



Le risque routier et le BTP

Comprendre pour prévenir



Sommaire

- Préambule *page 2*

- Introduction *page 3*

- Quelques repères statistiques *page 4*

- I - Le pré-diagnostic *page 5*

- II - L'analyse détaillée de l'activité routière dans l'entreprise :
 Quelles questions se poser ?
 Que peut-on faire ? *page 6*
 - ✓ 1 - La politique d'entreprise *page 7/8*
 - ✓ 2 - L'organisation du travail *page 9-11*
 - ✓ 3 - Les véhicules *page 12-14*
 - ✓ 4 - L'environnement *page 15*
 - ✓ 5 - Le salarié *page 16-17*

- III - Le plan d'action *page 18*

- IV - La documentation *page 19*

- Une grille de pré-diagnostic activité routière B T P *page 20-/24*



Préambule

Les accidents de circulation routière sont la première cause d'accidents mortels des salariés.

Les pouvoirs publics se sont fixé la prévention du risque routier dans les entreprises comme une des priorités pour les actions départementales de lutte contre l'insécurité routière.

Compte tenu des compétences qui leur sont dévolues en matière de prévention des accidents du travail, les Caisses Régionales d'Assurance Maladie développent des actions destinées à lutter contre l'insécurité routière.

Dans ce contexte, ces initiatives locales s'appuient sur les orientations adoptées par les partenaires sociaux de la branche accidents du travail et maladies professionnelles de la sécurité sociale que l'on retrouve au travers des textes suivants :

- le texte adopté le 05 novembre 2003 par la Commission des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles de la CNAMTS - Prévention du risque routier au travail,
- le texte adopté le 28 janvier 2004 par la même commission – Prévenir les accidents routiers de trajet.

Les acteurs des entreprises sont pleinement associés à ces initiatives avec comme finalité de retrouver dans leurs structures des actions concrètes associant l'ensemble des salariés pour l'amélioration de leur santé au travail.



Introduction

Ce document a été rédigé dans le cadre d'un groupe de travail constitué de représentants de 4 entreprises du bâtiment et des travaux publics de Normandie et animé par Frédéric JARDIN du service « Prévention des Risques Professionnels » de la CRAM de Normandie.

Ce groupe de travail a été constitué suite à une première réunion relative au risque routier professionnel, organisée à la CCI de Caen le 23 septembre 2004, durant laquelle quelques entreprises participantes avaient indiqué vouloir réfléchir plus précisément à la problématique du risque routier professionnel dans le cadre du BTP.

Le groupe s'est ensuite réuni à 5 reprises entre le 16 novembre 2004 et le 31 mai 2005.

A partir d'une réflexion commune et d'un échange d'expériences, le groupe a choisi d'identifier les éléments de diagnostic, d'analyse, puis de réponse qui peuvent permettre de guider les entreprises dans la **mise en œuvre de mesures de prévention visant à réduire l'exposition des salariés au risque d'accident de la circulation.**

Nota : ne sont pris en compte dans ce travail que les salariés circulant à bord de véhicules, à l'exclusion de tous ceux qui travaillent sur ou aux abords de la voie publique et qui sont, de ce fait, exposés aux risques de heurt par un véhicule.

Nous tenons évidemment à remercier les acteurs des entreprises ayant participé à ces travaux pour la qualité de leur production en espérant que ceux-ci serviront à démultiplier ces principes de base d'une démarche de prévention du risque routier en entreprise.

Merci à : *William GLOVER - SORAPEL - 50 Cerisy La Forêt*
Frank FABREGUETTES - SATO - 14 Giberville
Jocelyn LEFEBVRE - LEVILLAIN SAS - 14 Carpiquet
Emmanuelle SUAT - GAGNERAUD Construction - 76 Harfleur



Quelques repères statistiques

En France, l'activité du bâtiment et des travaux publics regroupait, en 2004, 256 075 entreprises et 1 328 025 salariés.

Parmi eux, 8 534 personnes ont été victimes d'un accident de la circulation dans le cadre de leur travail ou de leur trajet domicile-travail, 82 d'entre eux ont trouvé la mort.

