



Les professionnels et la route : quelle connaissance du risque routier de leurs salariés ? Principaux enseignements (Edition 2026)

Ifop pour MMA



FG / MAD N° 122376

CONTACTS IFOP :

Fabienne Gomant / Marie-Agathe Deffain

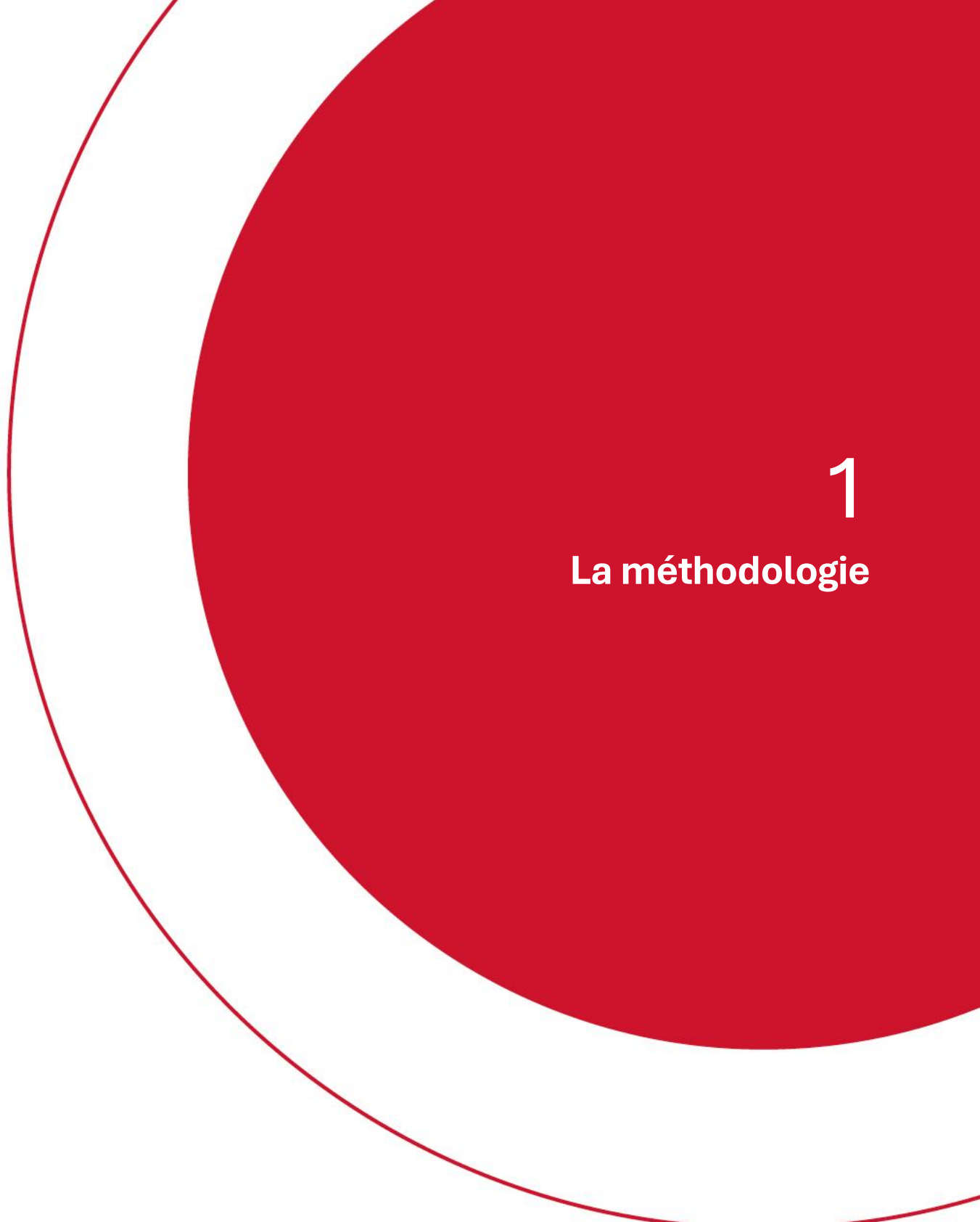
Département Opinion
et Stratégies d'Entreprise

renom.nom@ifop.com

MAI 2026

Sommaire

1 La méthodologie	1
2 Les principaux enseignement	1
<i>I- Connaissance et politique du risque routier</i>	<i>1</i>
<i>II. Pratiques routières</i>	<i>2</i>
<i>III. Actions de prévention du risque routier</i>	<i>3</i>
<i>IV. Attentes des dirigeants et perspectives</i>	<i>6</i>
<i>Conclusion</i>	<i>9</i>



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 Ifop pour MMA

Echantillon



L'enquête a été menée auprès d'un échantillon de **250** 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 30 mars au 14 avril 2026.

