

Un contrôleur des transports terrestres

Derrière la barrière de péage de Groissiat, dans l'Ain, à l'entrée de la vallée de la plasturgie, une mission de contrôle du transport routier de marchandises a lieu. Yves Rostaing, contrôleur des transports terrestres à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes, participe à cette opération de trois heures, organisée en concertation avec la gendarmerie.

8 h 45 Quatre contrôleurs des transports terrestres s'installent à la sortie du péage de Groissiat, sur l'A404, à l'entrée d'Oyonnax. Ils interviendront de 9h à 12h. Parmi eux, Yves Rostaing explique l'opération menée avec les gendarmes: « On a besoin d'eux pour intercepter les véhicules au niveau d'un point de contrôle sécurisé. » Michel Asta, agent de pesée de la Dreal Auvergne-Rhône-Alpes, est également présent. « Il couvre les départements de la région et se greffe



© Gaël Kerbaol/INRS/2022

Les contrôles sont fréquents et font partie du quotidien des conducteurs de poids lourds.

Rostaing. Il monte dans la cabine et insère sa clé de téléchargement. Il se connectera dans le coin bureau aménagé dans le véhicule des contrôleurs pour analyser les données. Le conducteur est en possession de la nouvelle licence, mais également de l'ancienne, ce qui est interdit. Après avoir appelé l'entreprise, le contrôleur établit que ce qui pourrait être une fraude n'est finalement qu'une négligence. En direction inverse, un véhicule transporte deux gros blocs de béton. « S'il avait été de ce côté, il serait immobilisé. Avec ses deux sangles, il n'est pas bon », nous confie Jean-François Garrivier, chef d'unité de contrôle.

10 h Au péage, un transporteur roumain de matières dangereuses est arrêté. Malgré la barrière de la langue, Yves Rostaing a obtenu les documents. Il fait ouvrir la remorque. « La marchandise est bien calée sur les côtés et à l'avant, mais il manque des barres de maintien à l'arrière. Et une palette isolée, non chargée, n'est pas calée. » Un contrôle dure en moyenne 45 minutes. « Hier, j'en ai fait un de 3 heures et j'ai déjà eu un véhicule immobilisé 15 jours. » Les exigences décrites dans la norme de référence pour l'arrimage (EN 12195)

sur nos contrôles deux fois par mois, explique Yves Rostaing. Nous en faisons au minimum deux par semaine sur le département de l'Ain, plus des contrôles au siège des entreprises. » En moyenne, ils interceptent 60% de véhicules non résidents, 11% de transporteurs de matières dangereuses. Leur choix est fondé sur l'expérience. « Là où l'on pressent qu'il y aura un problème », notamment au niveau des temps de repos - c'est souvent le cas pour le transport d'animaux vivants ou le transport frigorifique -, mais également en matière d'arrimage. « 30% des véhicules que nous avons verbalisés depuis le début de l'année l'ont été à cause de défauts d'arrimage, susceptibles de créer des accidents graves », indique-t-il.

9 h 15 Premier contrôle. « La semaine dernière, un conducteur de la même entreprise m'a présenté une licence de transport périmée. La société a été rachetée et doit en changer », explique Yves



© Gaël Kerbaol/INRS/2022



© Gaëlle Kerbaol / INRS / 2022



© Gaëlle Kerbaol / INRS / 2022

sont rarement bien suivies, en particulier par les transporteurs français, car, longtemps, la répression n'était que peu dissuasive: une amende de 45 euros. Depuis le décret du 24 août 2020, les contrôleurs du transport terrestre peuvent immobiliser un véhicule en exigeant une remise en conformité de l'arrimage. Et ça peut coûter cher. En particulier s'il faut faire venir du matériel, un autre camion, voire une grue pour transférer la marchandise. Ce ne sera pas le cas. « *Le conducteur vient de décharger chez un client et n'a pas remis les barres de maintien à l'arrière. Les tapis anti-glisse sont encore là. Il est de bonne volonté, dispose du matériel et le remet en place. Je ne verbalise pas* », explique Yves Rostaing. La pédagogie d'abord.

