17 aout 2020

Exposé concernant l'événement de mars 2020 et ses conséquences

N'ayant pas de possibilité de projection, nous ne pouvons qu'exposer par oral tous les éléments. Merci de garder vos questions pour la fin, car le développement est très important et le plus complet possible.

Nous vous proposons un découpage de ce long exposé en CINQ POINTS :

- Les circonstances de la destruction du panneau et les dégâts constatés (BM)
- Les actions immédiates à court terme et le « pansement » (DL)
- Les préconisations et le projet qui s'impose (DL-BM)
- L'estimation du coût de la première tranche (PCh)
- Le financement et les futures redevances d'investissement (PCh)
 Conclusion (BM)

1. CIRCONSTANCES ET DÉGÂTS SUR L'OUVRAGE

La conjonction du fort vent d'ouest, d'un coefficient 117 et d'une forte houle aux heures de marée haute au cours des nuits du 10, puis du 11 mars a attaqué violemment l'ouvrage. La retombée des paquets de mer sur le talus dunaire, très pentu à cet endroit, l'a creusé et déstabilisé. Le panneau, qui s'est rompu par la suite, a été poussé vers la mer, le vide s'est formé derrière lui et les vagues ont causées sa rupture. La brèche était là et les panneaux voisins étaient prêts à bouger. La balustrade de la promenade aussi s'est écroulée dans la brèche, ce qui a amené la mairie à des mesures d'interdiction d'accès immédiates.

La vue inédite du dos du panneau brisé a permis de constater le mauvais état de ses armatures. Son épaisseur est très mince et sa rigidité est assurée par des armatures de renforts en béton armé. Cet hiver, la succession de tempêtes hivernales avait déjà fait baisser le niveau du sable de la plage. Les pieux de butée en bas de la digue ont été découverts en février, un re-ensablement avait immédiatement été effectué.

2. ACTIONS IMMEDIATES À COURT TERME ET « PANSEMENT » PROVISOIRE

Qu'avons-nous fait avec la mairie et la DDTM qui étaient tous sur place dès le matin du 12 mars ? Même le sous-préfet est venu pour voir et constater !

Après le constat rapide, la concertation a fonctionné tout de suite entre le service technique de la ville, la DDTM et l'ASA et a permis de décider des mesures à prendre pour limiter les possibles nouveaux dégâts aux marées suivantes.

À la première heure, la mairie a agi sur place et piloté efficacement les opérations de consolidation du talus avec du sable, des bandes de géotextile et des cailloux pour éviter l'effet domino sur les panneaux voisins. Nous l'en remercions vivement pour la rapidité et les moyens disponibles.

Comme il y avait une autre forte marée de 117, le 9 avril, nous avons commandé en urgence le renforcement de notre digue par une carapace en enrochement pour éviter la propagation de la brèche aux panneaux adjacents. La société Eurovia a été choisie après consultation d'autres entreprises. En pleine période de confinement, nous pouvons féliciter cette entreprise efficace et très compétente dans ce domaine. Le coût a été d'environ 63 000 € pris sur notre trésorerie disponible, et épargnée pour faire face à ces imprévus. Le président Masurel a été remarquablement efficace, même s'il n'a pas bien dormi certaines nuits. Nous l'en remercions vivement.

3. POUR LA SUITE, ACTIONS ET PROPOSITIONS : LE PROJET

Tous les protagonistes : la DDTM (Direction des Territoires et de la Mer), l'ASA et la ville sont tombés d'accord sur le fait que :

« NOUS N'AVONS PLUS LE CHOIX, LA MER MONTE, LE NIVEAU DU SABLE BAISSE, LES TEMPETES D'HIVER SONT PLUS FRÉQUENTES ET PLUS VIOLENTES D'ANNÉE EN ANNÉE; ELLES METTENT MAINTENANT EN DANGER NOS PROPRIÉTÉS ET TOUT NOTRE RIVAGE ».

Dans une vision à long terme, il faut repenser ENTIÈREMENT la protection contre la mer de Juliouville Centre pour une période de 50 ans au moins et renforcer notre front de mer quelques soient les moyens. La conception de notre ouvrage n'est plus adaptée au niveau du sable sur la plage. C'est la survie de notre station balnéaire qui est en jeu.

Plusieurs tranches de renforcement seront nécessaires à répartir sur plusieurs années et dizaine d'années selon les nécessités et les volontés. Elles semblent moins urgentes à partir du Casino vers le sud, mais ce n'est qu'un sursis... à terme il faudra complétement remplacer notre digue.

