

COMMUNE DE CLERMONT-L'HÉRAULT  
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU CLERMONTAIS

# PLAN LOCAL D'URBANISME

Pièce n°4 : Annexes

*4.11 – Secteurs à risque d'inondation*





---

**Commune de Clermont-l'Hérault**

---

**ÉTUDE DES ZONES INONDABLES  
CRITIQUES DU RHONEL**

## Sommaire

PRÉAMBULE .....	4
<b>I. Le pont de l'Hôpital .....</b>	<b>5</b>
I.1. Problématique.....	5
I.2. Les contraintes .....	5
I.3. Aménagements envisageables .....	6
I.4. Avantages et inconvénients des différents aménagements .....	6
I.5. Devis estimatif .....	7
<b>II. Aval de la RN 9 .....</b>	<b>8</b>
II.1. Problématique.....	8
II.2. Les contraintes .....	8
II.3. Aménagements envisageables .....	9
II.4. Devis estimatif .....	9
<b>III. Phasage des travaux .....</b>	<b>12</b>
<b>IV. Problématique et proposition d'aménagement pour le secteur "cimetière – avenue de Montpellier" .....</b>	<b>13</b>
IV.1. Contexte hydrologique .....	13
IV.2. Propositions d'aménagements .....	16
IV.2.1. Principe.....	16
IV.2.2. Propositions .....	16

## Liste des planches

1	Solutions envisageables concernant le pont de l'Hôpital
2	Solutions envisageables concernant la partie du Rhonel à l'aval de la RN9

---

## Préambule

---

Le Rhonel draine à l'amont un bassin-versant d'environ 12,5 km<sup>2</sup>. Il entaille le relief au droit de la Combe de la Lauze une première fois, grossit des apports de quelques bassins intermédiaires, l'Arnet, Coussoulès, Bezerac, Fontenay, avant de traverser le Goulet entre Pioch Castel et La Ramasse.

Il entame alors un parcours urbain très anthropisé (fond béton, section rectangulaire) jusqu'au franchissement de la route nationale 9.

Le Rhonel retrouve ensuite un parcours rural avant de rejoindre la Lergue.

Suite à l'étude SIEE n° M E 00 04 02, les points noirs de débordement en zone urbanisée ont été caractérisés, dont deux en particulier :

- pont de l'Hôpital,
- aval de la RN 9.

Les raisons sont variables :

- le franchissement à l'amont près de l'hôpital est limitant : il crée une élévation du niveau de l'eau à l'amont et le débordement ; en cas de crue, l'accumulation d'embâcles sur les rambardes de l'ouvrage aggrave le phénomène ;
- à l'aval de la RN 9, la section naturelle se montre beaucoup moins débitante que la section amont ; un contrôle hydraulique s'effectue sur la ligne d'eau, provoquant des débordements en rive gauche à l'amont de l'ouvrage et la coupure de la RN 9 au droit du concessionnaire automobile.

L'étude avait de plus mis en évidence une zone très vulnérable en cas d'événement pluvieux important.

Le bassin-versant situé à l'amont du cimetière (environ 1 km<sup>2</sup>) a été identifié comme pouvant générer un risque de ruissellement torrentiel en zone urbaine. Les débits (20 à 30 m<sup>3</sup>/s) se produisant en milieu urbain, sont très dommageables pour la zone située à l'aval du remblai de la voie ferrée.

Le but de la présente étude sera, pour les problèmes hydrauliques mentionnés ci-dessus, de définir les solutions techniques envisageables et les différentes contraintes, de choisir la solution la plus appropriée et d'établir un estimatif financier avec le phasage des actions correspondantes.

## I. Le pont de l'Hôpital

### I.1. Problématique

Au niveau de la zone concernée, on note la présence de l'ouvrage routier de l'Hôpital qui, très limitant, génère un remous de l'ordre de 1 m, amplifié par une éventuelle accumulation d'embâcles.

Ce phénomène est largement aggravé par un brusque changement de section entre l'ouvrage SNCF et son amont immédiat, ce qui génère une diminution importante des vitesses (d'un facteur de l'ordre de 1,5 – 2) et donc une augmentation conséquente de la ligne d'eau à l'amont ( $\approx 1$  m)

Les solutions proposées devront donc permettre d'améliorer la situation actuelle, tout en tenant compte des différentes contraintes liées au site.

### I.2. Les contraintes

Contraintes	Conséquences
Présence du réseau E.U. dans le lit mineur	Reprofilage du lit onéreux : dévoiement de réseau + évacuation de déblais
En rive gauche, accès aux habitations (avenue B. Giraudou) et à un parking de résidence. Conservation du croisement avec le Quai Carnot	Difficulté de la reprise du profil en long de la route, abaissement ou rehaussement limité.
Ouvrage SNCF en rive droite non modifiable (boulevard de l'Hôpital).	Rehaussement limité de la route en rive droite, car nécessité de laisser le passage libre pour les véhicules.
La forte pente (+ de 2 %) du profil du cours d'eau consomme 20 cm d'ouverture d'ouvrage à l'amont.	Si l'on souhaite abaisser la cote du tablier, tout en limitant la diminution de la section hydraulique amont, un reprofilage du lit sera nécessaire.

#### Autres paramètres à prendre en compte

- L'ouvrage aval est limitant.
- L'ouvrage amont :
  - ne sert qu'à l'accès au parking situé en rive droite (allée Frédéric Mistral) ;
  - est également limitant en cas de crue importante ;

Sa suppression est donc envisageable. Il est peut-être possible de prévoir l'accès à l'allée et aux places de stationnement depuis la place Jean-Jaurès.