Retrouvez tous les sondages et analyses publiés de l'Ifop sur



Note de lecture : Dans les pages de ventilation, les différences significatives des réponses de certaines sous-cibles sont présentées par les couleurs rouges et vertes (comme présenté dans le tableau ci-dessous).

Direction de la différence		Probabilité que la différence observée ne soit pas due au hasard
Résultat significativement inférieur à la moyenne	Résultat significativement supérieur à la moyenne	95%

Ifop pour MMA

2

Les professionnels et la route : quelle connaissance du risque routier de leurs salariés ? (Edition 2026) - MAI 2026

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-contre.

INTERVALLE DE CONFIANCE A 95% DE CHANCES ¹						
Taille d'échantillon	Pourcentage observé					
	5 ou 95%	10 ou 90%	20 ou 80%	30 ou 70%	40 ou 60%	50%
600	1,8	2,4	3,3	3,7	4,0	4,1
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
1 500	1,1	1,5	2,0	2,3	2,4	2,5
2 000	1,0	1,3	1,8	2,0	2,2	2,2
3 000	0,8	1,1	1,4	1,6	1,8	1,8

Exemple de lecture du tableau : dans le cas d'un échantillon de **1 000** personnes, si le pourcentage mesuré est de **10%**, la marge d'erreur est égale à **1,8**. Le vrai pourcentage est donc compris entre 8,2% et 11,8%.

Aide à la lecture des tableaux de croisements

Les données du présent document correspondent à des pourcentages de citation de chaque réponse auprès de l'ensemble de l'échantillon (« ENSEMBLE ») et de sous-catégories de population.

- En colonnes : les modalités de réponse.
- En lignes : la sous-population sur laquelle on « zoome » et ses réponses – pour chaque ligne, la somme des items est égale 100 (hors totaux et sauf plusieurs réponses possibles).

Exemple de lecture du tableau : sur 100 hommes, 25% ont répondu « A », contre 15% chez les femmes. À l'échelle de l'ensemble des répondants à la même question, 20% ont cité la réponse A.

Les éventuels astérisques (*) indiquent les sous-populations présentes en effectif réduit dans l'échantillon et pour lesquelles les résultats sont à interpréter avec prudence.

	Rép. A	Rép. B	Rép. C	Rép. D
ENSEMBLE	20	30	40	10
SEXE				
Homme	25	35	35	5
Femme	15	25	45	15
AGE				
18-24 ans	20	30	40	10
25-34 ans	20	30	40	10
35-49 ans	25	35	35	5
50-64 ans	15	25	45	15
65 ans et plus	20	30	40	10

¹ Un tableau précisant les marges d'erreurs pour davantage de tailles d'échantillon est disponible [sur le site Ifop](#).

2

Les principaux enseignement

I- Connaissance et politique du risque routier

Cette nouvelle vague de l'enquête vient confirmer la progression depuis 2016 de la connaissance par les dirigeants de leur responsabilité potentielle lors d'un accident de la route d'un de leurs salariés

La sécurité routière représente aujourd'hui un enjeu majeur pour les dirigeants des entreprises de 1 à 49 salariés. Loin d'être un phénomène anodin, une proportion significative de dirigeants ont déjà été confrontés à un accident de la route d'un salarié lors d'un trajet professionnel (29%), et même un dirigeant sur deux au sein des entreprises de plus grande taille (52% des dirigeants d'une entreprise de 10 salariés ou plus). Il convient également de rappeler que les accidents de la route demeurent encore à l'heure actuelle la principale cause de décès survenant dans le cadre professionnel.

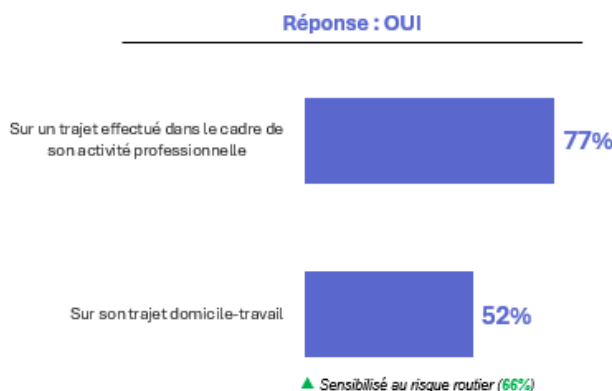
Dans ce contexte, deux dynamiques encourageantes émergent :

- > **D'une part, la prise de conscience croissante des dirigeants concernés au cours des dix dernières années quant à leurs responsabilités à cet égard : 77% d'entre eux en ont conscience pour un trajet effectué dans le cadre de l'activité professionnelle du salarié (+8 pts vs 2025 et +15 pts vs 2016) et 52% lorsqu'il s'agit d'un trajet entre le domicile du salarié et son lieu de travail (+15 pts vs 2016).**
- > **D'autre part, le fait que ce phénomène s'accompagne dans le même temps d'une hausse de la mention des risques routiers dans le document Unique de l'entreprise.** En 2026, cela concerne un dirigeant sur deux, soit une proportion stable par rapport à 2025 (51% ; +2 pts), mais qui représente une véritable avancée par rapport à 2016 (+30 pts !). À noter toutefois que cette pratique est inégalement mise en œuvre selon les types d'entreprises. Elle est plus fréquente dans les entreprises du BTP (80%) ou les entreprises de plus de 10 salariés (68%), mais également dans celles dont le dirigeant a déjà été sensibilisé aux risques routiers (72%) ou a déjà été confronté à un accident de la route pour l'un de ses salariés (65%).

