Coordination des Clients des Chemins de fer de Provence

C/o William Waechter / L'ilot 06420 BAIROLS
Tel : 08 70 42 92 60 E-mail : cccp.trainprovence@free.fr

Ref : D-2.1 110308
Bairols, le 11 Mars 2008
Objet: **Pont-Charles Albert**
- Passage Piétons
- PN avec barrières

Conseil Général des Alpes-Maritimes
Dir. des routes et de l'action territoriale
Sous-Direction de l'exploitation et de l'entretien du réseau routier
BP 3007
06201 NICE Cedex 3

Messieurs,

Nous souhaitons attirer votre attention sur la situation actuelle au lieu dit du Pont-Charles Albert (commune de la Roquette-sur-Var), principalement au carrefour ouest du pont (rive gauche) avec la RD 6202.

Des riverains et lecteurs de nos sites nous font part régulièrement depuis de nombreux mois de leur étonnement face à la gestion de ce carrefour. Or la situation a changé au 9 février 2008, par l'augmentation significative de la circulation routière sur le pont, avec l'ouverture de la 6202 bis en rive droite du Var. C'est pourquoi j'ai le plaisir de solliciter votre avis sur deux points que nous jugeons particulièrement très importants.

LA HALTE ET LE PASSAGE PIETONS

Depuis sa fermeture le 23 octobre 2000, des associations (Amis du Rail, GECP, nous-mêmes...) et riverains demandent la réouverture de la halte de chemin de fer du Pont-Charles Albert. Les appels se sont tournés vers l'autorité compétente, à savoir le SYMA dans un premier temps, puis la Région PACA. Or les réponses en Comités de lignes ont toujours été semblables: La réouverture de la halte serait soumise à la création d'un passage piétons protégé au droit de la RD 6202.

C'est pourquoi nous vous demandons aujourd'hui, en préalable d'une demande insistante qui sera faite ultérieurement à la Région, **la création d'un passage piétons protégé au droit de la RD 6202, face à la halte ferroviaire du Pont-Charles Albert**.

La modification récente de la configuration routière, avec la création de deux ronds-points, ainsi que l'existence de passages piétons protégés, au lieu dit Saint-Joseph (en plein virage) et à Baus-Roux (dans une configuration moins sécurisée) tendraient à prouver que la réalisation d'un tel marquage au sol assurerait toutes les garanties nécessaires à Pont-Charles-Albert pour que les piétons traversent dans des conditions de sécurité bien meilleures qu'aujourd'hui, sans gêner la circulation routière.

LE PASSAGE A NIVEAU

Suivant un pointage du Conseil Général des Alpes-Maritimes effectué en 2001, la RD 6202 génère un trafic routier, au droit du Pont Charles-Albert, supérieur à 20000 véhicules par jour. Suivant un pointage du Conseil Général des Alpes-Maritimes effectué en 2005 (sur 7 jours), la circulation sur le Pont Charles Albert était de 5121 véhicules par jour. En semaine, 13 trains font quotidiennement un aller retour sur la ligne de chemin de fer longeant la RD6202, soit 26 trains par jour ouvrable.

Cette circulation, tant routière que ferroviaire, peut être qualifiée d'importante. Or, l'ouverture de la pénétrante en rive droite du Var doit logiquement augmenter considérablement le nombre de véhicules traversant le pont Charles-Albert et par conséquent la voie ferrée.

Il est surprenant de constater que la sécurité des véhicules, tant routiers que ferroviaires, est ici réduite à un strict minimum. La signalisation routière d'un autre âge, bien que présente, peut prêter à confusion, principalement le marquage au sol du «stop» en sortie de pont, rive gauche, qui oblige les véhicules à chevaucher la voie ferrée pour respecter l'arrêt. Les abords de la voie ferrée sont insuffisamment sécurisés, permettant ainsi à des véhicules de stationner si près de la voie ferrée que les trains ne peuvent plus circuler. La particularité de la ligne des Chemins de fer de Provence est, entre autres, que des trains de 2.70 mètres de large circulent sur des rails de 1.00 mètre de large. Ici comme en de nombreux autres points de la ligne, il est difficile voire utopique, sans matérialisation par un piquet, poteau ou borne, de demander à chaque automobiliste d'être expert en matériel ferroviaire des Chemins de fer de Provence.

