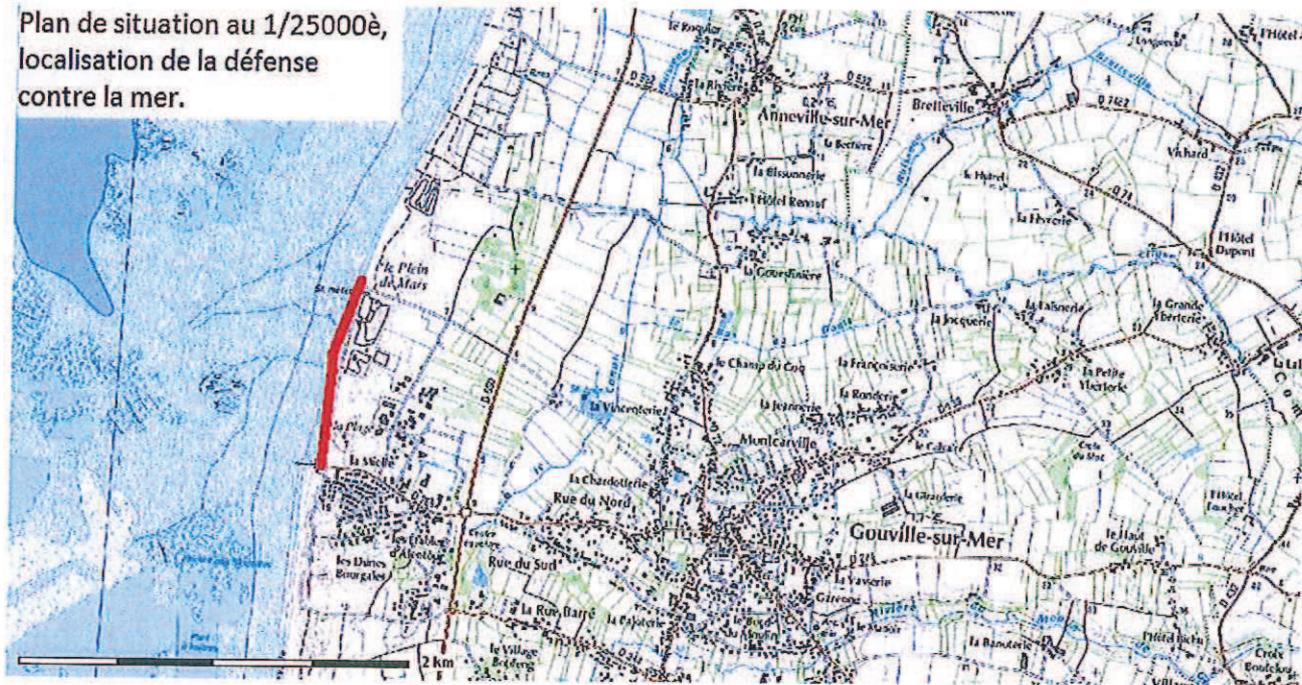


Plan de situation au 1/25000è,
localisation de la défense
contre la mer.



