

PROJET ATINEA La Roche-sur-Yon (85)

PIECE E

Description du projet

1-	HISTORIQUE DU SITE	1
2-	EVOLUTION DU PROJET D'AMENAGEMENT	2
3-	DESCRIPTION DU PROJET	2
3.1 –	Contexte général du projet	2
3.2 –	Description du projet.....	4

1- HISTORIQUE DU SITE

La construction du site Michelin a eu lieu en 1972. Autrefois, le secteur Nord de La Roche-sur-Yon était une zone bocagère dépourvue de constructions. Les photographies aériennes révèlent l'évolution importante de ce secteur devenu une vaste zone d'activité et commerciale un peu avant les années 2000. La vocation du site, initialement agricole, est radicalement modifiée, les haies sont arrachées, les sols remaniés puis les divers aménagements sont réalisés (constructions, voiries...).

De nombreux espaces verts enherbés ont été créés de toute pièce lors de la construction de ce site industriel ainsi que la plantation d'arbres d'ornement ou de haut-jet encore présents aujourd'hui.

Dans un second temps dans les années 2010, une extension d'un bâtiment a engendré des déblais de terre qui ont été déposés au Nord/Est du site du projet. Sur ce monticule de terre, un fourré dense se développe.

Des haies déjà présentes dans les années 1950, localisées sur la frange Est du site, sont toujours existantes à l'heure actuelle.

Les extraits des vues aériennes ci-dessous révèlent ces évolutions (source : IGN®).



1950 - 1965



2000 - 2005



2006 - 2010



Vue actuelle

2- EVOLUTION DU PROJET D'AMENAGEMENT

Afin de répondre aux différents enjeux mis en avant dans le cadre des études préalables vis-à-vis de l'urbanisme, de l'environnement, du paysage, etc., le projet a fait l'objet de plusieurs variantes étudiées par une équipe AMO pluridisciplinaire.

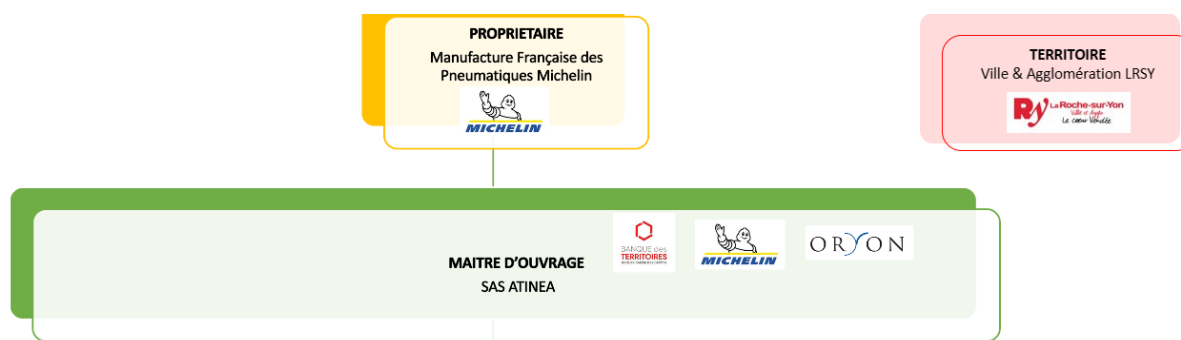
Le projet retenu prévoit de découper en plusieurs lots le site avec certains déjà définis dans le but de proposer des locaux en location aux entreprises, et d'autres destinés à être vendus à des structures qui définiront leur propre projet (lots cessibles : 1, 2, 3, 9, 10, 16, 24, 25).

Le projet retenu correspond à la version la plus aboutie qui intègre ces différents éléments, dont la prise en compte des espèces protégées.

3- DESCRIPTION DU PROJET

3.1 – Contexte général du projet

En mars 2020, le site Michelin de la Roche-sur-Yon cesse définitivement son activité de fabrication de pneumatiques. En juin 2023, Michelin s'engage officiellement dans la restructuration du site, aux côtés de la banque des Territoires et ORYON, société d'économie mixte du territoire vendéen. A eux trois, ils forment la SAS ATINEA dont l'objectif est de transformer le site actuel en un pôle d'excellence accueillant des entreprises et industries portant des projets innovants dans les domaines de la mobilité et des énergies renouvelables.



Le site actuel de 20 hectares se compose de sept bâtiments pour un total d'environ 60 000 m².