### 1.3. Aménagements envisageables

Plusieurs solutions sont a priori envisageables (cf. planche 1) :

Aménagement	Objectif
▶ Suppression de l'ouvrage amont (Accès allées J.	Diminution de la hauteur du remous
▶ Suppression des piles des ouvrages	Augmentation de la capacité des ouvrages Diminution des risques d'embâcles.
▶ Reprofilage du lit mineur : a) reprofilage local au droit des ouvrages. b) reprofilage général au niveau de la zone	Augmentation de la capacité des ouvrages Augmentation de la capacité du lit et des ouvrages.
▶ Abaissement du tablier de l'ouvrage aval	Diminution de la hauteur du remous

### 1.4. Avantages et inconvénients des différents aménagements

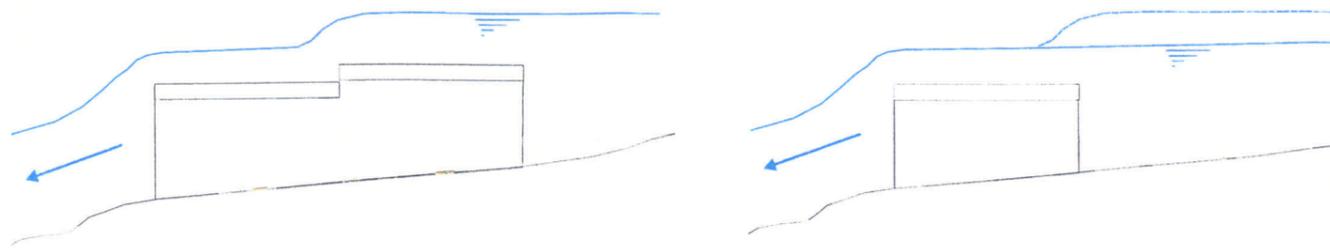
- ▶ L'ouvrage amont ne présente pas d'intérêt majeur ; cependant, en cas de submersion, il augmente la hauteur du remous, sa capacité étant limitée par la présence de l'ouvrage aval. Sa suppression permet de réduire ce remous avec un minimum de travaux à réaliser.
- ▶ La suppression des piles des ouvrages a pour but d'augmenter la section d'écoulement de ces derniers, tout en limitant les risques d'embâcles. Cependant, le gain par rapport à l'ouverte actuelle est relativement peu important (de l'ordre de 12 %) au vu des travaux conséquents à envisager.
- ▶ Le reprofilage du lit mineur permet une augmentation de la capacité des ouvrages, tout en conservant leurs caractéristiques altimétriques, ainsi qu'un abaissement de la ligne d'eau dans le lit mineur, plus ou moins conséquent suivant l'importance de la zone modifiée. La reprise des ponts étant obligatoire, on peut coupler le reprofilage avec la suppression des piles des ouvrages, afin de gagner encore en section. Cependant, compte tenu de la présence d'un réseau souterrain, la modification du profil sera d'autant plus onéreuse que le linéaire sera important (solution b plus chère que solution a).
- ▶ L'abaissement du tablier de l'ouvrage aval, couplé à une suppression de l'ouvrage amont, permet la diminution de la hauteur du remous. L'inconvénient est que l'on augmente la fréquence de submersion. Il sera alors nécessaire de mettre en place un système de barrières amovibles interdisant la traversée du pont lors des forts épisodes pluvieux, afin de garantir la sécurité des biens et des personnes.

## **I.5. Devis estimatif**

<b>Article</b>	<b>Désignation</b>	<b>Total</b>
1	Suppression de l'ouvrage amont	60 kF
2	Suppression des piles des ouvrages	2,5 MF
3	Reprofilage local	2,7 MF
4	Reprofilage général	3,2 MF
5	Abaissement du tablier de l'ouvrage aval	1,8 MF

Le calage altimétrique sera affiné ultérieurement à un niveau APS – APD.

### 1) Suppression de l'aménagement amont

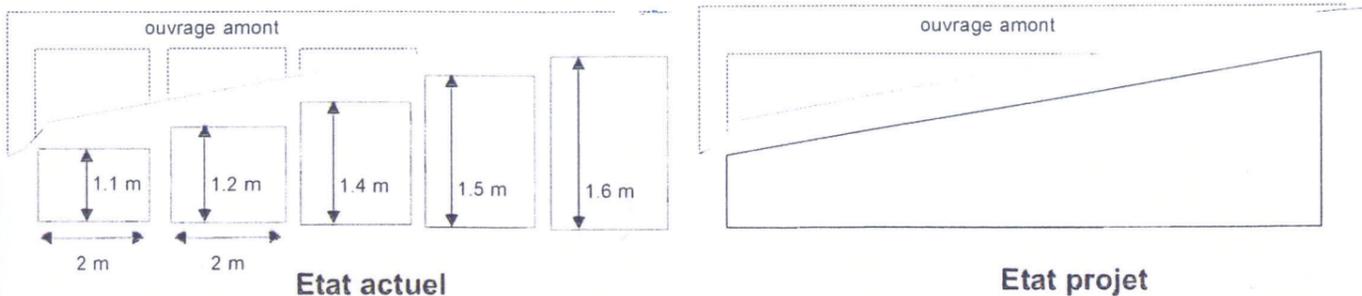


Etat actuel

Etat projet

### 2) Suppression des piles des ouvrages

Vue vers l'amont  
(ouvrage aval)



