission



Entreprises de 250 à 499 salariés

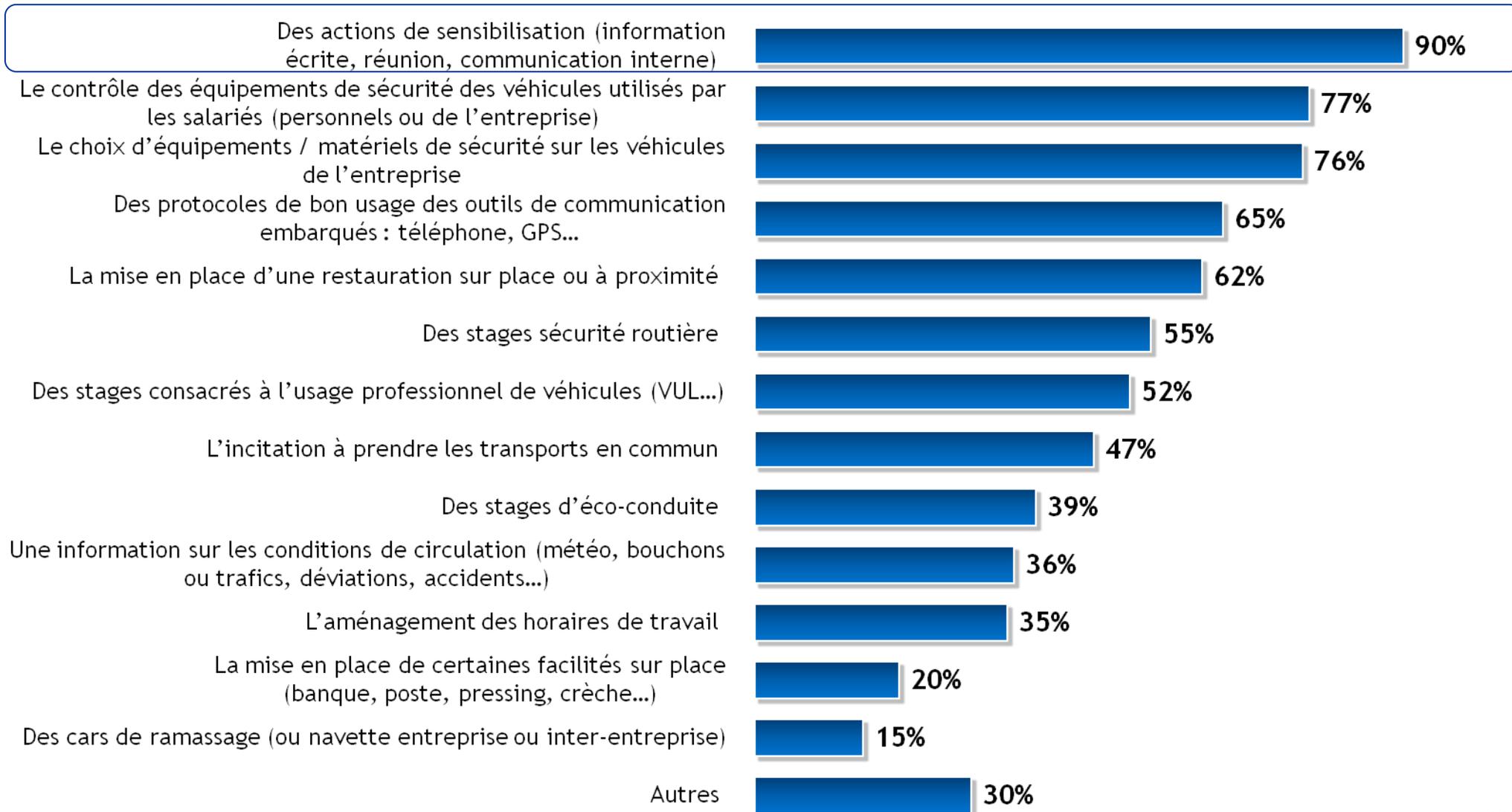
Entreprises de 500 à 1000 salariés

Entreprises de plus de 1000 salariés

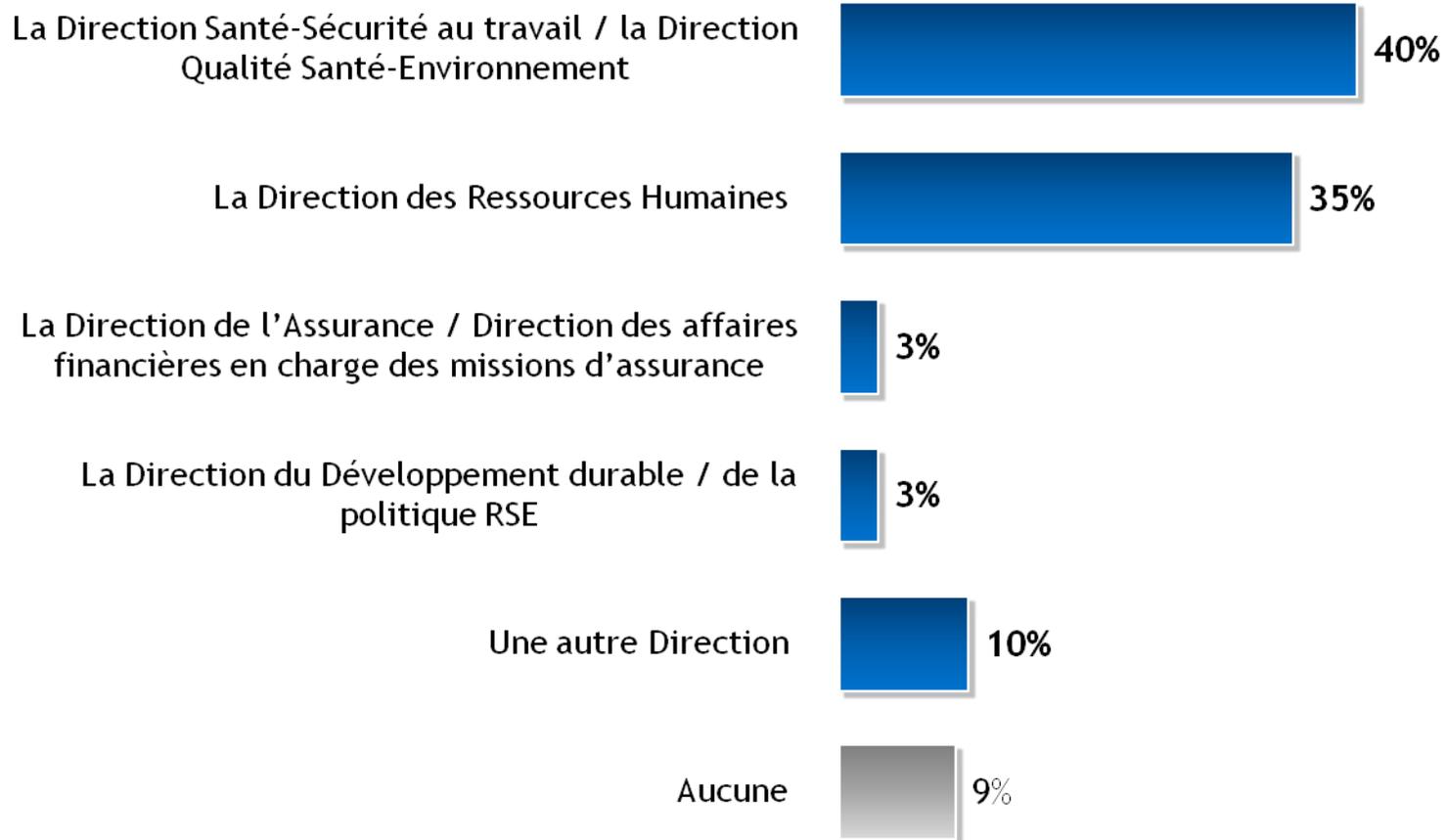
Les types d'actions de prévention mises en place contre les accidents routiers encourus par les salariés : les actions de sensibilisation en tête des pratiques développées