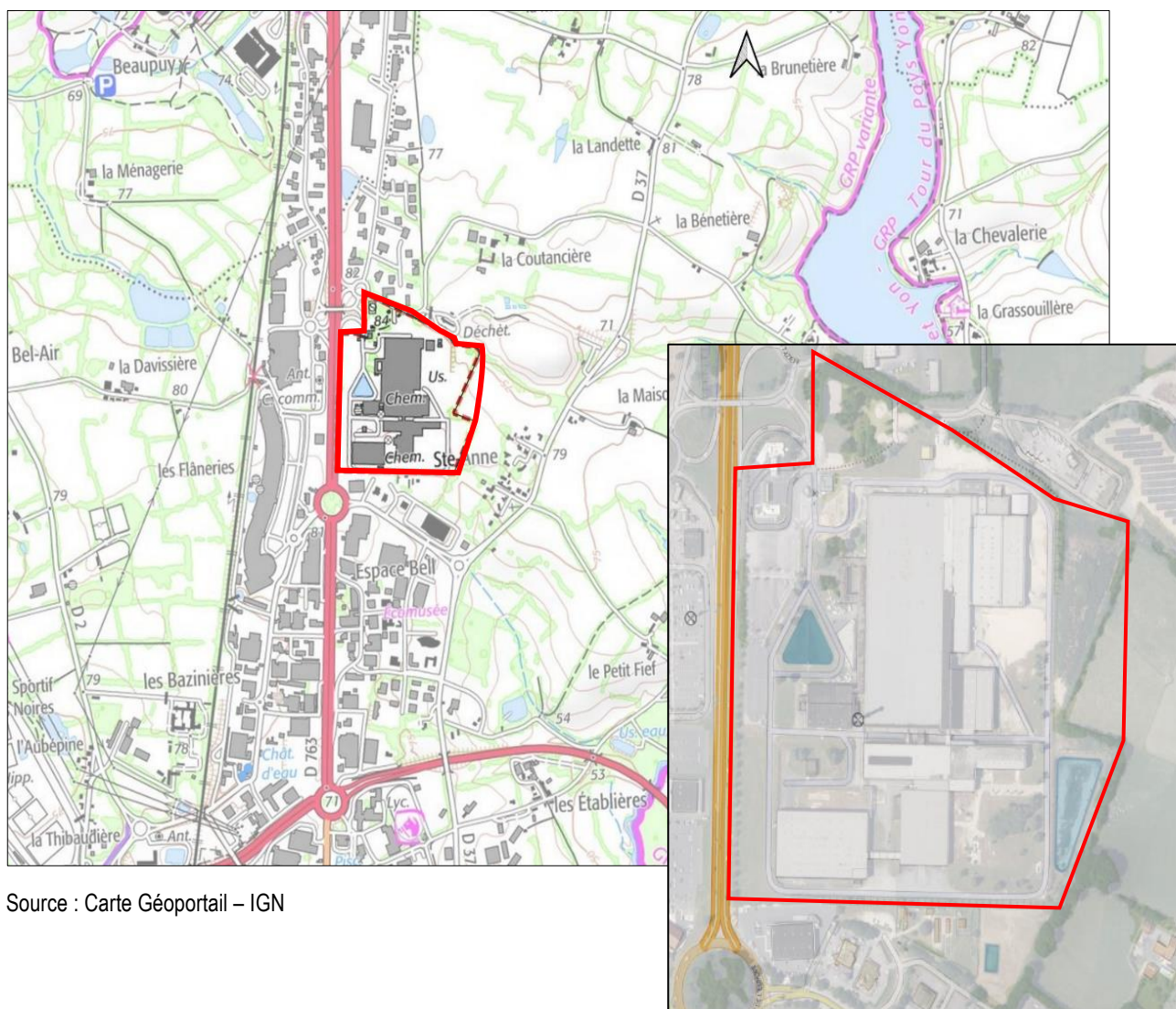
Le projet prévoit un réaménagement de ces espaces afin de proposer un ensemble cohérent d'aménagements avec les documents d'urbanisme et en accord avec les enjeux environnementaux du site et la réglementation environnementale qui en découle (bâtiments tertiaire, parkings, espaces verts, zones humides, biodiversité faunistique et floristique, etc ...)

Le site du projet se localise à l'entrée Nord de l'agglomération de La Roche-sur-Yon en bordure de la D763.

Les parcelles impliquées dans le projet sont les ES 2, 3, 4, 5 et 18, ainsi que la ER 45 et 47.

Le périmètre d'étude s'étend sur environ 20 hectares et s'intègre en majorité au sein de l'ancien site industriel de Michelin. Le site est actuellement composé de bâtiments industriels, de bassins et d'espaces verts d'accompagnement.

