



PA2

Notice

B

PERMIS D'AMENAGER

Référence
U253

Date
Juin 2025

Dessin
A. HARDOUIN

Echelle
-

Maîtrise d'ouvrage - ATINEA

Maîtrise d'ouvrage - ORYON

Urbaniste - MAGNUM architectes et urbanistes

BE VRD - GEOUEST

Date	Ind.	Modifications
Avril 2025	A	PA
Juin 2025	B	Substitution PA et retour avis incomplet

sommaire

1. LE CONTEXTE

2. LES ENJEUX DU PROJET

3. LA PROGRAMMATION DÉTAILLÉE

4. ACCÈS ET DESSERTE

5. LA GESTION DU STATIONNEMENT

6. LE PARTI PRIS PAYSAGER

1. LE CONTEXTE

DE MICHELIN À ATINEA

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.

En 2021, l'installation de la station énergies à l'entrée du site d'ATINEA, au nord-ouest, accolée à la RD, marque le début de la transformation du site. Gérée par le Syndicat Départemental d'Énergie et d'équipement de la Vendée, la station distribue de l'hydrogène vert, du BioGNV et de l'électricité verte produits localement. Bien qu'en dehors du périmètre de ce présent permis d'aménager, l'installation de la station multi-énergies témoigne du renouveau du site et impulse la synergie recherchée par ATINEA. Depuis, d'autres industries ont rejoint cette dynamique avec entre autres : le groupe Dubreuil, qui souhaite investir un des bâtiments existants pour la réparation et l'entretien des véhicules utilitaires électriques ou hydrogènes et Impuls'Yon, le futur dépôt et centre de maintenance multi-énergies des bus de de l'agglomération.

Ainsi, l'ancien site Michelin a déjà entamé sa mutation sur le plan des activités et suppose désormais un projet urbain d'envergure pour transformer l'ancienne usine de pneus en pôle d'excellence dédié à l'innovation sur les mobilités et énergies décarbonées, projet urbain qui fait l'objet de ce présent permis d'aménager.

SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET ABORDS IMMÉDIATS

Situé sur la route de Nantes (RD763), axe majeur reliant la Roche-sur-Yon à Nantes, le site de Michelin/ATINEA bénéficie d'une desserte routière efficace et d'une grande visibilité. Il est intégré à une vaste zone commerciale et industrielle qui se développe tout du long de la route de Nantes. Sur près de 10 kilomètres, on y retrouve plusieurs pôles d'activités d'envergure : le centre commercial Sud Avenue avec 45 enseignes, 8000m² ; le centre commercial des Flâneries, le plus grand de Vendée avec une cinquantaine d'enseignes auxquelles s'ajoutent plusieurs enseignes de restauration rapide ; une dizaine d'enseignes dédiées à l'automobile et à l'équipement de la maison ; plusieurs enseignes hôtelières à bas prix mais aussi – entre autres, des services tertiaires (comptabilité, services aux entreprises, conseil en gestion, diagnostics immobiliers et banques). Il s'agit donc là d'un tissu économique particulièrement dynamique, tout à fait propice à l'installation et au développement d'un site comme ATINEA.

Aux abords immédiats de l'ancienne usine Michelin/ATINEA, nous retrouvons donc :

- À l'ouest : la RD 763, avec en face le centre commercial des Flâneries
- Au nord : la voie Sainte-Anne, qui prend la forme d'un chemin creux bordé de haies bocagères, menant à la déchetterie municipale
- Au sud : le site jouxte un supermarché, plusieurs lieux de restauration et la SPA.
- À l'est : le site est limité par des terrains agricoles classés zone N au PLUi.



Vue aérienne du site

LES CONSTRUCTIONS EXISTANTES

Bien que la fabrication de pneumatiques soit totalement révolue pour le site Michelin, les 64 300m² de bâtiments existants ont vocation à être réutilisés au maximum. Il s'agit pour la plupart de grands entrepôts industriels, aisément transformables du fait de leur structure rationnelle et de la liberté de leurs plans. Des liaisons bâties ponctuelles les connectent entres eux, en plus du système de voirie interne au site.

Le bâtiment majeur, le B15, offre 20 000m² de surface de plancher. Plusieurs autres entités y sont greffées : des bâtiments de stockage, un bâtiment de bureaux, un bâtiment dédié à la cuisson des pneus, un bâtiment pour le contrôle qualité, un autre servant à la logistique mais aussi un restaurant d'entreprise et une chaufferie. L'ensemble des bâtiments ainsi que leurs fonctions sont indiqués sur la cartographie ci-contre.

Deux bassins sont également présents sur le site. A l'ouest, un grand bassin bétonné de forme triangulaire servait de bassin de stockage pour la prévention incendie. Au sud-est, un grand bassin intégralement bâché d'une profondeur d'environ 5m sert à la gestion des eaux pluviales.

REPÉRAGE BÂTIMENTS		ÉTAT
	HALLE PRINCIPALE 1 2 3 21 066m ² + galerie technique 2621 m ² Trame : 15x22.45m (330m ² /cell., 14 cellules) HSb = 8,30m ; HSPo = 6,30m	
	LIAISON 4 5 6 3 400m ² ; HSb = 8,00m	
	221 7 8 9 10 11	
	QUADRIEX - TRIEX 12 13 5 684m ² ; HSb = 10,92m ; HSp = 8,97m	
	STOCKAGE 14 2 275m ² ; HSb = 9,72m	
	ADMINISTRATION 15 +/- 2 000m ² (1972) R+1/R+2, pas d'accès PMR aux étages	
	CAFÉTÉRIA 16 520 m ² (+ cuisine complète)	
	CHAUFFERIE 17 2 311m ² (bcp de réseaux) ; HSb = 7,85m	
	CUISSON 18 19 20 21 3 940m ² , 2 niveaux + extension 2 400m ² + extension 2 328m ²	
	QUALITÉ 22 23 4 270m ² HSb = 8,80m ; HSp = 6,70m	
	LOGISTIQUE 24 7 260m ² + 300m ² accueil chauffeur, bureaux 354m ² , LT 402m ² HSb = 9,72m	
	ANNEXES 25 26 27 28 29 Annexes techniques	

 Très bon état général  Vétuste
 Bon état général  Non-exploitable



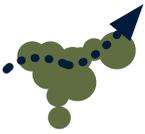
LA VÉGÉTATION EXISTANTE

(d'après le diagnostic faune-flore d'ATLAM)

En tant que site industriel, le site Michelin présente plusieurs typologies d'espaces extérieurs : parkings et zones de manœuvres imperméabilisées mais aussi des zones végétalisées conférant une belle ambiance paysagère au site ainsi que quelques zones humides présentant un faible intérêt écologique.

