

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT
COMMUNE DE NISSAN-LEZ-ENSÉRUNE

ZAC ENJALBERT



PIÈCE 1 : NOTICE EXPLICATIVE

PIÈCE 2 : PLAN DE SITUATION

PIÈCE 3 : PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

PIÈCE 4 : CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

PIÈCE 5 : PÉRIMÈTRE DÉLIMITANT LES IMMEUBLES À EXPROPRIER

PIÈCE 6 : ÉTUDE D'IMPACT

PIÈCE 7 : RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DE L'ÉTUDE D'IMPACT

PIÈCE 8 : ESTIMATION SOMMAIRE DES DÉPENSES ET DES ACQUISITIONS À RÉALISER

novembre 2016

Montage du dossier de DUP :



Commune de Nissan-lez-Ensérune

Hôtel de ville

1, Place de la République
34440 Nissan-lez-Ensérune



1. L'ORGANISATION VIAIRE

La ZAC Enjalbert apparaît comme une étape qui permettra, grâce à la réalisation d'une voie structurante, de parfaire le bouclage Est du Village (ambitionné au PADD).

En constituant une façade urbaine de qualité, la ZAC proposera une nouvelle entrée de Ville au village de Nissan-lez-Ensérune. Elle permettra d'améliorer le fonctionnement viaire, d'assurer une bonne répartition du trafic et de diversifier les modes de déplacement en développant les cheminements doux.

Elle propose également une véritable accroche au tissu bâti et viaire existant par la poursuite des amorces inter quartier : prolongement des voies en attente du quartier de la Rocalbe, connexion vers le groupe scolaire.

Positionné en entrée d'agglomération, il permettra une bonne répartition et distribution des flux vers les différents quartiers, simplifiant et améliorant les divers échanges et notamment l'accès vers le village de Lespignan et Fleury d'Aude.



Illustration 1. voie structurante du projet : le boulevard interquartier

Le boulevard urbain en cohérence avec le schéma viaire communal

Le schéma d'organisation de la ZAC prévoit une desserte primaire majeure au départ de la RD 37 et qui amorce un bouclage Est en direction de la RD 609. L'accroche sur la RD37 et vers le boulevard de Cantaussels se fera par le futur giratoire de la RD 37, dont le positionnement a fait l'objet d'une réservation au PLU.

Epine dorsale du nouveau quartier, le boulevard urbain desservira le réseau des voies secondaires de la ZAC.

Conçu pour remplacer à terme les routes départementales qui traversent le village, cet axe structurant doit répondre à des objectifs de transit et de desserte. Il ne permettra pas d'accès direct vers les habitations mais sera le point d'accroche vers les

voies secondaires. En permettant de relier RD609 et RD37, ultime étape à la réalisation de la voie de contournement du bourg, il participera à désengorger le centre bourg et à fluidifier le trafic sur la commune.

Des carrefours internes lisibles et sécurisés.

