

CONTRIBUTION

Cagnes le 16 mai 2005

Monsieur CHARBONNIAUD JP
Les grimaldines B
06800 CAGNES SUR MER
Tel : 04-93-20-72-00
Port: 06-64-80-76-09
Email: JPCHARB@aol.com

Résumé du dossier des nuisances dues aux vibrations provoquées par le passage des convois FRET sur le réseau ferroviaire exploité par RFF.

Comme vous pourrez le constater, ces nuisances sont apparues après la création de la troisième voie en gare de Cagnes, voie qui prochainement va être de nouveau en travaux, dans le cadre du projet LGV.

Dans l'espoir, qu'après 15 ans de correspondance, il sera possible de trouver une solution, je vous prie de bien vouloir accepter mes remerciements pour votre aide, ainsi que mes respectueuses salutations.

Dossier :

Rapport de synthèse

Nuisance vibration Immeubles Grimaldines Cagnes sur Mer.
1991 - Mise en service 3ème voie Gare de CAGNES/MER
Inscrit au titre LGVpaca = densification modification convois FRET- 3ème voie

L'original comprend : 40 pages dont :

1 - Relevé passage convois	2 pgs
2 - Photos	6 pgs
3 - Enquête Grimaldines	2 pgs
4 - Attestation	3 pgs
5 - Plan	2 pgs
6 - Courrier	25 pgs

Interface : JP.Charbonniaud pour CJK - ACGP- Syndicat des Grimaldines

PROBLÉMATIQUE :

1 - EFFETS

a/ Fissures sur les immeubles, construction BETON BANCHE (1971) mono-bloc à 40 m de la source de vibration.

b/ Effets physiologique sur les personnes. (type secousse sismique)

c/ Déplacement du mobilier et verres ébréchés.

d/ **Mévente pour vice caché** dans l'hypothèse d'une continuité du phénomène ou d'une récurrence.

NÉCESSITE ABSOLUE DE CLARIFIER CETTE SITUATION.

e/ Dégradation du capital

f/ Rupture prématurée de conduit fonte descente des eaux usées

g/ Chute des bandeaux décoratifs, immeuble B pignon EST.

Nota : un témoin posé par moi-même en 1994 montre une évolution de 10 cm de la fissure en façade.

En 2001-2002 De nouvelles fissures apparaissent sur le pignon EST.

2 - CAUSES

a/ Modification du tracé ferroviaire

b/ Modification du ballaste (traverses bois en traverse béton/fer)

c/ Modification des types de convoi fret : (recherche de rentabilité) vitesse, **charge, longueur**, les deux derniers paramètres génèrent avec la vitesse des fréquences basses par affaissement ondulatoire de la voie.

d/ Joint passage d'un pont.

e/ Type de construction - Béton-banché Architecte Cabinet LAMBELLIN - Nice.

3 - ARGUMENTS

(Spécifiques **immeubles Béton Banché**)

Mesures Grimaldines B , 9 Av. Germaine, Balcon EST , réalisées par le CETE AIX le 6-7/06/1990 DUP 3 ème voie, mesures effectuées avec le tracé initial voie 1 et 2, vitesse 80 km/h, soit avant la création de la voie banalisée, (voie 3).

Mesures demandées à titre prévisionnel par l'association de quartier CJK/ACGP Secrétaire général Mr jp.Charbonniaud.

1990 - Rapport non-communicé par la SNCF.

Résultats exprimés par l'équipe du CETE (techniciens de mesure) à la fin de la période d'enregistrement 3 ème étage balcon EST des Grimaldines, avant la mise en service de la voie banalisée :

PAS DE VIBRATION

LES VIBRATIONS BASSES, PONCTUELLES ET FAIBLES, DÉTECTÉES SONT DUES AU PASSAGE DES CAMIONS SUR LE JOINT DE DILATATION DE L' AUTOROUTE AUCUNE RELATION AVEC LES HORAIRES DE PASSAGE DES CONVOIS FRET.

Les résultats de ces mesures représentent la BASE de comparaison entre hier et aujourd' hui concernant les constructions en béton-banché.

1991- La deuxième campagne de mesure de septembre 1991 à été réalisée sous l'initiative de monsieur THIEFAINE, (SNCF Marseille), UNIQUEMENT DANS LES VILLAS de Messieurs Motte et de Prémoré.

AUCUN point de mesure dans les Grimaldines ?.

4 - HISTORIQUE

1991 - Mise en service voie banalisée Fin des travaux de déplacement de la voie 2

1993 - Premières constatations, premier courrier à la SNCF.

1994 - Premier courrier au titre de l'ensemble des GRIMALDINES, après enquête auprès des résidents. <<cette étude montre que l'ensemble des Grimaldines, 5 bâtiments, béton-banché, subit depuis 1993 une contrainte extérieure nouvelle et néfaste à son vieillissement>>.

1997 - Relevé 1er trimestre détection visuelle ou physiologique
12 vibrations dont 4 extrêmement fortes.

2000 - En cours d'année
23 vibrations dont 17 extrêmement fortes

2001 - En cours d'année, (absence de contrôle durant 3 mois)
12 vibrations dont 11 extrêmement fortes, particulièrement, celle du 12/03/01

2002 - 2 mois de relevé

5 vibrations dont deux insoutenables –

Contact téléphonique avec M. MERLETTE RFF qui m'informe qu'il confirme sa demande auprès de la SNCF pour des mesures contradictoires « M. PELZINI doit prendre contact avec moi ».

Aucun contact à ce jour 16 mai 2005.

2005 - Dernière en date : le 06 avril 2005 extrêmement forte . le 15 mai 2005 extrêmement forte.
Horaire des passages : 11h00 - 19h50 - 20h40 - 21h40- **22h06 - 23h24** - 03h00 - 04h10 - 05h03

Informations complémentaires :

Durant cette période de relevé plusieurs événements sont à noter sans relation forcement de cause à effet :

1 - une rupture d'attelage en gare d 'Antibes

2 - l'absence de vibration durant les période de travaux pont de la cagne ,Tunnel de Monaco etc.

3 - Personnes contactés

SNCF PARIS Monsieur COUDERT

SNCF NICE Monsieur MERLIN

SNCF MARSEILLE Messieurs THIEFAINE, LAFONT, S DEL PELLEGRINO

RFF MARSEILLE Monsieur MERLETTE

CONCERTATION PUBLIQUE **20 OCTOBRE 2001**

DOSSIER COMPLET REMIS A. Madame CANIS EN MAIRIE DE CAGNES/MER

Le dossier, comprenant la correspondance, les photos, l'enquête et les relevés est disponible sur demande.