Si la grande majorité des espaces extérieurs du site (50 000m²) est aménagée avec des pelouses, plus ou moins entretenues depuis sa fermeture en 2020, on y retrouve tout de même plusieurs zones présentant un fort intérêt écologique, décrites ci-contre :

1



Voie Sainte-Anne : tout au nord du site, le long de la voie Saint-Anne, on retrouve une haie arborée dense qui s'épaissit sur sa deuxième moitié formant ainsi une bande boisée constituée de chêne pédonculé, châtaignier, saule, prunellier et aubépine. Elle se prolonge également le long de la parcelle ES0047 et tend à se connecter à la bande boisée située hors périmètre, au sud de la parcelle ES0048, aujourd'hui investie par une centrale photovoltaïque.

2



Les parcelles ES002, ES003, ES004 et ES005 étaient auparavant occupées par des logements de fonctions depuis démolis. Récemment remise en état, ce secteur d'environ 2700m² accueille depuis des essence herbacées pionnières. Un remarquable alignement de pins en dessine toujours la limite sud.

3



A proximité des anciens logements de fonction, un terrain de tennis abandonné est toujours présent. Cette zone d'environ 400m² tend aujourd'hui à se re-végétaliser d'elle-même : chêne pédonculé, ronces, ajonc, prunellier et aubépine forment un fourré relativement dense.

4



La parcelle ES0047, à l'est du site a été utilisée pour stocker des terres, formant ainsi un remblai haut de 3/4m. La végétation s'y développe librement : ajoncs, genêts, saules marsault et bouleaux y sont très présents.

5



Le site présente également des arbres isolés, principalement des bouleaux et des pins. Plantés à des fins paysagères, ces arbres ont atteint une hauteur remarquable et apporte une vraie valeur paysagère au site.

6



Boisements de bouleaux : à l'est du site, deux petits boisements de bouleaux ont été plantés. Celui situé le plus au sud est également au contact d'un fourré composé de saules, ronces et églantier.

7



A l'instar de la haie dessinant la limite nord du site, le long de la voie Sainte-Anne, l'ensemble du site présente des haies séparatives de hauteurs et densité variable.



ÉLÉMENTS PAYSAGERS EXISTANTS

Du fait de sa localisation le long de la route de Nantes et de sa vocation industrielle, le site de Michelin propose un paysage en « entre-deux », composé à la fois d'ensemble végétalisés juxtaposés à de vastes hangars industriels à faible valeur architecturale. Ces bâtiments, de par leur typologie, leur immensité et leur architecture avant tout fonctionnelle et non esthétique, s'intègrent difficilement dans le paysage

Ainsi, le long de la route de Nantes, le paysage qui se dessine est essentiellement composé d'entrepôts, zone commerciale et parkings.

De l'autre côté, à l'est le site se rapproche d'un paysage plus rural. La nature y est plus présente. La vallée de l'Yon est d'ailleurs toute proche, bien qu'elle ne soit pas visible depuis le site.

L'immense cheminée rouge et blanche, qui servait auparavant à la fabrication de pneumatiques, est un véritable « signal » dans le paysage.

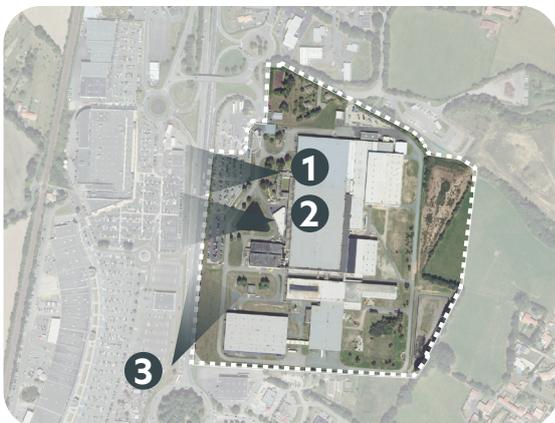
Plus discret, le grand bassin triangulaire situé à proximité de la cheminée est également un élément fort de l'identité paysagère du site.



1 Vue sur les Flâneries



2 Les Flâneries et le bassin incendie en premier plan



3 La cheminée comme « signal paysager »

2. LES ENJEUX DU PROJET

La transformation du site Michelin en pôle d'excellence sur les mobilités et énergies renouvelables appelle un projet urbain d'envergure afin d'accompagner au mieux cette transition. Ainsi, plusieurs enjeux ont été identifiés et le projet s'attache à y répondre :

- **Optimiser le site existant** pour faciliter l'implantation de nouvelles entreprises tout en limitant la consommation de foncier.
- **Restructurer les espaces extérieurs du site afin de permettre la cohabitation des futures entreprises** : un système de desserte interne efficace, des espaces utilitaires fonctionnels (zones de manœuvres, cours couvertes...) mais également, des espaces partagés paysagers conviviaux et supports de biodiversité.
- **Réinventer l'identité du site** : accompagner le changement d'activités par un changement d'image participant à un effet vitrine le long de la RD et révélant les qualités paysagères déjà existantes sur le site.
- **Améliorer les qualités écologiques et paysagères du site** et notamment les haies à fort enjeu de biodiversité mais aussi les arbres et bosquets remarquables.