Une connaissance qui gagne donc du terrain, même si de manière encore imparfaite, notamment à l'égard du trajet domicile-travail, qu'à peine plus d'un dirigeant sur deux a en tête à l'heure actuelle ou encore au regard des disparités existant selon la taille de l'entreprise ainsi que de la sensibilisation du dirigeant à cet enjeu.

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

Question : A votre avis, un dirigeant d'entreprise peut-il être tenu pour responsable dans les situations suivantes ?
Un accident de la route impliquant l'un de ses salariés...



9

II. Pratiques routières

Malgré tout, le risque routier professionnel reste encore alimenté par l'adoption de comportements à risque par les dirigeants eux-mêmes ou leurs pratiques managériales

Interrogés sur leurs propres pratiques routières², le véhicule professionnel ne constitue que pour 12% des répondants un « deuxième bureau » et *a contrario* pour la très grande majorité d'entre eux, « qu'un moyen de déplacement » (83%).

De mauvaises pratiques perdurent en revanche, via l'adoption de comportements dangereux :

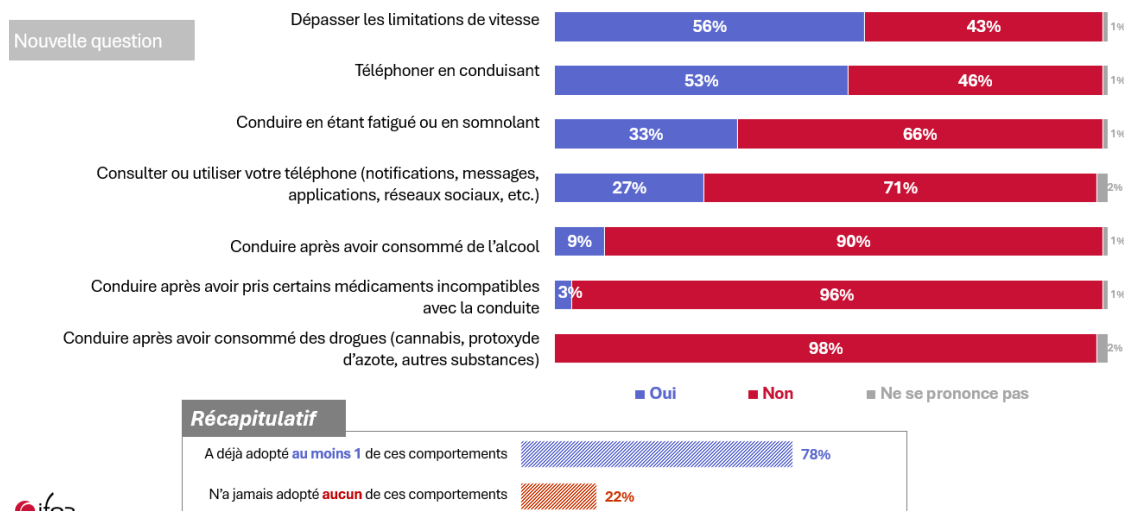
- > **Pour les dirigeants eux-mêmes** : Près de 8 sur 10 ont déjà adopté au moins un comportement à risque lors de leurs déplacements professionnels (78%), principalement en dépassant les limitations de vitesse (56%), en téléphonant en conduisant (53%) et dans une moindre mesure en conduisant en étant fatigué ou en somnolence (33%) ou encore en consultant ou en utilisant le téléphone (27%).
- > **Qui se manifestent aussi à l'égard de leurs salariés via leurs pratiques managériales** : 40% des dirigeants interrogés déclarent qu'il leur arrive de contacter un salarié sur la route (73% pour les dirigeants du BTP, 57% pour ceux de l'industrie, et même 55% des dirigeants ayant déjà été confrontés à un accident de la route pour l'un de leurs salariés). De plus, 39% ne prennent jamais en compte (ou rarement) les conditions de sécurité des trajets (durée, météo, horaires, fatigue ...) pour organiser leur activité.

² Les dirigeants étaient jusqu'à présent interrogés uniquement sur les pratiques routières de leurs salariés.

Ainsi, même si ces pratiques ne sont pas toujours systématiques, elles témoignent d'une tolérance encore significative à l'égard de certains comportements susceptibles d'accroître le risque routier professionnel, tant pour les dirigeants eux-mêmes que pour leurs salariés.