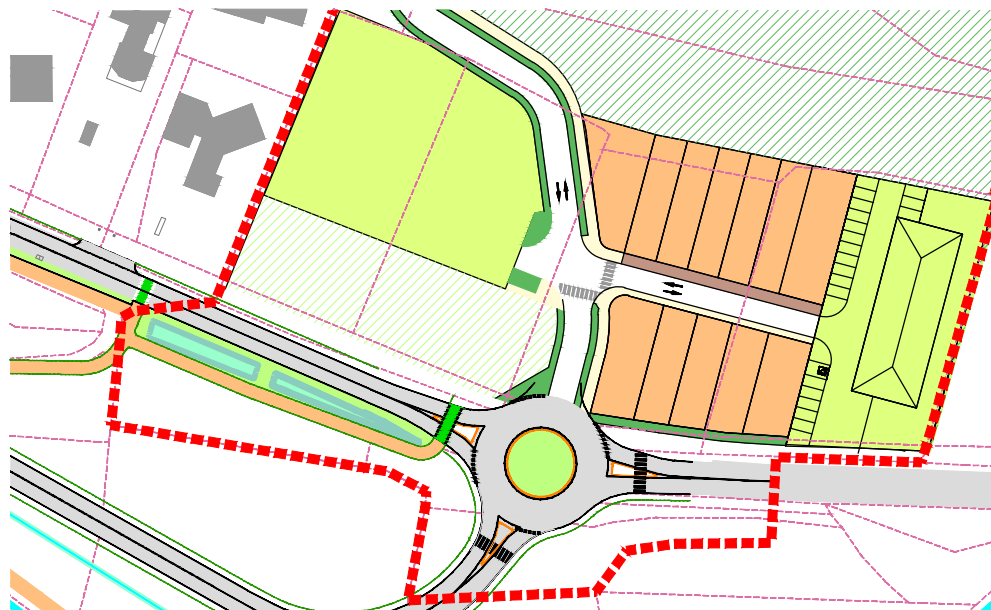
Les différents programmes d'habitat seront desservis à partir de quelques points d'accès situés le long de la voie inter quartier à créer : ces carrefours d'entrée vers les espaces d'habitat seront lisibles et sécurisés : ils pourront si nécessaire être conçus en plateaux traversants surélevés, forçant les automobilistes à ralentir.

Les carrefours bénéficieront d'une bonne perception avec le choix de revêtements différenciés au niveau de la chaussée et des trottoirs.

Voies de dessertes internes : priorité donnée aux sens uniques et aux voies partagées

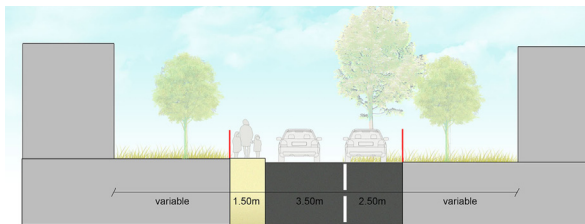
Plusieurs voiries en boucle à sens unique seront réalisées. Ce système sans impasse, limitant les emprises bitumées, lisible, fonctionnel et favorisant l'intimité et la tranquillité, a été préféré. Le passage à sens unique permet de libérer des emprises pour l'installation de stationnement latéral et la végétalisation des voiries.

Le projet de giratoire

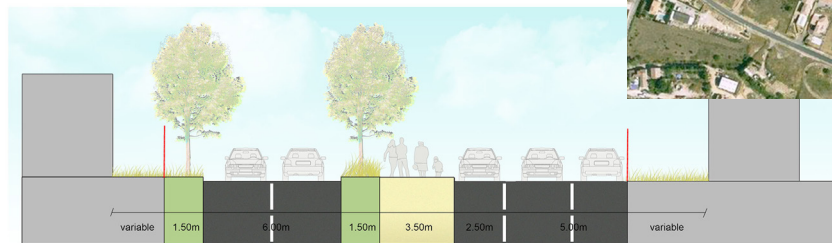


Les profils de voie

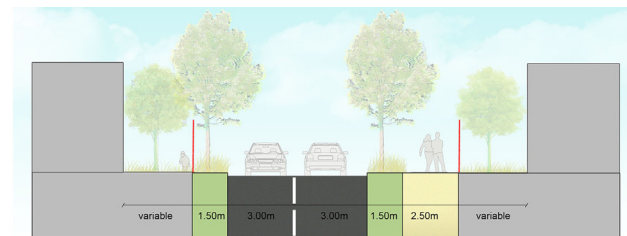
Positionnement des profils de voirie sur le plan masse



COUPE AA'



COUPE BB'



COUPE CC'

2. LA MULTIMODALITÉ

Les transports en commun

Le dimensionnement des voies et la conception générale du projet permettront d'intégrer un arrêt de bus sécurisé.