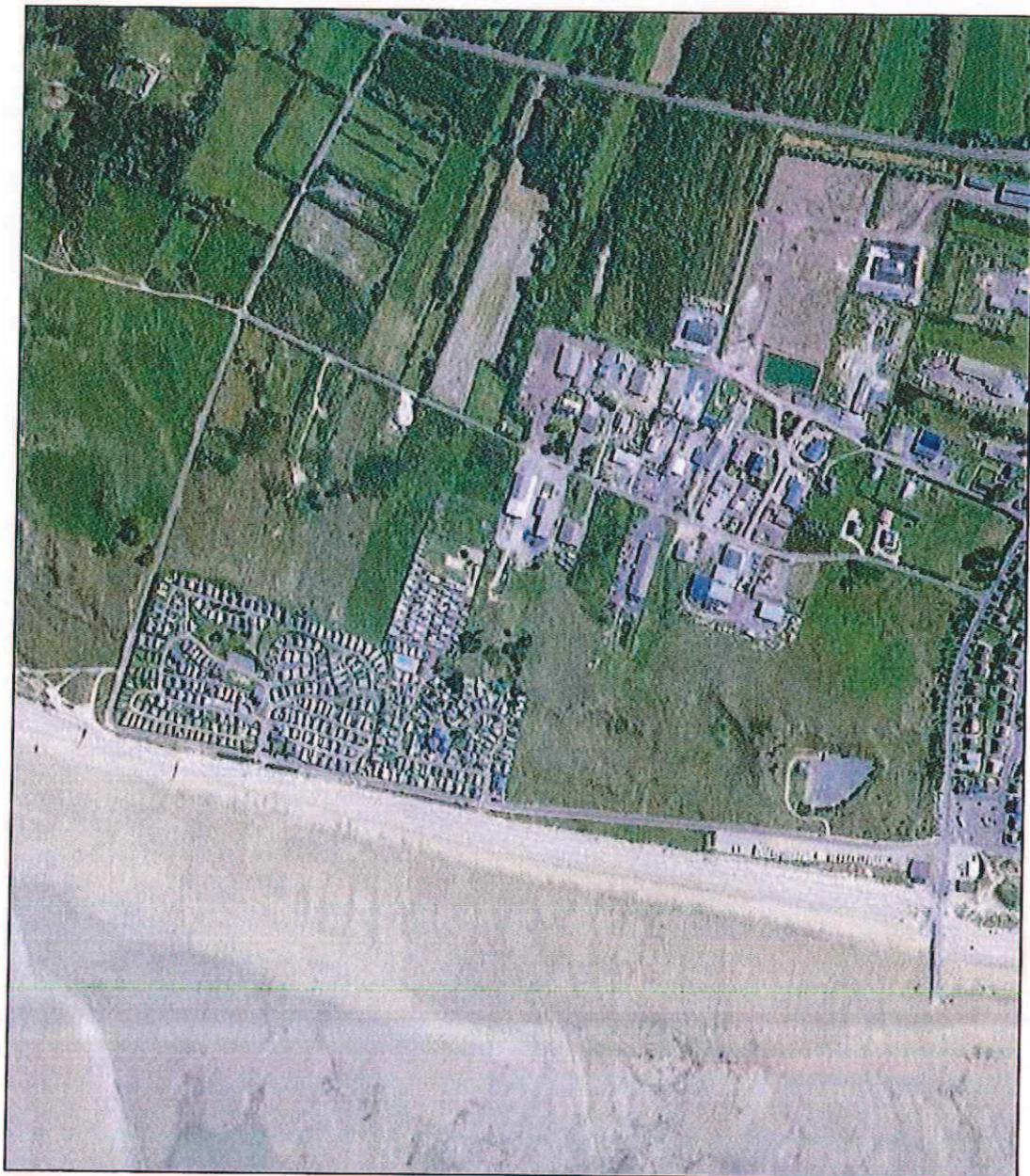
— Pièces jointes : —

Gouville_emprise2.pdf

208 Ko

dcm1 25000.jpg

318 Ko



Photographie aérienne du site de projet issue du Géoportail



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
DIRECTION RÉGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT DE NORMANDIE
NORMANDIE

Nature, Biodiversité et Geodiversité de Normandie

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Normandie

Situation

Localiser

Départements: Saisir les premières lettres

Communes: Saisir les premières lettres

Localiser Rinitialiser

Recentrer

Projection: RGF93 / Lambert 93

X:

Y:

Centrer

Légende

HABITATS

- Dunes
- Forêts
- Habitats colliers
- Habitats d'eaux douces
- Habitats rocheux
- Landes et fourrés
- Tourbières
- Habitat non concerné par la