Au-delà de ces données brutes, une analyse détaillée nous permet de constater que :

- l'accident de la circulation est la seconde cause de mortalité au travail après les chutes avec dénivellation,
- la fréquence des accidents de la circulation des salariés du BTP est 20% plus élevées que pour l'ensemble des salariés toutes activités confondues,
- la fréquence des accidents mortels de la circulation est 70% plus forte que pour l'ensemble des salariés toutes activités confondues,
- les accidents de la circulation sont plus fréquents et plus graves dans le BTP que dans l'ensemble des autres activités.

Pour toutes ces raisons, la prévention des accidents de la circulation constitue un enjeu majeur pour les entreprises du Bâtiment et des Travaux Publics.

statistiques CNAMTS - année 2004



I - Le pré-diagnostic

Avant toute action de prévention, l'entreprise doit pouvoir faire une « photographie » de son activité routière en dressant un état des lieux complet et chiffré.

Cette phase permettra à l'entreprise :

- **d'évaluer** en le quantifiant **le poids de l'activité routière** de l'entreprise tant en terme de temps de travail qu'en terme de coût : nombre d'entreprises n'ont jamais procédé à cette analyse alors qu'elle a un impact très fort sur l'entreprise,
- **d'en déduire l'exposition de ses salariés au risque d'accident de la circulation,**
- **de mesurer son accidentologie routière** en évaluant son coût humain et économique,
- **d'identifier les populations ou activités les plus exposées et/ou accidentogènes** afin de déterminer celles vers lesquelles un examen détaillé et des actions de prévention doivent être engagées prioritairement.

Afin d'aider l'entreprise à dresser cet état des lieux, nous proposons de renseigner le document en annexe (grille de pré-diagnostic activité routière BTP), qui pourra être établi pour plusieurs années consécutives afin d'affiner l'analyse.



II – L’analyse détaillée de l’activité routière dans l’entreprise : *quelles questions se poser ? que peut-on faire ?*

La phase de pré diagnostic ne permet pas, à elle seule, de définir une stratégie efficace de prévention du risque routier.

En effet, chaque entreprise est particulière et il est absolument indispensable de regarder plus précisément comment est organisée son activité et quels sont les éléments qui peuvent avoir une influence sur le risque routier.

Cette analyse ne peut être menée qu’en associant étroitement l’ensemble des partenaires de l’entreprise et, en tout premier lieu, les salariés eux même.

Afin de vous aider à mener cette analyse, nous vous proposons quelques questions à se poser et quelques pistes d’actions pouvant être engagées. Ces questions et propositions ne constituent que des exemples et doivent être complétées et adaptées à chaque entreprise.



1 – La politique d'entreprise



Est-ce que l'entreprise a clairement affiché sa volonté de réduire le risque routier ?

- Il est essentiel que la direction s'implique fortement pour afficher sa volonté de prendre en compte le risque routier dans sa démarche de prévention.
- Cette implication doit s'appuyer sur une communication forte auprès de l'ensemble des salariés de l'entreprise (encadrement, salariés, institutions représentatives du personnel).
- Il est indispensable de s'appuyer sur le CHSCT ou les délégués du personnel lorsqu'ils existent pour initier une action de prévention du risque routier notamment en réalisant des enquêtes suite aux accidents ou aux incidents.



L'entreprise connaît-elle les législations et réglementations applicables à son activité routière ?

- Code de la route

L'article L.21, s'il prévoit dans son premier alinéa la responsabilité pénale du conducteur en cas d'infraction, laisse entrevoir la possibilité d'engager la responsabilité de l'employeur lorsque le conducteur a agi en qualité de préposé.

- Code de la sécurité sociale

Les conséquences de l'accident du travail sont essentiellement une majoration du taux de cotisation. Néanmoins, les victimes d'un accident engageant de plus en plus fréquemment une procédure pour faute inexcusable ou intentionnelle de l'employeur, ce qui engendre des coûts supplémentaires pour l'employeur (majoration des rentes à verser aux victimes).

- Code du travail

Article L.230-2 : extrait « Le chef d'entreprise prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé des travailleurs... ». Cette disposition s'applique à la prévention du risque routier comme à tous les autres risques professionnels.





- **Code pénal**

Le nouveau code pénal, en vigueur depuis le 1^{er} mars 1994, instaure un nouveau délit de mise en danger d'autrui sans forcément qu'un accident entraînant des lésions ne se soit produit. Ce délit peut être retenu à l'encontre de l'entreprise en tant que donneur d'ordres, si l'employeur n'a pas créé les conditions de sécurité. Il instaure également une aggravation des peines lors d'un manquement délibéré à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements et permet d'engager la responsabilité de l'entreprise en tant que personne morale.