Question : *Quels genres d'actions ont été mises en place ?*

Base : question posée uniquement aux dirigeants déclarant que des actions de prévention du risque d'accident routier sont organisées par leur entreprise, soit 60% de l'échantillon.



Question : Au sein de votre entreprise, quelle Direction est en charge du développement des actions de prévention concernant le risque routier ?



Existence d'actions de prévention

Oui | Non

47%

31%

34%

37%

4%

1%

3%

3%

10%

8%

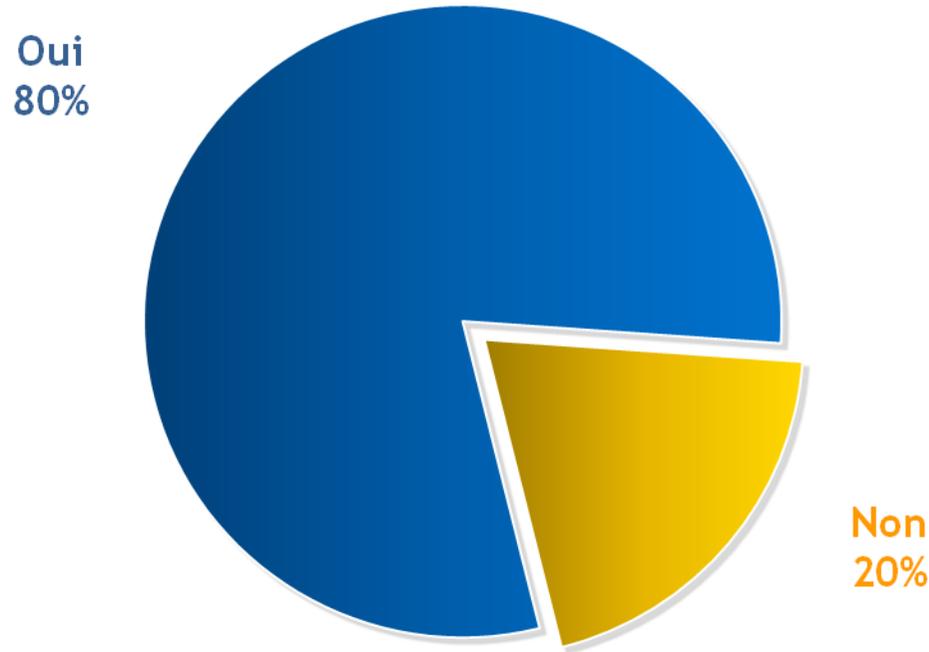
2%

20%

B | La politique en matière de mobilité durable

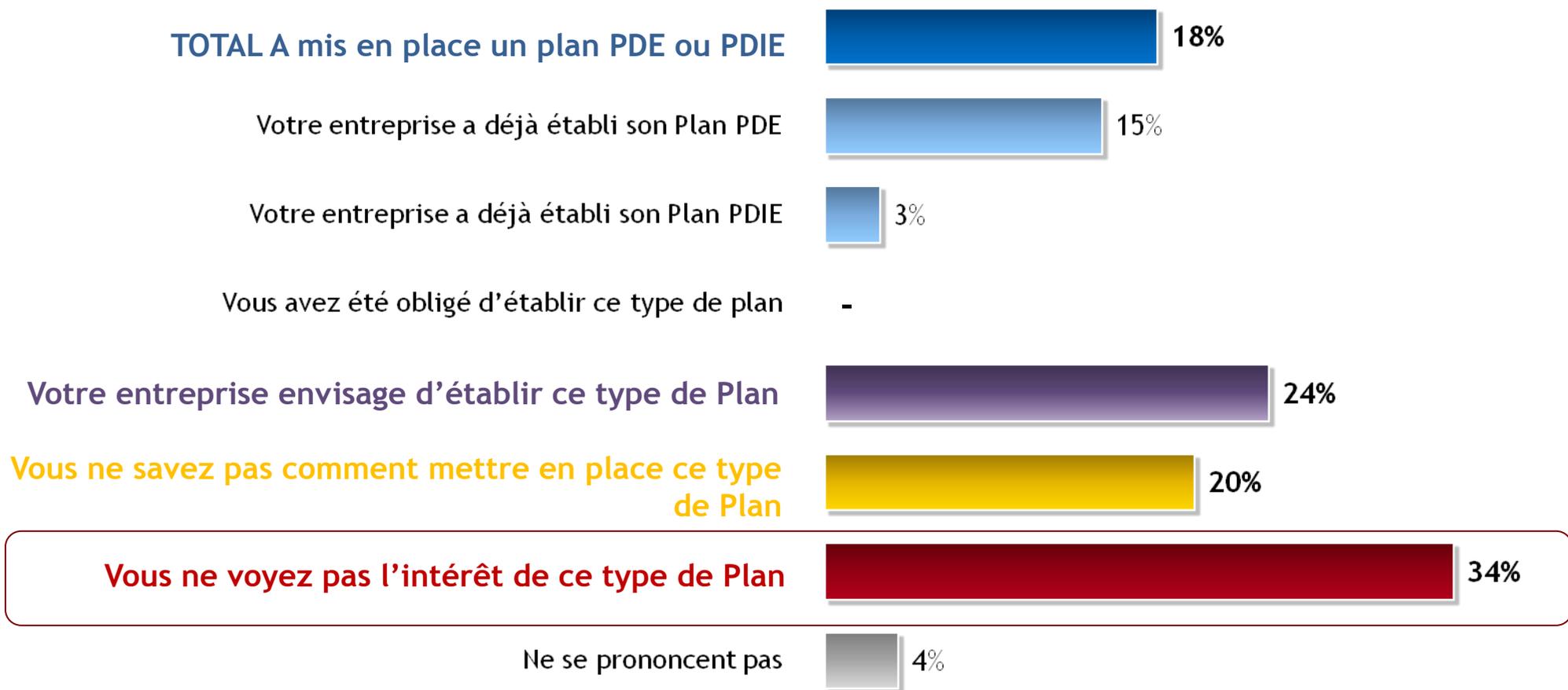
Des entreprises très majoritairement engagées en matière de développement durable ou de RSE

