



ECT

L'agent de réception
pèse, mesure, jauge,
vérifie
les chargements

Céline Degouy est agent de réception sur le site d'ECT à Grisy-Suisnes. Elle contrôle l'arrivée des camions et le contenu des bennes chargées de terre ou quelquefois de gravats. Dans l'entreprise qui stocke et valorise terres inertes, gravats triés et blocs issus de travaux en Ile-de-France. Céline, employée depuis vingt-et-un ans, ne changerait de travail pour rien au monde. Elle connaît la plupart des chauffeurs qui, devant son bureau surélevé et depuis leur vitre ouverte, font valider leur bon de déchargement.

Céline passe la journée dans son bureau situé à l'entrée du site d'ECT. Devant sa fenêtre, les camions défilent. Avant de pouvoir pénétrer, ils doivent montrer patte blanche et se faire peser. La balance affiche les chiffres qui doivent correspondre au poids prévu. Sur les écrans d'ordinateur et les affichages numériques, à l'intérieur comme à l'extérieur, les données apparaissent. Alors le camion s'avance et Céline tend le bras pour sortir sa « douche » par la fenêtre, un peu plus haute que celle des camions.

Le code présenté par le chauffeur est scanné, et le chargement identifié. Les informations tombent sur les écrans de Céline. Rien n'est laissé au hasard.

Elle explique : « L'ensemble doit correspondre très exactement à la DAP (demande d'acceptation préalable) et à la réservation par l'entreprise qui vient déposer ses chargements. Certains sont enregistrés au poids, d'autres au volume

en mètres cubes. Bien sûr, de là où je suis, surélevée, je scanne les bons de déchargement sur les téléphones des chauffeurs et en même temps je peux voir ce qu'ils ont dans leur benne. C'est hyper important, c'est un contrôle supplémentaire. D'ailleurs, ils doivent systématiquement retirer la bâche qui protège le chargement, s'ils en ont une. Je dois pouvoir vérifier que le chargement est bien celui qu'on attend. Je le vois aussi via les caméras qui ont une vue plongeante sur chaque camion. Si par exemple, dans les gravats, je repère des éléments douteux comme du bois, du plastique, de la laine de verre, qui sont interdits, je ne laisse pas passer le camion. »

Terres inertes mais aussi tuile, brique, céramique... sont autorisées. S'il y a trop d'éléments indésirables, le camion doit repartir. Céline pré-

cise : « J'envoie un mail au client l'informant de ce qu'il y avait dans la benne et que le camion va faire demi-tour, sans avoir déchargé. J'informe également les autres sites d'ECT, où le chauffeur pourrait tenter de passer. Certains chauffeurs sont un petit peu filous et essaient parmi la douzaine de décharges de l'entreprise, en Ile-de-France, mais nous sommes très rigoureux. Les chauffeurs ne peuvent pas dire qu'ils ne savaient pas car, bien avant le transport, on leur fait signer les protocoles de sécurité. Ils sont informés de ce qu'ils peuvent venir décharger, site par site. En plus, il y a un grand panneau à l'entrée qui indique ce qui est autorisé et ce qui ne l'est pas. On n'acceptera pas non plus un camion trop chargé car on ne veut pas risquer d'accident. Un chargement trop lourd pourrait faire se coucher le camion lors d'une manœuvre. »



L'agent de réception contrôle les chargements tout comme la sécurité des chauffeurs. Ceux-ci doivent être équipés de leur gilet, avoir leur ceinture de sécurité, les chaussures adéquates, et leur casque qu'ils doivent porter quand ils descendent du camion, si besoin.

Après le passage des camions à l'entrée devant le regard expérimenté de Céline, un autre contrôle s'effectue encore au moment du déchargement. Le bulliste qui réceptionne le chargement et doit ensuite le pousser et l'étaler sur le site, vérifie à son tour minutieusement ce qui a été déversé.

Publi-information