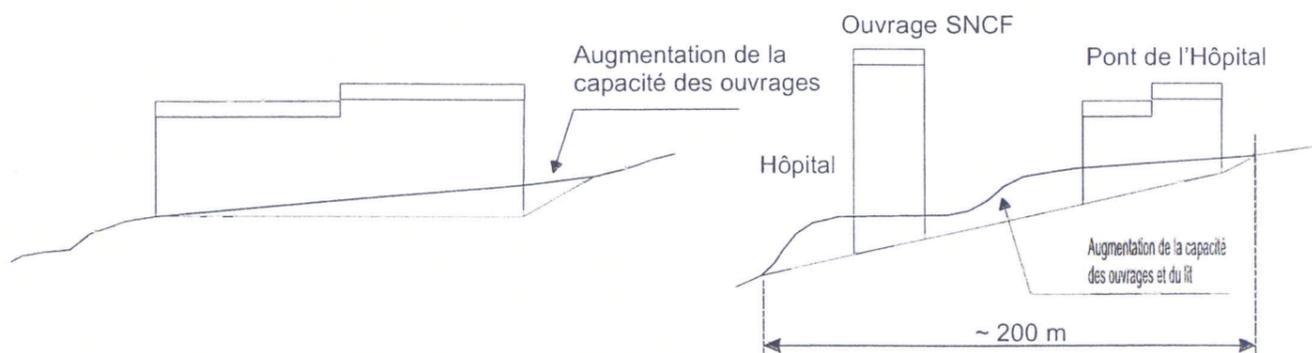
Etat actuel

Etat projet

### 3) Reprofilage du lit mineur (état projet)

Reprofilage local

Reprofilage général

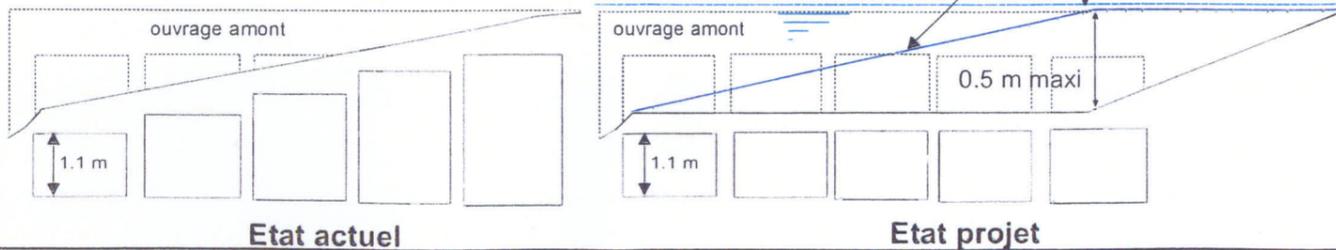


### 4) Abaissement du tablier

Vue vers l'amont  
(ouvrage aval)

Reprise du profil de la route

Diminution du remous



Etat actuel

Etat projet

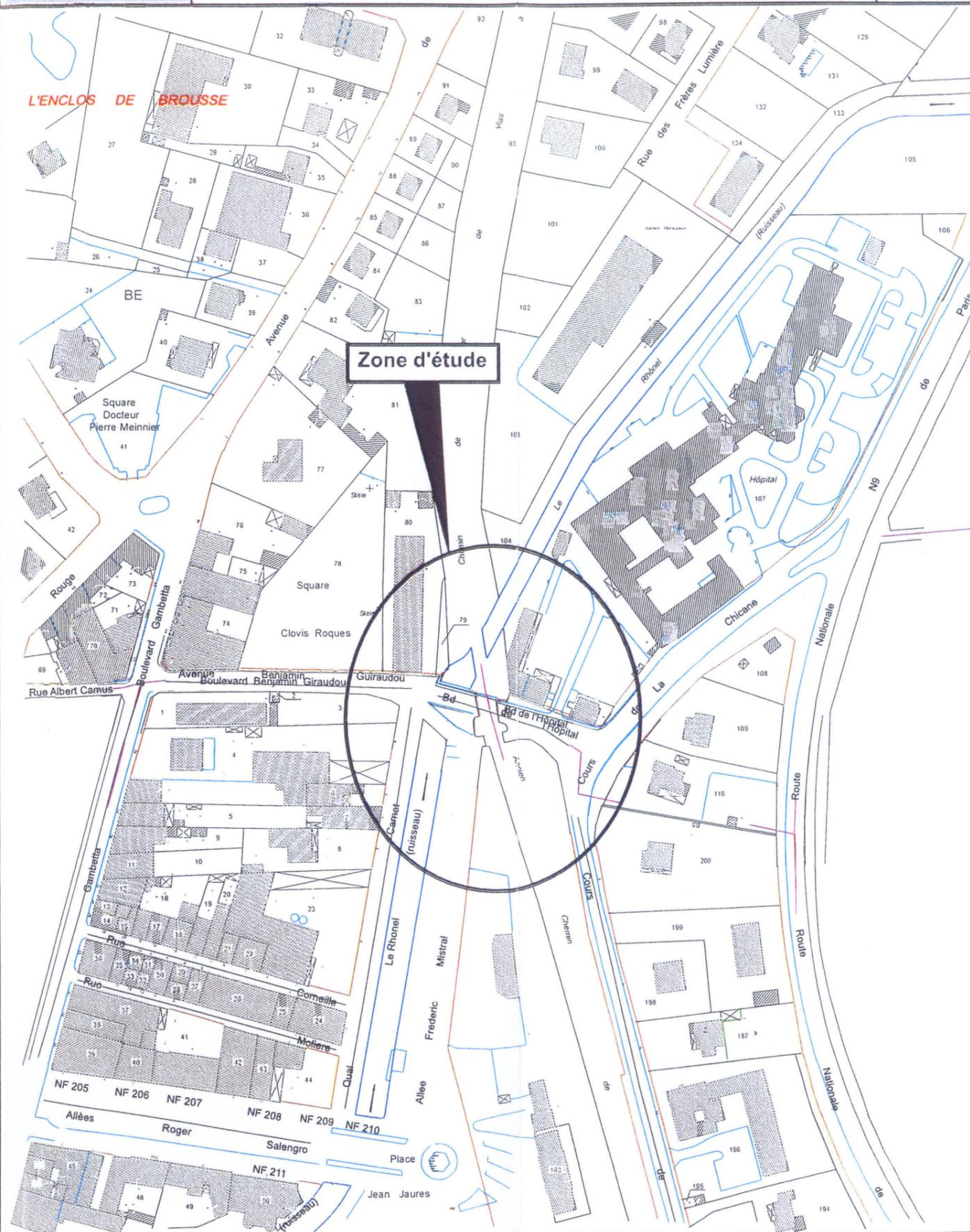


Société d'Ingénierie pour l'Eau  
et l'Environnement

DOSSIER ME 01 02 27

# Solutions envisageables concernant le pont de l'hôpital

1



---

## **II. Aval de la RN 9**

---

### **II.1. Problématique**

A l'aval de l'ouvrage, la section naturelle se montre beaucoup moins débitante que la section amont, entraînant un contrôle sur la ligne d'eau. Ce phénomène provoque la submersion des zones riveraines et des débordements sur la RN 9 en rive gauche au droit du concessionnaire.