3. LA PROGRAMMATION DÉTAILLÉE

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

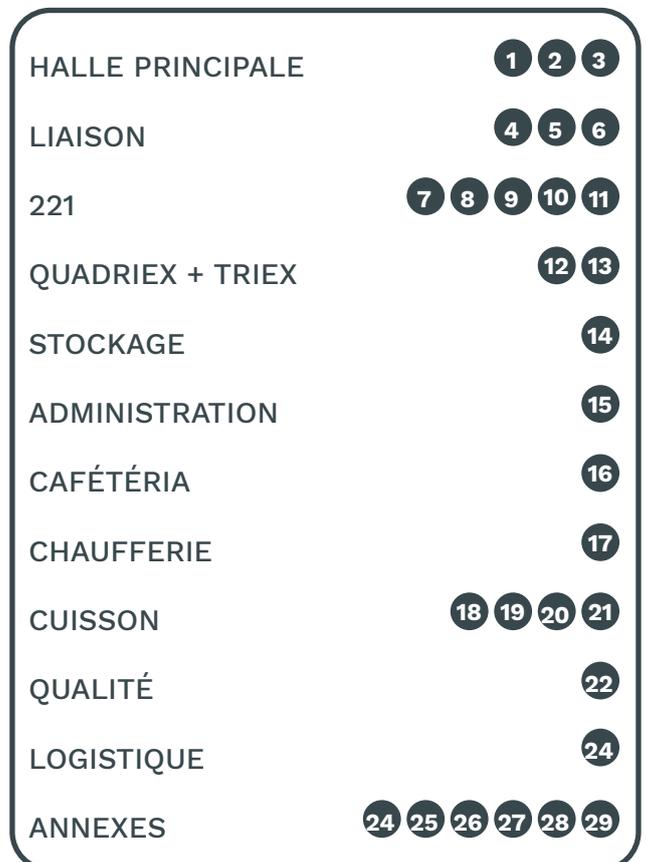
Dans une logique de réutilisation de l'existant et donc d'économie des ressources, le projet s'attache à réutiliser au maximum les bâtiments existants. Seuls quelques bâtiments à la typologie singulière empêchant leur réutilisation pour ATINEA seront démolis.

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...





- Très bon état général
- Bon état général
- Vétuste
- Démolition



— 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 21066m², 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 privés. 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.

Ultérieurement à ce permis d'aménager et lorsque des démolitions le nécessitent, des déclarations préalables pour modifications de façades seront déposées. A titre indicatif, les lots concernés seront les lots du bâtiment B15 (façades sud, est et ouest), le lot 16 (bâtiment chaufferie) et le lot 23 suite à la démolition du bâtiment cuisson.

— 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.

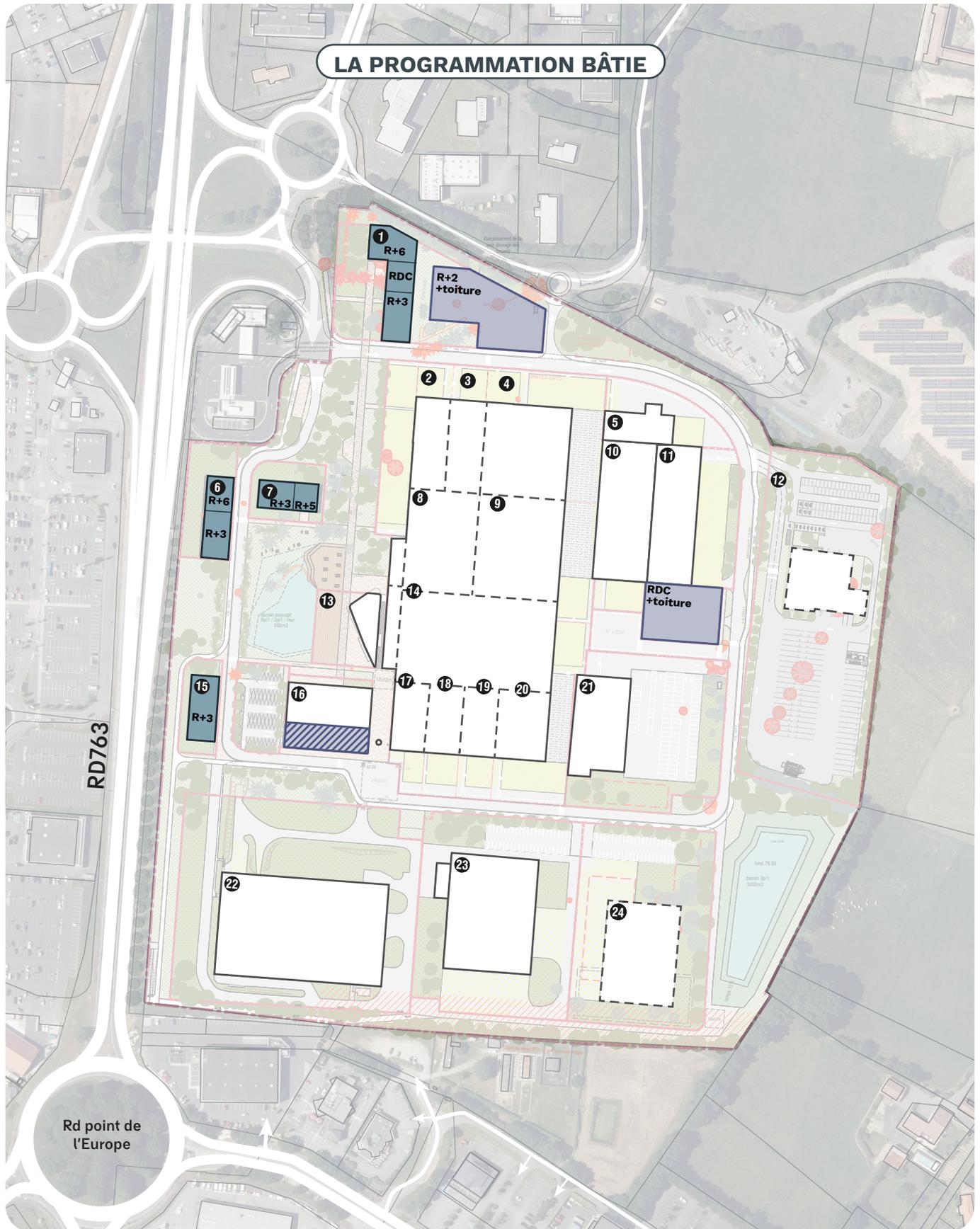
Une « ouverture paysagère » est ménagée entre les bâtiments 6 et 15 afin d'offrir des vues depuis la RD763 vers le cœur paysager du site.

