

Quel aménagement idéal selon les chauffeurs STGA? Ceux du syndicat CFDT citent en exemple les ralentisseurs installés du côté de la cité des Écasseaux, à L'Isle-d'Espagnac. Ils incitent les voitures à ralentir disent-ils et sont suffisamment étroits pour que les roues des bus passent de part et d'autre du dispositif, évitant ainsi que les chauffeurs subissent des à-coups.



Jeudi 11 mars 2021

■ La moitié des 200 ralentisseurs du réseau STGA sont hors normes, selon les chauffeurs CFDT ■ Avec une incidence réelle sur leur santé, disent-ils ■ Ils somment les maires de se mettre en règle, appuyés par une association nationale.

Stéphane URBAJTEL  
s.urbojtel@charenteinfo.fr

**P**our le rendez-vous, ils ont choisi le ralentisseur de la route de Paris, devant les surgelés Picard, à Gond-Pontouvre. Significatif et surtout illégal selon eux. «Le rampant (la partie en pente, Ndlr) est à 15 %. La législation dit 7 % au maximum, pointent Bérengère Fromager, Patrice Alessandri et Olivier Jardry, armés d'une règle de maçon, d'un niveau, d'un mètre et d'un cube en bois de 10 cm<sup>3</sup>. Ça veut dire que pour le traverser en bus sans secousse, on est obligé d'être pratiquement à l'arrêt».

**»**  
**J'ai signé pour être chauffeur de bus à la STGA, pas pour être jockey spécialisé en saut d'obstacles à La Tourette.**

Ces trois chauffeurs de la STGA (la société des transports du Grand-Angoulême), tous membres du syndicat CFDT, ont décidé de prendre le problème des dos-d'âne à bras-le-corps. Ces dernières semaines, ils ont scrupuleusement répertorié, mesuré, catalogué tous ceux qu'ils franchissent chaque jour pour constituer un dossier circonstancié.

«On en a comptabilité 200. Et grosso modo, la moitié n'est pas dans les clous», estime Patrice Alessandri. Dans le top 5 des ralentis-

# Les conducteurs de bus en ont plein le dos... d'âne



Route de Paris à Gond-Pontouvre. «Sur ce ralentisseur, le rampant est à 15 %. La règle c'est maximum 7 %», assurent trois chauffeurs qui réalisent la mesure. Photo Julie Desbois

seurs hors-la-loi, disent les conducteurs à l'appui du décret du 27 mai 1994, il y a donc celui de Gond-Pontouvre mais aussi un dos-d'âne situé dans le secteur de Puyguillen à Ruelle, un autre au cœur du bourg de Saint-Michel, un autre au droit du Centre européen des produits de l'enfant (CEPE), rue de Bordeaux, à Angoulême, et un dernier, également à Angoulême, au milieu de la très pentue rue de la Corderie. «Positionner un ralentisseur aussi haut dans une descente aussi abrupte, c'est normalement interdit», assure Patrice Alessandri.

## 33 ralentisseurs à franchir sur la ligne 9

Si les syndicalistes mènent ce combat, ce n'est pas pour le plaisir d'embêter le monde, défendent-ils. Les chauffeurs l'affirment, les à-coups subis en permanence quand les bus traversent les ralentisseurs provoquent, à long terme, de gros problèmes de dos. «Je passe ma vie chez l'ostéopathe, ça ne m'arrivait pas avant, déplore Olivier Jardry. J'ai si-

gné pour être chauffeur de bus à la STGA, pas pour être jockey spécialisé en saut d'obstacles à La Tourette.»

«J'ai fini par demander un aménagement du temps de travail pour ne pas rouler 7 heures d'affilée», ajoute Bérengère Fromager, conductrice depuis 25 ans. À la fin du service, j'avais le dos en compote et je comprends pourquoi: sur la ligne 9 sur laquelle je circule chaque jour, je franchis 33 ralentisseurs à chaque course.»