L'aménagement de cette zone doit tenir compte des débits issus du bassin-versant urbain à l'amont de l'ouvrage SNCF (route de Montpellier).

C'est un aménagement global de transparence hydraulique sous la RN 9 qui est proposé. Nous prévoyons la création d'un bassin de rétention à l'aval immédiat de la RN 9 dont le but est une diminution du contrôle hydraulique sur les ouvrages. La surface disponible n'est pas à l'échelle des volumes produits par le bassin-versant pour avoir un impact écrêteur dans le cas d'une crue majeure du Rhône. C'est par contre une amélioration pour toutes les crues plus faibles, ou plus courtes, qui sont plus fréquentes, ainsi que pour les orages brefs et intenses.

La philosophie de l'aménagement est de déplacer le point limitant (actuellement, le franchissement de la RN 9) plus en aval des zones urbanisées vulnérables. Un tel aménagement n'a pas vocation à compenser l'accroissement du ruissellement provoqué par l'urbanisation à l'amont de Clermont-l'Hérault.

### **II.2. Les contraintes**

<b>Contraintes</b>	<b>Conséquences</b>
Profiter de l'intervention sur le site pour revaloriser le cours d'eau dans le secteur.	Maintien d'un lit d'étiage et implantation d'une risberme. Éviter la mise en place de protections rigides en enrochements
Dans une logique de solidarité amont – aval, ne pas aggraver la situation sur les communes aval	Prévoir un système de rétention afin d'écrêter au maximum le débit supplémentaire issu de la zone urbaine, via le rond-point.

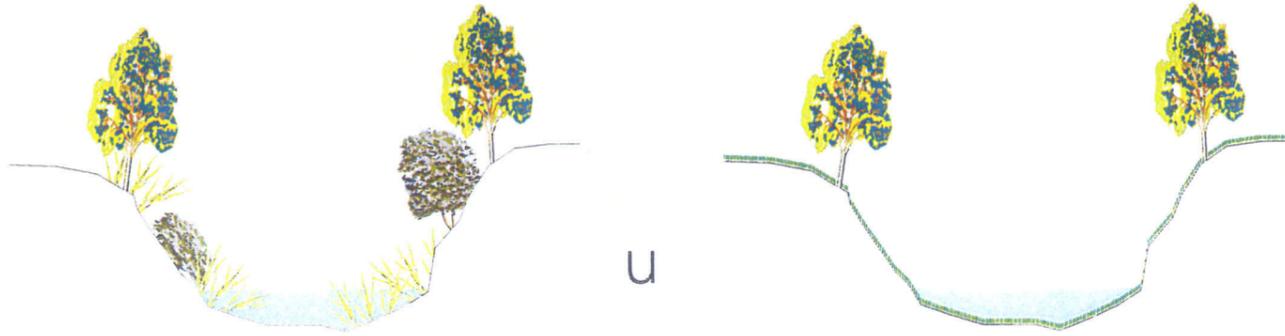
### II.3. Aménagements envisageables

Aménagements	Objectifs
<p>► Restauration de la section naturelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recalibrage de la section naturelle avec risberme et maintien d'un lit d'étiage.</li> <li>• Suppression de la végétation actuellement trop dense</li> <li>• Mise en place d'une protection végétale renforcée sur les berges</li> </ul>	<p>Augmentation de la capacité du lit pour les petites crues.</p> <p>Uniformisation des vitesses, afin de rendre la ligne d'eau plus facilement contrôlable.</p> <p>Accélération des écoulements dans le lit mineur et diminution de la ligne d'eau</p> <p>Favoriser l'écoulement</p> <p>Protéger les berges contre les risques d'érosion dus aux fortes vitesses (3 à 4 m/s), tout en évitant la mise en place d'enrochements mobiles, ces derniers artificialisant le cours d'eau.</p>
<p>► Création d'un bassin de rétention en rive gauche sur la parcelle en contrebas de la RN 9</p>	<p>Offrir un exutoire aux eaux issues du rond-point et déplacer le point limitant en aval des zones vulnérables.</p> <p>Permettre l'étalement de la crue à l'aval de l'ouvrage de la RN 9 et ainsi diminuer les vitesses dans le champ majeur et la ligne d'eau par augmentation de la section d'écoulement et diminution de la pente de la ligne d'énergie.</p>

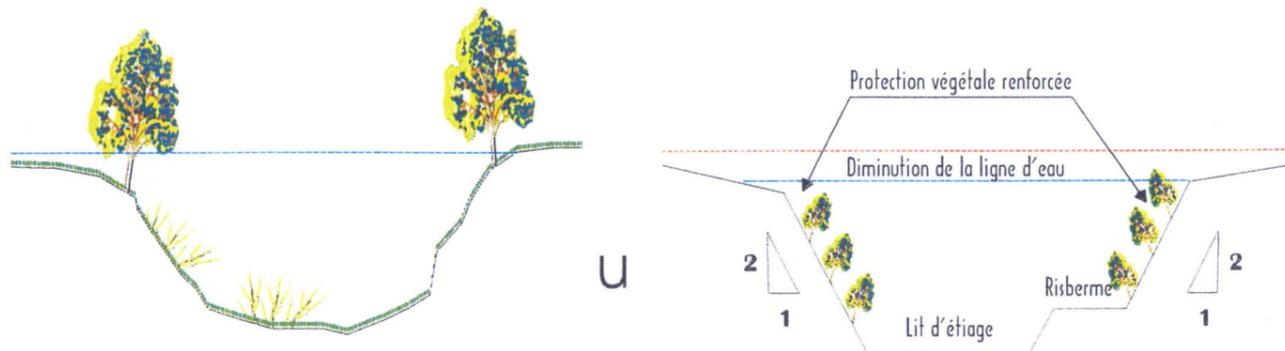
### II.4. Devis estimatif

Le coût prévisionnel concernant le réseau pluvial projetés est détaillé ci-après (étude SIEE ° M E 00 04 02.BC/Syl/a) :