Le bâtiment 15 aura une emprise similaire aux bâtiments 6 et 7 mais sa hauteur est réduite à R+3 maximum.

L'implantation de ces nouveaux programmes suppose également de mettre à jour l'organisation du stationnement. Deux parkings silos seront donc également construits, au nord et au centre du site afin de répartir au mieux les possibilités de stationnement. Une partie du bâtiment chaufferie (16) sera réhabilitée pour accueillir du 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 existants conservés
 - Bâtiments projet industrie
 - Bâtiment projet tertiaire
 - Bâtiment projet parking silos mutualisé
 - Bâtiment réhabilité parking couvert
- 0 100m N

LES ESPACES EXTÉRIEURS

Les espaces extérieurs, aujourd'hui d'un seul tenant, seront demain divisés en trois catégories : l'ASL, les lots privés et les espaces rétrocédés. 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 pourront ne pas être clôturées. Elles seront, a minima, matérialisées par un marquage au sol singulier afin de sécuriser les flux PL/VL/piétons à leurs abords. Comme évoqué précédemment, des cours privatives 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 différent alors quelque peu. En effet, du fait de leur position dans le site, ils sont à l'écart des trois parkings mutualisés 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.

-  Espaces privatifs
-  Espaces destinés à être transférés à l'ASL
-  Espaces destinés à être transférés à l'agglomération de la Roche

— L'ASL

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.





4. ACCÈS ET DESSERTE

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.

Tous les accès véhicules sont rassemblés au nord ouest du site. Le principe du carrefour existant est conservé pour le moment, les règles de priorité seront à définir ultérieurement. Les emprises du projet permettent toutefois l'implantation d'un giratoire à l'avenir, à la place du carrefour existant.

Le projet propose un plan de circulation très simple : une seule voie boucle l'ensemble du site, le carrefour d'entrée permet aussi de quitter le site et il y a une sortie supplémentaire destinée au bus du dépôt Impuls'Yon.

LES POIDS-LOURDS

Les poids-lourds 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

Les véhicules légers quant à eux peuvent emprunter la voie de bouclage vers l'ouest ou l'ouest selon leur destination : parking silos ou couvert mutualisé ou autre option de stationnement (à la parcelle pour les grands lots au sud ou en RDC des lots tertiaires).

LES BUS

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 :

- un parcours de desserte qui boucle par l'ouest du site en longeant le bassin puis quitte le site en empruntant le giratoire de la voie Sainte-Anne Deux arrêts de bus sont ajoutés au site, au nord ouest et à l'est.

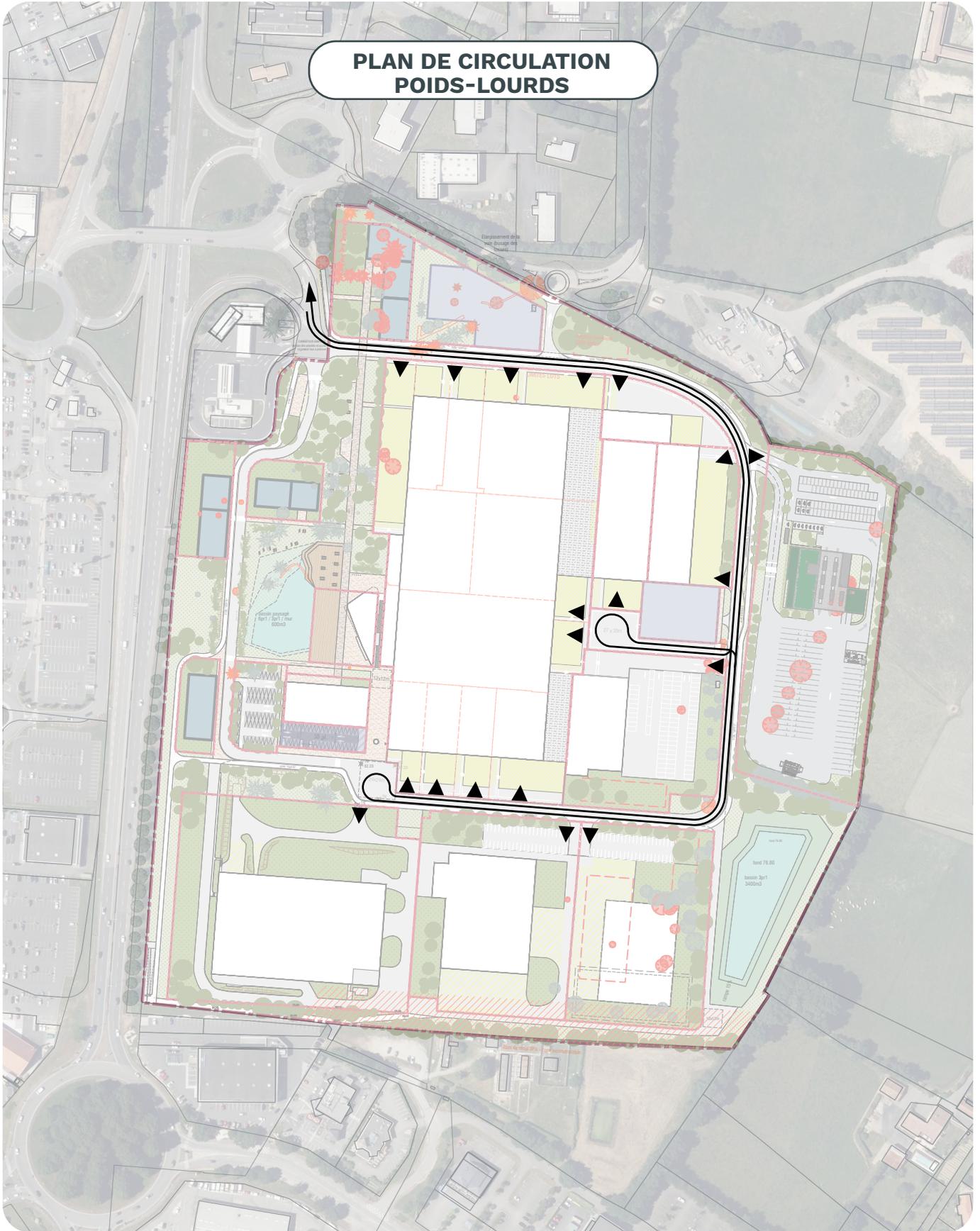
- un parcours de régulation où les bus n'entrent pas réellement dans le site mais peuvent se stationner aux emplacements prévus à proximité du carrefour d'entrée

- un parcours départ/retour du dépôt implanté dans le lot 12. les bus qui quittent le dépôt remontent le long de la voirie est puis quittent le dépôt par la voie Sainte-Anne. les bus qui rentrent au dépôt accèdent par le carrefour d'entrée puis prennent le bouclage par l'est pour accéder facilement au dépôt.

