

DEPARTEMENT DE LA VENDEE
COMMUNE DE LA ROCHE-SUR-YON (85000)

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR



Situation du projet à l'échelle de la Roche-sur-Yon

0 100m N
1.500e - format A4

**CONSULTATION DU PUBLIC PARALLELISEE RELATIVE A LA
DEMANDE PRESENTEE PAR LA SAS ATINEA EN VUE
D'OBTENIR :**

- l'autorisation environnementale
- une dérogation relative aux espèces et habitats protégés
- le permis d'aménager

*portant sur le projet de transformation d'une ancienne usine Michelin en
un pôle d'activités économiques sur la commune de La Roche-sur-Yon*

Réalisée du 21 juillet 2025 au 21 octobre 2025

Destinataires : Monsieur le Préfet de la Vendée
Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Nantes (44)

SOMMAIRE

PREAMBULE	5
I – GENERALITES	6
1.1 Contexte général du projet	6
1.2 Localisation du projet.....	6
1.2.1 Identité du demandeur – Intervenants.....	6
1.3 Le projet et ses enjeux.....	7
1.4 Composition du dossier de la consultation publique.....	8
II - LA DEMANDE D’AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE	9
21 Les dispositions réglementaires	9
22 Etat actuel, incidences du projet et mesures	10
<i>Synthèse des mesures d’Evitement, de Réduction, de Compensation et d’Accompagnement</i>	10
➤ Facteurs humains	10
➤ Biodiversité.....	10
➤ Facteurs physiques ; sols et sous-sol, eaux, air, climat, chaleur et radiations.....	11
➤ Patrimoine culturel et Paysage.....	12
23 Evaluation des incidences sur la santé humaine	12
➤ Identification des enjeux à protéger.....	13
➤ Evaluation des effets cumulés.....	14
➤ Incidences négatives résultants des risques d’accidents ou de catastrophes majeurs....	14
24 Justification des choix du projet.....	15
➤ Aménagement internes.....	15
➤ Espaces extérieurs	15
➤ Flux de circulation	16
➤ Scénario de référence	16
25 Evolution probable de l’environnement en l’absence de mise en œuvre du projet.....	17
III - DEMANDE DE DEROGATION AU TITRE DES « ESPECES PROTEGEES ».....	17
31 Objet de la demande de dérogation.....	17
32 Réglementation relative aux espèces protégées	17
33 Les enjeux vis-à-vis de la faune	18
34 Conclusion concernant les impacts résiduels du projet sur les populations locales de la biodiversité patrimoniales.....	19
35 Mesures et besoins de compensation et d’accompagnement	19
36 Mesures de compensation et d'accompagnement proposées.....	21

IV- LA DEMANDE DE PERMIS D'AMENAGER.....	21
41 RAPPEL DE LA DESCRIPTION DU PROJET	21
42 LA SITUATION EXISTANTE	22
42 LES ENJEUX DU PROJET	23
43 LA PROGRAMMATION DETAILLEE.....	24
431 PROGRAMMATION BATIE	24
LES DÉMOLITIONS	24
❖ Le bâtiment cuisson	24
❖ Une partie du bâtiment administration.....	24
❖ La liaison couverte.....	24
❖ Locaux techniques	24
LES TRANSFORMATIONS	24
LES CONSTRUCTIONS NEUVES.....	25
432 LES ESPACES EXTERIEURS	27
❖ Les lots privés	27
❖ Association Syndicale Libre (ASL) (1)	27
❖ La rétrocession	27
433 ACCES ET DESSERTE.....	27
❖ Les poids-lourds.....	28
❖ Les véhicules légers	29
❖ Les bus	29
❖ Les flux piétons et modes doux	30
434 LA GESTION DU STATIONNEMENT.....	32
❖ Les aires de stationnement	32
❖ Les accès	32
435 LE PARTI-PRIS PAYSAGER.....	33
V - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE LA CONSULTATION PUBLIQUE.....	35
52 Organisation de la consultation.....	35
❖ <i>Désignation du commissaire enquêteur</i>	35
❖ Réunion à la Préfecture.....	35
❖ <i>L'arrêté préfectoral d'ouverture de la consultation du public parallélisée</i>	36
❖ La visite des lieux du 4 juillet 2025.....	37
53 Déroulement de la consultation publique.....	37
53.1 Les réunions publiques.....	38
53.2 Fréquentation du site dédié	38
53.3 Clôture de la consultation publique	39