Mais avant de mettre à l'étude toute cette longueur de littoral – voire pour la commune au-delà du CVJ vers le sud - il nous faut entamer une première tranche par enrochements comme à Juliouville Nord et à Kairon.

En effet les enrochements s'avèrent aujourd'hui la meilleure solution « en dur » valable contre la mer, à condition d'avoir une hauteur suffisante et qu'ils soient bien disposés et bien ancrés dans le sol.

Il faut souligner que nous avons la chance d'avoir un ouvrage à remplacer, car sinon l'État pourrait **ne pas nous** autoriser à construire un ouvrage neuf en dur (cf Gouville).

Un Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL) est prévu par l'État sur les trois communes de Carolles, Jullouville et Saint-Pair pour fin 2023. Son but est d'évaluer les enjeux et les aléas pour valider que la zone doit être protégée. Il ne devrait pas avoir d'incidence sur le nouveau projet. Sans attendre ce délai, nous proposons les dispositions suivantes.

Pour la première tranche, nous avons donc eu des pourparlers avec le maire, la DDTM et GTM et une première réunion s'est tenue, à notre demande, le 3 juin dernier, pour élaborer les grandes lignes d'un projet technique qui convienne à tous.

Les principes suivants ont été rapidement validés :

- Un tronçon de 490m est défini pour la première tranche urgente de l'avenue de Scissy à l'avenue de Chausey, le talus y est déjà attaqué et dégradé
- Le nouvel ouvrage en enrochements doit s'étendre en pente, sur toute la hauteur, de la promenade à la plage sans interruption de niveau, le talus dunaire sera recouvert entièrement pour assurer la robustesse de l'ensemble face aux vagues les plus hautes
- Le besoin d'aligner les enrochements en prolongement de ceux existants au nord entrainerait une avancée d'une dizaine de mètres sur le domaine public maritime inaliénable. La DDTM s'est engagée oralement à nous l'autoriser
- <u>L'ouvrage actuel de 1937 sera détruit sur les 490m</u>, ses gravats pourront être utilisés pour les sous-bassements du nouvel enrochement. Le « pansement » sera enlevé et les cailloux réutilisés dans le nouvel ouvrage
- Plus de possibilités de cabines de plage à mi-hauteur comme maintenant
- Des escaliers d'accès à la plage face aux avenues seront construits et seront à la charge de la ville car ils concernent le tourisme balnéaire
- La promenade sera élargie pour un passage des engins (terrassement, sécurité, chantier,...). Les aménagements spécifiques (éclairage, bancs, etc) seront à la charge de la ville
- La ville étant propriétaire du talus dunaire et de la promenade, elle prendra donc à sa charge toute la partie de travaux située sur le domaine communal, mais le chantier sera commun avec l'ASA pour le front de mer. Chacun se partagera la dépense d'investissement selon sa situation par rapport à la limite du domaine public maritime qui se situe à l'aplomb du sommet de notre ouvrage.
- Comme l'ASA est soumise aux règles des marchés publics impliquant des appels d'offres dès qu'on dépasse la limite de 40 000 €, nous devrons donc nous faire assister par un professionnel pour ces procédures complexes en tentant de raccourcir ces délais de réalisation.

Enfin un accord de principe est aussi trouvé pour une étude commune (Commune et ASA) au sujet des aménagements plus au sud impactant l'image de la station et son aspect touristique.

Résumons le rôle de chacune des parties :

- **L'ASADMJC**, à savoir les 950 propriétaires, représentés par leurs syndics, sera le maître d'ouvrage et en tant que <u>responsable de la protection des biens immobiliers du périmètre syndical</u> sur sa partie d'ouvrage. (cf. Statuts)
- La Commune de Juliouville partage avec l'ASA le projet du nouveau front de mer de Juliouville. Alain Brière, interlocuteur principal.
- La répartition des coûts entre l'ASA et la commune serait d'environ 2/3 1/3 en fonction de la position par rapport à la limite du domaine public maritime

(aplomb de notre ouvrage), cette répartition, faite selon les calculs d'Eurovia pour la première tranche, peut changer en fonction du profil du talus.

- La DDTM, voix de l'État, recommande, autorise et valide les solutions et le cahier des charges, et au final contrôle le résultat des travaux. Elle autorise l'occupation du domaine public maritime si le besoin est impératif pour le nouvel ouvrage.
- La communauté de Commune GTM a réalisé une étude sur l'état des ouvrages de son territoire. Dans l'état actuel des lois, <u>la lutte contre l'érosion marine</u> ne fait pas partie de sa compétence obligatoire. Mais le président vient de changer... Sait-on jamais ? Il pourrait prendre d'autres options.