La voie Sainte-Anne est exclusivement empruntée par les bus afin de leur permettre de circuler facilement sur le site.

La voirie ouest doit 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.

**PLAN DE CIRCULATION
POIDS-LOURDS**



-  Flux poids-lourds double sens
-  Accès poids-lourds aux lots



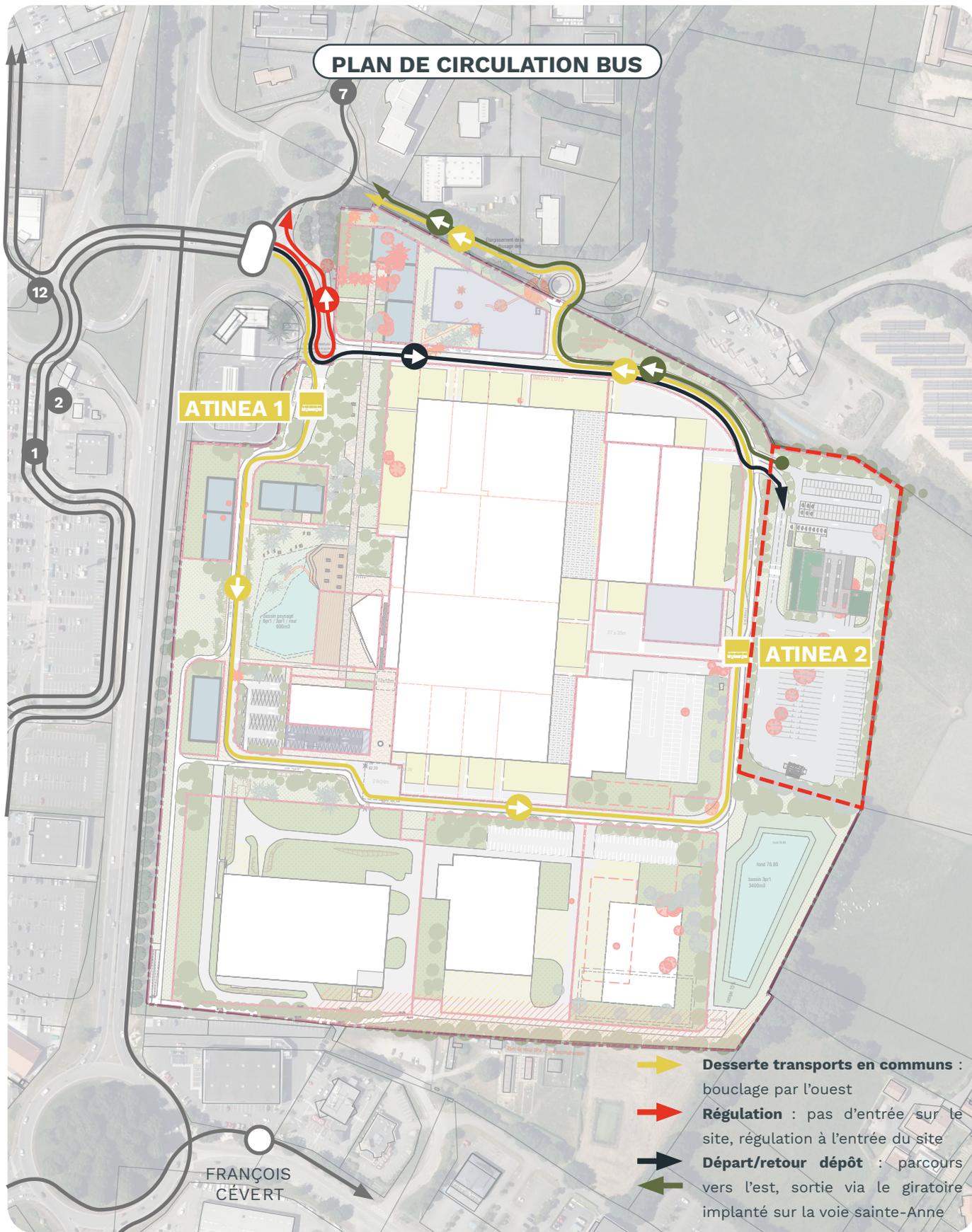
PLAN DE CIRCULATION VÉHICULES LÉGERS



- Flux véhicules légers double sens
- ▶ Accès véhicules légers aux lots



PLAN DE CIRCULATION BUS



- ➔ **Desserte transports en communs :**
bouclage par l'ouest
- ➔ **Régulation :** pas d'entrée sur le site, régulation à l'entrée du site
- ➔ **Départ/retour dépôt :** parcours vers l'est, sortie via le giratoire implanté sur la voie sainte-Anne
- ➔

- 1** ATINEA <> Tournefou
- 2** ATINEA <> Tournefou
- 7** Napoléon <> Beaupuy
- 12** Moulleron <> Les Clouzeaux



LES 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.