LOCALISATION ET PERIMETRE DU PROJET

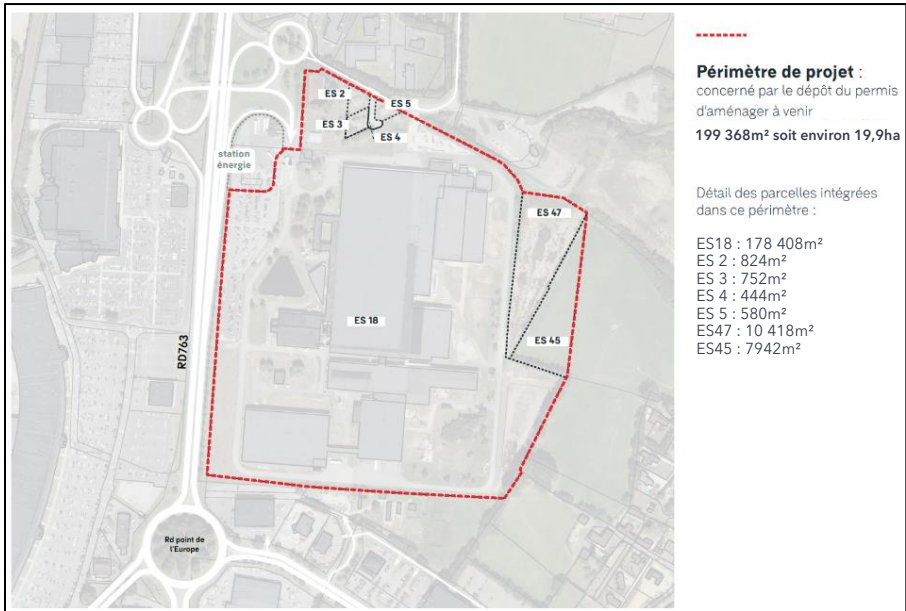


 Localisation du site du projet

3.2 – Description du projet

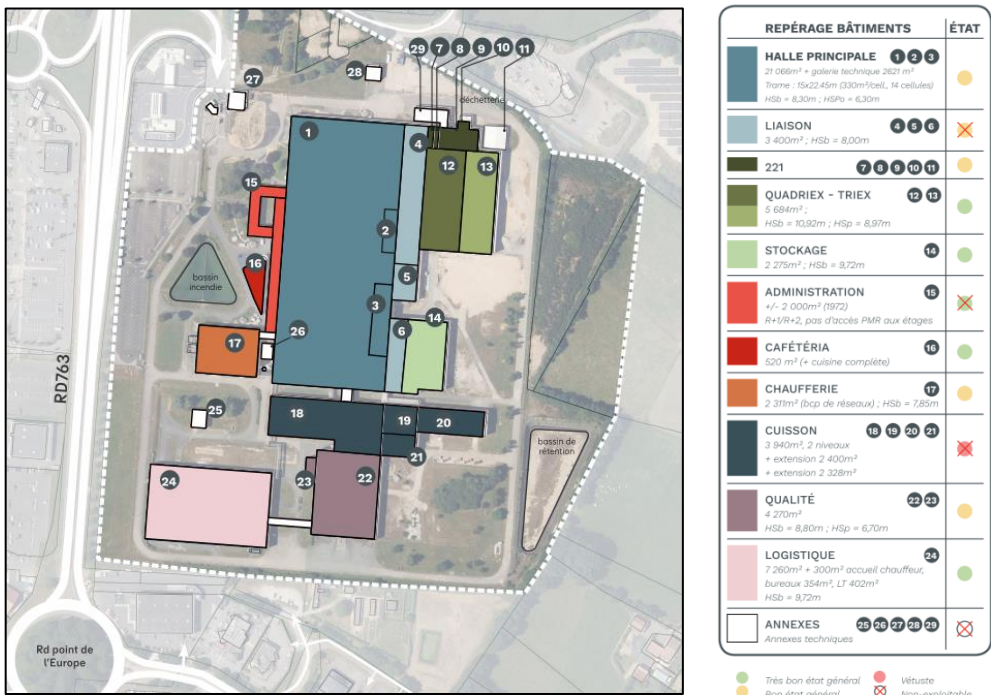
3.2.1 - Composante du site actuel (source : Magnum)

Le site du projet se compose de 7 parcelles cadastrales telles que présentées sur le plan ci-dessous :