Question : A votre connaissance, votre entreprise est-elle engagée aujourd'hui dans une démarche de développement durable ou de politique RSE ?



Même si l'existence d'un Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE ou PDIE) au sein de l'entreprise ne concerne aujourd'hui qu'une minorité d'entreprise

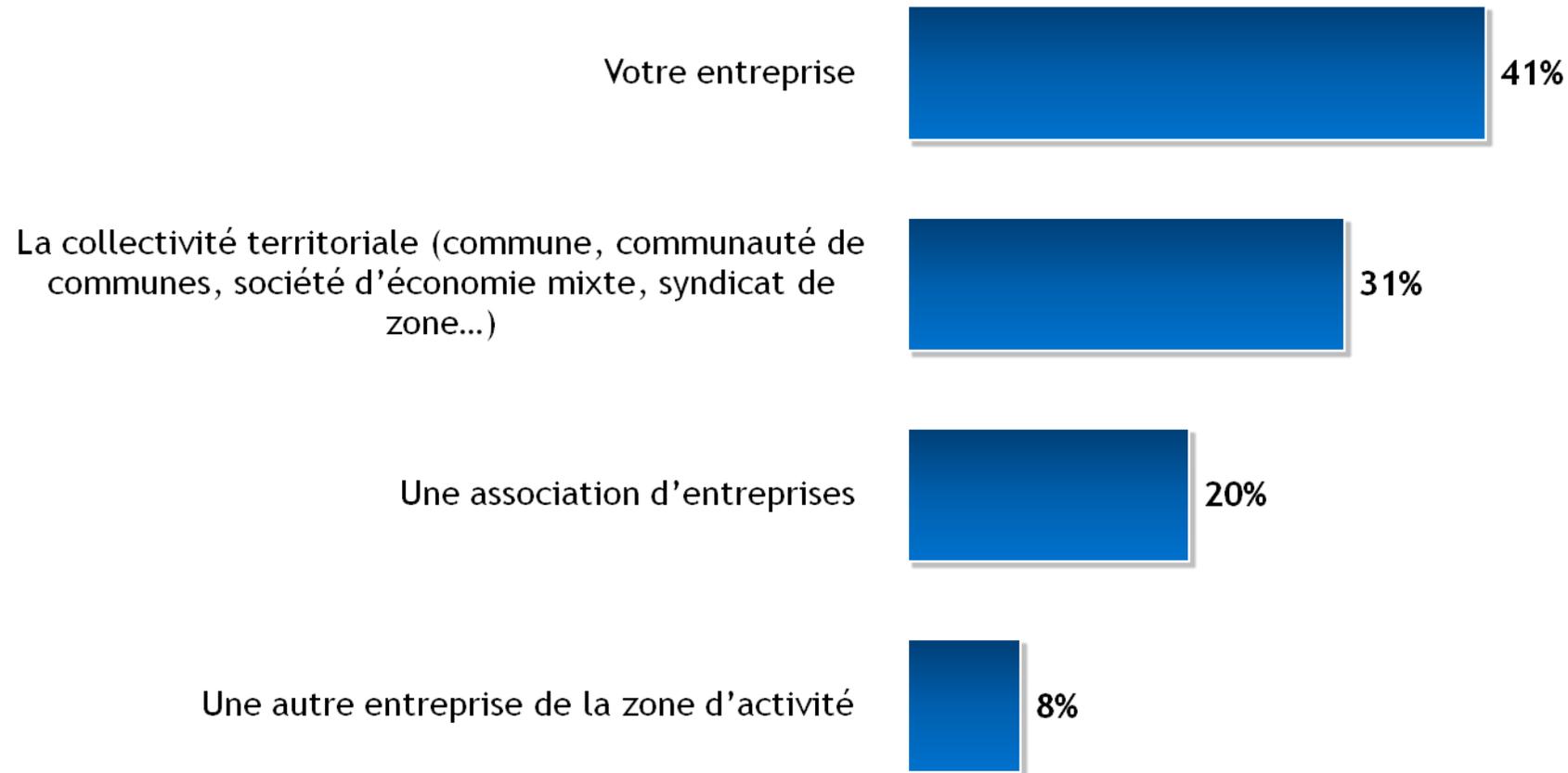
Question : Le PDE (Plan de Déplacements d'Entreprise) ou le PDIE est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés au travail en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, tels que la marche à pied, le vélo, les transports en commun, le covoiturage, les véhicules propres... Il s'agit généralement d'une démarche volontariste d'un employeur ou de plusieurs employeurs pour mieux connaître et mieux gérer les déplacements générés par l'entreprise et ses salariés. Qu'en est-il au sein de votre entreprise ?