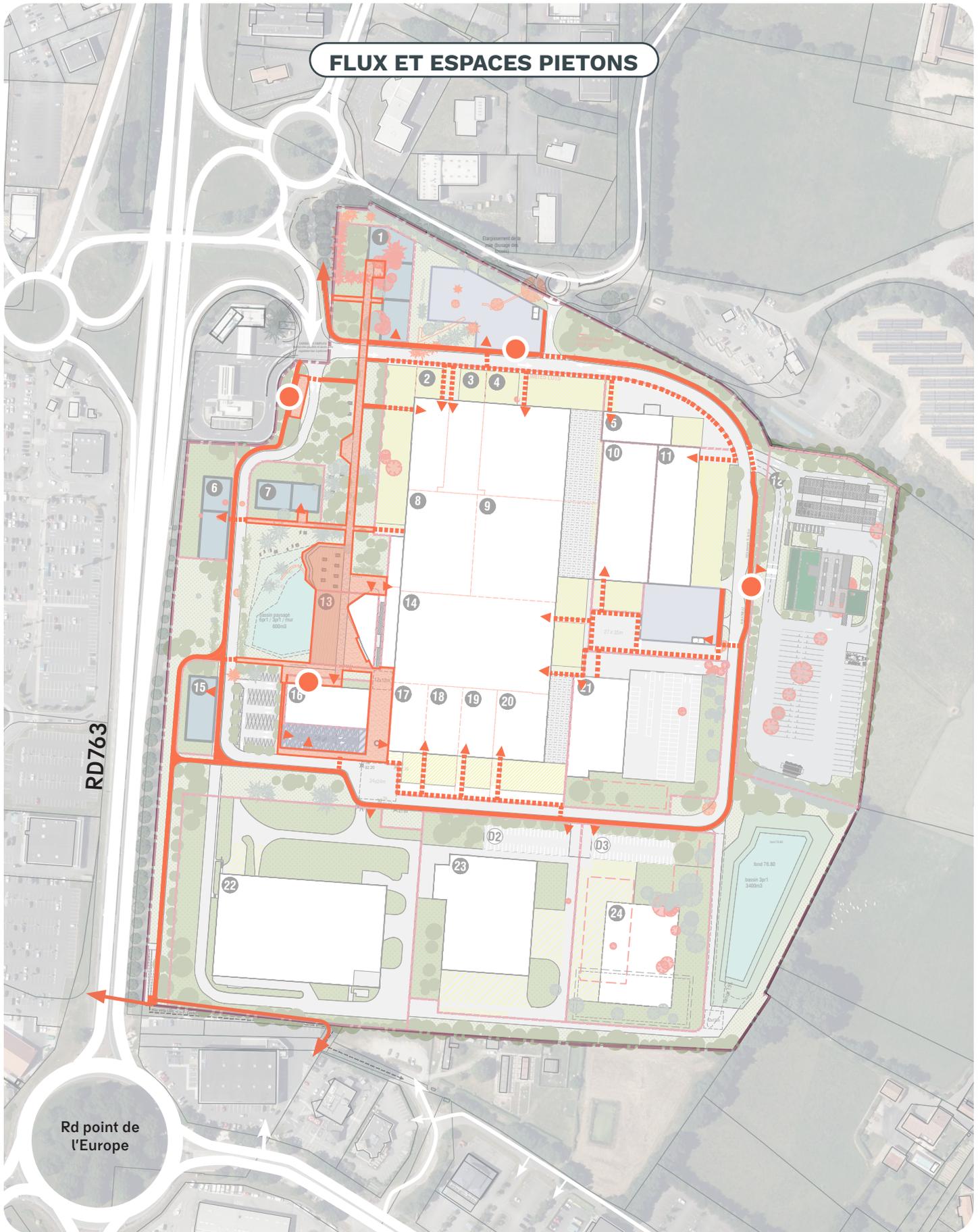
Les lots seront donc sécurisés individuellement tandis que le secteur ouest, avec le bassin paysager et les abords de la cafétéria, sera complètement ouvert au public. Il a pour vocation de devenir le coeur du site et se doit donc d'être facilement accessible. Pour cela, un axe majeur nord-sud le relie 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.

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 paysagé.

Une deuxième liaison piétonne est envisagée par la collectivité au sud du lot 22 afin de relier la voie verte à l'impasse François Cévert.

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.

FLUX ET ESPACES PIETONS



- Station mobilité
- Espace piéton
- ▶ Accès piéton aux lots
- Liaison piétonne sécurisée (trottoir, voie verte...)
- Liaison piétonne sécurisée par marquage au sol



5. GESTION DU STATIONNEMENT 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 859 places.

Pour déterminer ce chiffre, plusieurs ratios ont été retenus. Pour les surfaces de tertiaires, le ratio retenu est celui exigé par le PLU soit 1 place de stationnement pour 30m² de surface de plancher. Pour les surfaces d'industrie le ratio retenu est de 1 place pour 100m².

Le projet prévoit la création de 249 places directement sur les lots (en RDC des bâtiments tertiaires et sur les parcelles des lots 23 et 24 notamment). Il reste donc 610 places de stationnement à prévoir. Elles seront réparties dans trois parkings privés mutualisés : 2 parkings silos et un parking «hybride» proposant à la fois du stationnement aérien et du stationnement couvert dans une partie du bâtiment chaufferie réhabilitée. L'implantation de ces trois parkings est faite de manière à ce que chaque personne travaillant à ATINEA soit à moins de 150m d'une zone de stationnement.

Seules 3 places de stationnement poids-lourds, au nord-est du site, seront réalisées puis rétrocédées à l'agglomération.

Par ailleurs, l'article L. 151-31 du code de l'urbanisme prévoit que les obligations en matière de stationnement peuvent être réduites d'au moins 15% à conditions de proposer une offre de véhicules propres ou en autopartage. ATINEA s'empare donc de cette possibilité, un abattement de 20% est donc appliqué aux 610 places de stationnement réparties dans les trois parkings mutualisés du site, conformément aux dispositions de cet article.

Ainsi, les besoins en stationnement sont estimés à 488 places après application de l'abattement.

Concrètement, le parking silo A montera en R+2+toiture stationnée, le parking B en RDC+toiture stationnée pour une capacité respective

de 290 et 132 places. Le parking C aura une capacité de 87 places. Les bâtiments tertiaires construits sur la frange ouest auront donc du stationnement en socle selon les estimations suivantes : 28 places pour le lot 1, 17 pour le 6, 13 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, pourront gérer leur stationnement à la parcelle.

Le détail du capacitaire de stationnement est apporté dans les tableaux en page 25-26.