Il est également nécessaire de faire un point précis sur les obligations spécifiques (FIMO FCOS ADR...) et organiser une veille réglementaire par exemple en se rapprochant des organisations professionnelles ou organismes officiels.



Est-ce que l'entreprise a intégré les contraintes de déplacement dans ses choix stratégiques ?

- Le choix des lieux d'implantation des agences ou autres locaux contribue à réduire ou augmenter les déplacements.
- Les choix relatifs à l'organisation des secteurs ou la répartition des tâches à un impact important sur le kilométrage routier : spécialiser les activités conduit souvent à augmenter les déplacements.



Est-ce que l'entreprise a clairement défini les règles applicables aux déplacements routiers ?

- Les salariés doivent impérativement savoir ce qu'ils doivent faire ou ne pas faire dans leurs déplacements routiers (voir ci-après, partie 2 - organisation du travail). L'ensemble de ces règles de fonctionnement peut être précisé dans le cadre d'un « manuel conducteur ».



2 - L'organisation du travail



Peut-on réduire les déplacements routiers ?

- Favoriser le recours aux découchers permet de limiter les allers et retours aussi inutiles que dangereux et coûteux pour l'entreprise.
- Préconiser lorsque cela est possible l'utilisation du train ou de l'avion pour les grands déplacements.
- Inciter les salariés au co-voiturage.
- Choisir des véhicules permettant de limiter les déplacements, par exemple en utilisant des véhicules de 7 places double cabine lorsqu'il faut déplacer toute une équipe et en choisissant des véhicules à la contenance et à l'équipement adaptés au chantier.
- Définir les besoins et préparer les chantiers en fonction de leur spécificité avant le déplacement sur site, de façon à limiter les allers et retours vers les dépôts.
- Etudier l'approvisionnement et la politique d'achat des matériaux (qui dans certains cas peut être externalisée) afin d'optimiser les livraisons sur le chantier.



Comment sont-organisés les trajets et itinéraires ?

- Mettre à disposition des salariés des logiciels permettant de choisir les itinéraires et évaluer les temps de trajet.
- Mettre à disposition des conducteurs des cartes routières adaptées, notamment dans le cadre de la recherche de lieux isolés.
- Remettre aux personnes se rendant sur les chantiers des plans d'accès détaillés, notamment dans le cas de petits chantiers ou interventions ponctuelles.

Attention : l'utilisation de systèmes de guidage embarqué de type GPS ne peut se substituer à une phase de préparation de l'itinéraire avant le départ. De plus, le recours à ce système peut être extrêmement perturbant pour l'activité de conduite et doit se faire uniquement en mode vocal.





- Favoriser, chaque fois que cela est possible, l'utilisation de l'autoroute en mettant à disposition des conducteurs des cartes de paiement de péage : les autoroutes sont 4 à 8 fois moins meurtrières que le réseau secondaire.
- Indiquer (par exemple dans le manuel conducteur) les fréquences de radios délivrant des informations relatives au trafic et aux conditions de circulation.



Quelle est l'amplitude de la journée de travail lorsque l'on prend en compte les temps de déplacements ?

- Proscrire les déplacements quotidiens excessifs et communiquer sur la perte de vigilance en cas de fatigue :
Les études de l'INRETS montrent qu'une veille continue de 17 heures (lever à 6h, conduite à 23 heures) avait un impact sur le conducteur équivalent à un taux d'alcoolémie de 0,5 g par litre de sang.
- Favoriser le recours aux découchers.
- En cas de déplacements de plusieurs salariés dans un même véhicule, faire conduire celui-ci par 2 conducteurs différents le matin et le soir.
- Mettre en place des horaires adaptés aux déplacements (notamment dans le choix des horaires de réunions) permettant d'éviter les durées quotidiennes trop importantes.





Est-ce que les salariés utilisent le téléphone portable ou autre dispositif de communication en conduisant ?

Le code de la route indique :

- R 412- 6- 1 : L'usage d'un téléphone portable tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est interdit.
- R 412-6 : Tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent.