L'acteur à l'origine du Plan de Déplacements d'Entreprise de l'entreprise

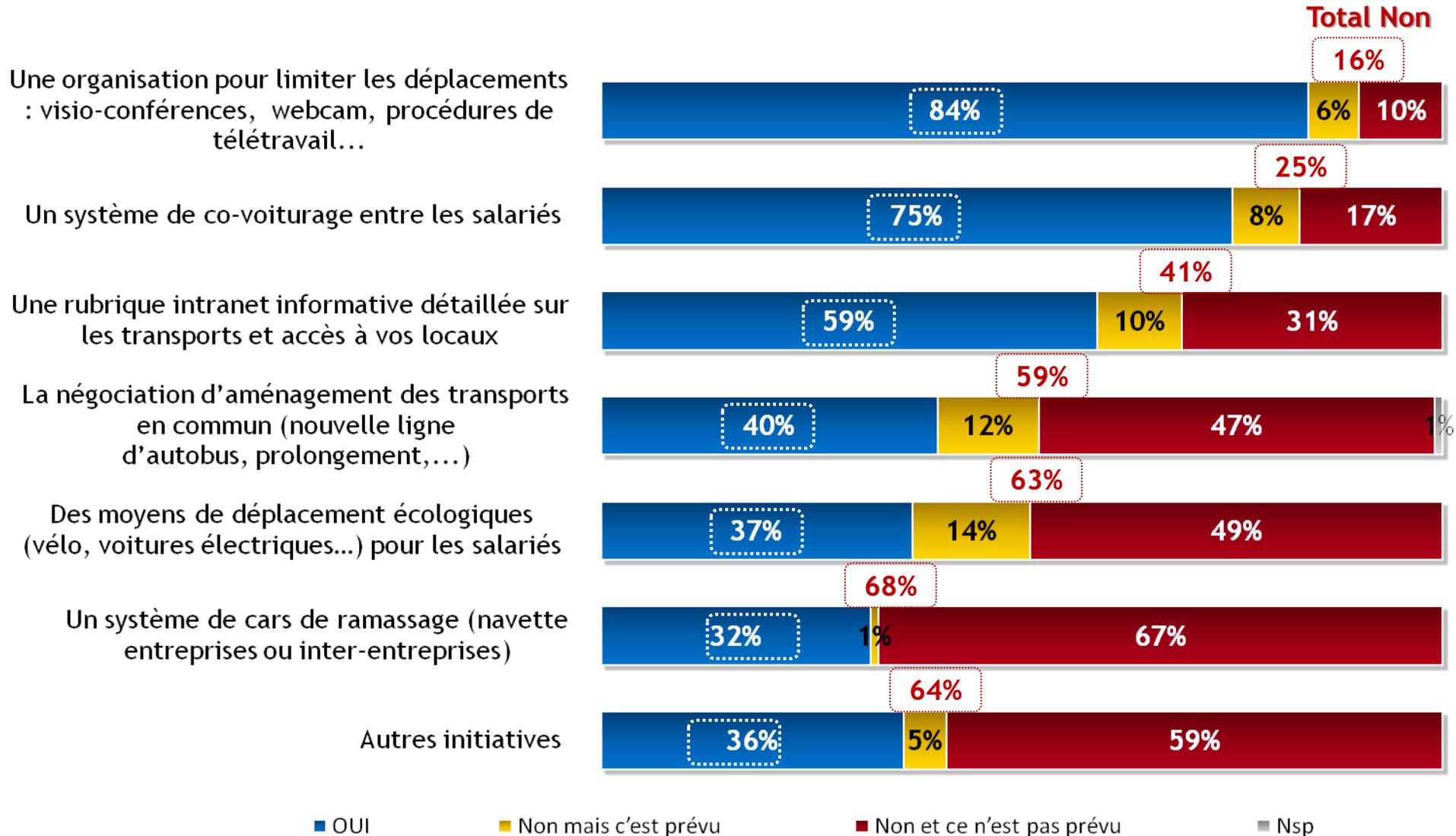
Question : Qui en a été à l'origine ?

Base : question posée uniquement aux dirigeants déclarant que leur entreprise a mis en place un PDIE, soit 3% de l'échantillon.



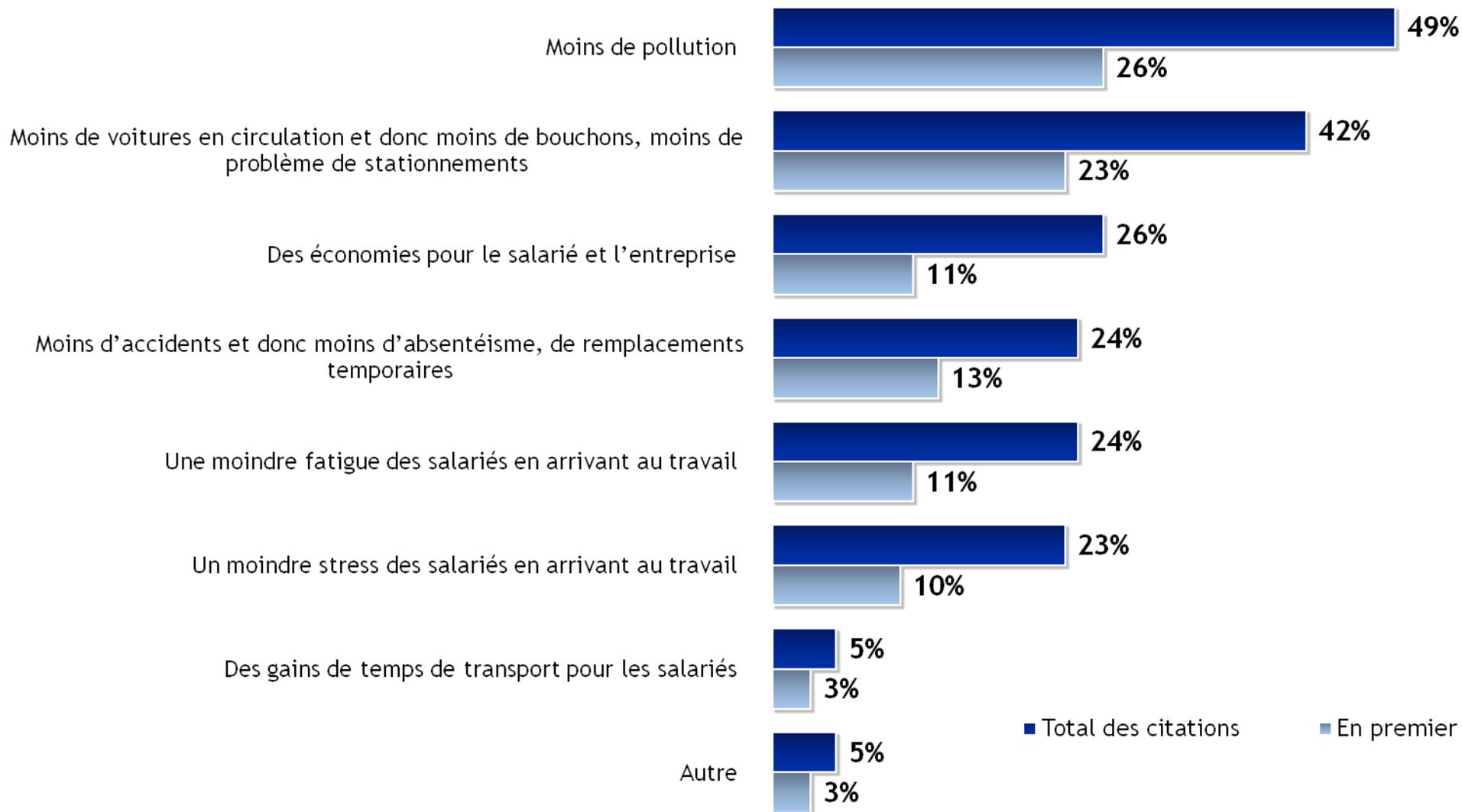
Question : *Qu'il s'agisse d'un PDE ou PDIE votre entreprise a-t-elle mis en place... ?*