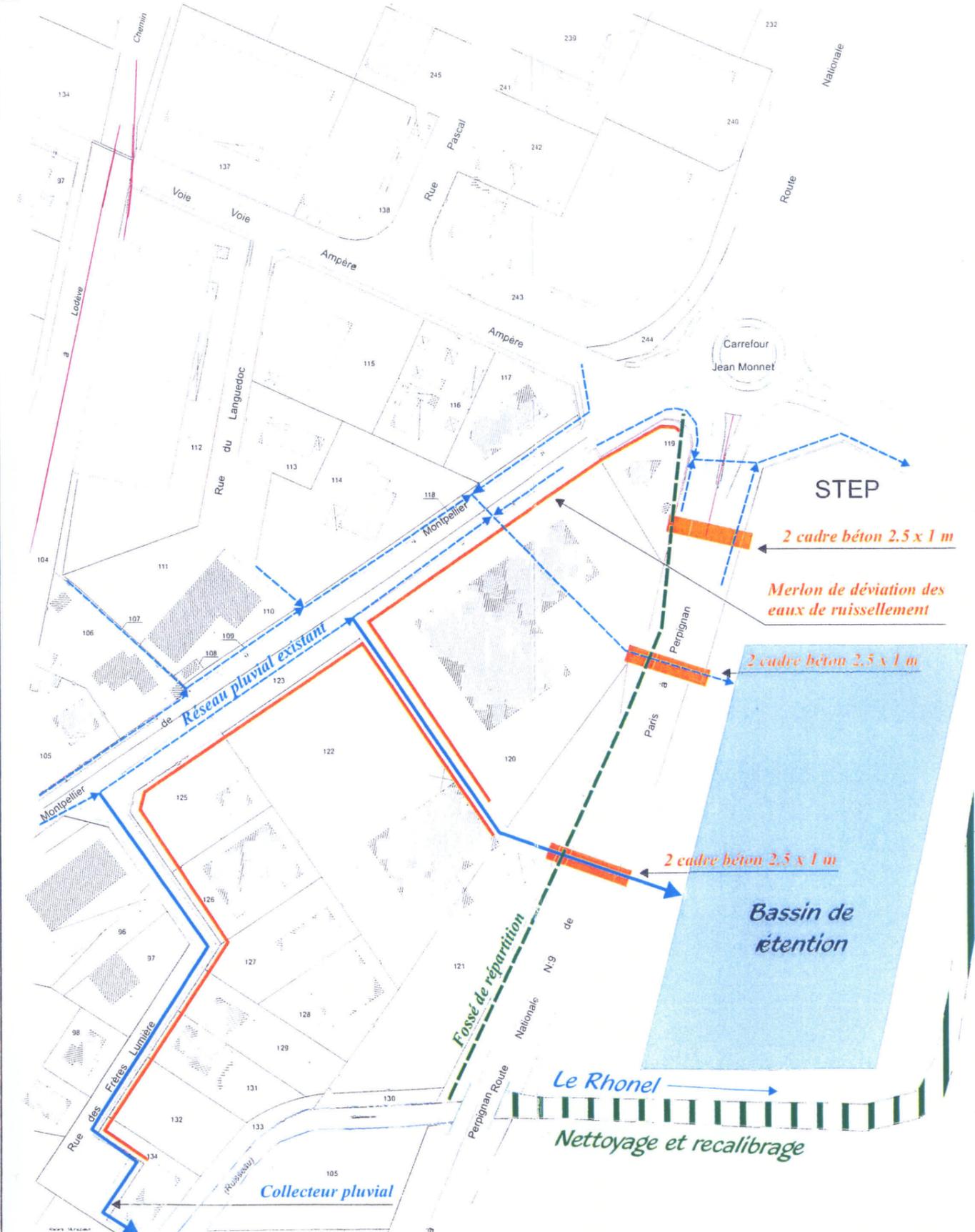
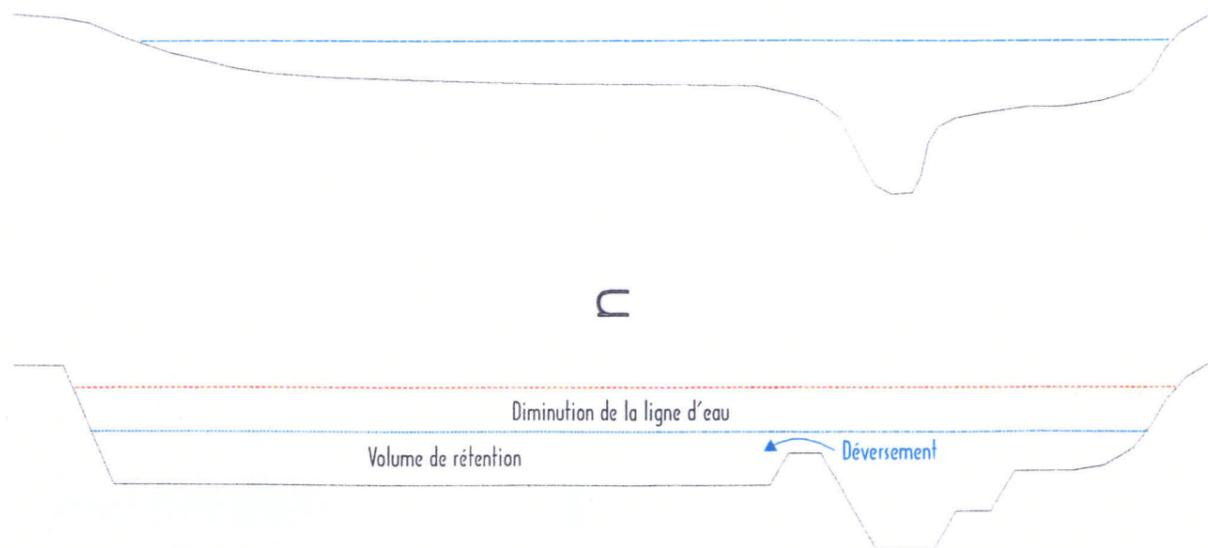
### 1/ Nettoyage de la section naturelle