VI – SYNTHÈSE DES AVIS ÉMIS SUR LE PROJET	39
61 Avis du conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN).....	39
62 Réponse du porteur de projet à l’avis du CSRPN	40
VII - ANALYSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC	42
71 – Les questions réponses lors des réunions publiques	42
72 – Les questions réponses au procès-verbal de synthèse.....	44
721 Les réponses aux contributions du public	46
➤ Contribution n°2 déposée par Mme TRICOIRE Claudie.....	46
➤ Contribution n°3 (Web) déposée par l’association Centre Vélo	47
➤ Contribution n°4 (Web) déposée par M. DUFOUR Laurent	48
➤ Contribution n°5 (Web) déposée par M. MERCERON Jean-Claude.....	49
722 – Les réponses aux interrogations du commissaire enquêteur	52
Q.1 - Les besoins en stationnement.....	52
Q.2 – Potentiels de dangers	53
Q.3 – Réutilisation des eaux usées.....	53
LES ANNEXES AU DOSSIER DE LA CONSULTATION PUBLIQUE	54

PREAMBULE

L'année 2023 aura notamment été marquée par la publication de la loi industrie verte et la création d'une nouvelle procédure de consultation du public pour les demandes d'autorisation environnementale.

Concrètement en quoi consiste cette nouvelle réforme :

➤ **Elle vise à renforcer l'attractivité du territoire français pour les investisseurs et à poser un cadre favorable à une réindustrialisation respectueuse de l'environnement**, la loi « Industrie verte » du 23 octobre 2023 et son décret d'application du 6 juillet 2024 ont modifié la procédure d'autorisation environnementale.

➤ **Par une accélération de la procédure** : l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale par les services de l'État, les consultations obligatoires des différents organismes et instances compétents, les consultations des conseils municipaux et autres collectivités locales intéressées et la participation du public, sont conduites en même temps.

Les éventuelles demandes de compléments formulées par les services de l'État au porteur de projet n'interrompent pas les délais.

➤ **Par une modernisation de la participation du public** : confiée à un commissaire enquêteur ou, si nécessaire, une commission d'enquête, la nouvelle procédure de participation du public est majoritairement dématérialisée. Ainsi la réforme prévoit :

- *une parallélisation de la phase d'examen et de la phase de consultation*, appelée « consultation parallélisée » : l'instruction du dossier par les services de l'État, les consultations obligatoires de différentes instances et la participation du public seront désormais menées de concert, à compter du dépôt par les pétitionnaires d'un dossier complet et régulier ;

- *la consultation du public* : la nouvelle procédure, hybride, reprend pour partie les conditions de la participation du public par voie électronique mais également de l'enquête publique, en confiant sa conduite à un commissaire enquêteur ou, si nécessaire, une commission d'enquête.

- *la consultation, organisée aux frais du porteur de projet, dure 3 mois*, au cours de laquelle deux réunions publiques sont obligatoirement organisées en présentiel ; la première dans les quinze premiers jours à compter du début de la consultation, la seconde dans les quinze derniers jours de la consultation. Le commissaire enquêteur peut tenir des permanences pour recueillir les observations et propositions du public. Le porteur de projet doit prévoir la mise en place d'un site internet dédié à la consultation.

Pour la présente enquête : <https://www.registre-dematerialise.fr/6382/>

Les éléments du dossier, les avis rendus par le public et les organismes et instances consultés, ainsi que les éventuels compléments ou réponses apportés par le porteur de projet sont rendus publics, tout au long de la consultation, sur le site Internet mentionné ci-dessus.

Le commissaire enquêteur rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trois semaines à compter de la fin de la consultation du public à :

M. le Préfet de la Vendée,

M. le Président du Tribunal Administratif à Nantes.

+°+°+°+°+°+°+°+°+°+°

I – GENERALITES

1.1 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** (Atlantique, Innovation, Energie, Automatisme) 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. A ce jour Michelin est toujours propriétaire du site. Il est cependant prévu qu'ATINEA rachète le foncier à Michelin par la suite.

Le site du projet, est actuellement composé de bâtiments industriels, de bassins et d'espaces verts d'accompagnement. 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 ».

Le but du projet est donc 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. Ceci induit un nouveau fonctionnement et donc de nouveaux aménagements ; ainsi 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. Enfin, le projet prévoit la construction de plusieurs bâtiments tertiaire sur la frange ouest du site, le long de la RD763.

1.2 Localisation du projet

Le site du projet se localise à l'entrée Nord de l'agglomération de La Roche-sur-Yon en bordure de la D763. Le périmètre d'étude s'étend sur environ 20 hectares et s'intègre en majorité au sein de l'ancien site industriel de Michelin.

Aux abords immédiats de l'ancienne usine Michelin/ATINEA, le site est marqué par :

- 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 zonés en N au PLUi. A proximité de cet environnement on trouve le lac de Moulin Papon.