Base : question posée uniquement aux dirigeants déclarant que leur entreprise a mis en place un PDE ou un PDIE, soit 18% de l'échantillon.

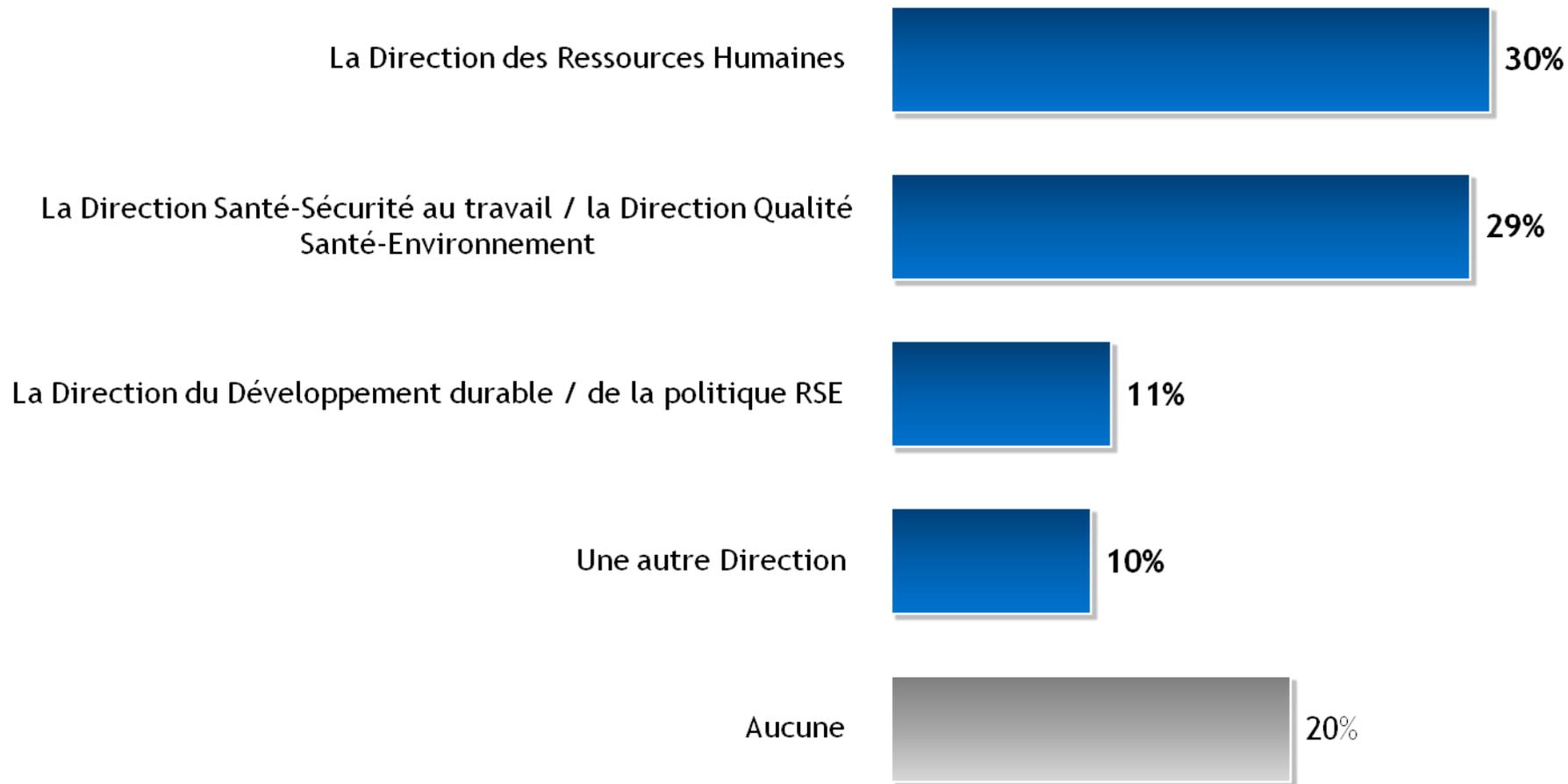


Les avantages associés à l'utilisation systématique des transports en commun par les salariés : principalement une baisse de la pollution et de la circulation