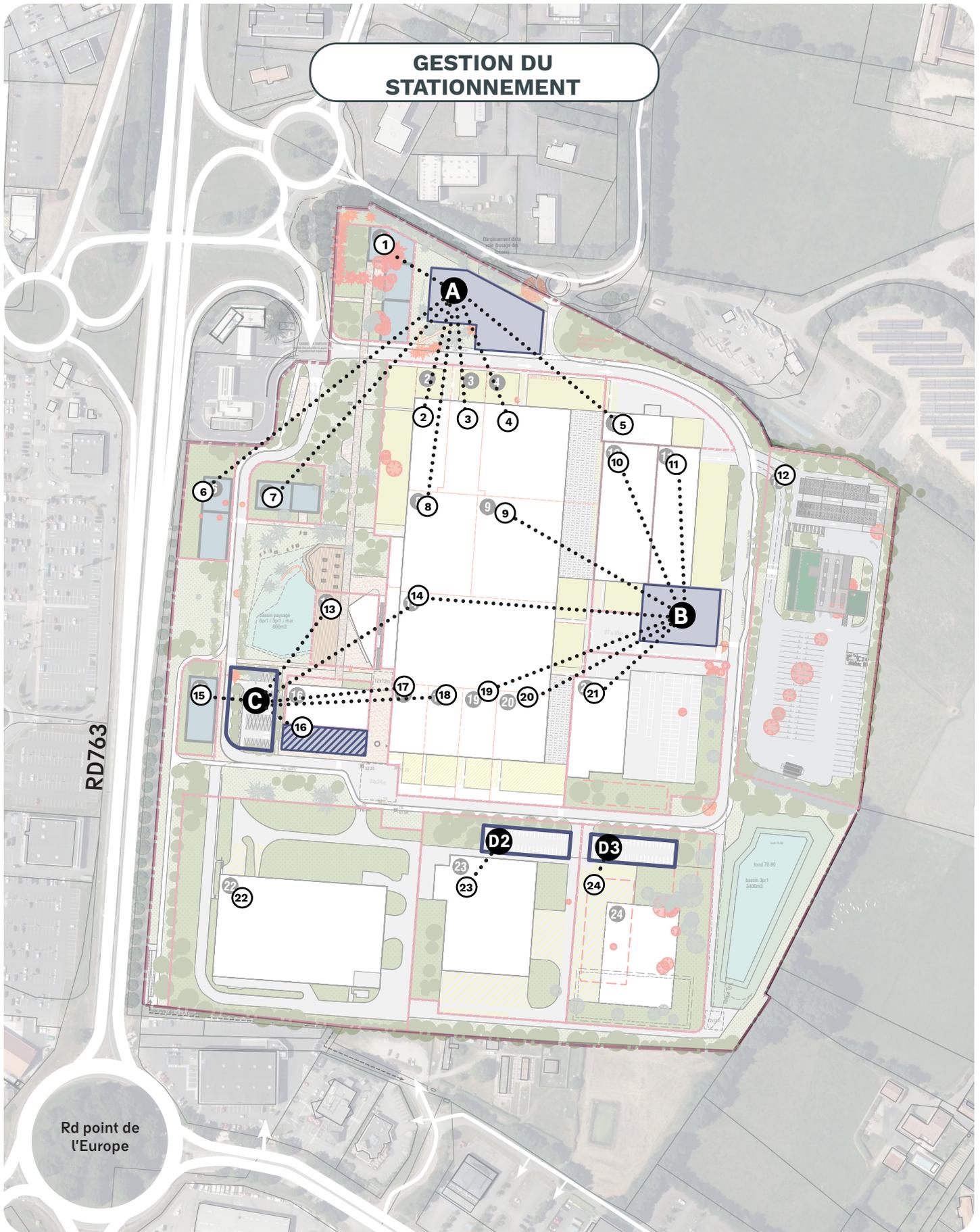
Un soin particulier sera apporté à ces zones de parkings : dimensionnement optimisé, végétalisation et revêtement perméable.

LES ACCÈS

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

Des accès aux lots sont représentés de manière indicative sur les plans de circulation des poids-lourds, véhicules légers et flux piétons de la partie précédente.

Tous les lots bénéficient d'au moins un accès véhicules, en connexion directe avec la voirie, et d'un accès piéton, en connexion avec la voie verte ou l'un des cheminements piétons du projet.



RESTRUCTURATION DE L'USINE MICHELIN - ATINEA - La Roche-sur-Yon

MASTER PLAN EN COURS - RATIO PK INDUSTRIE 1pL/100m²

LOT	SURFACE DU LOT (en m ²)	EMPRISE BÂTIE (en m ²)	NOMBRE DE NIVEAUX	SURFACE BRUTE (/ niveau)	SDP RDC	SDP NIVEAUX	TOTAL SDP (en m ²)	BESOIN EN STATIONNEMENT (nbr de places)	CREATION DE PARKING SUR LE LOT (socle ou aérien)	NBR DE PLACES EN SILO	PARKING PRIVILÉGIÉ	
TERTIAIRE												
D.S D.S Tertiaire - Tertiaire SD												
1		3693	1556	1.A 7 1.B 4	615 495	778	2952 1188	4140	138	28	110	A
6		2453	968	9.1 7 9.2 4	400 568	484	1920 1363	3283	109	17	92	A
7		1809	730	10.1 4 10.2 6	407 323	365	977 1292	2269	76	13	63	A
13	Cafétéria	1995	553	1	553	-		442	15	0	15	C
15		1520	756	4	756	378	1814	1814	60	14	47,0	C
INDUSTRIE												
D.S Industrie - TDU... TDU												
2	B15	1907	1375	1	1375			1100	11	0	11	A
3	B15	1909	1386	1	1386			1109	11	0	11	A
4	B15	6534	3382	1	3382	-		2706	27	0	27	A
5	221	2673	872	1	872	-		698	7	0	7	A
8	B15	5606	3324	bur. 3 ent. 1	300 3024		707 2419	3126	31	0	31	A
9	B15	5545	3227	1	3227			2582	26	0	26	B
10	Quadriex	3890	3227	1	3227			2582	26	0	26	B
11	Triex	4967	2498	1	2498			1998	20	0	20	B
12	RATP	18270	7308	1	7308			5846	58	58	0	B
14	B15	7339	6570	bur. 2 ent. 1	488 6082		892 4866	5758	58	0	38 20	B C
16	Chaufferie	1733	1430	1	1430			1144	11	0	11	C
17	B15	1523	1026	1	1026			821	8	0	8	C
18	B15	1632	1008	1	1008			806	8	0	8	C
19	B15	1651	1015	1	1015			812	8	0	8	B
20	B15	3738	1505	1	1505			1204	12	0	12	B
21	Dubreuil	9688	2304	1	2304			1843	18	0	18	B
22	Logistique	21911	7278	1	7278			5822	58	58	0	D1
23	Qualité	13240	4509	1	4509			3607	36	36	0	D2
24		11424	3130	1	3130			2504	25	25	0	D3
TOTAL		136650	60937					58017	859	249	610	