10 h 15 Michel Asta guide un véhicule transportant des chevaux sur le banc de pesée. « *2,2 tonnes à vide, 3,5 tonnes au PTAC (NDLR: poids total autorisé en charge), et il est à plus de 4 tonnes! Il ne repart pas.* » C'est un agriculteur du coin. La gendarmerie va l'accompagner sur un site voisin pour transférer un cheval dans un autre véhicule. « *On ne prend pas le risque de faire sortir l'animal sur la bretelle d'autoroute.* » Un véhicule de transport alimentaire est pesé à 5,8 tonnes, pour 3,5 tonnes de PTAC. « *C'est 4 timbres d'amende et une immobilisation* », indique l'agent de pesée. Dans la foulée, le conducteur est contrôlé positif aux stupéfiants par les gendarmes, qui prennent le relais. À côté, Yves Rostaing demande aux gendarmes d'intercepter un camion transportant des big-bags de graviers.

11 h « *Il n'a pas l'air de connaître les règles de sécurité, ça commence mal... Il transporte une marchandise non rigide, les sangles se détendent. Des équerres ont été mises en place mais ne suffisent pas. Il faudrait des palettes inversées dessus ou un plateau rigide* », détaille le contrôleur. Dans le cas de transport de matériaux pulvérulents, tout doit être mis en œuvre pour ne pas perdre le chargement sur la route. « *Je sais bien, envoyez-moi un papier, je n'arrête pas de leur dire* », dit le chauffeur. « *Je vais faire mieux que ça, j'immobilise le véhicule et il ne repartira qu'une fois l'arrimage conforme* », intervient Yves Rostaing. Il faut des bâches, 19 palettes et sangler l'ensemble avec une sangle par rangée de big-bags et non une pour deux, comme c'est actuellement le cas. L'entreprise est dans

Les véhicules de moins de 3,5 tonnes sont les plus concernés par le problème de surcharge.



REPÈRES

Les contrôleurs des transports routiers de marchandises et de personnes sont des agents de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement. Ils sont notamment chargés de vérifier les données relatives aux conditions d'emploi et à la formation des conducteurs, à la sécurité et à la réglementation sociale européenne.

la Drôme, ça peut prendre quelques heures. Après l'avoir contactée, Yves Rostaing revient: « *Un client à proximité peut fournir le matériel pour l'arrimage. Je vais faire une autorisation de circulation provisoire et demander qu'il revienne ensuite afin que je le contrôle et lève l'immobilisation.* »

14 h 30 Pendant le déjeuner, pris à proximité, Yves Rostaing a reçu un appel de ce dernier transporteur. Le client du même groupe a accepté de reprendre la marchandise. Il repart à vide. Le contrôleur lui a fixé un point de rendez-vous pour lever l'immobilisation. « *Il y a une méconnaissance des textes en matière d'arrimage et de sécurisation de la cargaison. Dans la chaîne de transport, tout le monde peut avoir une part de responsabilité en cas d'accident. Au-dessus de 3 tonnes, le responsable est en premier lieu l'expéditeur ou le chargeur, qui ici est le même. Je compte bien l'appeler* », explique-t-il. Il sait bien que l'amende qu'il a dressée n'est que peu dissuasive, mais les choses évoluent. L'équipe se dirige vers le bureau, à Bourg-en-Bresse, pour rédiger les PV. Et préparer les contrôles en entreprise, en priorité celles créées il y a moins de deux ans, celles qui n'ont pas été contrôlées depuis plus de 10 ans, ou celles qui sont souvent verbalisées. ■

Grégory Brasseur

Un défaut d'arrimage peut avoir des conséquences graves notamment en cas de coup de frein ou de manœuvre d'évitement.



© Gaëlle Kerbaol / INRS / 2022