

# Focus sur le risque trajet

## La démarche préventive d'EUROCONTROL

**Axé sur la sécurité aérienne, le Centre Expérimental d'EUROCONTROL, à Brétigny-sur-Orge, au sud de Paris, n'en néglige pas pour autant la sécurité sur les routes : depuis plus de quatre ans, ce site poursuit une démarche de prévention routière auprès de ses collaborateurs.**

Agence européenne spécialisée dans le domaine de la sécurité de la navigation aérienne, EUROCONTROL a été créée en 1963 pour développer et coordonner les stratégies du trafic aérien et leurs plans d'actions. L'organisme, dont le siège est à Bruxelles, compte aujourd'hui trente-huit états membres et sept sites en Europe. Le site de Brétigny-sur-Orge, ouvert il y a quarante ans, abrite le centre de Recherche et Développement de l'agence. Dans un premier temps, ses activités se sont concentrées sur les simulateurs avant de s'élargir à tout ce qui peut améliorer la gestion du trafic aérien, aussi bien au plan de la sécurité qu'au plan de l'environnement. Actuellement, près de quatre cent cinquante personnes travaillent au Centre Expérimental d'EUROCONTROL (CEE).

### Tous les stagiaires sont volontaires

Le fait que le CEE ait engagé, voici quelques années, une démarche de prévention du risque routier semble à première vue assez naturelle : travaillant dans le domaine du contrôle aérien, l'« entreprise » baigne dans la culture de la sécurité, ce qui ne pouvait que la disposer à vouloir étendre celle-ci au domaine routier. Pourtant, à y regarder de plus près, il faut bien admettre que les déplacements professionnels sont assez limités sur le site de Brétigny-sur-Orge. La preuve : cinq véhicules de fonction suffisent aujourd'hui pour effectuer les missions qui sont confiées aux collaborateurs. « *En fait, le principal problème pour nous, en termes de gestion du risque routier, a été identifié au cours d'une évaluation générale des risques, explique Christophe Hubert, responsable Hygiène Sécurité Environnement. C'est celui du trajet domicile-travail. Nous sommes dans une zone industrielle relativement isolée et la plupart des personnes doivent*

*venir en voiture ou en deux-roues motorisés. Les transports en commun sont assez dissuasifs et il n'est pas rare que ceux qui s'y essaient y renoncent assez vite... »*

Il est vrai que lorsque le plan de prévention du risque routier a démarré, en 2003, il y avait encore quelques chauffeurs professionnels au centre expérimental d'EUROCONTROL. Une action de formation avait d'ailleurs été organisée à leur intention – trois jours de perfectionnement de conduite préventive.

« *Nous avons alors mis en place, en partenariat avec La Prévention Routière Formation, un stage d'une journée, poursuit Christophe Hubert. Il y a six stagiaires par session. Tous se sont portés volontaires pour le suivre. Le déroulé de la journée est toujours le même : le moniteur commence par faire passer un audit de conduite de trente minutes à chaque stagiaire. Ces audits individuels sont suivis d'une séance de restitution générale au cours de laquelle le moniteur pointe les mauvaises habitudes détectées, explique, décortique et rappelle les bonnes pratiques en ouvrant un chapitre sur certains facteurs d'insécurité – l'alcool, la fatigue, la vitesse, les distances de sécurité, le téléphone au volant, etc. »*

Les personnels amenés à circuler dans le cadre professionnel ont été évidemment les premiers concernés par ce stage mais le risque « trajet » ayant été mis en évidence, la direction du CEE a finalement souhaité que même les collaborateurs non itinérants puissent y accéder, dès lors qu'ils sont exposés au risque domicile-travail.

### Sensibiliser mais aussi...

#### agir sur les infrastructures

Reste, on le comprendra, qu'il était difficile aux responsables du site de Brétigny de proposer une telle formation à l'ensemble du personnel. Ils ont donc décidé, en juin 2006, d'organiser une journée entière de

sensibilisation destinée à toucher tout le monde. Des assureurs sont venus et l'association Prévention Routière a animé des ateliers « vue », « temps de réaction », « Code de la Route » et « voiture-tonneau », qui ont suscité un réel intérêt, assure le responsable Hygiène Sécurité Environnement... Cela dit, pour prendre le risque routier « trajet » vraiment en compte, Christophe Hubert le reconnaît volontiers, il faudrait aller plus loin, entrer en contact avec les autres entreprises de la zone industrielle de Brétigny-sur-Orge afin de tenter d'agir sur les problèmes d'infrastructures routières. « *Les activités dans cette zone se développent fortement et le réseau routier n'évolue pas au même rythme*, souligne-t-il.

*Il y a de plus en plus de gros camions. Ils provoquent des bouchons et ne sont pas toujours très respectueux des règles, générant une insécurité croissante. Il faudrait que nous puissions travailler ensemble pour intervenir auprès des collectivités territoriales. Leur présenter des requêtes permettant d'améliorer la sécurité des déplacements individuels et peut-être d'améliorer l'offre de transports en commun... »*

La prévention du risque routier est une aventure de longue haleine.

**Arlette Chabrol**

### **Un livret de prévention routière « maison »**

Si l'on veut avoir une panoplie de la prévention du risque routier en entreprise dans ce qu'elle a de plus complet et de plus affiné, c'est dans le livret de prévention routière qui est remis à tout collaborateur empruntant une voiture de service qu'on la trouve. Vingt-quatre pages d'informations, de recommandations ou de consignes strictes qui passent en revue tous les chapitres de la sécurité : organisation du déplacement en amont (préparation de l'itinéraire, étude de la météo, vérification du véhicule et des accessoires de sécurité et, pour le conducteur, partir bien reposé, etc.), comportement au volant (alcool, médicaments, distances de sécurité, vigilance, respect des vitesses en fonction des lieux et des conditions climatiques, utilisation du clignotant, interdiction du téléphone au volant, etc.), conduite à tenir en cas de panne ou d'accident (signalisation, alerte, secours, etc.). Les collaborateurs pouvant parfois être des ressortissants d'autres états membres, les rédacteurs de ce petit livret n'ont pas hésité à entrer dans les détails et à mettre les points sur les « i », notamment sur la signalisation routière, ou encore sur la façon de remplir un constat amiable.

### **Vaste programme**

Il existe en Europe soixante-treize centres de contrôle aérien, trente-cinq systèmes différents, seize mille cinq cents contrôleurs, cinq mille appareils en circulation quotidiennement dans le ciel européen. Le trafic croît chaque année de 5 %. On estime que d'ici 2020, il aura doublé. La raison d'être de l'agence européenne EUROCONTROL – et tout particulièrement de son centre expérimental Recherche – est de permettre que ces flux, aussi denses soient-ils, s'écoulent en toute sécurité, avec le minimum de retards et d'inconvénients environnementaux.