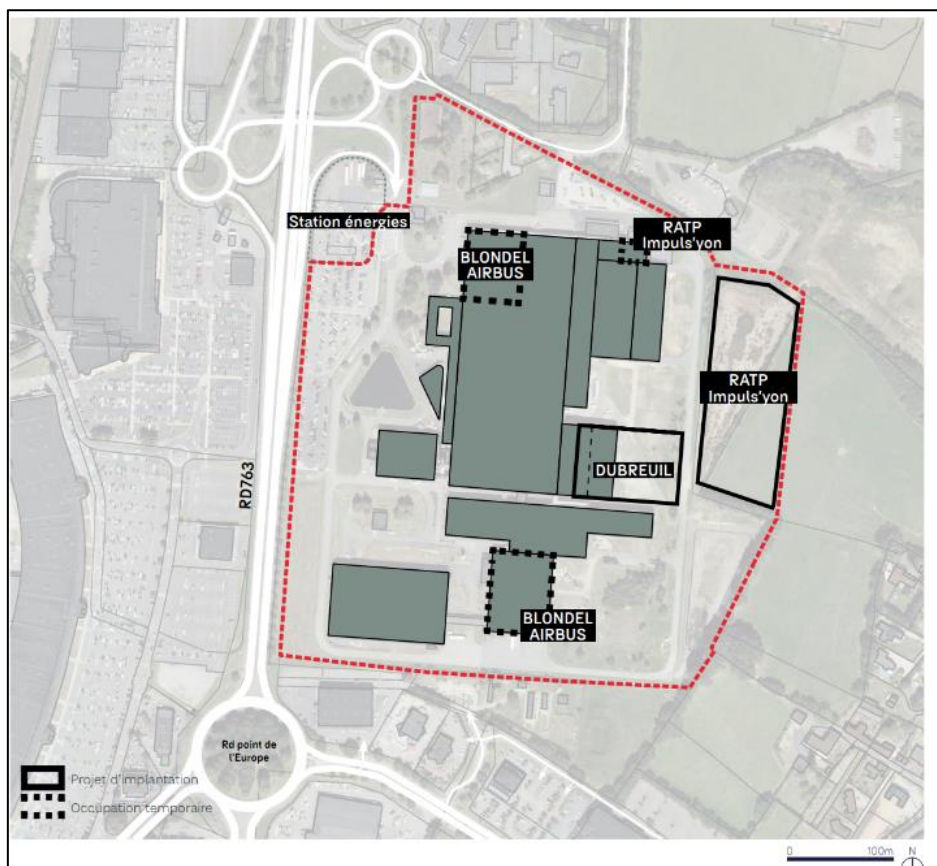
Source : MAGNUM

Des entités bâties existent sur le site : certains bâtiments sont dans des états de conservation hétérogènes et nécessitent une démolition. Des arbitrages ont permis de définir quels bâtiments étaient susceptibles d'être réutilisés dans le projet de requalification du site.



Source : MAGNUM

Actuellement, de nouveaux acteurs utilisent déjà certains bâtiments du site et d'autres se sont positionnés pour s'y installer, à l'image de l'entreprise RATP Impuls'Yon.



Source : MAGNUM

Afin de répondre aux différents enjeux mis en avant dans le cadre des études préalables vis-à-vis de l'urbanisme, de l'environnement, du paysage, etc., le projet a fait l'objet de plusieurs variantes étudiées par une équipe AMO pluridisciplinaire.

Le projet retenu correspond à la version la plus aboutie qui intègre ces différents éléments, dont la prise en compte des espèces protégées.

3.2.2 – Programmation détaillée (source : Magnum)

Depuis l'arrêt de la production, le site de Michelin n'a subi que très peu de transformations : exceptées les machines qui ont été démantelées, l'intégralité du site est restée identique à l'époque où l'usine était encore en fonctionnement. Les bâtiments, la voirie interne, les clôtures, tout est resté sur le « modèle Michelin ».

Or, la nouvelle vocation du site induit un nouveau fonctionnement et donc de nouveaux aménagements : quelques bâtiments obsolètes, en mauvais état ou non- adaptés aux nouvelles activités devront être démolis, certains devront être partiellement transformés, avec notamment l'ajout d'espaces extérieurs privatifs qui seront décrits plus loin dans cette notice. Enfin, le projet prévoit la construction de plusieurs bâtiments tertiaire sur la frange ouest du site, le long de la RD763.

PROGRAMMATION BATIE

• Les démolitions

Dans une logique de réutilisation de l'existant et donc d'économie des ressources, le projet s'attache à réutiliser au maximum les bâtiments existants. Seuls quelques bâtiments à la typologie singulière empêchant leur réutilisation pour ATINEA seront démolis.