1.2.1 Identité du demandeur – Intervenants

DEMANDEUR - MAITRISE D'OUVRAGE ATINEA

92 Bd Gaston Defferre CS 30 737 85 018 LA ROCHE SUR YON Cedex
SIRET : 977 901 636 00018

INTERVENANTS :**ORYON Assistant à Maîtrise d'Ouvrage**

92 Bd Gaston Defferre CS 30 737 85 018 LA ROCHE SUR YON Cedex
Responsable de projet : Mickaël LONGEPE

MAGNUM Architectes & urbanistes

10 rue Marceau 44 000 NANTES

Responsable de projet : Benoît GARNIER

GEOUEST Bureau d'études VRD

46 rue Benjamin Franklin BP 50352 85 009 LA ROCHE-SUR-YON Cedex

Responsable de projet : Maxime ROYER

SEREA Gestion et dépollution des sites pollués

Parc d'Activités de Ragon 26 rue Louis Pasteur 44 119 TREILLERES

Responsable de projet : Hervé Gueguen

ICE Dossier d'étude d'impact

4 impasse du Raquer 56 610 ARRADON

Responsable de projet : Brice Le Mevel

AKAJOULE BET Energies renouvelables -----

1 rue Roland Moreno BP 27130 Alixan 26958 Valence Cedex 9

Chargée de mission : Aline Morel

INTERVENANT ETUDES ENVIRONNEMENTALES DOSSIER D'AUTORISATION

ATLAM bureau d'études

11 rue Benjamin FRANKLIN 85000 LA ROCHE SUR YON

Responsable de projet – Rédactrice : Célia DREVO

Responsable des relevés de terrain et rédacteur volet Faune/ flore : Astrid MOREL

Responsable des relevés de terrain et rédacteur étude hydraulique : Léa MESNIL

1.3 Le projet et ses enjeux

La présentation du projet sera examinée à travers la demande de la SAS ATINEA portant sur son projet de transformation du site en un pôle d'activités économiques nécessitant l'obtention d'une :

- Autorisation environnementale (décision d'autorisation ou de refus par arrêté préfectoral)
- Dérogation exceptionnelle relative aux espèces et aux habitats protégés, (décision d'autorisation ou de refus par arrêté préfectoral)
- Décision concernant le permis d'aménager (accord ou refus par M. le Maire de La Roche-sur-Yon).

Les enjeux du projet

ATINEA souhaite que le projet permette de répondre aux enjeux identifiés suivants :

- **Optimiser le site existant** : il s'agit de permettre l'accueil de nouvelles activités avec une consommation foncière minimale,
- **Restructurer les espaces extérieurs du site afin de permettre la cohabitation des futures entreprises** : la desserte interne (voiries) du site doit être améliorée et des espaces paysagers doivent être présents,
- **Réinventer l'identité du site** : la localisation du site le long d'une route départementale importante le rend très visible et offre la possibilité de modifier son image,
- Améliorer les qualité écologiques et paysagères du site.

1.4 Composition du dossier de la consultation publique

La composition du dossier mis à la consultation est conforme à la réglementation ; certes volumineux (pratiquement 1000 pages) il permet une bonne compréhension par le public et fait ressortir les caractéristiques principales du projet, les décisions qui peuvent être adoptées à l'issue de l'enquête et les autorités compétentes pour statuer.

Le dossier présente les enjeux du projet et les impacts sur l'environnement ainsi que les mesures prises pour les limiter.

A) *Autorisation environnementale*

Pièce 0 - préambule – contexte du projet et de la demande d'autorisation

Pièce a – note de présentation non technique

Pièce b - identité du demandeur

Pièce c – localisation du projet

Pièce d – propriété du terrain d'assiette du projet

Pièce e – description du projet

Pièce f – volet loi sur l'eau

Pièce g – évaluation environnementale (étude d'impact)

Pièce h – dossier de demande de dérogation « espèces protégées »

B) *Permis d'aménager*

- Plan De Situation Du Terrain
- Notice Décrivant Le Terrain Et Le Projet D 'Aménagement Prévu
- Plan De L 'État Actuel Du Terrain À Aménager Et De Ses Abords
- Plan De Composition D'ensemble Du Projet
- Deux Vues Et Coupes Faisant Apparaître La Situation Du Projet Dans Le Profil Du Terrain Naturel
- Photographies Permettant De Situer Le Terrain Dans L 'Environnement Proche Et Dans Le Paysage Lointain
- Programme Et Plans Des Travaux D 'Aménagement
- Plan De Voirie Et Espaces Verts (Ind.B)
- Plan D'assainissement (Ind.B)
- Plan Des Réseaux Souples (Ind.B)
- Document Graphique Faisant Apparaître Une Ou Plusieurs Hypothèses D'implantation Des Bâtiments
- Engagement Du Lotisseur De Constituer Une Association Syndicale Des Acquéreurs De Lots
- Conventions De Transfert À La Roche Agglomération
- Conventions De Transfert À La Ville De La Roche-Sur-Yon
- Plan Des Espaces Communs
- Étude D'impact
- Attestation Des Mesures De Gestion De La Pollution

C) *Pièces administratives*

- Avis de Consultation du Public
- Arrêté de Consultation Du Public

II - LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

21 Les dispositions réglementaires

La réglementation dite « Loi sur l'eau » relative aux installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) soumises à autorisation ou à déclaration est encadrée par les articles L.214-1 à 11 et R.241-1 à 60 du code de l'environnement.