L'adoption de divers comportements dangereux au volant lors de déplacements professionnels

Question : Vous personnellement, lors de vos déplacements professionnels, vous est-il déjà arrivé de... ?



III. Actions de prévention du risque routier

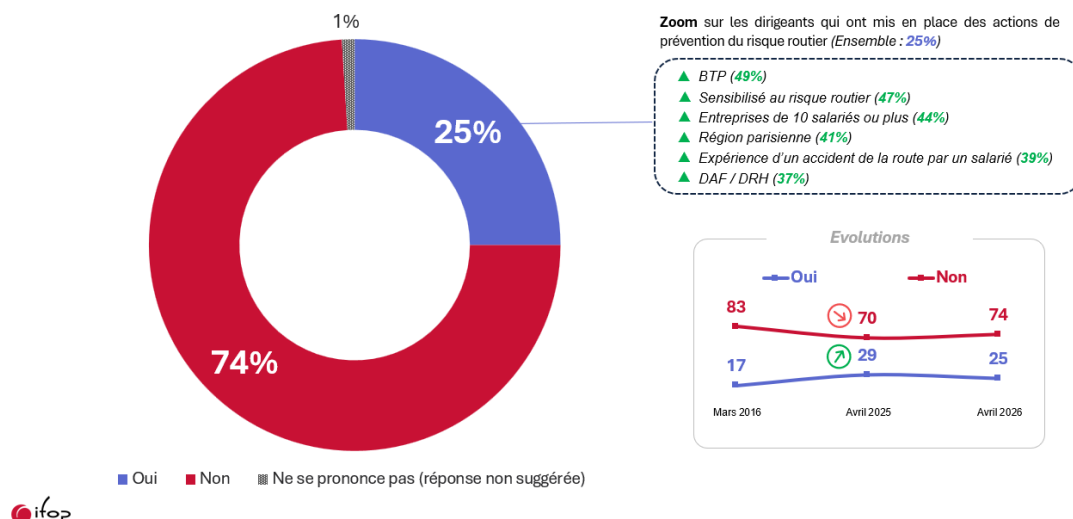
La part des dirigeants ayant mis en place des actions de prévention du risque routier au sein de leur entreprise progresse par rapport à 2016, mais ne concerne toujours qu'une minorité d'entre eux

À ce jour, 1 entreprise sur 4 a déjà mis en place des actions de prévention du risque routier au sein de leur entreprise (25%). Il s'agit d'une proportion stable par rapport à 2025 (-4 pts), mais nettement supérieure à 2016 (+8 pts).

À noter cependant que la part des dirigeants ayant déjà mis en place des actions de prévention du risque routier reste minoritaire, même parmi ceux dont l'un des salariés a déjà été affecté par un accident de la route (39%). Des efforts sont donc encore à investir sur ce point. De fortes disparités persistent également selon les types d'entreprises, la mise en place d'actions de sensibilisation se révélant plus fréquente au sein des entreprises du BTP (49%), des entreprises de 10 salariés ou plus (44%) ainsi que de celles dont le dirigeant est déjà sensibilisé au risque routier (47%).

La mise en place d'actions de prévention du risque routier à l'attention des salariés

Question : Dans votre entreprise, des actions de prévention du risque routier ont-elles été mises en place à l'attention de vos salariés ?



18

Parmi les interviewés ayant indiqué avoir mis en place des actions de prévention à l'attention de leurs salariés en matière de sécurité routière, **95% citent au moins une des actions de la liste qui leur était présentée (-1 pt vs 2025).**

Dans le détail, les actions mises en place par les dirigeants concernés sont de même nature qu'en 2025.

Il s'agit principalement d'actions rapides et concrètes, destinées à s'assurer que les conditions sont réunies pour la réalisation de trajets professionnels en toute sécurité (du point de vue légal et matériel). De fait, les deux types d'actions qui se détachent particulièrement des autres sont : la vérification régulière des véhicules mis à disposition des salariés (81%) et/ou la vérification de la validité du permis de conduire avant les premiers déplacements professionnels (77%).

La nature des autres actions mises en place en entreprise témoigne de différents niveaux d'engagement de la part des dirigeants. Sont citées par 3 à 4 interviewés sur 10 :