### 2/ Recalibrage, associé à une protection végétale renforcée



### 3/ Mise en place d'un bassin de rétention Vue en coupe à l'aval immédiat de l'ouvrage de la RN 9



Article	Désignation	Unité	Quantité	P.U.	Total
1	Ouvrage cadre béton 1 x 1 m, y compris reprises locales des réseaux existants	ml	212	4 200 F	890 400 F
2	Merlons de déviation des eaux de ruissellement en TV 0 / 31.5 compacté, largeur : 1,00 m, hauteur : 0,40 m, y compris enduit bicouche de chaussée	ml	540	300 F	162 000 F
3	Cadre béton 1 x 1 m	ml	115	4 200 F	483 000 F
4	Traversée de RN à l'aide de 2 cadres béton 2,5 x 1 m	ml	30	12 500 F	375 000 F
5	Traversée de RN à l'aide de 2 cadres béton 2,5 x 1 m	ml	35	12 500 F	437 500 F
6	Création de fossé en terre : hauteur : 2 m, largeur de la base : 5 m, pente des talus : 1 / 2	ml	210	1 400 F	294 000 F
7	Traversée de RN à l'aide de 2 cadres béton 2,5 x 1 m	ml	32	12 500 F	400 000 F
8	Recalibrage de fossé existant	ml	260	120 F	31 200 F
<b>MONTANT TOTAL DES TRAVAUX H.T.</b>					<b>3 073 100 F</b>
Divers – Imprévus – Maîtrise d'œuvre : 18 %					553 900 F
<b>MONTANT TOTAL SUBVENTIONNABLE H.T.</b>					<b>3 627 000 F</b>
TVA : 19,60 %					710 892 F
<b>MONTANT TOTAL DE L'OPERATION T.T.C.</b>					<b>4 337 892 F</b>

Des études topographiques, d'encombrement du sol et de calage hydraulique seront nécessaires pour valider la faisabilité de chacun des aménagements proposés et affiner le chiffrage.

A ce coût, il convient d'ajouter ceux concernant les aménagements prévus à l'aval de la RN9 :

Article	Désignation	Total
1	Nettoyage du lit	40 kF
2	Recalibrage	75 kF
3	Mise en place d'un protection végétale	500 kF
3	Construction du bassin de rétention	150 kF

---

### **III. Phasage des travaux**

---

Sur le plan hydraulique, les deux zones d'études sont indépendantes. On peut donc envisager la réalisation des travaux suivant la priorité accordée à chaque section.

Cependant, en ce qui concerne la zone située à l'aval de la RN9, il sera nécessaire d'engager dans un premier temps les travaux concernant la réalisation du bassin de rétention et la restauration de la section naturelle du cours d'eau, et ce, avant la mise en place du nouveau réseau d'assainissement pluvial. Ce phasage a pour but d'éviter tout problème hydraulique lié au franchissement de la RN9, point limitant actuel qui devra être traité en priorité.

---

## **IV. Problématique et proposition d'aménagement pour le secteur "cimetière – avenue de Montpellier"**

---

### **IV.1. Contexte hydrologique**

L'étude des zones inondables du Rhonel et Garel (SIEE mars 2000) avait identifié un bassin versant pouvant présenter des ruissellements importants et rentrant dans la catégorie des bassins versants à « risque pluvial urbain ».

On peut faire la distinction entre deux types de bassins :

- les bassins versants comme ceux du Rhonel et du Garel, drainés par un réseau hydrographique marqué et identifié. Leurs crues, plus ou moins débordantes, sont associées à la présence du cours d'eau. Ces bassins produisent selon leurs caractéristiques des crues torrentielles plus ou moins rapides et dévastatrices.
- les bassins ne présentant pas un axe d'écoulement identifié par un cours d'eau, que cela soit par manque d'écoulement pérenne ou parce que les aménagements anthropiques l'ont fait disparaître. Ce type de configuration, qui s'apparente au cas de Nîmes, peut générer des crues de ruissellement pluvial généralisé d'autant plus dévastatrices qu'elles se produisent sur des secteurs généralement urbanisés qui n'avaient pas la perception d'être autant exposé.

Le bassin versant drainant la combe Fontainebleau qui se prolonge par l'avenue de la piscine, toutes proportions gardées, appartient à cette seconde catégorie.

Des désordres importants sont à craindre en cas de pluies intenses localisées.

Ses caractéristiques présentent des facteurs accentuant le ruissellement :

- sa surface : 1 km<sup>2</sup>,
- sa pente : 5 à 10 %,
- le caractère rectiligne de l'axe principal (talweg en partie amont, avenue de la piscine en partie aval),
- l'existence d'un exutoire particulier (passage inférieur SNCF)
- la présence de zones urbanisées moins pentues en partie aval

Clermont-l'Hérault a déjà connu des pluies locales cataclysmiques et figure parmi les records de pluviométrie sur des durées courtes (durées inférieures à 1 h)

On peut citer l'épisode du 26/10/1860 où 160 mm seraient tombés en une heure comparable aux autres épisodes remarquables méditerranéens :

- Villeneuve (34) ..... 110mm en 30 min le 23/06/1868
- Toreilles (66) ..... 160mm en une heure le 13/10/1886
- St Gely du Fesc ..... 190 mm en 2 heures le 12/10/1971
- ...

- Vaison la Romaine ..... 154mm en 3 heures le 22/09/1992.
- Nîmes ..... 260mm en 5 heures le 03/10/1988

Les pluies aussi intenses ne sont généralement pas très étendues géographiquement. Il s'agit d'orages convectifs locaux touchant quelques kilomètres carrés. Si le bassin versant a la malchance de se trouver sous cet orage, les débits produits sont très importants et la crue catastrophique.

Plus le bassin est de dimensions réduites et plus, paradoxalement, il a de probabilité, d'être touché en totalité ou presque totalité lorsque cela se produit. Plus le bassin est étendu et moins il devient probable qu'il soit touché sur une grande proportion par une pluie de ce type.