Le projet objet du présent dossier est visé par la rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature figurant en annexe de l'article R.214-1 susvisé, sous le régime de l'autorisation.

Rubrique	Intitulé	Caractéristiques de l'IOTA et « volume »	Régime
2.1.5.0	2.1.5.0. Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha (A) 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D).	20,934 ha	A
3.3.1.0	3.3.1.0. Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant : 1° Supérieure ou égale à 1 ha (A) 2° Supérieure à 0,1 ha, mais inférieure à 1 ha (D).	633 m ² de zones humides impactées	NC

Le projet est également listé à l'annexe à l'article R122-2 du Code de l'environnement :

Rubrique	Intitulé	Caractéristiques
39.Travaux, constructions et opérations d'aménagement	b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha	Emprise foncière : 20 ha
6.Infrastructures routières	a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente.	Création de l'accès Nord

NOTA : Positionnement au sein de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) :

L'activité passée de la société MICHELIN était soumise à la réglementation sur les ICPE. L'entreprise était à ce titre titulaire d'un arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter. L'activité de fabrication de pneumatiques ayant cessée, il n'y a plus d'activité ICPE sur ce site.

L'usage projeté des différents lots n'étant pas connus aujourd'hui, l'entrée ou non des activités qui seront menées sur le site dans la nomenclature des ICPE reste à définir. Le cas échéant, la ou les procédures ICPE nécessaires seront menées.







22 Etat actuel, incidences du projet et mesures

Synthèse des mesures d'Évitement, de Réduction, de Compensation et d'Accompagnement

➤ Facteurs humains

Le tableau suivant regroupe l'ensemble des mesures mises en œuvre et leurs coûts associés au sein du projet pour éviter, réduire, compenser ou accompagner ses incidences sur les facteurs humains de son environnement et l'état résiduel de ces incidences.

Les incidences résiduelles sont cotées avec un code couleur permettant de traduire leur importance

	Incidence positive du projet sur son environnement,
	Incidence nulle,
	Incidence très faible,
	Incidence faible,
	Incidence modérée,
	Incidence forte.

Thèmes	Description	Typologie	Incidence résiduelle Indirecte	Incidence résiduelle Permanente
Population		-	X	X
Activité Agricole		-		
Voies de communications	Choix d'une implantation à proximité immédiate d'un axe routier majeur permettant d'absorber le trafic routier	R	X	X
	Création de 2 arrêts de bus au sein du site	A	X	X
	Implantation de 4 stations de mobilité douce au sein du site	R	X	X
Emissions lumineuses	Limitation de l'éclairage aux périodes d'activités pour les bâtiments et à une période de nuit pour les voies de circulation	R		



Le coût total des mesures dédiées aux facteurs humaines s'élève à 120 000 € HT.

Rappel typologie :

E = Évitement ; R = Réduction ; C = Compensation ; A = Accompagnement

➤ Biodiversité

Rappel typologie :

	Incidence positive du projet sur son environnement,
	Incidence faible

Thème	Mesures		Incidences résiduelles			
	Description	Typologie	Directe	Indirecte	Temporaire	Permanente
Zone humide	Création d'un réseau de cunette	C	X	X		X
	Gestion des espaces verts de manière extensive	C	X	X		X
	Adaptation de la période des travaux	R		X	X	

Habitats, Faune, Flore	Suivi de chantier par un écologue	R		X	X	
	Pose d'un balisage durant le chantier	R		X	X	
	Limitation de l'éclairage nocturne en phase d'exploitation	R		X	X	X
	Création et gestion écologique d'espaces verts sur le site du projet	C	X	X		X
	Gestion extensive de prairies par fauche	C		X		X
	Mise en prairie permanente pâturée	C		X		X
	Création de fourrés sur merlon et de friche spontanée	C	X	X		X
	Plantation de boisements	C	X	X		X
	Plantation de haies et d'arbres isolés	C	X	X		X
	Création d'hibernaculum isolés	C	X			X
	Installation de nichoir à hirondelles	C	X			X
	Pose de gîtes à chiroptères en façade et dans les arbres	A	X			X
	Pose de nichoirs à oiseaux	A	X			X
	Renaturation et surcreusement du bassin Ouest	A				X
Création d'une mare écologique	A	X			X	
Plantation haies buissonnante (largeur 2 m)	A	X			X	
Zones naturelles Remarquables	-	-				

Le coût total des mesures de compensation et d'accompagnement dédiés à la biodiversité s'élève à 211328€ HT pour l'aménagement puis 4000€/an pour l'entretien

➤ Facteurs physiques ; sols et sous-sol, eaux, air, climat, chaleur et radiations

Le tableau suivant regroupe l'ensemble des mesures mises en œuvre et leurs coûts associés au sein du projet pour éviter, réduire, compenser ou accompagner ses incidences sur les facteurs physiques de l'environnement et l'état résiduel de ces incidences.