Mobilisés, les chauffeurs du SNTU-CFDT sont épaulés dans leur démarche par la très combative association nationale «Pour une mobilité sereine et durable». Qui les incite à engager des procédures judiciaires contre les municipalités et Grand-Angoulême (lire par ailleurs ci-dessous). Les conducteurs charentais l'affirment, ils ne sont pas dans cette logique-là. «En tout cas pas pour le moment, nuance Patrice Alessandri. Pour commencer, on fait le choix du dialogue.» Les représentants syndicaux ont présenté leur étude à l'Agglo le mois dernier et viennent de

décider de faire le tour des mairies du territoire. Leur demande est claire: une intervention sur chaque dos-d'âne problématique. «Sans leur mettre le couteau sous la gorge», pose Bérengère Fromager.

## L'Agglo a engagé sa propre étude

Véronique de Maillard, vice-présidente chargée des mobilités à l'Agglo leur a prêté une oreille attentive. «Évidemment, on ne ferme pas la porte. S'il faut changer ou revoir des ralentisseurs, on le fera.» Interpellée sur le sujet, l'élue a cependant décidé de diligenter sa propre étude. «Un cabinet spécialisé est en train de la mener, les résultats seront présentés en avril.»

Sur cette base, dit-elle, elle rencontrera les maires des communes concernées pour envisager la suite. «C'est une évidence, certains ralentisseurs ne sont pas aux normes et nous ferons ce qu'il faut. Tout le monde travaille dans le même sens», appuie Michel Germaneau, président de la STGA. Attention pour-

tant, nuance celui qui est aussi maire de Linars: il n'y a peut-être pas 100 ralentisseurs illégaux sur le territoire. «Dans ma commune, le syndicat m'a dit que le rampant d'un dos-d'âne était à 9 %. J'ai fait mesurer: il est dans les clous à 6,5 %.» À Gond-Pontouvre, le maire Gérard Dezier n'a pas besoin de mener une contre-expertise pour avoir conscience que le ralentisseur de la route de Paris ne respecte pas les normes. «Il est un peu raide, le plan incliné est insuffisant, je le conçois», admet-il. «Tout à fait disposé à faire ce qu'il faut», l'élue pointe cependant un paradoxe: «Les chauffeurs de bus ne veulent pas de ralentisseurs quand les riverains et les commerçants en ont réclamé pour casser la vitesse sur une route qui voit passer 14.000 véhicules par jour. Personne n'a oublié que du temps de mon prédécesseur, une dame a perdu la vie, route de Paris, fauchée par une voiture qui roulait trop vite.»

Réponse de Patrice Alessandri: «Il existe plein de solutions techniques et de dispositifs pour réduire la vitesse en préservant notre santé.»



Thierry Modolo-Dominati préside l'association «Pour une mobilité sereine et durable». Repro CL

## «L'Agglo pourrait répondre devant la justice»

Il incite les chauffeurs de bus de la STGA à saisir la justice. Thierry Modolo-Dominati est le président d'une association de défense nationale dénommée «Pour une mobilité sereine et durable». Il y a trois semaines, il a fait parler de lui, interviewé dans l'émission «6 Minutes» sur M6. Son cheval de bataille: traquer les ralentisseurs illégaux et sensibiliser les collectivités locales «aux dangers et aux nuisances» qu'ils provoquent. «Laisser pulvériser les ralentisseurs illégaux, c'est définitivement terminé», clame ce

bénévole, épaulé dans son combat par la Ligue de défense des conducteurs et l'Automobile club des avocats, deux puissantes et influentes structures nationales. «Face au laxisme général qui a permis l'installation de centaines de milliers de dos-d'âne et coussins berlinois ne respectant pas les normes, nos actions commencent à porter leurs fruits», défend Thierry Modolo-Dominati à l'origine d'une multitude de procédures. «Nous avons déposé plainte contre 154 collectivités et contre le département du Var, toutes

visant les coussins berlinois, interdits depuis 2009. Ils constituent 30 % des ralentisseurs.» Déjà les maires de Cavalaire et Carqueiranne ont démonté leurs dos-d'âne, dit-il. «L'agglomération d'Angoulême pourrait à son tour avoir des comptes à rendre devant la justice pénale et administrative», menace le bénévole. À cet instant, les chauffeurs de la STGA qui ont construit leur dossier en demandant un soutien de cette association nationale n'envisagent pas de la suivre sur ce terrain-là.