CAPACITAIRE PARKING sans abattement					
ATINEA - La Roche-sur-Yon					
PARKING	BESOIN ESTIMÉ	SURFACE BRUTE (par niveau)	NOMBRE DE NIVEAUX	SURFACE TOTALE	NBR PLACES
A	352	2711	4	10844	387
B	149	1850	3	5550	198
C	109	1168	3	3504	125
TOTAL	610				711

CAPACITAIRE PARKING - avec abattement 20%						
ATINEA - La Roche-sur-Yon						
PARKING	BESOIN ESTIMÉ	APRES ABATTEMENT	SURFACE BRUTE (par niveau)	NOMBRE DE NIVEAUX	SURFACE TOTALE	NBR PLACES
A	352	282	2711	3	8133	290
B	149	119	1850	2	3700	132
C (aérien + couvert)	109	88	1168	1	1168	87
TOTAL	610	488				510

6. LE PARTI-PRIS PAYSAGER

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.

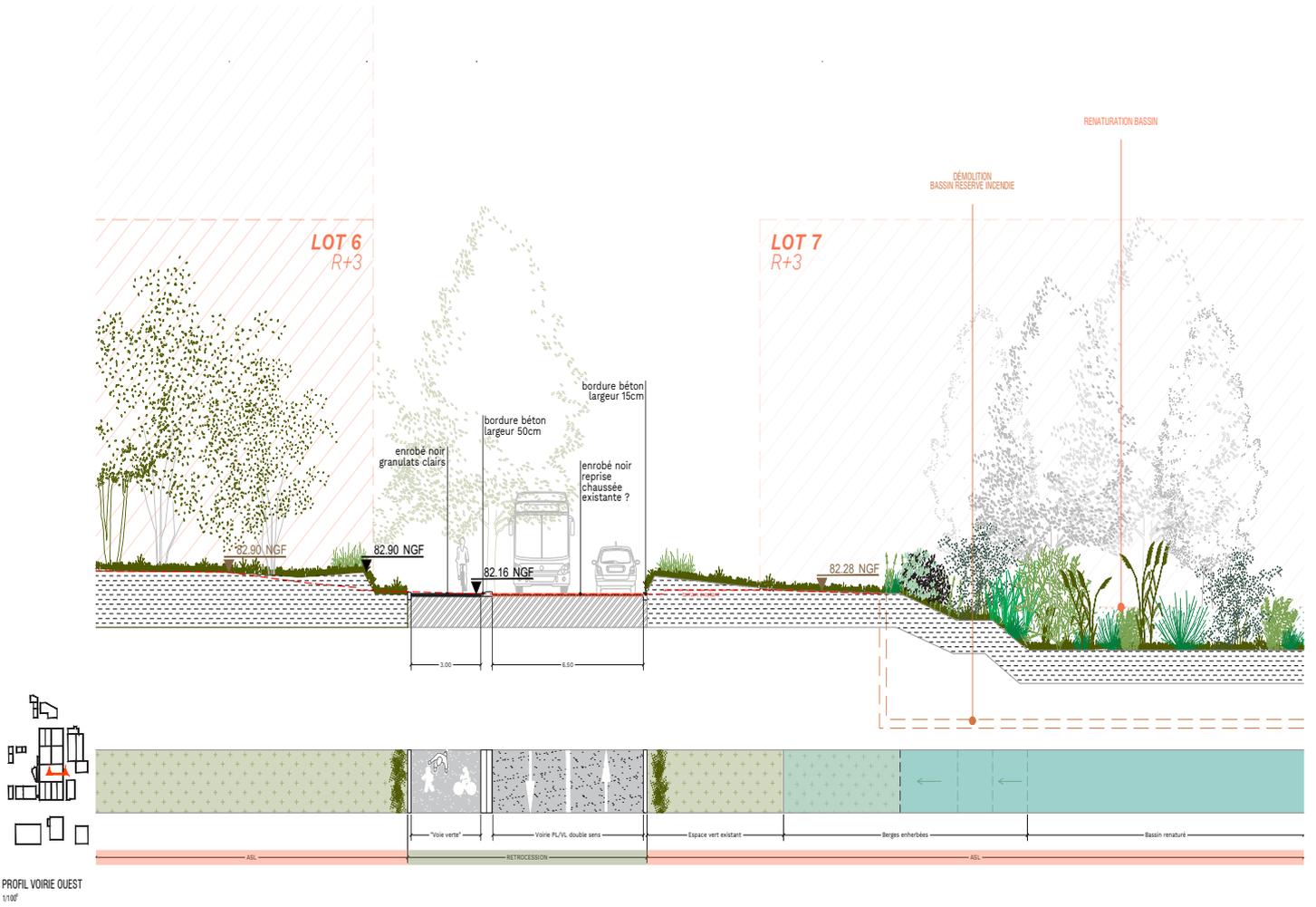
Ainsi, les haies bocagères sont regarnies, prolongées et connectées aux habitats faunistiques alentours. Les arbres existants sont préservés autant que possible et une centaine d'arbres seront plantés en tout point du site, apportant de l'ombre, contribuant à la purification de l'air ambiant et fournissant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

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 terme 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.

AMBIANCES PAYSAGÈRES



Extrait de la PA5 - vue en coupe sur le bassin central renaturé