Ces démolitions permettent également d'optimiser le fonctionnement du site.

- Le bâtiment cuisson : d'une superficie totale de 6668m², le bâtiment cuisson comprend deux niveaux, avec un sous- niveau semi-enterré. Coincé entre le B15 et le bâtiment « qualité », son positionnement contraint les circulations au sein du site et bloque la façade du B15. De plus, la trame structurelle du sous-sol est très resserrée, en plus d'être abîmée, complexifiant de fait son réemploi. Le bâtiment présente également des fuites en toiture et n'est pas isolé. Sa démolition a donc été actée afin d'optimiser le fonctionnement du secteur sud du site.
- Une partie du bâtiment administration : accolé à la façade ouest du B15, le ce bâtiment présente une faible épaisseur de 9m qui limite les possibilités de réemploi. Il a donc été décidé de supprimer la partie en anneau mais de garder la barrette collée au B15 qui pourra accueillir des espaces de bureau.
- La liaison couverte : à l'est du B15, deux séquences de galerie couverte assuraient la liaison entre le B15 et les bâtiments annexes. Comme le projet cherche à autonomiser les bâtiments pour accueillir des entreprises indépendantes les unes des autres, cette galerie n'a plus lieu d'être. Elle est donc démolie et remplacée par des espaces de cours privatives à destination des industries qui occuperont le B15.
- Locaux techniques de faible emprise qui n'ont plus d'utilité seront aussi déconstruits : guérite pour le contrôle d'accès, transformateur, bâtiments techniques au nord, liaison couverte entre les bâtiments...

• Les transformations

Comme évoqué précédemment, le but du projet est de s'adapter aux nouvelles activités du site et de passer d'un site aménagé pour l'usage exclusif de Michelin à un site accueillant des entreprises indépendantes les unes des autres. Les bâtiments 221, Quadriex, Triex, stockage, qualité, logistique et chaufferie sont déjà adaptées à l'implantation d'industrie/ artisanat d'envergure moindre comparée à Michelin. Ces bâtiments possèdent déjà des accès PL (quais ou portes sectionnelles). Ils ne font donc pas l'objet de modifications pour ce présent permis d'aménager. Seul un marquage au sol proposant un graphisme singulier et identitaire à ATINEA sera ajouté à ces lots.

Le bâtiment B15 quant à lui présente une superficie de 21 066m², bien supérieure aux besoins des entreprises susceptibles de rejoindre ATINEA. Il sera donc divisé en plusieurs cellules, qui bénéficieront toutes d'accès PL indépendants et d'espaces extérieurs privatifs. Un certain nombre de percements sont donc à prévoir dans le volume existant du B15, sans que le volume en soient modifiés (à l'exception des démolitions décrites précédemment). Là aussi, le marquage au sol évoqué précédemment fait partie des nouveaux aménagements prévus.

- **Les constructions neuves**

Le renouveau du site Michelin suppose également l'accueil de nouvelles activités tertiaires, jusque-là peu présentes sur le site. Ainsi, quatre bâtiments de bureaux sont implantés sur le secteur nord-ouest du site. Ils viennent recomposer la façade ouest du site et joueront un rôle de « vitrine », participant de fait au renouvellement de l'identité du site. Chacun d'eux proposera du stationnement en socle.

Le bâtiment 1, au nord, propose un épannelage varié, avec une tête émergeant du talus existant et montant en R+6 maximum. Elle jouera le rôle de signal urbain et marquera l'entrée du site.

Les bâtiments 6 et 7, situés au sud de la station GNV doivent observer un recul de 100m par rapport à cette dernière ainsi qu'un recul de 35m par rapport à l'axe de la RD763. Leur implantation forme alors un angle ouvert, ménageant des vues sur le cœur paysager du site. L'épannelage proposé va de R+3 à R+6 maximum, afin d'apporter une certaine densité, de se différencier des volumes industriels du site tout en dialoguant avec les opérations tertiaires en cours sur la route de Nantes.

Une « ouverture paysagère » est ménagée entre les bâtiments 6 et 15 afin d'offrir des vues depuis la RD763 vers le cœur paysager du site.

Le bâtiment 15 aura une emprise similaire aux bâtiments 6 et 7 mais du fait de sa proximité avec le parking silo C, sa hauteur est réduite à R+3 maximum.

L'implantation de ces nouveaux programmes suppose également de mettre à jour l'organisation du stationnement. Trois parkings silos seront donc également construits, au nord, au centre et au sud du site afin de répartir au mieux les possibilités de stationnement. Ce point sera développé plus loin dans cette notice.