4. L'ESTIMATION DES COÛTS DE LA PREMIÈRE TRANCHE

Au stade où nous en sommes, les coûts sont approximatifs. Eurovia a bien voulu nous indiquer des chiffres estimatifs, connaissant bien les côtes et les moyens à mettre en œuvre car elle a déjà réalisé plusieurs grands chantiers identiques. Ces chiffres n'engagent pas l'ASA et ne sont que des estimations.

L'estimation pour cette première tranche est de 3 M€ (trois millions d'euros) TTC pour la totalité des enrochements à se partager. Soit 2M€ pour l'ASA et 1 M€ pour la commune à laquelle elle ajoute ses propres aménagements (escaliers, promenade, éclairage, ...).

Pour la TVA, une analyse plus fine est à effectuer, car l'ASA ne récupère pas la TVA. La commune, en investissement, récupère de son côté une partie de la TVA.

La charge en journée est estimée en durée à **160 jours de travail**, soit sans doute un étalement sur deux hivers car l'été aucun chantier sur la plage ne pourra s'effectuer à cause de la saison touristique.

Ces chiffres sont évidemment indicatifs et n'engagent pas leur source ni l'ASA, mais ils sont nécessaires à intégrer dans la décision à prendre.

5. LE FINANCEMENT ET LA REDEVANCE DE CHACUN DES PROPRIÉTAIRES

Notre trésorerie a été utilisée à 80% pour les travaux d'entretien, mais surtout pour la réparation pour 63 000 €. Pour le fonctionnement, la redevance suffit.

Pour les travaux d'investissement, nous allons être obligés de recourir à un emprunt bancaire, a priori sur 10 ans. Il faut prévoir d'autres tranches de travaux. Les remboursements se feront annuellement au titre d'une redevance d'investissement comme nos statuts le prévoient.

À moins d'un changement, nous ne pouvons espérer aucune subvention de l'État qui a défini sa position, ni de la communauté de commune GTM, ni de la commune qui paie sa part des travaux.

Comment la répartition de la redevance sera faite sur chacun d'entre nous?

Selon les règles votées en AGO de 2013, celle-ci est basée sur deux zones d'habitat différentes : la zone 1, côté Ouest de la route départementale, la zone 2, côté Est de cette route, indexée sur le montant du revenu cadastral (= valeur locative). Il est donné par les Impôts et figure sur votre avis d'impôt foncier comme base de calcul.

À partir du fichier du Trésor public, nous allons avoir un travail important à réaliser pour, d'une part, valider notre fichier des propriétaires, (les notaires ne nous faisant pas toujours parvenir les attestations de mutation,) et d'autre part, relever les revenus cadastraux des propriétés.

En première approche, la redevance d'investissement avec un emprunt sur 10 ans que vous aurez à payer chaque année serait la suivante :

Pour un revenu cadastral de 1 000 €, avec un emprunt sur 10 ans, le montant annuel serait en zone 1 environ 220 € et en zone 2 de 110 €. (Simulation faite avec les chiffres de 2013 quand nous avions voté les règles de répartition).

L'ouvrage au sud qui subsistera encore, aura toujours besoin d'un entretien et l'ASA de sa gestion administrative, la redevance de fonctionnement forfaitaire subsistera donc selon le montant voté en AGO et s'ajoutera à la précédente.

Conclusion BM

Je ne vous donne pas les éléments détaillés de la procédure de mise en route préalable de ce grand chantier (prise des côtes par géomètre, rédaction du cahier des charges, constitution de la procédure d'appel d'offres, choix d'un assistance pour cette rédaction, choix d'un organisme de contrôle, choix du fournisseur, coordination avec la ville, suivi du chantier, organisation générale, etc...), je laisse la parole à Henry de La Monneraye, notre responsable travaux qui a l'expérience des grands travaux ainsi qu'à Jean Jacques Masson, notre syndic architecte. Ils répondront à vos questions techniques.

En ce qui concerne le calendrier, l'objectif est de réaliser cet ouvrage en trois ans, soit sept 2020 - sept 2021 procédures et appel d'offres, puis hiver 2021-22 et hiver 22-23 réalisation, puis terminé pour été 2023.

Pour conclure, nous avons tenté de vous présenter le mieux possible tout cela. IL S'AGIT DE L'AVENIR DE NOS BIENS POUR NOS ENFANTS ET PETITS-ENFANTS. Vous voyez que nous n'avons plus le choix devant les éléments qui nous menacent.

Merci de votre attention. Avez-vous des questions?