Les cheminements dévolus aux piétons et aux cycles

Le projet sera «irrigué» par un réseau de pistes cyclables et de cheminements doux:

Une piste cyclable doublée de plantations accompagnera le boulevard structurant, traversant la ZAC du nord au sud.

Ce principe de séparation des flux et de mise en place de trottoirs et de cheminements doux sera également développés sur les voies de connexion vers le centre ville via le quartier voisin de la Rocalbe, drainant vers le centre village l'ensemble des cheminements piétons et cycles et incitant les piétons à circuler vers le groupe scolaire.

Dans la mesure du possible, trottoirs et cheminements doux intégreront les prescriptions de la loi handicap : l'accessibilité de la voie et des espaces publics est l'une des composantes du projet.

3. LE STATIONNEMENT

Le projet proposera un parc de stationnement sur voirie adapté au futur quartier. Cette offre de stationnement sur le domaine public complétera le stationnement imposé aux constructeurs des logements collectifs ou individuels.

Le sens unique des voies permet de libérer des emprises pour l'installation de stationnement latéral et de plantations.



Illustration 2. Circulations piétonnes et cheminements doux

4. LA GESTION PLUVIALE DU PROJET

L'impact du projet sur les eaux de surface provient des constructions et voiries diverses, qui produisent une imperméabilisation des sols et de création de réseaux d'assainissement pluvial, qui ont pour effet de canaliser les eaux de ruissellement et d'accélérer leur écoulement vers les exutoires. Il sera donc de rigueur de compenser l'imperméabilisation des sols par la mise en place d'ouvrages de rétention de type compensation et de mettre en place des mesures contre la pollution

Les mesures compensatoires sur le plan hydraulique correspondent à l'aménagement de bassins de rétention et les mesures complémentaires afin de limiter les effets de l'imperméabilisation des sols. Ces dispositifs auront pour vocation de tamponner les débits et canaliser les eaux pluviales.

Compensation pluviale

La rétention pluviale

Elle vise à limiter les effets de l'imperméabilisation des sols : ces dispositifs auront pour vocation de tamponner les débits et canaliser les eaux pluviales.

La rétention se fera sous forme de bassins. Chaque bassin a été conçu et dimensionné en fonction de son bassin versant de collecte et de l'imperméabilisation projetée.

La création d'un réseau pluvial enterré

Le réseau de collecte des eaux de pluie comportera des grilles pour récupération des eaux de voirie ainsi que des collecteurs dimensionnés pour une pluie de fréquence décennale minimum.

Ouvrages de lutte contre la pollution

Des ouvrages de régulation avec un décanteur-déshuileur et un système de fermeture style martellière sont prévus en sortie des espaces de rétention avant rejet des eaux vers le milieu naturel.

Loi sur l'eau

Ce projet est soumis aux L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement qui imposent que certains travaux, ouvrages et installations soient soumis à autorisation ou déclaration suivant les dangers qu'ils présentent et la gravité de leurs effets sur la ressource en eau et les écosystèmes aquatiques. (en application de la Loi du 3 janvier 1992 dite « Loi sur l'eau »).

La ZAC a obtenu un récépissé de déclaration au titre de la loi sur l'eau en septembre 2012.

Suite aux évolutions du projet, un nouveau dossier loi sur l'eau modificatif a été déposé. Le récépissé de déclaration au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement (dossier loi sur l'eau) a été obtenu en octobre 2016.