Les pluies produisant les débits les plus forts sur ce dernier type de bassin sont des pluies de durées plus longues (quelques heures) et moins intenses à périodes de retour égales.

### A titre d'exemple

Un bassin de 1 km<sup>2</sup> (bassin-versant urbain) réagira violemment à une pluie intense de durée comprise entre 15 minutes et une heure (selon les antécédents de pluie):

Intensité de pluie	Débit	Débit spécifique
100 – 150 mm/h	20-30 m <sup>3</sup> /s	20-30 m <sup>3</sup> /s/km <sup>2</sup>

Un bassin de 100 km<sup>2</sup> (La Nielle dans l'Aude en 1999) réagira à une pluie intense mais plus longue de 4 à 6 heures :

Intensité de pluie	Débit	Débit spécifique
50 mm/h	600 à 1000 m <sup>3</sup> /s	6 à 10 m <sup>3</sup> /s/km <sup>2</sup>

Un bassin de 2 500 km<sup>2</sup> (l'Hérault à Agde) réagira à des pluies variables dans l'espace et de durée supérieure à un jour :

Intensité de pluie	Débit	Débit spécifique
10 mm/h	3000 m <sup>3</sup> /s	1,2m <sup>3</sup> /s/km <sup>2</sup>

Dans le cas du bassin versant urbain de la Combe Fontainebleau qui débouche sur l'avenue de Montpellier, on peut envisager plusieurs scénarios afin de proposer des aménagements compatibles avec les contraintes du site.

### ***Épisodes pluvieux intenses mais non exceptionnels***

Pluies de période de retour jusqu'à 5 ans.

Un ruissellement se produit sur le réseau viaire et converge vers l'exutoire. Le réseau de collecte peut être momentanément saturé. Une submersion temporaire de la chaussée au point bas se produit. Il faut améliorer la capacité d'absorption et d'évacuation du réseau vers le Rhonel.

### ***Épisodes pluvieux intenses de période de retour 5 à 15 ans et plus***

Les mêmes phénomènes sont constatés et leurs caractéristiques amplifiées. Submersion plus importantes durées de submersion plus longues. A partir d'un certain point les réseaux même les réseaux neufs ne sont plus dimensionnés pour pouvoir accepter les débits arrivants.

### ***Épisodes pluvieux intenses exceptionnels***

Les épisodes de période de retour > 50 ans. C'est l'épisode qui, lorsqu'il se produit, amène la catastrophe. On ne peut pas le contenir ni tenter d'évacuer classiquement les eaux qui arrivent. L'objectif est de minimiser l'exposition des personnes et des biens en réduisant la vulnérabilité. Cela passe par la connaissance du phénomène pour être le moins possible surpris par ce qui arrive lorsqu'il faudra réagir dans l'urgence.

Il s'agit de prévoir un cheminement des eaux identifiées à l'avance et inscrit dans le paysage pour qu'il soit compris par les riverains.

Les étapes de connaissance du phénomène s'appuient sur des études hydrologiques, hydrauliques et de cartographie des zones inondables.

La réduction de vulnérabilité implique de réglementer l'occupation des zones touchées et de réduire l'exposition des biens et personnes existants.

## **IV.2. Propositions d'aménagements**

### **IV.2.1. Principe**

Le principe adopté est de réduire les dysfonctionnements fréquents pour apporter confort et sécurité face aux épisodes non extrêmes. Pour les épisodes qu'il sera impossible de maîtriser en raison des volumes et débits concernés, l'objectif est d'organiser et guider les eaux vers l'aval selon un trajet minimisant les dégâts.

L'expérience montre que la perception le plus tôt possible du contexte hydrologique et notamment la connaissance du type d'épisode en cours permet par déploiement des moyens communaux ou appel à des forces extérieures une réduction des dommages potentiels.

Le retour d'expérience sur les catastrophes hydrologiques en région méditerranéenne montre que plus on identifie tôt la situation, plus les interventions ou les consignes de sécurités sont efficaces :

- envoi de personnel technique et fermeture des axes de communication exposés.
- mise en sécurité des personnes aux étages ou évacuation vers des zones de refuges, préalablement identifiées, pouvant accueillir du public.
- stationnement des véhicules en zones non inondables.
- prise en charge des personnes vulnérables et des enfants.
- Information selon un protocole (sirène, haut parleur...).

Dans tous les cas la connaissance des aléas potentiels et la mise en place d'un plan d'action préétabli est souhaitable.

### **IV.2.2. Propositions**

#### **IV.2.2.1. Amélioration du fonctionnement courant**

Nous proposons la mise en place de grilles avaloir au niveau du passage inférieur SNCF. Étant donné le relatif encombrement du sous-sol, nous préconisons un raccordement au fossé existant au sud de la voie. Les grilles seront soit transversales pour capter les ruissellements sur la largeur de la chaussée ou longitudinale si les contraintes de positionnement s'avéraient trop fortes.

Le fossé existant sera curé et mis à un gabarit homogène. Il ne doit pas présenter d'obstacle à l'écoulement le long du transfert vers l'aval comme c'est le cas actuellement (partie colmatée par les feuilles et branches, mur réduisant la section).

#### **IV.2.2.2. Organiser le trajet des écoulement exceptionnels**

Dans ce cas, les débits produits sont sans commune mesure avec les capacités des collecteurs en place. Les débits pourront atteindre 20 à 30 m<sup>3</sup>/s soit l'équivalent d'une hauteur d'eau de l'ordre du mètre dans le passage inférieur SNCF avec des vitesses supérieures à 2 m/s. Pour ces conditions, l'objectif est de maintenir la plus grande partie de l'eau sur l'avenue de Montpellier en profitant de la largeur de la chaussée et de sa pente naturelle vers le rond point à l'extérieur des zones urbanisées.

La partie nord de la chaussée se révèle moins exposée que la partie sud où la pente naturellement déversante vers le Rhonel se montre favorable aux débordements latéraux.