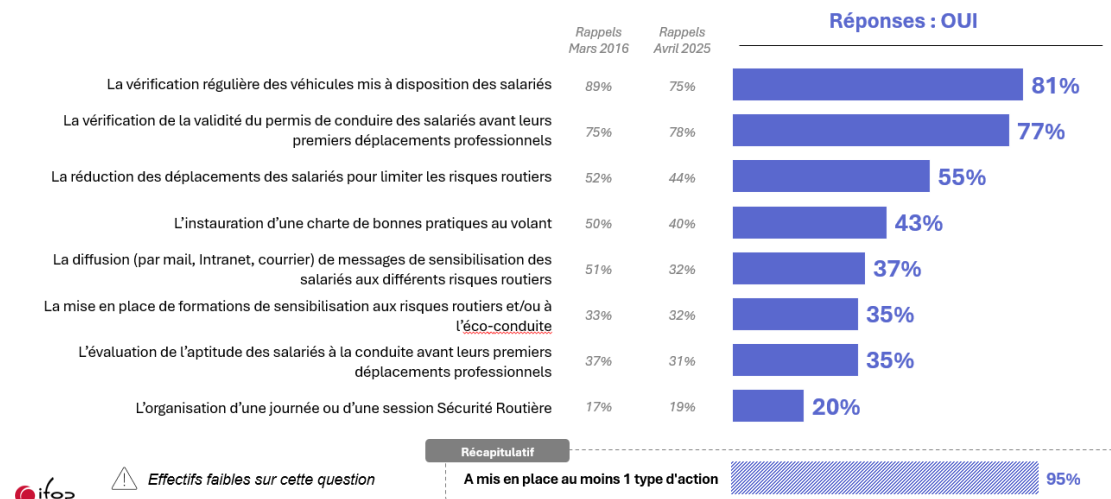
- **Les actions d'encadrement des modalités de conduite** des salariés dans le but de réduire le risque au maximum : réduction des déplacements professionnels (55%), évaluation de l'aptitude lors des premiers déplacements professionnels (35%) ;
- **Et les actions de sensibilisation destinées à accroître le niveau de connaissance de ces derniers sur les risques qu'ils encourent** : instauration d'une charte de bonnes pratiques au volant (43%), diffusion de messages de sensibilisation sur les risques (37%), mise en place de formations de sensibilisation (35%).

Sans doute bien plus contraignante à organiser et plus engageante pour les entreprises de moins de 50 salariés, la mise en place d'une journée ou session sécurité routière est nettement moins citée (20%).

Les différentes actions menées au sein de son entreprise en matière de sécurité routière

Question : Voici un certain nombre d'actions pouvant être menées par les entreprises en matière de sécurité routière. Quelles-sont celles que vous avez mises en place au sein de votre entreprise ?

Base : posée uniquement aux dirigeants d'entreprise qui ont mis en place des actions de prévention du risque routier à l'attention de leurs salariés, soit 25% de l'échantillon



19

Au sein des entreprises de moins de 50 salariés, la sensibilisation du dirigeant au risque routier semble déterminante dans la mise en place d'actions de prévention

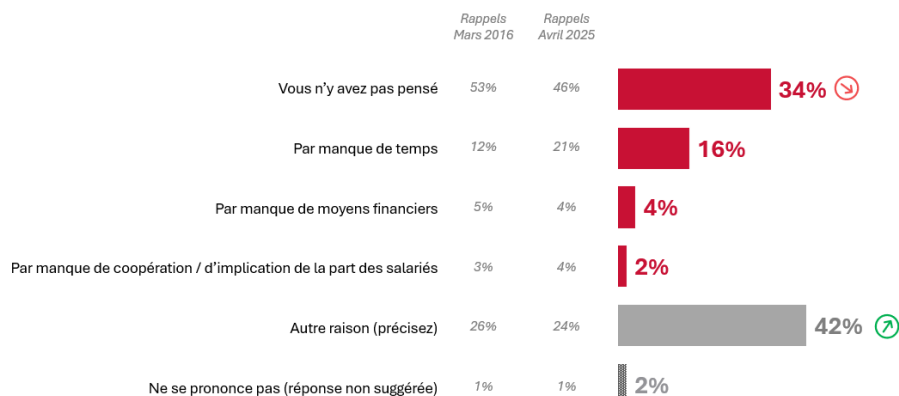
Au sein des entreprises interrogées, la volonté du dirigeant apparaît centrale dans la mise en place de ce type d'actions. De fait :

- > **Elle constitue la principale source de motivation à leur mise en place** : 53% citent une initiative du dirigeant / de la direction pour justifier la mise en place concrète de ces dernières au sein de leur entreprise, contre seulement 23% une obligation légale ou réglementaire, 3% un accident de la route impliquant l'un de ses salariés et 1% une demande ou une remontée de ses salariés.
- > **Par opposition, le manque d'intérêt à cet égard des dirigeants constitue depuis 2016 la principale raison de ne pas en mettre en place au sein de l'entreprise**. 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 (34% ; -12 pts vs 2025 et -19 vs 2016)**. Dans cette tendance, ces derniers évoquent également spontanément **le fait de ne pas se sentir concerné par le sujet (42% ; +18 pts vs 2025 et +16 pts vs 2026)**, dans le sens où il s'agit essentiellement de trajets domicile-travail (et non de trajets réalisés sur le temps de travail), le fait que trop peu de salariés soient concernés ou que l'entreprise soit une trop petite structure, le caractère trop rare ou trop court des déplacements professionnels, ainsi que l'idée qu'il en va avant tout de la responsabilité individuelle des salariés, et non de l'employeur. **Ainsi, les dirigeants concernés justifient avant tout cette absence par un manque d'intérêt, plutôt que par un manque de moyens**. 16% seulement évoquent le manque de temps, 4% le manque de moyens financiers et 2% le manque de coopération / d'implication de la part des salariés.