Au sud-est du site, un lot encore non bâti est prévu au projet. D'une surface de 10488m², la configuration de ce lot lui permet d'accueillir un bâtiment avec d'une surface d'environ 3000m². Du fait de sa proximité avec la SPA, ce bâtiment doit observer un recul de 25m par rapport à la limite parcellaire.

En termes de matérialité et tonalités, les bâtiments neufs respecteront les dispositions indiquées au PLUi et applicables à la zone UE dans laquelle s'inscrit le site d'ATINEA : tonalités harmonieuses, blanc pur proscrit ; matériaux bruts interdits, bois et métal privilégiés, matériaux bio-sourcés encouragés ; pastiche du style régional ou ancien proscrit.



Bâtiments sur le site (source : ATLAM)

PLAN DES BÂTIMENTS CONSERVES ET DEMOLIS



Source : MAGNUM

LES ESPACES EXTÉRIEURS PRIVATIFS

Les espaces extérieurs, aujourd'hui d'un seul tenant, seront demain divisés en deux catégories : les lots privés et l'ASL. Du fait de l'ouverture du site au public sur sa partie ouest, une partie des voies ainsi que le bassin de rétention sud-est seront rétrocédés à l'agglomération.

• Les lots privés

Pour les lots privés, le projet prévoit la création de zones de manœuvres au droit de chaque accès PL et ce pour chaque lot. Ces zones s'apparentent à des bandes de 20m de large dégagées de tout obstacle afin de permettre la manœuvre des PL. Ces zones de manœuvre ne seront pas clôturées mais un marquage au sol singulier les matérialisera afin de sécuriser les flux PL/VL/piétons à leurs abords. Comme évoqué précédemment, des cours privées sont également prévues à la place de l'ancien bâtiment de liaisons. D'une largeur variant de 16 à 21m environ, ces cours pourront être clôturées afin de créer des zones de stockage sécurisées pour les entreprises en bénéficiant. Enfin, des emplacements de véhicules utilitaires pourront aussi être matérialisés grâce au marquage.

Les trois grands lots au sud (22,23,24) ont une configuration différente du B15 et des bâtiments qui lui sont adjacents. Leurs fonctionnements et leurs espaces extérieurs diffèrent alors quelque peu. En effet, du fait de leur position dans le site, ils sont à l'écart des trois parkings silos mentionnés précédemment. Ils auront donc leurs propres zones

de stationnement aérien sur leurs lots. Des zones de manœuvres y sont aussi prévues. Ces lots comprennent également des espaces verts (pelouses, bande boisées...) ainsi que des haies qui viendront doubler les clôtures d'une hauteur maximale de 2m.

- **L'ASL (Association syndicale Libre)**

La métamorphose du site Michelin pour devenir ATINEA intègre ainsi une nouvelle programmation bâtie mais également la réalisation d'espaces paysagers de qualité, notamment au cœur du site, autour de l'ancien bassin incendie et à proximité immédiate de la cafétéria (lot 13). Le but est d'offrir des espaces de pause agréables pour les usagers d'ATINEA, mais aussi de re-naturer le site. Ce point sera développé plus en détails dans la partie « 6. Le parti pris paysager » de cette notice. Une ASL est donc créée pour réaliser, gérer et garantir la pérennité de ces espaces extérieurs. Elle comprend également les espaces paysagers et cheminements piétons qui s'étendent du bassin central jusqu'au giratoire nord, dont la grande terrasse entre la cafétéria et le bassin central

- **La rétrocession**

La reconfiguration du site et son ouverture à tous, véhicules comme piétons, rend pertinent la rétrocession de ces voies. Le site de Michelin fonctionnait comme une enclave autonome, dorénavant, ATINEA est traversé, ce qui rend pertinent la rétrocession de ces voies à l'agglomération. Le projet respecte d'ores et déjà les prescriptions de l'agglomération, il a donc été convenu que les voies véhicules et les voies vertes desservant le site leurs soient rétrocédées.



Vue au sein de l'ancien site industriel
Source : ATLAM

Bassin pompier et bâtiment
Source : ATLAM



MASTERPLAN 04-2025



Source : MAGNUM

3.2.3 – Accès et desserte (source : Magnum)

De par sa nature, le projet ATINEA suppose une cohabitation de différents flux : poids lourds, bus, véhicules utilitaires, véhicules légers, piétons et modes doux doivent trouver leur place au sein du site et coexister de manière efficace et sécurisée pour tous. Ainsi, le système viaire conçu pour projet ATINEA s'attache à proposer la meilleure organisation possible pour chacun de ces flux.

