

CONSEIL GENERAL

GARD

DIRECTION DEPARTEMENTALE
DE L'AGRICULTURE ET DE LA FORÊT DU GARD

Cantons de ROQUEMAURE
et VILLEUNEUVE-LEZ-AVIGNON

SCHEMA D'AMENAGEMENT POUR L'EVACUATION DES EAUX DE RUISSELLEMENT

Présentation du schéma

Pour votre information



Décembre 1993

BRIL

2.4.3. Les bassins de rétention

La liste des bassins prévus est la suivante

		Volume (Mm3)	Emprise
B1	Garouyas	0.2	8
B2	Le Gouyas	0.3	14
B3	Amont des Crottes	0.5	30
B4	Le Planas	1.6	15
B5	La Gorgue	0.1	10
B6	Bassins de Saze (pour mémoire)		
B7	L'Amériquette	0.2	10
B8	Amont de l'A9	0.35	12

A noter en ce qui concerne le bassin de Garouyas, que conformément aux souhaits exprimés par la SNCF, la digue de remblais de la ligne TGV ne jouera pas le rôle de digue pour le bassin de rétention.

2.4.4. Les ouvrages

Les ouvrages principaux à reprendre et qui font l'objet d'une cotation spécifique dans l'offre financière correspondent aux franchissements d'axes de transit importants (routes départementales des nationales, voie ferrée). Leurs dimensions précises dépendront de relevés topographiques à effectuer dans les études de détail. En ce qui concerne le contre-canal, la liste des ouvrages est fournie en annexe.

2.5. MONTANT DES INVESTISSEMENTS CORRESPONDANTS

2.5.1. Méthodes et niveau de précision des évaluations

Pour réaliser l'estimation financière, nous avons évalué le coût de chaque ouvrage défini dans le chapitre 1.4. Ce coût se décompose en un coût de génie civil et un coût foncier lié aux emprises nécessaires à l'implantation de l'ouvrage.

Le coût du génie civil des biefs, roubines et des ouvrages particuliers s'élabore à partir d'un bordereau de prix unitaire pour des sections types modulé éventuellement en fonction des contraintes spécifiques identifiées sur le terrain.

De la même façon, le coût du génie civil des bassins s'élabore en fonction des volumes de déblais et remblais ainsi que des digues, ouvrages de fuite et déversoirs à prévoir.

Les emprises des différents ouvrages ont été évaluées en prenant en compte d'une part les dimensions réelles et d'autre part les largeurs d'accès indispensables pour l'entretien et la maintenance de ceux-ci.

Enfin un poste particulier intitulé "Franchissement des biefs et roubines" et correspondant aux ouvrages répartis le long des axes de transit autres que ceux identifiés dans la liste du chapitre 1.4. a été évalué forfaitairement sous forme d'un pourcentage des investissements à réaliser pour le linéaire de biefs et roubines.

A ce niveau de schéma, l'ambition de l'évaluation financière est de mettre en évidence l'échelle des investissements à réaliser. Celle-ci devra bien entendu être affinée dans le cadre des études ultérieures.

2.5.2. Estimation des investissements

Les estimations financières des investissements sont fournies ci-après.

RECAPITULATIF

	GENIE CIVIL en MF	FONCIER en MF	TOTAL en MF
<i>ROUBINES ET BIEFS</i>	93	12.5	105.5
<i>BASSINS DE RETENTION</i>	38	8	46
<i>OUVRAGES PARTICULIERS</i>	-	-	26
<i>OUVRAGES SUR LE CONTRE CANAL</i>	-	-	18.4
TOTAL arrondi HT			196