Les raisons de l'absence d'action de sensibilisation au risque routier

Question : Pour quelle raison principale n'avez-vous pas mis en place d'action de sensibilisation au risque routier auprès de vos salariés ?

Base : posée uniquement aux dirigeants d'entreprise qui n'ont pas mis en place d'actions de prévention du risque routier à l'attention de leurs salariés, soit 74% de l'échantillon



* En spontané, les répondants ont mentionné le fait de ne pas être concernés par le sujet, dans le sens où il s'agit essentiellement de trajets domicile-travail, et non de trajets réalisés sur le temps de travail (29 citations), le fait que trop peu de salariés soient concernés ou que l'entreprise soit une trop petite structure (12 citations), le caractère trop rare ou trop court des déplacements professionnels (10 citations), ainsi que l'idée qu'il en va avant tout de la responsabilité individuelle des salariés, et non de l'employeur (8 citations).

21

Les alternatives à la conduite professionnelle sont quant à elles peu plébiscitées

Toujours dans une optique d'amélioration de la sécurité routière professionnelle, les dirigeants ont également été interrogés sur l'introduction de consignes destinées à diminuer les trajets professionnels en voiture ou en deux-roues motorisés. **Il en ressort qu'à l'instar de la précédente mesure, elle est encore peu envisagée puisqu'elle ne concerne qu'un peu plus d'une entreprise sur quatre (27% ; soit une proportion stable vs 2025).**

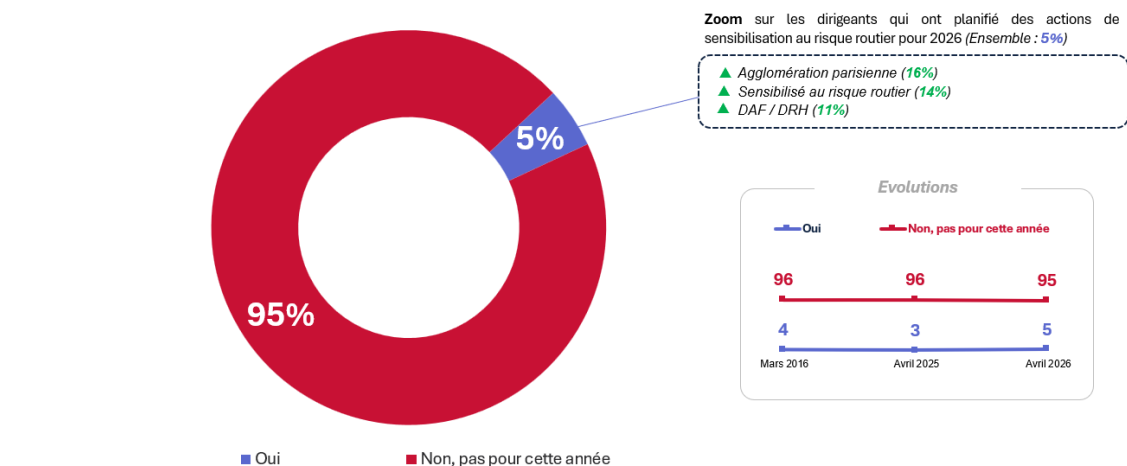
IV. Attentes des dirigeants et perspectives

La planification d'actions de sensibilisation au risque routier pour l'année en cours de même que la connaissance du risque routier comme principale cause d'accidents mortels du travail se distinguent comme les deux seuls indicateurs sur lesquels aucune amélioration n'est observée depuis 2016

La faible disposition des chefs d'entreprise à mettre en place des actions de prévention du risque routier à l'avenir semble confirmer leur manque d'intérêt pour cette thématique (ou leur sous-estimation du risque et donc l'absence de priorisation de ces actions à l'agenda). En effet, seuls 5% d'entre eux ont planifié des actions de cet ordre pour l'année 2026 (une proportion stable depuis 2016).