../..

Outre la sécurité, la fluidité du trafic, tant routier que ferroviaire, est au lieu-dit du Pont-Charles Albert, souvent perturbée.

Afin de respecter la réglementation, les trains ont l'obligation de ralentir à 4 km/h (soit pratiquement marquer l'arrêt) en milieu de chaussée routière sur le passage à niveau. Cette situation est répétée, pour les mêmes raisons, au Pont de Gabre (commune de Levens).

Les automobilistes sont perturbés par ce point de réglementation spécifique. Le ralentissement préalable du train avant le passage à niveau incite les automobilistes à traverser, or ceux venant du pont sont arrêtés par la marquage du stop 1.50 mètres après la voie ferrée. Le véhicule au stop ne peut plus avancer (circulation sur la 6202) ni reculer (véhicules le suivant). En heure de pointe, cette conjoncture provoque de plus en plus souvent (avec l'augmentation du trafic routier depuis février 2008) la perturbation des circulations.

Pour tenter d'éviter que le phénomène ne se reproduise 26 fois par jour, le conducteur du train avertit de son arrivée par le seul moyen qu'il possède: le klaxon.. Quitte à réveiller tout le quartier. La situation actuelle peut vous sembler ubuesque, elle est réelle. L'augmentation prévue du trafic routier sur le Pont Charles Albert ne pourra que rendre la circulation de plus en plus difficile.

Selon l'arrêté ministériel concernant la circulation des trains sur les passages à niveau et la circulaire du 18 mars 1991, ainsi que des dispositions en résultant (mise à jour du 16 juin 2004), le passage à niveau du Pont-Charles Albert est classé en seconde catégorie: PN dépourvu de barrières, non gardé. Ce type de passage à niveau est soumis à conditions, dont nous ne doutons pas un instant qu'elles étaient réunies au moment où l'arrêté préfectoral a été signé. Mais la circulation évoluant sans cesse, nous avons le devoir d'attirer votre attention sur cette évolution.

Le calcul ci-dessous, basé sur des données partielles en notre possession, n'a qu'une valeur indicative.

L'existence - ou non - d'un passage à niveau protégé par des barrières est fonction du «moment de circulation», prenant en compte la circulation routière et ferroviaire.

Chiffres connus au Pont-Charles Albert :
- *Circulation routière : 5121/jour (2005), ramené à 4000/jour en période de circulation des trains.*
- *Circulation ferroviaire : 26/jour (2008)*
- *Amplitude de circulation des trains : 14h/jour (2008)*
- ***Moment de circulation** : 4000 x 26 = **104.000***

L'arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau annonce, dans son article 18, que les passages à niveau de catégorie 2 (non gardés, sans barrières) tels qu'au Pont-Charles Albert, correspondent à un «moment de circulation» qui ne dépasse pas 3000. Or, le «moment de circulation» estimatif que nous avons obtenu est près de 35 fois supérieur...

Cette estimation nous parait suffisamment inquiétante pour que nous vous en fassions part, afin que vos services compétents, en accord avec ceux de la Région PACA, analysent cette situation.

Dans cet esprit, **nous demandons dans les meilleurs délais qu'un passage à niveau gardé, avec barrières, soit installé au Pont-Charles Albert.**

Au nom de la «Coordination des Clients des Chemins de fer de Provence», je vous remercie par avance de l'attention que vous avez apporté à ce courrier.

Je vous remercie également pour votre réponse sur les points qui vous concernent, qui est attendue avec grand intérêt par une grande partie des populations concernées.

Conscient que les acteurs concernés par ces deux demandes distinctes :
- Passage piétons (puis réouverture de la halte) au Pont-Charles Albert
- Passage à niveau avec barrières au Pont-Charles Albert

... sont nombreux, j'ai rédigé des courriers similaires à la Région PACA, à la commune de la Roquette sur Var, à la CANCA, dans le but de vous éviter de transmettre ce courrier.

Notre objectif final est identique au votre, améliorer les transports dans les Alpes-Maritimes.

Respectueusement.

Pour la CCCP,
William Waechter