

NOTE COMPLÉMENTAIRE – ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

1. Concernant la gestion des eaux pluviales et du ruissellement, quelles hypothèses ont été retenues ? Quelle surface imperméabilisée a été prise en compte au regard des nouveaux stationnements ? Des éléments techniques sont attendus concernant le bassin de rétention/infiltration prévu au Nord-Ouest du périmètre de projet.

La gestion des eaux pluviales a fait l'objet d'une définition et d'un dimensionnement. Ces éléments sont spécifiés dans les documents graphiques joints, intitulés EP 01 et EP 02.

2. Concernant les espaces verts, quelles sont les essences d'arbres retenues ? Des visuels sur les aménagements futurs et la végétalisation envisagée seraient appréciés.

Compte tenu des éléments du projet destinés à l'activité, les espaces verts ont fait l'objet d'une attention particulière dans leur traitement. Ces éléments sont spécifiés dans les documents graphiques joints, intitulés EV 01 et dans les vues générales intitulées EV 02 et E 03.

3. Concernant la prise en compte des risques, au-delà des mesures préventives et protectrices, quel comportement, plan d'évacuation, sera adopté en cas d'explosion liée à l'ICPE voisine ?

L'organisation intérieure du bâtiment projeté se décompose en une circulation centrale avec les espaces de Karting, de laser-Game au Nord et les espaces de jeux, d'arcade et de bowling au Sud. Les espaces de restauration et de bar s'organisent autour de la circulation centrale. L'entrée principale s'effectue à l'Est et se prolonge par la circulation centrale qui débouche sur la façade Ouest. Elle est dimensionnée pour accueillir la totalité des effectifs et permettre son évacuation, indifféremment vers l'Est ou l'Ouest. Ainsi, les portes de l'entrée principale étant les plus exposées au risque, celles-ci sont sur fermeture automatique et contrôle d'accès, forçant l'évacuation du public en façade Ouest, au plus éloigné des structures pouvant être endommagées. En complément, les issues de secours sont en surnombre sur la façade Ouest et clairement signalées. Le message d'alerte couplé au signal d'évacuation est vocal et spécifie vers quelle sortie se diriger.

Au-delà de l'approche dynamique des dégagements décrite ci-avant, les systèmes passifs (consignes de sécurité) destinés au public sont renforcées par des panneaux d'information spécifiques et préférentiels, différents de la signalétique de sécurité incendie classique mais complémentaires. Le personnel est formé à la gestion du flux des visiteurs en cas d'évacuation.

En tout état de cause, afin de palier à l'exposition du public au risque, les systèmes passifs et dynamiques sont mis en œuvre pour une évacuation vers l'Ouest de la parcelle, au plus éloigné.

4. Concernant la phase travaux, le dossier ne précise pas le détail des volumes de déblais/remblais. Des précisions sont attendues sur les quantités et sur les modalités d'évacuation des éventuels excédants, sur la provenance des remblais et sur le traitement des éventuels matériaux pollués.

Comment s'effectuera l'accès et la circulation sur le site durant la phase travaux ? Vous êtes-vous rapproché du gestionnaire des voiries concernées ?

Les bâtiments formant des déblais sont le bâtiment Nord et en extension du Karting et le bâtiment Sud (sur trois niveaux) comprenant un sous-sol. Le bâtiment Nord épouse la topographie du terrain et ne génère que peu de déblais. Le bâtiment Sud comprenant un sous-sol s'implante sur la partie du terrain dont la topographie est la plus basse. Ainsi, le volume du sous-sol s'encastre dans le sol sur une profondeur utile de 1,60m hors fondations.

La composition du sol (terre végétale 0,4m / loess 2,5m / au-delà, Galets) et vu les profondeurs d'intervention ne permettent qu'une faible valorisation des matériaux de déblais.

Les terres végétales sont valorisables. Elles représentent 20% du volume total des déblais du projet. Une partie (20%) est ré-employée sur site dans les aménagements paysagers. Le reste est évacué et valorisé par l'entreprise de terrassement. Plus en profondeur, le Loess est peu valorisable et représente 80% du volume total. Celui-ci est évacué par l'entreprise et mise à l'enfouissement (suivant neutralité du matériau) en compensation des matériaux prélevés (apport de remblais).

Les remblais sont des apports de carrières de proximité car la qualité structurelle pour le bâtiment est très réglementée.

Les espaces d'implantation des bâtiments neufs sont sur des zones libres de l'activité précédente (Classée ICPE – Concession automobile) qui servaient au stationnement de véhicules neufs où laissés libre d'activité. Suivant cette donnée, les déblais ne devraient pas présenter de pollution notable. Toutefois, en cas de découverte de matériaux pollués, ceux-ci seront traités par l'entreprise de terrassement (ayant compétence de dépollution).

Compte tenu de la continuité de l'activité ERP existante durant la période des travaux, les accès chantier se feront par la rue de Palissy. Cette rue est dimensionnée à ce besoin.

L'accès des visiteurs sera toujours assuré par la route de Beauvallon. En effet, tant que les travaux ne sont pas terminés, il n'y a pas d'augmentation de la fréquentation et les dispositions actuelles restent satisfaisantes. A terme, le caractère traversant du site permettra l'allègement du trafic et l'amélioration de la sécurité. Ces dispositions ont été approuvées par les services de la Voirie de la Ville de Valence.

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES DÉBLAIS / REMBLAIS

	<i>Déblai</i>	<i>Remblai</i>	<i>Proportion de terres végétales</i>	<i>Déblai non valorisable</i>
Bâtiment Nord - Halle Ouest	311	725	75	236
Bâtiment Nord - Halle Est	731	965	150	581
Bâtiment Sud avec Sous-sol	9 520		2 020	7 500
Bassin	600	100	100	500
Aménagements paysagers		400	-400	
Stationnements + voiries	494	247	494	0
Balance de matériaux	11 656	2 437	2 439	8 818