La planification d'actions de sensibilisation au risque routier pour 2026

Question : Dans votre entreprise, avez-vous d'ores-et-déjà planifié des actions de sensibilisation au risque routier pour l'année 2026 ?*



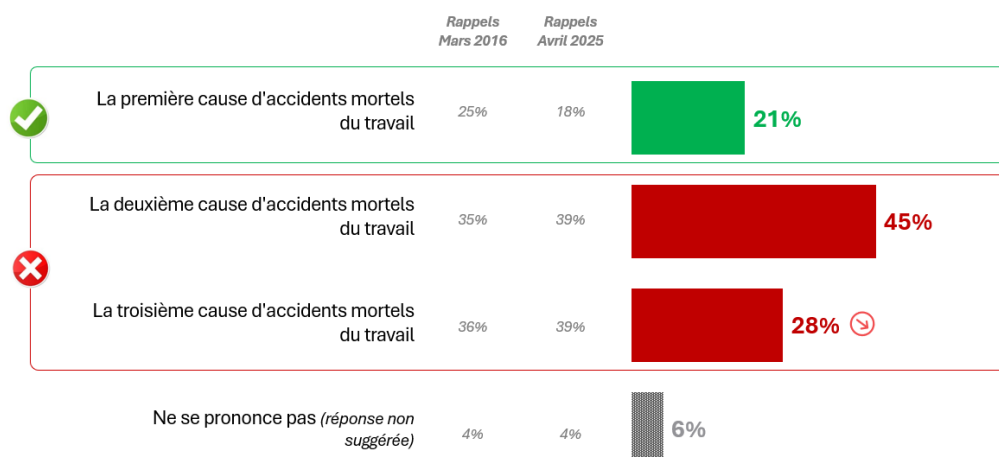
* En 2016, l'intitulé exacte de la question était : « Dans votre entreprise, avez-vous d'ores-et-déjà planifié des actions de sensibilisation au risque routier pour l'année 2016 ? ». / En 2025, l'intitulé exacte de la question était : « Dans votre entreprise, avez-vous d'ores-et-déjà planifié des actions de sensibilisation au risque routier pour l'année 2025 »

27

Dans l'imaginaire des dirigeants, le risque routier est également toujours aussi sous-estimé. En 2026, à peine un dirigeant sur cinq a été en mesure de placer correctement le risque routier dans la hiérarchie des causes d'accidents mortels au travail. En outre, 21% estiment que ce risque occupe le premier rang (+3 pts vs 2025 et -4 pts vs 2016) alors que des proportions bien supérieures l'imaginent au deuxième ou troisième rang (respectivement 45% et 28%).

L'évaluation de l'importance du risque routier professionnel parmi les accidents du travail

Question : Et pour terminer, selon vous, le risque routier professionnel (c'est-à-dire les accidents survenus lors de trajets professionnels) est-il ... ?



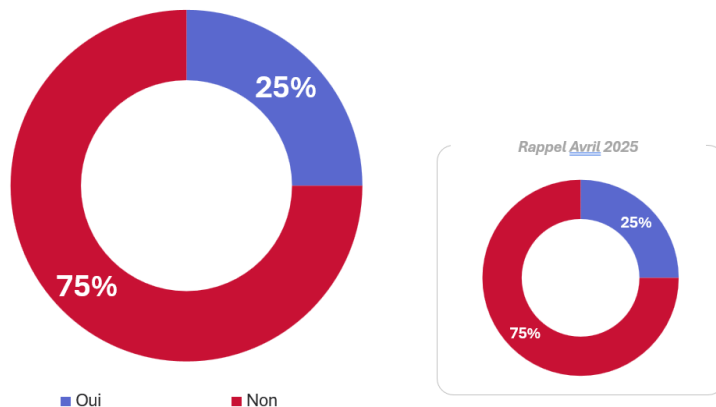
29

Un enjeu clé : mieux former les dirigeants pour faire progresser la prévention du risque routier

Responsables de la mise en place des actions de prévention du risque routier au sein de leur entreprise, **les dirigeants semblent eux-mêmes peu sensibilisés au risque routier professionnel** (seulement un quart d'entre eux déclarent y avoir été sensibilisés ou formés par le passé).

La sensibilisation et la formation du dirigeant au risque routier professionnel

Question : Vous personnellement, avez-vous déjà été sensibilisé ou formé au sujet du risque routier professionnel ?