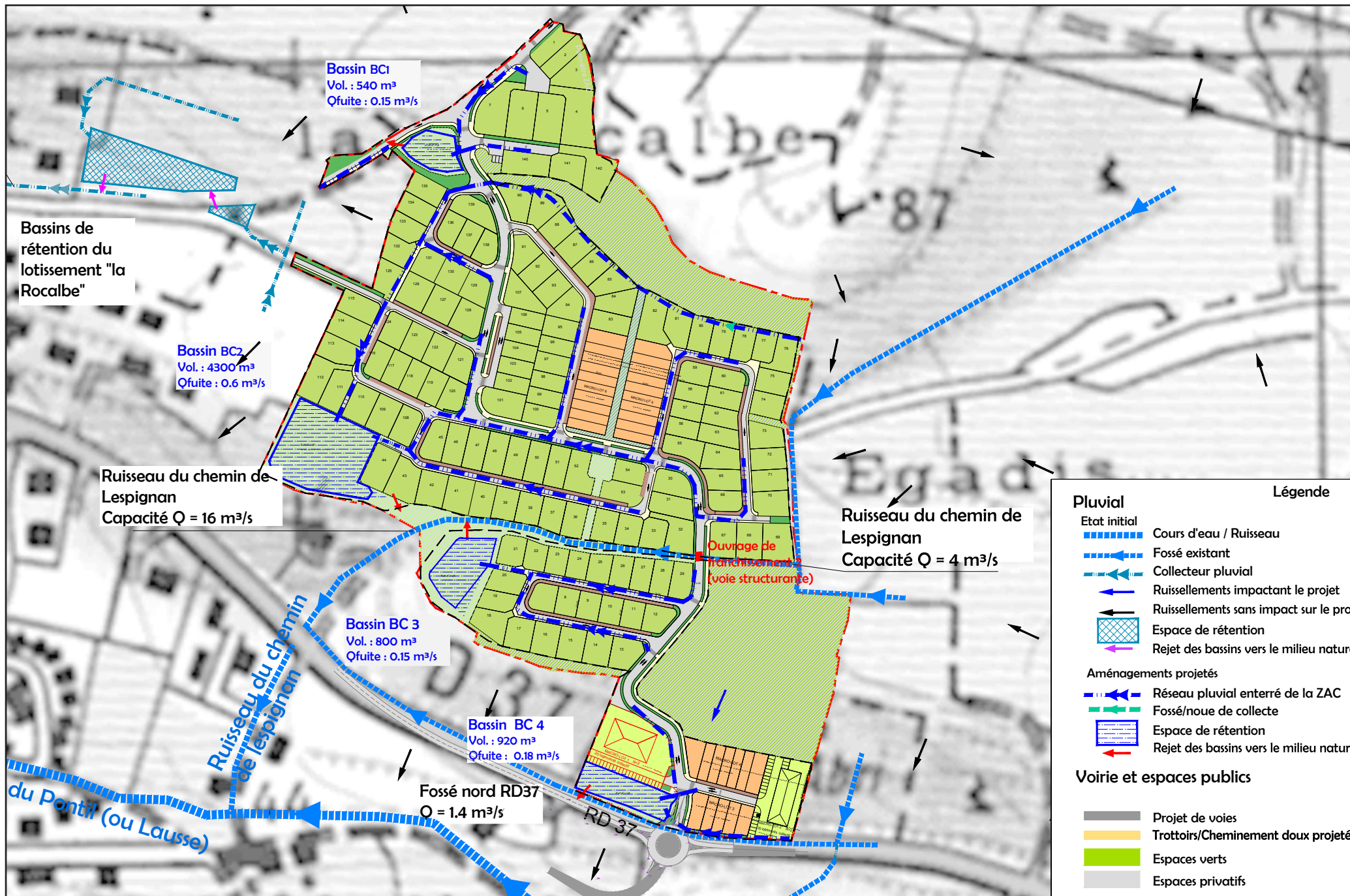


Illustration 4. Principes d'assainissement pluvial



5. LE RACCORDEMENT AU RÉSEAU D'ALIMENTATION EN EAU POTABLE

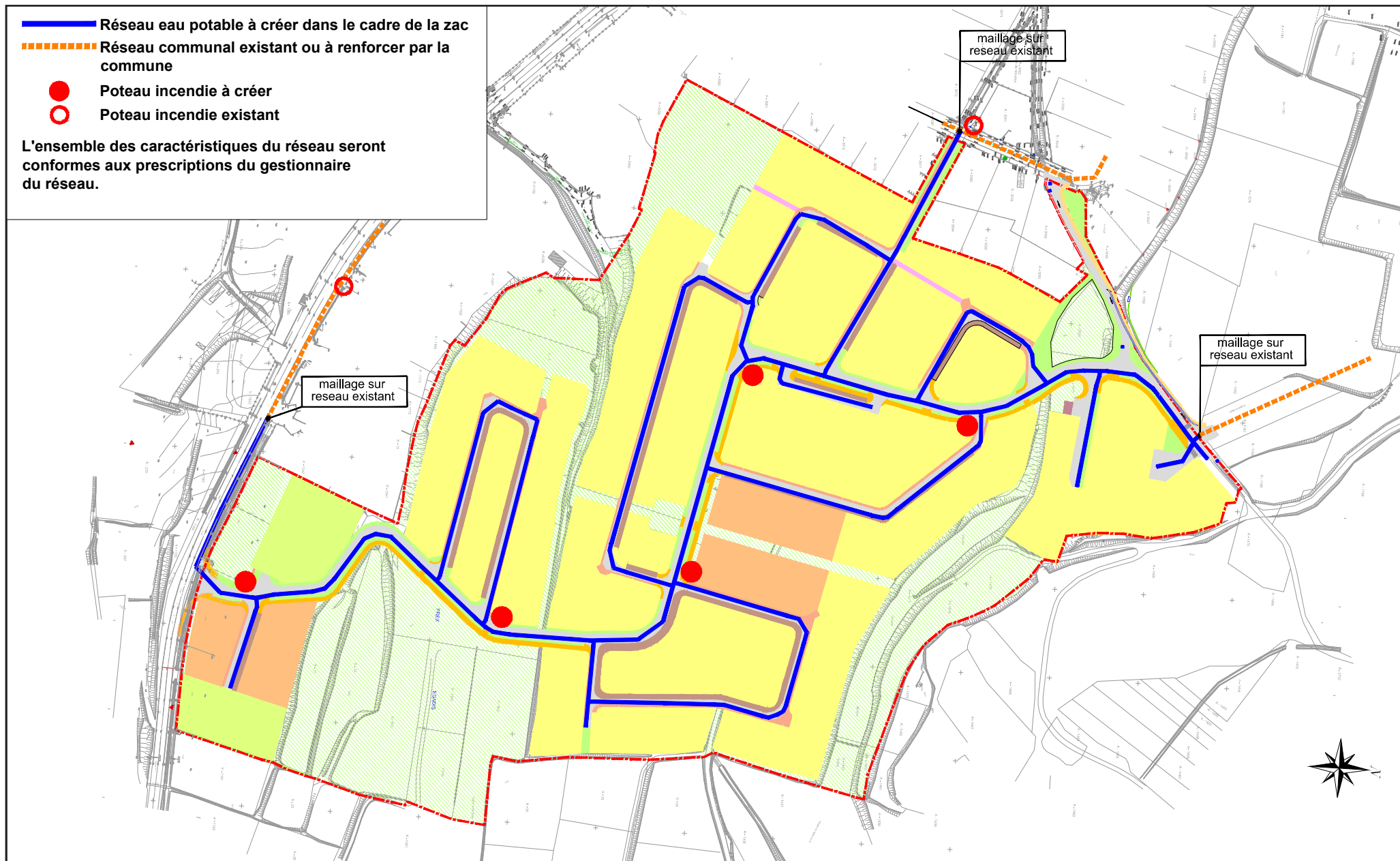


Illustration 5. le schéma du réseau d'eau potable

6. LE RÉSEAU DE COLLECTE DES EAUX USÉES

Le raccordement au réseau d'assainissement des eaux usées est prévu sur le collecteur de la RD37. Soit par l'implantation d'une canalisation longeant le ruisseau de la route de Lespignan (partie nord et centrale de la ZAC) soit par prolongement de la canalisation en partie sud.