Il est nécessaire de rehausser la cote des accès aux rues limitrophes pour limiter les débordements en direction de la zone urbanisée. Des aménagements de type « ralentisseurs routiers » peuvent constituer des solutions envisageables. Des murets le long du fossé bordant les établissements présents au sud de la voie compléteront l'aménagement. Leur altitude finale devra être cohérente avec :

- les enjeux à protéger,
- la présence des surélévations des accès
- la cote de vulnérabilité des zones urbanisées au nord de la chaussée.

##### **a) Mettre en place un plan d'action communal**

Une réflexion ayant pour base le DCS Document Communal Synthétique sur les risques peut aboutir à définir des scénarios de risques hydrologiques et à établir les plans d'actions et de parades. Dans ce cadre, l'accès à une veille hydrométéorologique peut être envisagée et servir d'élément déclenchant.

Nous fournissons en annexe des exemples.

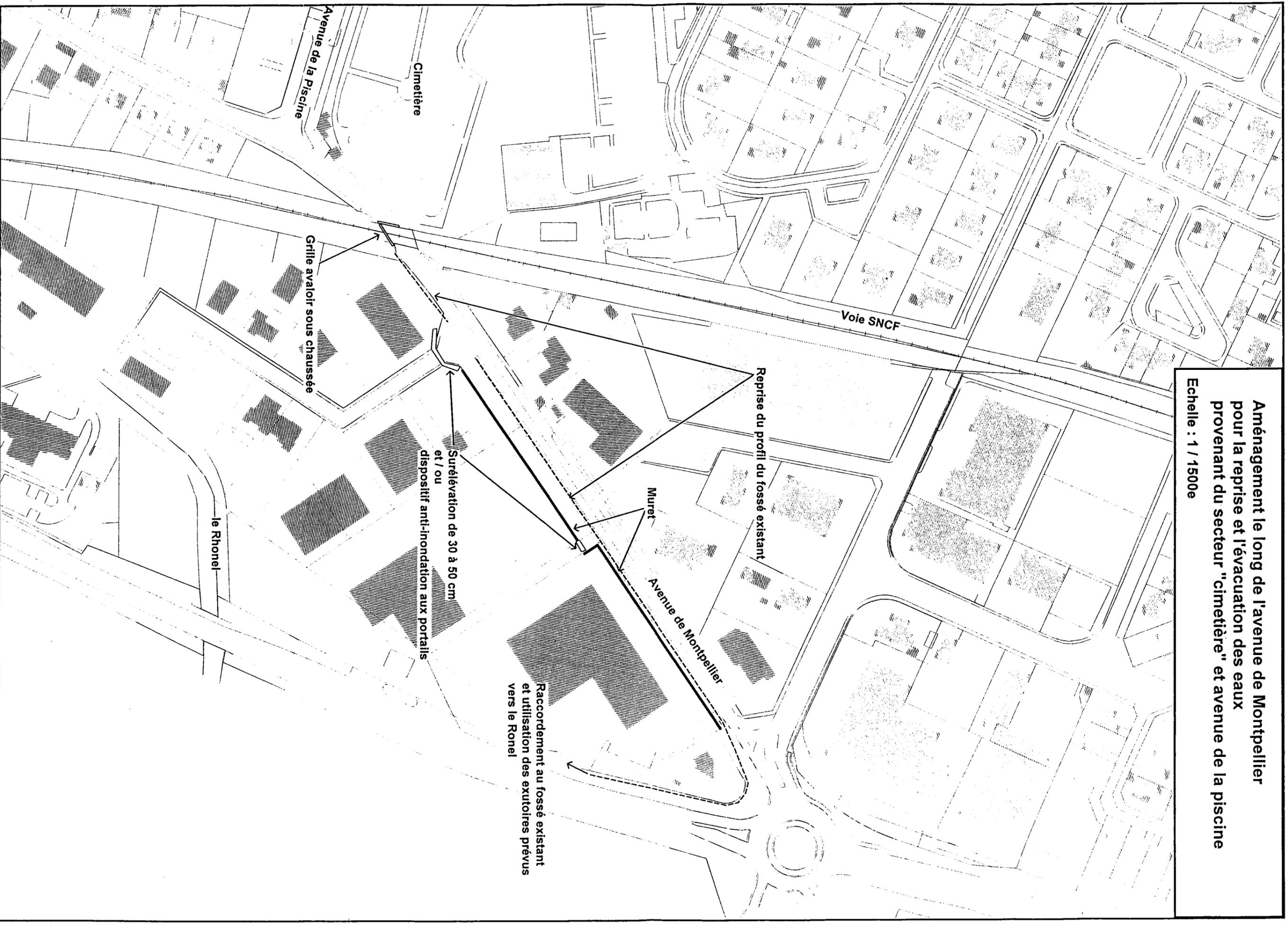
##### **b) Mise en place d'une veille hydrométéorologique**

Une réflexion ayant pour base le DCS Document Communal Synthétique sur les risques peut aboutir à définir des scénarios de risque hydrologiques et à établir les plans d'actions et de parades. Dans ce cadre, l'accès à une veille hydrométéorologique peut être envisagée et servir d'élément déclenchant.

Nous fournissons en annexe des exemples.

**Aménagement le long de l'avenue de Montpellier  
pour la reprise et l'évacuation des eaux  
provenant du secteur "cimetière" et avenue de la piscine**

Echelle : 1 / 1500e



**c) Aspects quantitatifs et financiers**

Études d'un plan d'action face aux risques d'inondation 7000 € HT

Surélévation de chaussée. 2 sites à traiter. Forfait 7000 € HT

Muret en parpaings (0.8m de haut) avec fondation 70 € HT / m 200m 14000 € HT

Reprise de fossé existant. Linéaire 400m coût 35€ € HT / m soit 14000 € HT

Pose de grille et raccordement au fossé 10m 230 € HT / m soit 2300 € HT

Études avant projet et MO 6500 € HT

Mise en place d'une veille hydrométéorologique prix sur devis selon le niveau d'information requis. Un système de base est à l'étude et pourrait être proposé pour 23000 € HT / an

COMMUNE DE CLERMONT-L'HÉRAULT  
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU CLERMONTAIS

# PLAN LOCAL D'URBANISME