Les incidences résiduelles sont cotées avec un code couleur ; dans la synthèse ci-dessous seul le code couleur ■ : incidence faible.

Thème	Mesures		Incidences résiduelles			
	Description	Typologie	Directe	Indirecte	Temporaire	Permanente
Sols et sous-sols	Equilibrage des déblais/remblais du site	E	X	X		X
	Mesures de prévention lors du chantier	E		X	X	
EAUX	Emprises réservées pour l'implantation d'une éventuelle station de traitement des eaux usées industrielles	R	X			X
	Régulation d'une pluie décennale avec un débit de fuite de 3l/s/ha via le réaménagement du bassin existant au Sud-Est	R	X	X		X
	Régulation d'une pluie décennale avec un débit de fuite de 3l/s/ha via le réaménagement du bassin incendie existant	R	X	X		X
	Régulation d'une pluie décennale avec un débit de fuite de 3l/s/ha à prévoir pour les lots n°12,22,23 et 24	R	X	X		X
	Grilles au niveau des canalisations, en aval des systèmes de rétention (rétention des flottants lors de pollution chronique)	R	X	X		X
	Capacité de rétention avec un système d'obturation de type vanne à clapet (confinement d'une pollution accidentelle)	R	X	X		X
	Cloison siphonée, au sein du système de rétention (rétention des huiles et des hydrocarbures pour les pollutions accidentelles)	R	X	X		X
	Décantation des matières en suspension (traitement de la pollution chronique)	R	X	X		X
Air, Odeurs et Climat ?	-	-				

Chaleur et Radiations						
-----------------------	--	--	--	--	--	--

Les mesures retenues vis-à-vis des facteurs physiques de l'environnement représenteront un coût estimé à environ 74 000 € HT de mise en œuvre.

➤ **Patrimoine culturel et Paysage**

INCIDENCES DU PROJET SUR LE PATRIMOINE CULTUREL ET LE PAYSAGE

• INCIDENCES SUR LE PATRIMOINE CULTUREL

Le site du projet se trouve en dehors des périmètres de protection de monuments historiques recensés qui sont concentrés au centre de La Roche-sur-Yon.

Concernant le patrimoine archéologique, toute découverte d'éventuels vestiges lors des travaux de terrassement des terrains du projet sera immédiatement portée à la connaissance de la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) qui décidera de la marche à suivre. Aucune fouille archéologique n'a été menée à ce stade.

Aucune incidence sur le patrimoine culturel n'est attendue.

• INCIDENCES SUR LE PAYSAGE

Le site industriel dans son état initial est très nettement visible dans le paysage d'entrée de ville du Nord de La Roche-sur-Yon. Outre son aspect massif, sa haute cheminée rouge et blanche forme un repère visuel marquant.

La restructuration du site entraînera une réduction de son aspect industriel :

- Découpage du grand volume bâti existant ;
- Construction de nouveaux bâtiments à usage tertiaire (bureaux) avec une architecture différente de l'existant ;
- Augmentation de la végétalisation des surfaces libres.

Comme indiqué au paragraphe Biodiversité ci-dessus, le projet intègre des mesures notables sur la biodiversité du site.

La végétation du site sera nettement densifiée en regarnissant et prolongeant les haies existantes, en conservant autant que possible les arbres existants tout en plantant de nouveaux arbres.

Les deux bassins de gestion des eaux existants seront renaturés. Le bassin central notamment, entièrement en béton, sera modifié pour offrir des berges végétales et un fond enherbé. Une partie sera en eau en permanence pour créer une diversité de milieux.

L'incidence sera favorable sur le paysage.

23 Evaluation des incidences sur la santé humaine

Le contenu de l'étude d'impact défini par l'article R.122-5 du code de l'environnement comprend une étude des incidences du projet sur la santé humaine. Cette évaluation vise à identifier ces incidences potentielles et les mesures prises pour les éviter ou les réduire.

Rappel : Le site est pressenti pour accueillir des activités en lien avec l'hydrogène. Il pourrait donc, à terme, voir s'y dérouler une variété d'activités industrielles, notamment le stockage et la distribution d'hydrogène.

Cependant, à ce stade du projet où les activités ne sont pas précisément définies, aucune émission spécifique n'est identifiée, ni vers l'atmosphère, ni vers les milieux aqueux.