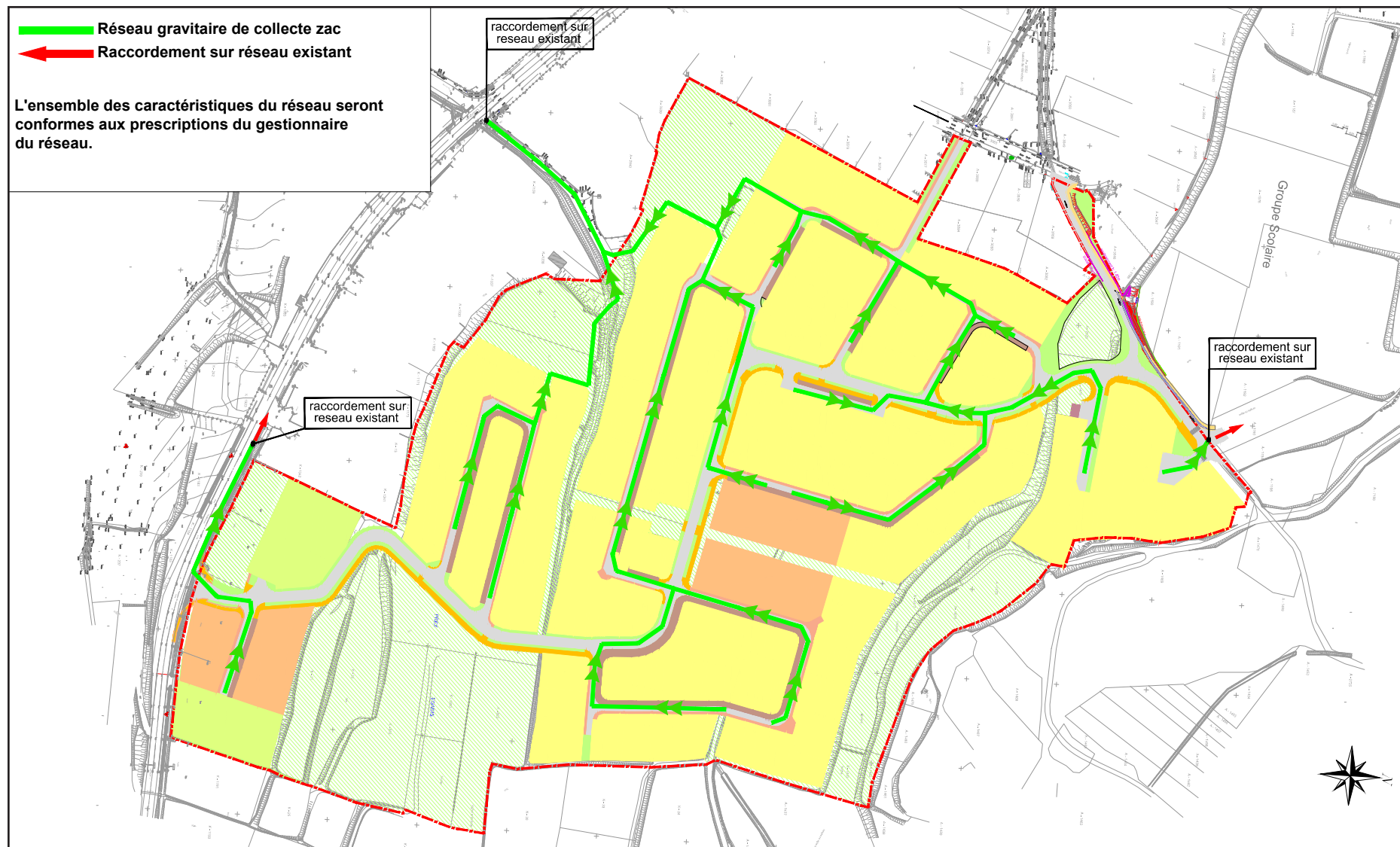


Illustration 6. le schéma du réseau d'eau potable