Chisissez une échelle

Zones favorites

Position : 558533.44, 6904273.40

RGF93 / Lambert 93

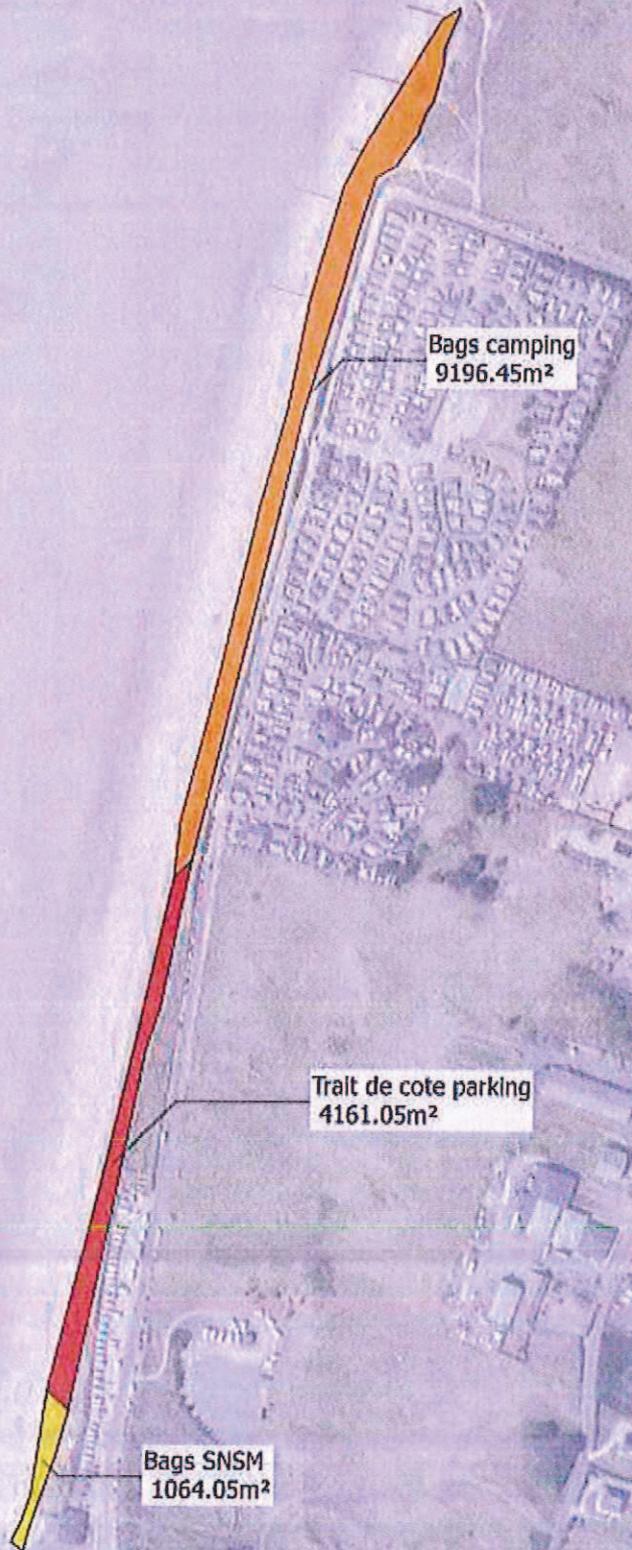
Échelle : 3km 1:48.322

Carte localisant (1) la zone Natura 2000 du havre de Geffosses en tramé oblique ocre, (2) les zones ZNIEFF continentales de type 1 en aplat vert et (3) la zone de projet en jaune bordé de rouge

03 février 2017

Gouville sur Mer

Défense contre ~~Clame~~ ~~et~~ ~~parvising~~



Bags camping
9196.45m²

Trait de cote parking
4161.05m²

Bags SNSM
1064.05m²

0 0.1 0.2 km

Seule la construction d'un épi en T et celle d'une protection du pied de dune de la zone non protégée sur un linéaire de 425 m rentre dans le cadre du présent marché.

1.3 Périmètre des travaux prévus à court terme (phase A)

Le dispositif de protection du trait de côte du littoral de Gouville-sur-Mer est envisagé sur environ 1000 ml au Nord de la cale d'accès à la mer, au droit de la zone à enjeux (Figure 1). Il peut se décomposer en plusieurs parties. Il s'inscrit dans un schéma global et cohérent tenant compte des mécanismes hydro-sédimentaires en jeu.

La première partie consiste à stabiliser le secteur le plus au Nord afin de protéger la partie nord du camping municipal, qui apparaît comme la plus vulnérable (Figure 2)



Figure 2 : Schéma de principe du dispositif global de protection prévu à court terme (le rechargement ne fait pas partie du présent appel d'offre)

La seconde partie consiste à protéger le secteur non encore protégé entre le poste de secours SNSM et l'ouvrage en « big bags » devant les campings, sur un linéaire d'environ 425 m.

Dans ce projet, il n'est pas prévu de modifier les protections existantes en « big bags » devant les campings et le poste de secours.