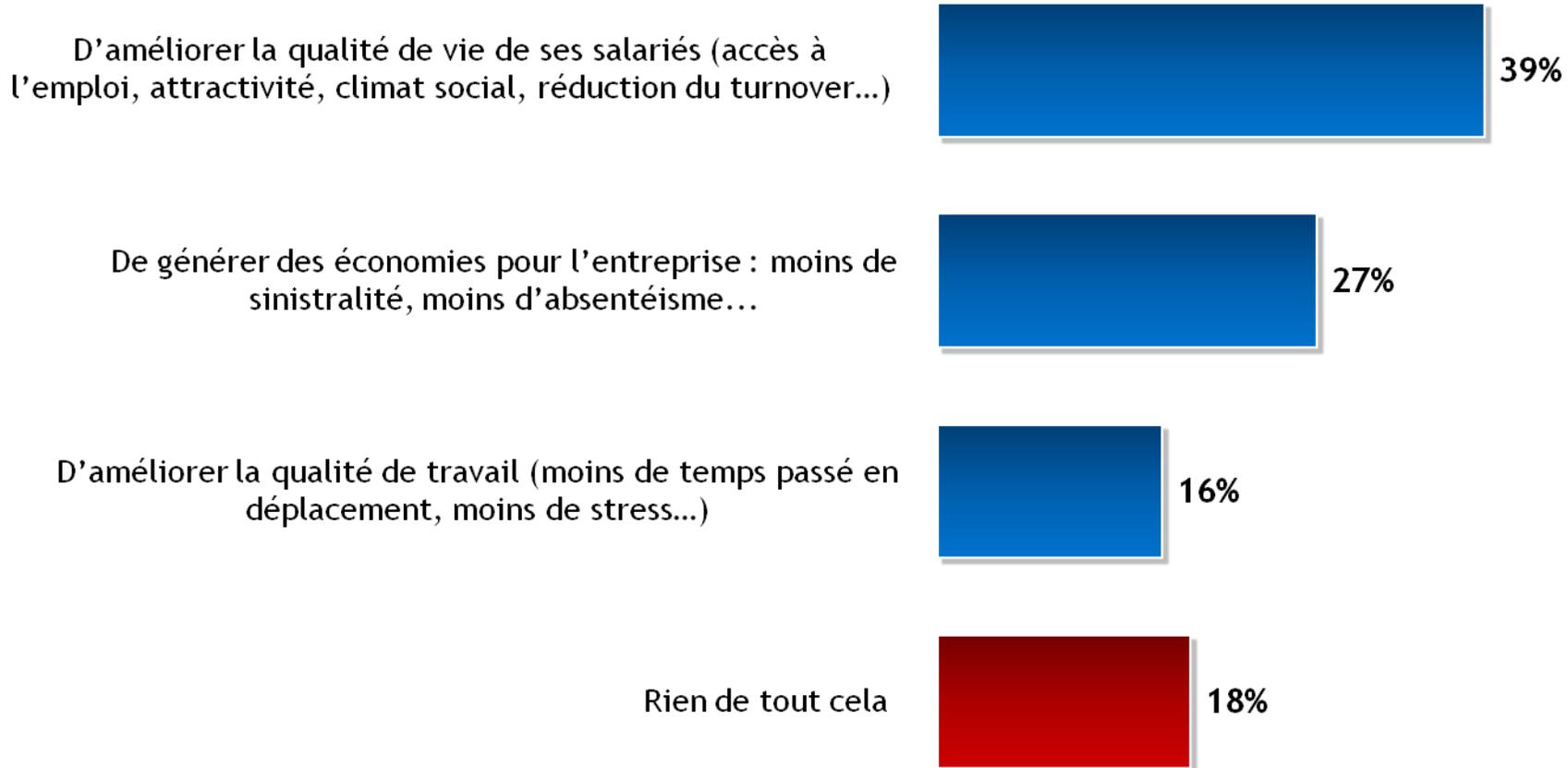
Question : Si les salariés de votre entreprise utilisaient plus systématiquement les transports en commun pour venir travailler, quels seraient selon vous les 2 avantages principaux ? En premier ? En second ?



Question : Au sein de votre entreprise, quelle Direction est en charge du développement de ces actions concernant la mobilité durable ?

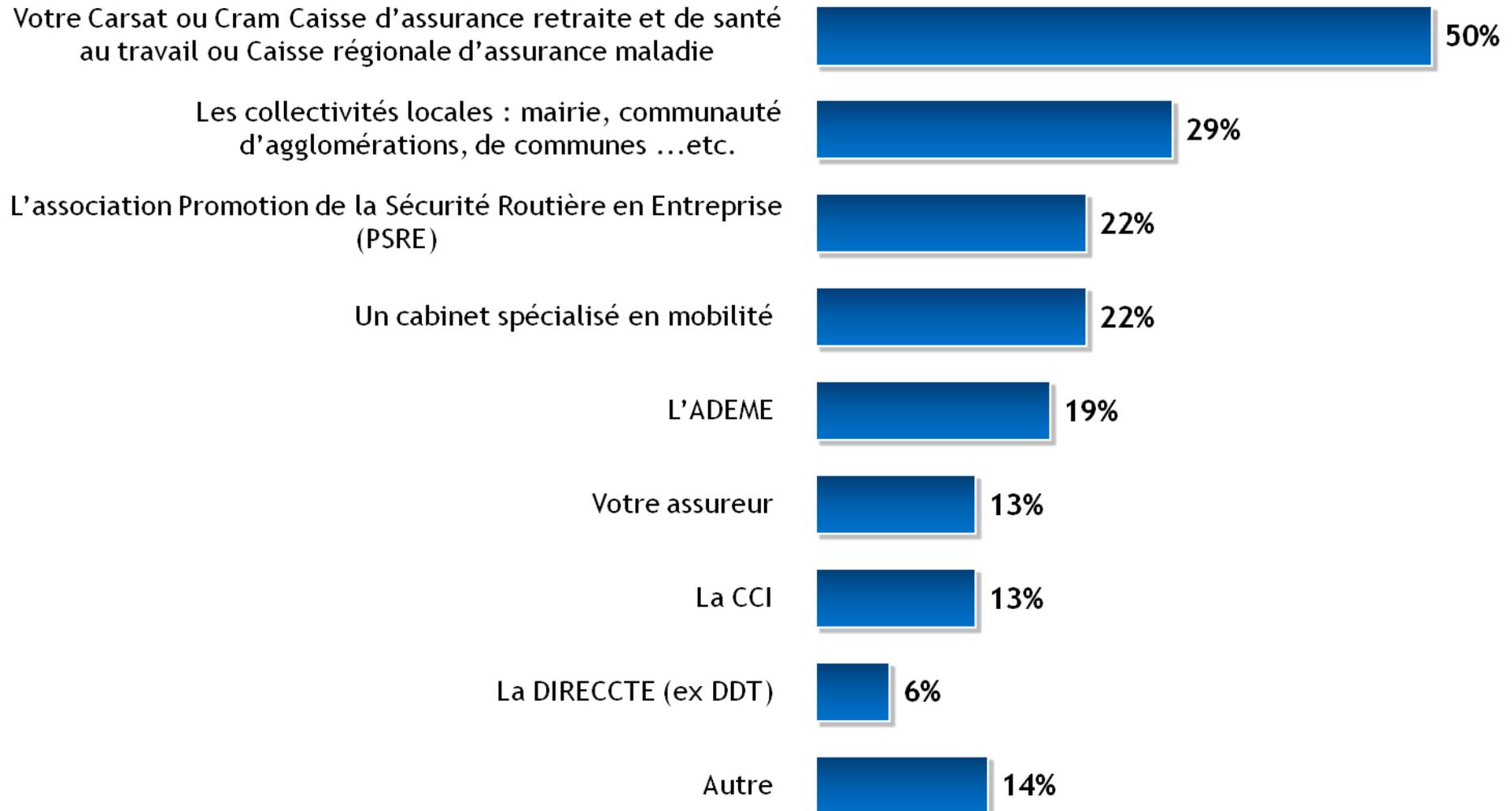


Question : Selon vous, traiter conjointement dans votre entreprise les thématiques de prévention du risque routier professionnel et de mobilité durable (pour exemple : privilégier des moyens de déplacements écologiques), permettrait en priorité ... ?



