



1-2.
8H – Le chargement a commencé. 26 tonnes de marchandises sont minutieusement déposées sur la remorque des Transports Fontan.

En immersion À bord d'un convoi exceptionnel

L'organisation d'un convoi exceptionnel nécessite une attention méticuleuse et une organisation millimétrée. Observation et anticipation sont les maîtres-mots pour acheminer la marchandise en toute sécurité : Démonstration avec les Transports Fontan (85).

Le rendez-vous est pris avec les Transports Fontan (85) notamment spécialisés dans le convoi exceptionnel, une activité qui pèse 20% dans son volume d'affaires (18 millions d'euros) avec une douzaine de véhicules dédiés et une quinzaine de chauffeurs. Direction non pas la Vendée, où l'entreprise familiale est localisée, mais le Maine-et-Loire à plus de 150 kilomètres de son siège. En ce début avril, un convoi exceptionnel s'apprête à prendre la route. Son point de départ : une entreprise spécialisée dans la construction bois. Dans les ateliers, Kévin Besseau, 29 ans, l'un des chauffeurs des Transports Fontan, est à pied d'œuvre depuis près d'une heure pour charger 26 tonnes de marchandises, réparties sur deux mètres de large et 1,50 mètre de haut. Aujourd'hui, sa mission sera d'acheminer des poutres de 26 mètres de longueur. À ses côtés, David Benjamin a fait une grande partie de sa carrière chez les Transports Fontan, dont 27 ans au volant d'un grumier servant au transport du bois. C'est lui qui sera aux commandes de la voiture pilote. La cargaison solidement fixée, il est temps de rallier le point de destination, un chantier dans le centre-ville de Saumur. Un coup d'œil sur la montre : le cadran affiche 10h30. « Nous n'avons pas d'horaire de livraison mais un itinéraire à respecter »,



3-4-5-6.
10H – Le chargement effectué, Kévin Besseau, conducteur chez les Transports Fontan, et David Benjamin au volant de la voiture pilote s'attèlent à l'arrimage des poutres en bois.



précise Kévin. Avant de partir, une dernière vérification dans le livret d'informations des traversées de certaines agglomérations. « *Les passages de convois exceptionnels sont interdits à Saumur entre 11h30 et 14h* », embraye son collègue. Il faudra donc patienter.

DES ÉTAPES MÉTICULEUSEMENT ORCHESTRÉES

En attendant, l'heure est venue pour le mastodonte de prendre la route. Talkie-Walkie en mains, Kévin suit de près les instructions de la "VP" (comprenez voiture pilote). « *Le cul du chargement est sorti, c'est ok. Vas-y jusqu'à l'entrée. Ça passe bien derrière, impeccable !* », indique David qui, à l'aide d'une petite télécommande, peut guider la remorque vers la gauche ou la droite, jusqu'à la sortie. Pas question de prendre l'autoroute où la circulation des convois exceptionnels est encadrée par des lois strictes. L'ensemble routier va donc passer par des routes départementales. Le temps pour le conducteur du convoi de raconter ●●●

7.
10H30 – L'heure
est venue de
rallier le point de
destination, un
chantier à
Saumur.

●●● son parcours. « Le transport, c'est une passion depuis tout petit. Voilà dix ans que je suis conducteur, dont trois chez les Transports Fontan. Faire du transport exceptionnel permet de voir autre chose. Ça demande plus de concentration. » Les yeux rivés en permanence sur ses rétroviseurs pour prévenir tout déplacement durant le transport, le conducteur avale les kilomètres. À environ 500 mètres devant lui, la voiture pilote, clignotants enclenchés en mode warning, ouvre la voie, en éclaireur. Le convoi emprunte la route sans difficulté, traversant plusieurs communes aux rues parfois étroites. « Tire à droite, redresse, allez, c'est tout bon. » Dans le talkie-walkie, David va à l'essentiel. « Je préfère donner le moins d'informations possible. Il faut que le conducteur ait confiance en moi. Mais il doit aussi s'habituer à repérer lui-même des dangers imminents. » Chaque étape est méticuleusement orchestrée pour prévenir tout incident durant le trajet. Kévin, lui, reste d'un calme absolu alors que d'autres usagers de la route forcent le passage. « Il faut y aller doucement dans les manœuvres, toujours avoir l'œil. Si tu t'énerves, c'est là où tu fais de la casse. Donc mieux vaut prendre son temps. »

DERNIÈRE LIGNE DROITE

Face à nous, la commune de Vernantes. « On va essayer de rentrer en deux fois. Avance déjà jusqu'à l'église puis reste dans le virage à droite », conseille David. Avant de compléter. « C'est bon, tu peux



7



8



9

8-9.

12H - Entre le conducteur du convoi et la voiture pilote, la coordination est primordiale. Les talkie-walkies assurent une communication fluide.

10.

13H30 - A cette heure-ci, les convois exceptionnels sont interdits de circulation dans Saumur. Kévin Besseau et David Benjamin vont en profiter pour aller faire des repérages à bord du véhicule pilote.

11-12.

15H - La marchandise a été acheminée sans encombre jusqu'au point d'arrivée. Reste à Kévin le soin de manœuvrer avec prudence, toujours guidé par les conseils de David.



10



11



12

avancer, j'ai bloqué la route. » Il n'est pas rare de croiser d'autres convois, c'est assez fréquent sur cet itinéraire. 13h30, l'ensemble routier s'avance en direction de Saumur. En attendant l'autorisation d'entrer dans la ville, le binôme ne tarde pas à aller repérer les lieux à bord de la VP. Arrivé sur place, la tâche s'avère plus ardue que prévue. L'accès sur le chantier est relativement étroit. Repérages effectués, « y a plus qu'à ! », lâche Kévin. Dernière ligne droite. Le convoi effectue les tous derniers kilomètres. Après quelques manœuvres très précises et en douceur, la cargaison arrive à bon port. Mission accomplie ! ●

REPORTAGE RÉALISÉ PAR FLORENCE FALVY