1.4 Informations à disposition

La topographie de la plage levée en avril 2016 est mise à disposition des candidats. Toutefois, il convient de souligner que celle-ci a évolué au cours de l'hiver 2016-2017, avec l'action des

2.1.2 Le sable de remplissage

Les ressources en sable pour assurer le remplissage des modules constituant les ouvrages au-dessus du terrain naturel devront être locales. Elles seront prises dans des zones excédentaires, après extraction et transport sur le chantier (annexe 4). Les caractéristiques des sables pour ce remplissage peuvent être sensiblement différentes de celles des sables de la plage de Gouville-sur-Mer. Leur utilisation demandera préalablement l'approbation du maître d'ouvrage ou de son assistant.

Par ailleurs, cette solution doit être aisément réversible. Les conditions de cette réversibilité devront être précisées.

2.2 Première partie : stabilisation du trait de côte au Nord du camping municipal

L'ouvrage est à implanter à proximité de l'extrémité de la défense frontale actuelle en « big bags ». Cette implantation sera à valider par le maître d'ouvrage ou son assistant. Il sera constitué d'un épi et associé à un rechargement en sable ne faisant pas l'objet du présent appel d'offre. Ce dispositif doit permettre de capter le transit sédimentaire littoral relativement faible sur la zone d'étude. Néanmoins, afin d'éviter des pertes de sable trop importantes de la haute vers la moyenne plage lors de ces événements, l'épi sera complété par une barre à son extrémité (épi en T) présentant deux orientations : l'une pour faire face aux vagues de Sud-Ouest et Ouest-Sud-Ouest et l'autre aux vagues de Ouest et Nord-Ouest. Cette partie complémentaire de l'épi jouera également le rôle d'une butée de pied permettant un apport de sable via un rechargement massif de la haute plage mieux sécurisé (Figure 3).

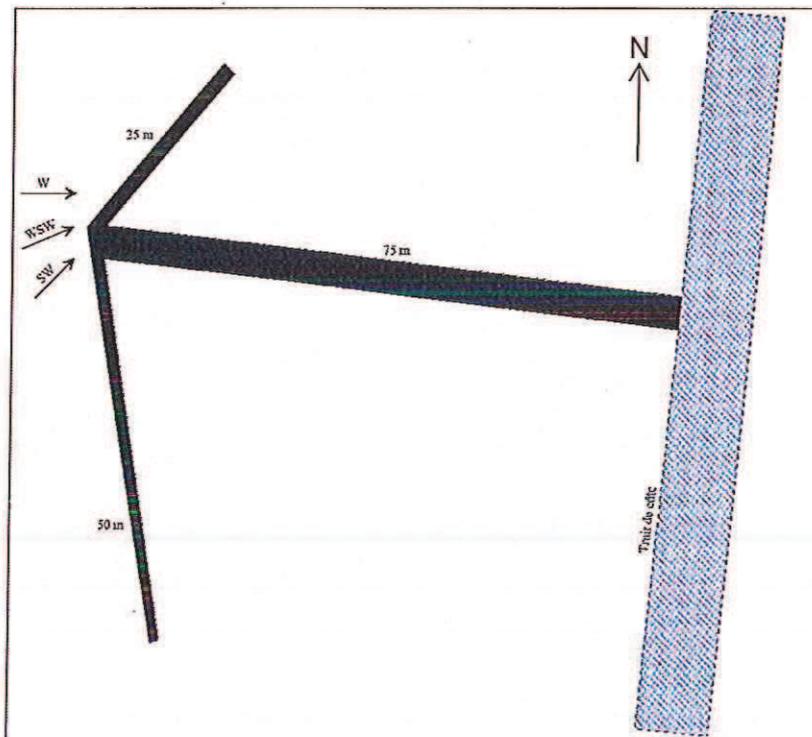


Figure 3 : Schéma de principe de la géométrie de l'épi en T

Pour l'épi en T, les matériaux utilisés doivent permettre la construction de modules tubulaires d'un gabarit compatible avec le projet, notamment en termes de hauteurs par rapport au rechargement prévu et à l'altitude de la plage au moment du chantier. La longueur des modules, implantés bout à bout, ne devra pas dépasser 25 à 30 m. Les jonctions entre les modules devront être les plus jointives possibles.