La CARSAT et la CRAM : les acteurs jugés les plus légitimes pour accompagner les actions de l'entreprise en matière de mobilité sûre et durable

Question : Dans cette optique de lier la prévention du risque routier et la mobilité durable, à qui feriez-vous appel pour développer des initiatives en matière de mobilité sûre et durable ?



PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

➤ Les perceptions des dirigeants sur le nombre de victimes d'accidents routiers liés à l'activité professionnelle s'avère contrastée :

- Globalement des dirigeants qui estiment que **le nombre de tués est resté stable depuis dix ans**, tant pour les accidents professionnels en mission (40%) que pour les accidents survenant sur le trajet domicile-travail (43%). Seul près d'un dirigeant sur cinq met en avant une augmentation des victimes (respectivement 16% et 18%).
- Point encourageant, environ quatre chefs d'entreprise sur dix perçoivent une baisse, celle-ci apparaissant plus forte pour les accidents routiers professionnels en mission (43%, dont 10% estiment que le nombre de morts a diminué plus fortement que sur l'ensemble des types d'accidents de la route) que pour ceux ayant lieu sur le trajet domicile-travail (38%, dont 6% seulement pensent que le nombre de morts a diminué plus fortement que sur l'ensemble des types d'accidents de la route).
- Dans le détail, les dirigeants du secteur transport logistique soulignent plus que la moyenne une baisse du nombre de tués du fait d'accidents routiers en mission (52% contre 43% en moyenne).
- La diminution du nombre de victimes sur les trajets domicile-travail est davantage mise en exergue dans les structures de 250 à 499 salariés (41% contre 34% pour celles qui en emploient entre 500 et 999 et 32% pour celles qui en emploient plus de 1 000), mais aussi dans le secteur de l'industrie-BTP (43%).

➤ Les deux principales causes des accidents routiers mises en avant par les dirigeants interrogés sont identiques pour les accidents en mission et pour les accidents sur le trajet domicile-travail. Elles sont cependant soulignées avec plus de force dans le premier cas : il s'agit de l'utilisation des moyens mobiles embarqués (61% pour les accidents professionnels contre 50% pour ceux intervenant lors des trajets domicile-travail) et de la fatigue ou du stress (56% contre 43%).

- Les erreurs de conduite émergent ensuite dans une proportion non négligeable (respectivement 29% pour les accidents en mission et 28% pour les accidents sur les trajets entre le lieu de résidence et l'entreprise).
- De façon logique, l'usage du deux-roues motorisés apparaît comme une cause plus fréquente d'accident pour les parcours domicile-travail que pour les trajets professionnels (25% contre 8%) et est plus souvent cité en région parisienne. Il en va de même des horaires d'arrivée et de sortie de l'entreprise à des heures de pointe (12% contre 5%).
- Pour les autres causes testées, on relève un consensus des chefs d'entreprise et responsables RH et prévention sur leur importance relative dans les deux types d'accidents :
 - un interviewé sur cinq mentionne la crainte d'arriver en retard (respectivement 20% pour les accidents en mission et 18% pour les accidents sur le trajet entre le lieu d'habitation et l'entreprise)
 - et un sur dix la prise d'alcool, de drogue ou de médicaments (respectivement 9% et 10%) ou les problèmes d'infrastructures et de signalisation (8% dans les deux cas).
 - Une part marginale les associe à l'état du véhicule (respectivement 2% et 3%).

- **Moins de la moitié des entreprises sondées indique l'existence d'un recensement des risques d'accidents encourus par les salariés sur le trajet-domicile-travail (46%).**
 - Cette proportion s'accroît avec la taille de l'entreprise, atteignant 58% dans les entreprises de plus de 1 000 personnes. Cette pratique est également plus répandue en région parisienne (50%) et dans le secteur du commerce (56%), au contraire du transport et de la logistique (37%).

- **Si les entreprises de plus de 250 salariés sont une minorité à effectuer une évaluation précise des risques rencontrés par leurs personnels, elles sont en revanche 60% à déployer des actions de prévention des accidents routiers.**
 - Là encore, cette proportion s'accroît avec les effectifs : elle est de 54% parmi celles qui comptent entre 250 et 499 salariés, de 60% parmi celles qui en emploient entre 500 et 999 et de 77% au-delà de 1 000 salariés.
 - L'adoption de mesures dans ce domaine est également plus fréquente dans les secteurs de l'industrie-BTP (64%) et du transport-logistique (66%). Elle atteint 70% parmi les structures ayant mis en place un PDE ou un PDIE, apparemment plus sensibilisées sur ces enjeux.

- **Les action de sensibilisation figurent au premier rang des dispositifs employés pour limiter les risques routiers encourus par les salariés (90%).**
 - La prévention passe aussi naturellement pour nombre des entreprises concernées par le choix d'équipements ou de matériels de sécurité sur les véhicules de l'entreprise (76%) et par le contrôle de ces mêmes équipements (77%).
 - Toujours à un niveau élevé, 65% des dirigeants d'entreprises ayant mis en place des actions visant à réduire les risques d'accidents routiers en interne déclarent disposer de protocoles de bon usage des outils de communication embarqués et 62% offrir un service de restauration sur place ou à proximité.
 - Une majorité a également recours à des stages destinés au personnel, qu'il s'agisse de stages de sécurité routière (55%) ou de stages consacrés à l'usage professionnel de véhicules (52%). Dans une moindre mesure, 39%, soit une proportion non négligeable pour ce type d'action, proposent des stages d'éco-conduite.
 - La moitié (47%) des interviewés disent inciter leurs employés à utiliser les transports en commun (63% dans les structures de plus de 1 000 salariés). En revanche, à peine plus d'un tiers des structures menant des actions de prévention informent les collaborateurs sur les conditions de circulation (36%) ou proposent un aménagement des horaires de travail qui en tienne compte (35%). Notons enfin que 20% disposent de certaines facilités sur place et 15% de cars de ramassage ou de navettes.