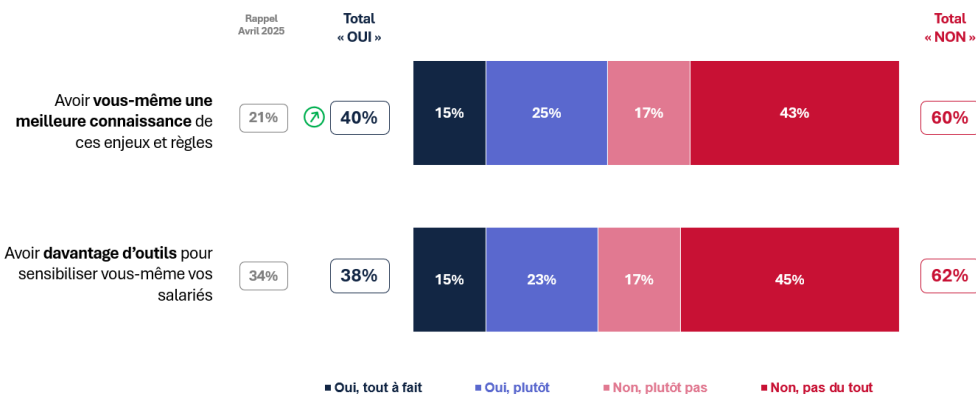


25

Néanmoins, le souhait des dirigeants d'être mieux accompagnés progresse significativement cette année par rapport aux précédentes : 40% déclarent qu'ils souhaiteraient avoir eux-mêmes une meilleure connaissance de ces enjeux et règles (+19 pts vs 2025), et même un sur deux (55%) dès lors qu'il s'agit de dirigeants déjà confrontés à un accident de la route pour l'un de leurs salariés. 38% souhaitent également avoir davantage d'outils pour sensibiliser eux-mêmes leurs salariés (une proportion stable vs 2025).

Le souhait des dirigeants d'être mieux accompagné sur les enjeux et règles relatifs au risque routier en entreprise

Question : Vous personnellement, en tant que dirigeant, diriez-vous que vous souhaiteriez aujourd'hui être davantage accompagné sur les enjeux et règles relatifs au risque routier en entreprise pour... ?



28

La formation et la sensibilisation des dirigeants apparaissent de fait aujourd'hui comme un levier à actionner pour améliorer la prévention du risque routier sur les trajets professionnels. Ce constat, déjà formulé en 2025, est réitéré dans le cadre du volet 2026 de l'enquête. **Cette année encore, les dirigeants qui ont été formés**

ou sensibilisés par le passé à ce type de risques sont de fait ceux qui ont la plus forte propension à mettre en œuvre des actions au sein de leur entreprise (47% ont déjà mis en place au moins une action de prévention sur le risque routier, contre seulement 17% pour ceux qui n'ont eux-mêmes pas été sensibilisés ou formés). Ils sont également une propension plus forte à avoir donné des consignes relatives à la diminution des trajets professionnels en voiture ou en deux-roues motorisés (47% vs 21%).

La sensibilisation des dirigeants semble ainsi jouer un rôle particulièrement incitatif, notamment, que la seule expérience d'un accident de la route impliquant l'un de leurs salariés, et ce sur l'ensemble des indicateurs observés. Autrement dit, l'exposition concrète au risque ne suffit pas toujours à déclencher une démarche de prévention, là où la formation paraît davantage favoriser l'appropriation des enjeux et leur traduction en actions.

Ce besoin d'accompagnement doit toutefois être nuancé par l'existence d'un noyau important de dirigeants peu réceptifs à ces démarches : 43% déclarent ne « pas du tout » souhaiter améliorer leur propre connaissance de ces enjeux, et 45% ne « pas du tout » vouloir disposer d'outils supplémentaires pour sensibiliser leurs salariés.

Conclusion

Les conclusions de cette enquête sont en demi-teinte et très proches de celles de 2025.

1) Elles concluent d'une part à une meilleure appropriation des enjeux relatifs au risque routier chez les dirigeants d'entreprises de 1 à 49 salariés par rapport à 2016 (et stable par rapport à 2025). Aujourd'hui, une part croissante de dirigeants fait état d'une meilleure connaissance de leur responsabilité en cas d'accident routier d'un de leurs salariés, a inscrit le risque routier au Document Unique de l'entreprise, a mis en place des actions de prévention du risque routier ou souhaite simplement en avoir une meilleure connaissance. La connaissance de la responsabilité du dirigeant à l'égard des trajets domicile-travail en particulier, très peu identifiée il y a 10 ans, connaît une progression significative par rapport à 2016.

2) D'autre part, malgré ces signaux encourageants, l'importance du risque demeure largement sous-estimée, et très peu de dirigeants ont déjà planifié des actions de prévention pour l'année 2026. Il s'agit en outre des deux seuls indicateurs sur lesquels aucune amélioration n'est observée depuis 2016.

3) Nouveauté de 2026, les résultats de cette année soulignent plus que jamais le rôle pivot du dirigeant à l'égard de la mise en place d'actions de sensibilisation au sein des entreprises de moins de 50 salariés. L'expérience d'un accident de la route par l'un de ses salariés est loin de représenter un phénomène marginal et concerne même la moitié des dirigeants d'une entreprise de 10 salariés ou plus. Pour autant, certaines pratiques susceptibles d'accroître l'exposition au risque

demeurent installées, qu'il s'agisse de contacter un salarié lors d'un trajet professionnel ou la non-prise en compte des conditions de route lors de l'organisation d'un déplacement.

Dans ce contexte, la sensibilisation du dirigeant apparaît comme un levier particulièrement déterminant pour favoriser la mise en place d'actions de prévention. Elle semble même produire un effet plus structurant que la seule confrontation à un accident routier impliquant un salarié : les dirigeants sensibilisés se montrent en effet davantage enclins à déployer ce type d'actions que ceux ayant déjà été confrontés à un accident lors d'un trajet professionnel.