La longueur de l'épi transversalement au trait de côte sera de 75 m. Sa hauteur au-dessus de la plage devra permettre d'accueillir côté sud un rechargement sur la longueur de l'épi dont la cote variera de 7,50 m IGN69, niveau des pleines mers astronomiques, au contact du trait de côte, à 2,75 m IGN 69 à 75 mètres du rivage, à l'extrémité de l'épi (Figure 4). La cote d'arase de l'épi pour sa partie transversale au trait de côte, sera plongeante et tangente à la cote de projet de la plage rechargée.

La branche du T devra être orientée vers le SSE et aura une longueur de 50 m (Figure 3). Celle orientée vers le NE sera de 25 m. Leur hauteur au-dessus de la plage sera constante, de 1 m minimum afin de bloquer la base du rechargement en sable.

Enfin, afin de limiter les risques de contournement de la tête de cet ouvrage par les actions marine (côté Est), un ou plusieurs modules complémentaires devront être mis en place à proximité du pied de dune à partir de l'épi, sur un linéaire d'environ 50 m à l'aval transit sédimentaire, c'est-à-dire au Nord de l'ouvrage (annexe 5). Partant de la cote d'arase de l'épi à sa tête, l'ouvrage pourra être plongeant pour rejoindre le trait de côte dunaire. Sa hauteur au-dessus du terrain naturel devra tenir compte de l'altitude de la plage au moment de la construction. De manière estimative à ce stade du projet, une hauteur de 2 m semble au minimum nécessaire pour un premier segment à partir de l'épi. Les suivants pourront vraisemblablement être d'une moindre hauteur. Ce dimensionnement sera à valider par le maître d'ouvrage ou son assistant.

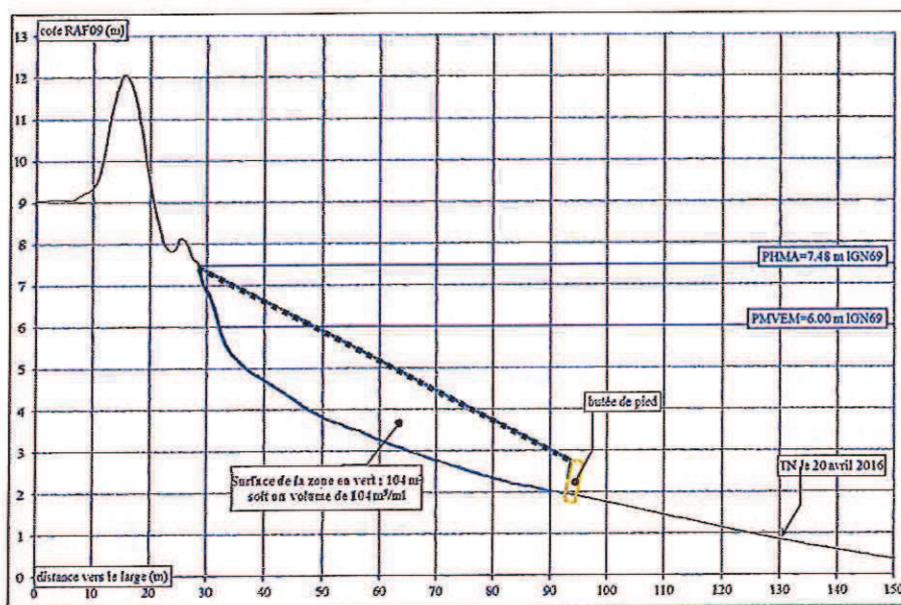


Figure 4 : coupe de principe du rechargement par rapport à la butée de pied à l'extrémité de la partie de l'épi orthogonale au trait de côte (topographie d'avril 2016). La cote d'arase de l'épi suivra la pente et l'altitude de la plage rechargée (tirets noirs).

Sous l'ouvrage et ses différents segments, un tapis anti-affouillement sera positionné sous la surface de la plage. Ce tapis s'étendra de part et d'autre du corps principal de l'épi, de part et d'autre de la barre du T et sous la protection anti-courtournement. Il sera prolongé sur quelques mètres au-delà de l'extrémité des modules et sera lesté pour assurer sa stabilité.

Le remplissage des modules devra être effectué sur place de manière hydraulique. Il répond à un savoir-faire spécifique pour obtenir la forme voulue de l'ouvrage en coupe (rapport d'environ 1 à 2 entre sa hauteur et sa largeur).

Pour information, le rechargement de la plage (pour mémoire, en dehors du présent appel d'offre) compte-tenu du faible transport Sud-Nord et des pertes possibles vers le large est