- **Les plans de déplacements d'entreprises constituent encore une pratique peu répandue, 15% seulement ayant établi un PDE (27% dans celles qui emploient plus de 1 000 personnes et 3% un PDIE. On relève toutefois qu'une sur quatre (24%) envisage de le faire.**
 - Témoignant d'une faible information sur les modalités d'un tel dispositif, 20% déclarent ne pas savoir comment mettre en place ce type de plan.
- **Enfin, plus d'un tiers des dirigeants interrogés (34%) ne voient pas l'intérêt de ce type de plan (38% dans les structures de 250 à 499 salariés et 38% dans le commerce).**
- **Lorsqu'il existe, le PDIE est généralement initié soit par l'entreprise (41% des cas), soit par la collectivité territoriale (31% des cas). Notons que dans 20% des cas, c'est une association d'entreprises qui en est à l'origine.**
- **Pour les 18% d'entreprises disposant soit d'un PDE soit d'un PDIE, celui-ci se traduit concrètement pour une très large majorité par la mise en place d'une organisation visant à l'imiter les déplacements, notamment par des visioconférences ou des procédures de télétravail (84%), mais aussi par la formalisation d'un système de co-voiturage entre les salariés (75%).**
 - Une majorité des chefs d'entreprise concernés (59%) déclarent qu'il existe au sein de leur établissement une rubrique informative détaillée sur les transports et l'accès aux locaux.
 - La négociation d'aménagements des transports en commun est citée par 40% d'entre eux, au même niveau que le recours à des moyens de déplacements écologiques pour les salariés (37%).
 - 32% disposent d'un système de cars ou de navettes de ramassage. Notons enfin que 36% disent avoir mis en place d'autres types d'actions.
- **S'agissant uniquement des avantages associés à l'utilisation plus systématique des transports en commun, deux avantages principaux se distinguent, relevant davantage de constats pratiques que d'une association du développement de cet usage à des bénéfices réels pour l'entreprise : 49% des chefs d'entreprise interrogés affirment ainsi que le recours aux transports collectifs constitue un vecteur de réduction de la pollution et 42% qu'il permet de diminuer les bouchons et les problèmes de stationnement dans la mesure où moins de véhicules sont en circulation.**
 - Viennent ensuite, au même niveau, les économies pour le salarié et l'entreprise (26%), la diminution du nombre d'accidents et donc de l'absentéisme (24%), la moindre fatigue (24%) et le moindre stress (23%) des salariés en arrivant au travail, ces quatre atouts étant moins fortement évoqués en région parisienne. Notons que 5% seulement des dirigeants mentionnent un gain de temps pour les salariés (9% en région parisienne).

- La responsabilité du développement des actions de prévention des risques routiers varie selon les entreprises. Elle incombe le plus souvent aux Directions Santé-Sécurité au travail / Qualité Santé-Environnement (40%), et ce en particulier pour l'industrie-BTP (58%).
 - La Direction des Ressources Humaines est également très fréquemment mobilisée dans ce domaine (35%), à plus forte raison dans les secteurs du commerce (46%) et des services (43%).
 - 3% des dirigeants interviewés affirment soit que ces mesures sont placées sous la responsabilité de la Direction de l'assurance ou de celle des affaires financières, et 3% également sous celle de la Direction du Développement Durable / de la politique RSE.
 - Un dixième des sondés indique l'existence d'une autre direction qui en serait en charge et 9% d'entre eux déclarent qu'aucune direction n'est mobilisée sur ces questions.

- La hiérarchie est sensiblement la même s'agissant des entités s'occupant plus largement du développement d'actions en matière de mobilité durable.

- A ce titre, on relève que **80% des dirigeants affirment un engagement de leur structure dans une démarche de développement durable ou de RSE**, cette proportion s'élevant à 90% dans les entreprises de plus de 1 000 salariés, à 84% dans le secteur du commerce et à 93% dans celui du transport et de la logistique.

- Les mesures mises en place pour favoriser la mobilité durable sont ainsi gérées dans **30% des cas par la Direction des Ressources Humaines et dans 29% des cas par la Direction Santé-Sécurité au travail ou la Direction Qualité Santé-Environnement**.
 - 11% mentionnent ensuite la Direction du Développement Durable ou de la politique RSE et 10% une autre direction.
 - A la même hauteur que la proportion d'interviewés déclarant que leur structure ne déploie pas de politique RSE, 20% précisent qu'aucune direction ne se charge des dispositifs concernant la mobilité durable.



Un traitement conjoint des thématiques de prévention des risques routiers professionnel et de mobilité durable pour lequel la Carsat et la Cram apparaissent comme les acteurs les plus compétents

➤ Invités à s'exprimer sur les avantages du traitement conjoint des thématiques de prévention des risques routiers professionnel et de mobilité durable, les dirigeants estiment en premier lieu que cette pratique permettrait selon eux d'améliorer la qualité de vie des salariés (39%), en lien logique avec les Directions traitant de ces problématiques en interne.

- Ce bénéfice est cité à hauteur de 45% dans les services et de 47% dans les plus grandes entreprises.
- Notons également, et ceci relevant du même champ, que 16% estiment qu'une approche globale des deux dimensions est de nature à améliorer la qualité de travail, notamment en diminuant le stress. La génération d'économies pour l'entreprise émerge ensuite, mentionnée par 27% des interviewés (32% dans l'industrie-BTP). Point à noter, seule une entreprise sur cinq (18%) n'associe aucun avantage au traitement simultané des risques routiers et des questions relatives à la mobilité durable.

➤ La Carsat ou la Cram (Caisse d'assurance retraite et de santé au travail) sont jugées comme étant les acteurs les plus légitimes pour accompagner les actions de l'entreprise en matière de mobilité sûre et durable (50%), devançant nettement l'ensemble des autres acteurs testés.

- Les collectivités locales, si elles sont moins fréquemment mentionnées (29% quand même), constituent néanmoins elles aussi des référents importants pour aider au développement d'initiatives, en particulier dans les structures de plus de 1 000 salariés (38%).
- 22% feraient ensuite confiance dans ce cadre à l'association Promotion de la Sécurité en Entreprise (28% dans les plus grandes entreprises)
- 22% à un cabinet spécialisé en mobilité et 19% à l'ADEME.
- Enfin, la CCI (13%), l'organisme d'assurance de l'entreprise (13%) et la DIRECCTE (6%) apparaissent comparativement moins compétents dans ces domaines.