Les études de l'INRETS démontrent que le temps de réaction est augmenté d'environ 50% quand les conducteurs téléphonent et dans certains cas atteint même des valeurs qui dépassent les 3 secondes, même dans le cas d'utilisation de dispositifs de type « mains libres ».

Le texte adopté par la Commission des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles du 5 novembre 2003 ainsi que la Charte Nationale de Partenariat Sécurité Routière ETAT/CNAMTS/CAPEB du 4 novembre 2004 et la Charte de Partenariat ETAT/CNAMTS/FFB du 21 décembre 2006 invitent les entreprises et leurs salariés à ne pas utiliser le téléphone lorsqu'ils sont au volant. La jurisprudence indique qu'un accident de travail intervenu en raison d'un appel professionnel sur le mobile du salarié au volant a toutes les caractéristiques de la faute inexcusable :

- Interdire l'utilisation du téléphone portable au volant (en indiquant cette disposition dans le manuel du conducteur).
- Organiser la centralisation et la gestion des appels téléphoniques de façon à ce que cette consigne soit effectivement applicable par les salariés.



3 - Les véhicules



Est-ce que les véhicules de l'entreprise sont correctement équipés et aménagés ?

- Intégrer lors de l'acquisition (ou de la location) de nouveaux véhicules des équipements de sécurité (airbags, ESP, climatisation ...) ainsi que tout système apportant une aide au conducteur pour le respect du code de la route (témoin sonore de non-port de la ceinture de sécurité, limiteur de vitesse..).
- Pour les véhicules utilitaires légers, le compartiment conduite doit impérativement être séparé du volume utilisé pour le transport des matériaux, produits et outils par une paroi rigide.

Ces deux exigences sont reprises dans le texte adopté par la Commission des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles du 5 novembre 2003 ainsi que la Charte Nationale de Partenariat Sécurité Routière ETAT/CNAMTS/CAPEB du 4 novembre 2004 et la Charte de Partenariat ETAT/CNAMTS/FFB du 21 décembre 2006.

- Acquérir des véhicules dont la charge utile est adaptée au travail à réaliser.
- Acquérir et équiper les véhicules conformément aux besoins de l'entreprise (rangement, arrimage) et aux produits transportés (ventilation et arrimage des contenants).
Ex : une attention particulière doit être portée sur le transport des bouteilles de gaz pour lesquelles doit être prévue une ventilation du compartiment matériaux, produits et outils et un arrimage des bouteilles en position verticale.
- Faire le point sur les exigences de la réglementation ADR et définir les besoins en terme d'équipement et signalisation du véhicule* à ainsi que pour le choix des contenants.
- Après définition de l'ensemble de ces besoins, rédaction d'un cahier des charges, définissant les besoins précis de l'entreprise.

** pour les cas particuliers des véhicules intervenant sur des chantiers routiers temporaires se référer aux dispositions de l'arrêté du 06/11/92 relatif à la signalisation temporaire en son article 122 alinéa C)*





Comment les véhicules de l'entreprise sont-ils entretenus ?

- Définir clairement les règles de l'entreprise relatives à l'entretien des véhicules en définissant les responsabilités concernant le suivi du véhicule. En général et dans la mesure où le véhicule sera affecté à un seul conducteur (ce qui constitue la solution la plus fiable), c'est le conducteur qui sera chargé de ce suivi. Dans le cas de conducteurs multiples, l'entreprise devra pouvoir savoir qui a utilisé quel véhicule, quand et pour quelle utilisation (mise en place d'un carnet de bord).
- Définir les modalités de maintenance : fréquence de contrôle, vérification et entretien, maintenance externe ou interne à l'entreprise.
Nota : quel que soit le choix de stratégie de maintenance (interne ou externe), il est impératif de désigner un responsable du parc de véhicules qui sera l'interlocuteur unique des utilisateurs pour toute opération d'entretien ou dépannage.
- Inscrire l'ensemble de ces dispositions dans le manuel conducteur.
- Etablir une check liste de points à vérifier par le conducteur avant le départ : cette check liste devra également indiquer la conduite à tenir en cas d'anomalie (utilisation du véhicule : oui ou non).
Nota : certains constructeurs proposent des véhicules équipés d'un ordinateur de bord qui teste automatiquement un certain nombre d'éléments de sécurité.
- Mettre en place un carnet de signalement d'anomalies. Ce carnet à souches à disposition du conducteur, lui permettra de signaler par écrit toute anomalie ou intervention réalisée sur le véhicule à la personne chargée de la maintenance.
- Organiser le nettoyage régulier du véhicule. Cet élément a un impact tant sur la sécurité (visibilité au travers du pare brise, visibilité des éléments de signalisation et d'éclairage) que sur l'image de l'entreprise (surtout quand le véhicule est identifié avec logo et coordonnées de l'entreprise).
- Organiser des vérifications périodiques des véhicules permettant de s'assurer du bon entretien et du rangement du véhicule.