FLUX POIDS-LOURDS, VÉHICULES LÉGERS ET BUS

Tous les accès véhicules sont rassemblés au nord du site, où un giratoire est créé. Ce giratoire organise les flux selon leur nature : les PL sont envoyés vers l'est, où se trouvent les activités industrielles et artisanales susceptibles de générer ce type de flux. Ils sont exclus du parcours ouest passant le long du bassin central. Des palettes de retournement adaptées leurs permettent de quitter le site en empruntant la même voie, calibrée sur une largeur de 7m afin de permettre le croisement de deux poids-lourds. Les girations sont elles aussi adaptées aux gabarits de ce type de véhicules.

Les véhicules légers prennent la direction des parkings silos répartis au sein du site ou peuvent utiliser l'accès direct à la station GNV. Les bus quant à eux peuvent emprunter trois parcours différents selon leurs destinations. En effet, ATINEA accueille le dépôt de bus de l'agglomération de la Roche-sur-Yon ainsi qu'un prolongement de la ligne existante afin de desservir le site en transport en communs. Cela suppose donc trois parcours bus distincts :

- Desserte transports en communs : bouclage par l'ouest
- Régulation : pas d'entrée sur le site, un arrêt est prévu à proximité du giratoire
- Départ/retour dépôt : entrée par le giratoire nord jusqu'au dépôt par la voie ouest ; sortie via le deuxième giratoire implanté sur la voie sainte-Anne, qui gère également les flux entrant/sortant de la déchetterie.

La voirie ouest doit donc permettre le croisement d'un bus et d'un véhicule léger, elle est donc calibrée à 6.50m, ce qui correspond aux prescriptions de l'agglomération de la Roche-sur-Yon.

FLUX PIÉTONS ET MODES DOUX

Si jusqu'à maintenant le site de Michelin nécessitait d'être intégralement clôturé pour des questions de sécurité évidentes, cela n'est plus le cas pour ATINEA qui prévoit de s'ouvrir aux piétons et vélos.

Les lots seront donc sécurisés individuellement tandis que le secteur ouest, avec le bassin paysager et les abords de la cafétéria, sera complètement ouvert au public. Il a pour vocation de devenir le cœur du site et se doit donc d'être facilement accessible. Pour cela, un axe majeur nord-sud le relie à l'entrée nord du site. Cet axe est connecté à un ensemble de voies vertes, elles aussi dissociées du flux véhicules afin de permettre une circulation efficace et sécurisée des modes doux.

Enfin, un projet de liaison piétonne sous la RD763 est en cours de réflexion par l'agglomération afin de permettre une traversée piétonne au niveau du rond-point de l'Europe. ATINEA souhaite connecter cette liaison souterraine à son réseau interne, ce

qui permettra aux piétons et modes doux de traverser le site via un parcours sécurisé et paysager.

Au vu de l'envergure du site, un système de micro-mobilité (vélo, trottinettes électriques...) sera proposé aux personnes travaillant à ATINEA. Des stations seront implantées aux abords des arrêts de bus et dans les parkings silos afin de rallier rapidement n'importe quel point du site grâce au réseau de voies vertes qui seront elles aussi conformes aux prescriptions de l'agglomération de la Roche-sur-Yon.

3.2.4 – Gestion du stationnement (source : Magnum)

LES AIRES DE STATIONNEMENT

La métamorphose de Michelin à ATINEA induit une forte densification du site. Jusqu'ici, Michelin avait une capacité de stationnement de 300 places environ. Avec l'implantation des nouvelles entreprises et le développement des programmes tertiaires, les besoins en stationnement sont estimés à 982 places si l'on considère le ratio suivant : 1 place pour 30m² de surface de tertiaire et 1 place pour 80m² de surface d'industrie/artisanat.

Pour maximiser les capacités de stationnement du site sans impacter le paysage avec des parkings à n'en plus finir, le projet mise sur la mutualisation du stationnement grâce à trois parkings silos judicieusement répartis, au nord, au centre et au sud du site. Ainsi, chaque personne travaillant à ATINEA est à moins de 150m d'une zone de stationnement.

Le parking silos A et B monteront en R+2 maximum et auront une toiture stationnée pour une capacité respective de 375 et 264 places. Le parking C pourra monter en R+1 maximum, avec une toiture stationnée portant sa capacité à 146 places. Les bâtiments tertiaires construits sur la frange ouest auront du stationnement en socle selon les estimations suivantes : 28 places pour le lot 1, 17 pour le 6, 12 pour le 7 et 14 pour le 15.