➤ **REJETS AQUEUX**

Considérant à ce stade qu'il n'y aura aucun procédé de production rejetant des eaux industrielles, le fonctionnement des différentes activités rejettera :

- Des eaux usées domestiques non quantifiables ;
- Des eaux pluviales.

Il est rappelé que le maître d'ouvrage prévoit des emplacements de différentes surfaces qui pourront recevoir des installations de traitement des eaux. Ceci permettra, dans le cas où des activités industrielles ayant des rejets aqueux s'implantent sur le site, de permettre leur fonctionnement en conformité avec le cadre réglementaire et de traiter les eaux avant qu'elles rejoignent le réseau d'assainissement, le réseau d'eaux pluviales ou le milieu naturel. A défaut, les eaux usées dont la qualité n'est pas suffisante seront évacuées comme déchets.

➤ **REJETS ATMOSPHERIQUES**

Considérant à ce stade qu'il n'y aura aucun procédé de production susceptible de générer des rejets atmosphériques spécifiques, les seuls rejets attendus sont :

- Liés au fonctionnement de chaudières alimentées au gaz naturel, le cas échéant ;
- Liés à la circulation des véhicules à motorisation thermique.

Ces émissions polluantes, bien que nocives pour la santé humaine, ne sont pas différenciables de l'ensemble des autres rejets de l'activité humaine (chaudières de tous les autres bâtiments chauffés, émissions de l'ensemble de trafic routier).

Dans le cas d'activités émettrices de polluants dans l'air dans des quantités significatives qui s'implanteraient sur le site, le cadre réglementaire des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) imposerait si besoin est le traitement avant rejet.

➤ **Identification des enjeux à protéger**

Caractérisation des populations et usages

L'examen de l'occupation des abords et la description du milieu naturel font apparaître plusieurs cibles humaines potentielles et un milieu naturel sensible susceptibles d'être exposées. Ces cibles sont synthétisées dans le tableau ci-après.

Nature / Types d'infrastructure		Identification	Positionnement par rapport au site
Habitations		Quartier résidentiel à l'Est	100 m au Sud-Est
Etablissement Recevant du Public		Supermarché Lidl	25 m au Sud
		Restaurant Burger King	40 m au Sud
		Restaurant Del Arte	60 m au Sud
		Restaurant La Boucherie	85 m au Sud
		Cinéma	115 m au Sud
		Restaurant McDonald's	110 m au Sud-Ouest
		Restaurant Les 3 Brasseurs	70 m à l'Ouest
Infrastructures de transport d'envergure	Axes routiers	Route départementale D763	5 m à l'Ouest
Voies ferrées		-	-
Réseau hydrographique		L'Yon	1 km à l'Est
Zones naturelles		Champs classés en zone N du PLU	0 m à l'Est

En conclusion l'existence d'un risque sanitaire résulte de la présence simultanée d'une source (eaux usées, eaux pluviales hors projet RATP, gaz de combustion) d'une cible (la population) et d'une voie de transfert (ingestion- exposition cutané) les reliant.

Le schéma conceptuel permet ainsi d'écartier tout risque sanitaire pour la santé des populations voisines du site lié à l'exploitation du site en raison de l'absence d'une telle simultanéité pour chacune des sources identifiées.

➤ **Evaluation des effets cumulés**

Aucun projet approuvé n'est attendu à proximité du site de projet. L'analyse des procédures listées précédemment dans l'aire d'étude montre cependant une forte proportion des projets à vocation agricole. Ces derniers présentent des incidences sur l'environnement qui diffèrent de celles des activités industrielles qui pourront prendre place sur l'ancien site MICHELIN.

Aucun cumul d'incidence avec les projets approuvés n'est donc attendu, hormis avec la station multi-énergies. (En raison de sa nature, la station attire un trafic routier. Il est donc attendu que les nouveaux flux routiers liés au projet directement (véhicules des employés, poids-lourds pour les livraisons, etc.) et indirectement (passage et arrêt des bus urbains) se cumulent avec le trafic routier de la station.

Outre l'incidence cumulée du trafic routier du projet avec celui qui, de manière générale et large sur le territoire, emprunte les axes routiers proches et particulièrement la route départementale 763, seuls des effets cumulés locaux avec la station multi-énergies sont attendus. En effet, l'entrée principale du site sera un point de croisement de nombreux flux liés au projet ATINEA (poids-lourds, bus, véhicules légers) et à la station multi-énergies.

C'est d'ailleurs dans l'objectif de réduire ce cumul qu'une sortie du site vers la route Sainte-Anne au Nord sera créée pour les bus, évitant ainsi des croisements et des girations complexes au droit de l'entrée principale.