Comment est organisée l'assistance en cas de panne ?

- Définir et indiquer dans le manuel conducteur la conduite à tenir en cas de panne :
 - ✓ les personnes à contacter en cas de panne d'incident ou accident,
 - ✓ les consignes de mise en sécurité du véhicule et des personnes.
- Mettre à disposition dans le véhicule des gilets retro réfléchissants et extincteurs.
- S'assurer qu'il y a bien une boîte d'ampoules dans le véhicule.



4 - L'environnement



Est-ce que les salariés sont amenés à se déplacer de nuit ?

- Privilégier autant que possible les déplacements diurnes notamment en adaptant les horaires de travail à la saison : la nuit représente moins de 10 % du trafic mais 36 % des blessés graves et 44 % des tués (statistiques sécurité routière 2004).
- Inciter les conducteurs à bien nettoyer les feux notamment en quittant les chantiers.
- S'assurer périodiquement du bon fonctionnement et réglage des feux.
- Equiper les véhicules de bandes retro réfléchissantes.



Les conditions météorologiques sont-elles prises en compte lors du déplacement ?

- S'informer sur les conditions météo avant tout déplacement :
Prévisions à 7 jours pour chaque département :
 - ✓ Serveur vocal 08.92.68.02.14 Calvados
 - 08.92.68.02.50 Manche
 - 08.92.68.02.61 Orne
 - 08.92.68.02.27 Eure
 - 08.92.68.02.76 Seine Maritime
 - ou bien le 3250ou sur Internet www.meteo-normandie.fr.
- Adapter les équipements de véhicules aux conditions météo prévisibles (pneus d'hiver, phares antibrouillard).



Les conditions de circulation sont-elles prises en compte lors du déplacement ?

- S'informer sur les conditions de trafic avant tout déplacement.
- Indiquer dans le manuel conducteur les fréquences des stations radio délivrant des informations sur les conditions du trafic.
- S'informer sur les interdictions de circuler pour les poids lourds (barrières de dégel, jour de grands départs...)
Informations disponibles auprès des organisations professionnelles ou sur le site www.bison-fute.equipement.gouv.fr.



5 – Le salarié



Est-ce que le salarié a une formation adaptée à l'activité routière dans l'entreprise ?

- S'assurer que le salarié a bien le permis de conduire et les formations adéquates (catégorie de permis, FCOS, FIMO...).
- S'assurer que le salarié a bien le permis de conduire valide : indiquer dans le règlement intérieur ou autre document d'entreprise remis au salarié qu'il doit communiquer toute information relative aux modifications de son permis de conduire.
- Définir les besoins et dispenser les formations spécifiques à l'entreprise.
Exemple : faire le point sur les connaissances du salarié en matière d'arrimage et de répartition des charges.
- Mettre en place un système de tutorat pour accompagner les jeunes conducteurs durant la phase d'acquisition de la maîtrise des véhicules en particulier véhicules utilitaires légers ou PL, avec charges...



Est-ce que le salarié est dans un état physique et psychologique compatible avec la conduite ?

- Indiquer au médecin du travail que le salarié peut être amené à conduire un véhicule afin qu'il prononce l'aptitude en intégrant cette information.
- Communiquer auprès des salariés sur la prise de médicaments et les dangers que peuvent entraîner ceux-ci sur la conduite de véhicule : inviter les salariés à signaler toute prise de médicament incompatible avec la conduite de véhicule.
- S'assurer ponctuellement que l'état psychologique du salarié est compatible avec la conduite : veiller notamment à ce que le stress généré par le travail ne dégrade pas les capacités physiques ou psychologiques du salarié.
- Etre à l'écoute et prendre en compte les contraintes personnelles et familiales ponctuelles : aménagement des horaires, réduction des déplacements trop importants.