Les lots au sud -22, 23 et 24, qui sont plus éloignés des parkings silos et dont la surface cessible est plus importante, auront du stationnement à la parcelle : 73 places pour le lot 22, 88 au total pour les lots 23 et 24.

Un soin particulier sera apporté à ces zones de parkings : dimensionnement optimisé, végétalisation et revêtement perméable.

LES ACCÈS

Source : Magnum



Comme expliqué précédemment, l'accès au site se fait exclusivement via la giratoire d'entrée au nord. Dans des circonstances exceptionnelles (accidents...) nécessitant l'intervention de véhicules de secours, ceux-ci pourront accéder au site via le deuxième giratoire localisé voie Sainte-Anne.

Les accès aux lots diffèrent selon le type d'activités et selon l'adressage du lot sur la voie publique. En effet, les lots industriels du B15 et bâtiments adjacents se font via la zone de manœuvre. L'accès des lots au sud et celui du dépôt de bus Impuls'Yon se fait directement depuis la voie publique, avec une largeur, des pentes et des girations adaptées pour les poids lourds. Le réseau de voies vertes permettra également un accès piéton aux lots périphériques (Impuls'Yon, 22, 23 et 24).

Les lots tertiaires du secteur ouest auront un accès véhicules légers pour le stationnement prévu en socle ainsi qu'un accès piéton dissocié, connecté au réseau de cheminements doux et voies vertes.

Pour ses livraisons, la cafétéria bénéficiera d'un accès ponctuel au sud du bassin paysager via une voie spécifique finissant sur une palette de retournement.

Le bassin de rétention d'eau pluviale situé au sud-est du site (dont la description sera faite en partie 7 de cette notice) conserve un accès autonome. C'est par ce même accès qu'il sera possible d'atteindre la voie d'entretien nécessaire à l'ouvrage servant à la gestion des EP des lots 22, 23, et 24.

3.2.5 – Le parti pris paysager (source : Magnum)

Bien qu'il soit localisé dans une imposante zone d'activités formant un paysage artificiel de parkings et entrepôts métalliques, le site d'ATINEA bénéficie d'une végétation remarquable qu'il convient de prendre en considération et remettre en valeur pour créer des ambiances paysagères profitables à tous, tant les usagers du site que la faune qui l'habite.

En outre, l'essence même du projet ATINEA est de créer un lieu unique en France dédié à l'innovation sur les mobilités et énergies décarbonées. Les enjeux écologiques sont déjà au centre du projet et la renaturation du site témoigne de ces valeurs. Toutefois, la transformation paysagère du site n'est pas qu'un argument d'image : conformément aux diagnostics faune-flore desquelles découlent un ensemble de mesures écologiques visant à restituer et intensifier les milieux potentiellement impactés par le projet d'ATINEA.

Ainsi, les haies bocagères sont regarnies, prolongées et connectées aux habitats faunistiques alentours. Les arbres existants sont préservés autant que possible et une centaine d'arbres seront plantés en tout point du site, apportant de l'ombre, contribuant à la purification de l'air ambiant et fournissant habitat et nourriture à la faune vivant sur le site. L'imperméabilisation des sols est évitée autant que possible (L'évolution du CBS est décrite dans le Permis d'Aménager).



Haies – Alignements d'arbres (source : ATLAM)

Les deux bassins, le central et le bassin d'orage au Sud-Est permettent la rétention des eaux pluviales collectés sur le site, avant rejet dans le réseau EP existant (point de rejet situé au sud-est et nord-est du site). Ils ont une capacité respective de 600m³ pour le bassin paysager central et 3400m³ pour celui situé au sud-est. En plus de leurs rôles hydrauliques, ces bassins seront complètement re-naturés, créant ainsi une plus-value paysagère pour le site et des milieux favorables à la biodiversité.

Les parois en béton du bassin central, ancien bassin incendie de Michelin, sont supprimés au profit de berges et d'un fond engazonnés. Un exutoire relativement haut permet une mise en eau constante du bassin, créant ainsi un milieu favorable aux amphibiens et une plus-value en termes d'ambiance paysagère.

La même logique est appliquée au bassin sud-est. Il est entièrement débâché et remodelé, avec des berges et un fond engazonnés. Un surcreusement ponctuel et enroché permet de conserver un fond d'eau pour la biodiversité. Ce bassin respectera les prescriptions de l'agglomération afin qu'il lui soit rétrocédé.



Bassin sud-est (source : ATLAM)



Bassin incendie (Source : ATLAM)