➤ **Incidences négatives résultants des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs**

En synthèse le site est exposé aux 8 risques :

- D'inondation ;
- De cavité/éboulement ;
- De retrait-gonflement des argiles ;
- Sismique ;
- Météorologique ;
- Radon ;
- De rupture de barrage ;
- De transport de matières dangereuses.
-

Parmi ces risques, le plus notable est la présence d'une canalisation de transport de gaz traversant le site même du projet. En dehors du site, mais ayant un impact notable sur la manière dont le projet est conçu, *la station multi-énergies voisine a bénéficié d'un éloignement des constructions projetées correspondant à la distance du scénario accidentel majorant de celle-ci. Les bâtiments du site de projet seront donc préservés des conséquences d'un accident majeur dans la station.*

Par ailleurs, la procédure de cessation de l'activité industrielle de la société MICHELIN a permis la suppression des risques qui étaient présents sur le site (retrait des matières, déchets et machines).

Outre les risques existants identifiés, les risques qui seront présents sur le site seront fortement dépendant des activités qui y seront développées. Il s'agira principalement des risques d'incendie et/ou d'explosion. En cas de risque significatif, la réglementation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) imposera des mesures de prévention, de protection et d'intervention spécifiques.

Afin de faciliter l'implantation future d'activités placées sous le coup de la réglementation sur les ICPE, ATINEA a anticipé ces sujets en intégrant au projet de restructuration :

- Des ressources en eau d'extinction qui seront disponibles pour l'intervention des pompiers ;

- Un dispositif de confinement de ces eaux permettant d'éviter toute pollution du milieu naturel ;
- Une excellente accessibilité des installations aux services d'intervention.

Le projet de restructuration du site industriel en lui-même n'est pas de nature à générer des risques accidentels. Ces risques seront dépendants des activités développées ultérieurement. Le passage d'une activité ICPE sous le régime de l'autorisation à un parc d'activités diverses entraîne une baisse du risque accidentel généré par le site.

24 Justification des choix du projet

Les choix opérés dans le cadre du montage du projet de restructuration de l'ancien site de MICHELIN à La Roche-sur-Yon ont été nombreux. La présente section se concentre sur les trois principales thématiques d'orientation du projet.

➤ Aménagement internes

▪ BATIMENTS

L'objectif du projet a été, dès le commencement, de conserver un maximum des 64 300 m² de bâtiments existants. Cependant, les activités projetées étant fort différentes des activités qui étaient menées sur ce site par MICHELIN, certains bâtiments existants s'avèrent inadaptés ou gênants, voire en trop mauvais état pour l'exploitation future.

Ainsi, le choix a été fait de démolir les bâtiments suivants :

Le bâtiment cuisson, car contraignant pour créer une circulation périphérique sur le site, en mauvais état et non isolé ;

- **Une partie du bâtiment administration**, car sa faible épaisseur limitait les possibilités de nouvel usage ;
- **La liaison couverte**, car sa suppression permet de séparer les autres bâtis et de permettre l'aménagement de cours extérieures pour les entreprises qui seront accueillies ;
- **Les locaux techniques**, car rendus inutiles.

Afin de pouvoir également accueillir des activités tertiaires qui n'étaient jusque-là que peu présentes sur le site, *il s'avère nécessaire de construire des bâtiments neufs* adaptés à cet usage. Les bâtiments existants seront quant à eux exploités pour d'autres activités artisanales et industrielles.

La construction de parkings en silos a pour objectif de limiter le stationnement de véhicules à l'air libre, permettant ainsi la densification des constructions et le maintien d'espaces libres, notamment pour favoriser la biodiversité. *Le choix a ainsi été fait de remplacer le grand parking à l'air libre existant par deux bâtiments et de larges espaces verts.*

➤ Espaces extérieurs

Plutôt que de maintenir un site fermé, le choix a été fait d'intégrer une large ouverture au public avec une desserte de l'ensemble des lots par une voie de circulation qui sera rétrocédée à l'agglomération de La Roche-sur-Yon.

Les différents choix d'aménagement bâti évoqués précédemment permettront de créer un espace de détente végétalisé généreux autour de l'ancien bassin incendie en béton, lequel sera renaturé. Une association syndicale libre sera chargée de l'entretien des espaces verts communs.

➤ Flux de circulation

Le projet implique nécessairement la cohabitation de différents flux de circulation :

- ✓ Poids-lourds pour les livraisons et expéditions des futures activités hébergées sur le site ;
- ✓ Bus pour la desserte du site en transports en commun et en raison de l'installation prévue d'un dépôt ;
- ✓ Véhicules légers, mobilités douces, piétons pour les salariés et visiteurs.

L'accès routier existant du site sera maintenu comme unique entrée. La création d'une bretelle de sortie depuis la route départementale vers le site pourra à l'avenir être créée en accès complémentaire en accord avec les services départementaux. Le cas échéant, la mise en œuvre de cet accès alternatif fera l'objet d'un porteur à connaissance de modification adressé à la Préfecture de la Vendée. Il est à préciser que les incidences de cette bretelle sur la biodiversité ont été intégrées à l'évaluation présentée. La circulation des poids-lourds sera cantonnée à la moitié Est de la boucle routière du site afin d'éviter le passage de ces véhicules proche de la zone paysagère à l'Ouest. Une aire de retournement permettra le demi-tour des camions.