Quel comportement doit adopter le conducteur ?

- Rédiger une charte du bon comportement au volant (intégrée au manuel conducteur) affichant des règles claires sur le comportement à adopter en entreprise.
- Définir dans l'entreprise les modalités de gestion des retards : en cas d'intempéries, bouchons, accident...
- Interdire toute consommation d'alcool et de stupéfiants.
- Eviter tout contact de nature à distraire le conducteur notamment lors du transport de passagers.
- Vérifier (audit, questionnaire, entretiens...) que les pratiques et organisations d'entreprise sont compatibles avec la charte.
- Suivre la sinistralité par conducteur.



III – Le Plan d'action

Le plan d'actions ne peut être décliné efficacement qu'après avoir admis quelques adages :

- « Comprendre pour agir »,
- « L'opérateur est l'expert de son activité »,
- « Tout peut être remis en cause »,
- « Plusieurs compétences différentes sont plus pertinentes qu'une seule pour traiter un sujet »,
- « L'accident routier professionnel a des causes hors des champs Conducteur/Véhicule/Route d'où une approche globale de la situation de travail ».

Le projet d'entreprise pourra se décliner de la manière suivante :

- Engagement fort et écrit de la Direction avec une notion d'exemplarité.
- Création d'un comité de pilotage (Direction/maîtrise/représentant opérateurs).
- Articuler le plan au travers de :
 - ✓ Comprendre (Pré diagnostic),
 - ✓ Analyser (Diagnostic),
 - ✓ Proposer des actions,
 - ✓ Valider collégalement les actions,
 - ✓ Mettre en œuvre et suivre les indicateurs de l'action (Notion de pilote d'action),
 - ✓ Faire le bilan du projet,
 - ✓ Communiquer tout au long du projet.



IV - La documentation

- ✓ Charte Nationale de Partenariat Sécurité Routière ETAT/CNAMTS/CAPEB du 4 novembre 2004
 - ✓ Charte de Partenariat entre l'Etat, La CNAMTS et la Fédération Française du Bâtiment du 21 décembre 2006
 - ✓ Texte adopté par le 5 novembre 2003 par la Commission des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles – Prévention du risque routier au travail
 - ✓ Texte adopté par le 28 janvier 2004 par la Commission des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles – Prévention du risque routier de trajet
-
- ✓ Grille de pré-diagnostic activité routière BTP (annexe)
-
- ✓ Brochure INRS ED 849 « document d'évaluation préalable à un diagnostic »
 - ✓ Brochure INRS ED 934 « Conduire est un acte de travail »
 - ✓ Brochure INRS ED 935 « Le risque routier – un risque professionnel à maîtriser »
 - ✓ Brochure INRS ED 986 « Le risque routier en mission – guide d'évaluation des risques »

Compléments d'information :

- ✓ Fiche INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité) N°21 « Téléphoner ou conduire, il faut choisir »
- ✓ Extrait de l'ouvrage Droit du Travail, Droit Vivant de Jean-Emmanuel REY relatif à la jurisprudence en matière de risque routier professionnel
- ✓ Article du Moniteur N°5276 du 7 Janvier 2005 sur « temps travail/temps trajet »
- ✓ Article d'Auto revue 3^{ème} trimestre 2004 « les médicaments et la conduite »
- ✓ Plaquette d'information éditée par Air Liquide sur le transport des bouteilles - la conduite à suivre.



- 1 P : conducteur à temps partagé - 0 : conducteur occasionnel
- 2 E : véhicule d'entreprise - L : véhicule de location - P : véhicule personnel
- 3 Déplacement sur chantier - déplacement entre agences - rencontres clients - etc.
- 4 Retenir généralement : 60 Km = 1 heure de travail
- 5 Intégrer dans ce calcul : amortissement - entretien - assurance - consommation
- 6 temps de circulation X taux horaire
- 7 sur-primés d'assurances - franchises - réparations réalisées hors déclaration de sinistres
- 8 accidents de la circulation ayant fait l'objet d'une déclaration d'accident du travail auprès de la CPAM
coût de l'accident imputé à l'employeur (coût direct), remplacement du salarié absent, perte de savoir-faire, etc.... (coût indirect)
- 9 Nota : toutes les études réalisées indiquent que le coût indirect d'un accident du travail oscille entre 2 et 3 fois le coût direct