Les bus quant à eux pourront faire le tour complet du site en desservant deux arrêts du réseau de transports en commun de l'agglomération. Ce seront les seuls véhicules (hors cas d'urgence) qui pourront emprunter la voie Sainte-Anne au Nord pour sortir du site. Ce choix a été opéré car l'entrée principale du site concentrait beaucoup de flux, notamment la régulation des bus (attente à l'entrée du site, sans entrée dans celui-ci), et trop de contraintes.

Les voitures pourront parcourir la boucle entière sur le site afin d'accéder à tous les lots et aux parkings en silo.

Enfin, concernant les mobilités actives, l'obligation qui incombait au site de MICHELIN en tant qu'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) de clôturer l'ensemble du site n'est plus. Outre les circulations internes prévues, le projet intègre la possibilité future d'améliorer l'accessibilité en modes actifs du site, en particulier depuis l'Ouest (zone des Flâneries) avec une liaison sous la RD763. (Figure 177 : Liaison piétonne potentielle (Source : MAGNUM) page 303 du dossier pièce G sur l'évaluation environnementale).

➤ Scénario de référence

Le scénario de référence correspond au projet lui-même, à savoir la restructuration du site industriel auparavant exploité par MICHELIN. Bien que la nature précise des activités qui seront menées sur ce site ne soit pas connue, il est attendu que le projet ait des incidences négatives comparativement à son absence d'usage actuel, en particulier :

- a) L'augmentation du trafic de véhicules motorisés
- b) Les émissions sonores ;
- c) Les émissions de polluants atmosphériques.

Il est cependant à souligner que la comparaison est également à opérer avec l'usage industriel précédent. Dans ce cas, le projet sera notablement mieux-disant :

- ✓ Réduction des émissions de polluants atmosphériques ;
- ✓ Hausse de la présence et de la qualité de la biodiversité ;
- ✓ Amélioration de l'intégration paysagère d'un site d'entrée de ville.

Comparativement à l'alternative détaillée dans la section suivante, le projet d'ATINEA présente l'avantage significatif de réemployer du foncier déjà urbanisé à un emplacement stratégique pour accueillir dans le futur de nombreuses entreprises.

25 Evolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet

En l'absence de mise en œuvre du projet sur le site visé, le site industriel arrêté par MICHELIN serait resté à l'abandon. Les 20 hectares de terrains et bâtiments à l'entrée Nord de La Roche-sur-Yon auraient été inutilisés pendant une durée indéterminée, jusqu'à une décision de nouveau projet ici.

En l'absence d'usage, le site industriel se serait progressivement dégradé.

En cas de réutilisation de ce site dans le cadre d'un autre projet, les incidences négatives prévisibles seraient vraisemblablement similaires à celles du projet porté par ATINEA : trafic routier et les externalités négatives associées (bruit, émissions atmosphériques), ruissellement d'eaux pluviales, dégradations d'habitats naturels.

Il est donc attendu qu'en l'absence de mise en œuvre du projet de restructuration du site MICHELIN, un frein au développement des activités autour des mobilités et de l'hydrogène soit mis. Les entreprises désireuses de se développer devraient trouver d'autres emplacements pour le faire. L'absence d'urbanisation nouvelle et la cohérence globale proposée par ATINEA seraient supprimées.

III - DEMANDE DE DEROGATION AU TITRE DES « ESPECES PROTEGEES »

La présente demande de dérogation est effectuée par la Société ATINEA.

31 Objet de la demande de dérogation

Cette demande est présentée pour :

- La destruction, l'altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées ;
- La destruction et la perturbation intentionnelle d'individus protégés ;

Elle porte uniquement sur les espèces protégées ayant un impact résiduel notable induit par le projet.

32 Réglementation relative aux espèces protégées

L'article L411-1 du code de l'environnement prévoit un système de protection stricte des espèces faunistiques et floristiques sauvages, dont les listes sont fixées par arrêté ministériel.

Il est notamment interdit de les détruire, capturer, transporter, perturber intentionnellement ou de les commercialiser. Ces interdictions peuvent concerner également les habitats des espèces protégées pour lesquels la réglementation peut prévoir des interdictions de destruction, de dégradation et d'altération.

Une dérogation à ces interdictions est obligatoire lorsqu'un projet impacte des spécimens d'espèces protégées, ou des habitats nécessaires au bon accomplissement du cycle biologique de ces espèces.

Cette dérogation doit respecter les conditions prévues à l'article L411-2 du code de l'environnement.

A savoir :

- Il n'existe pas d'autre solution satisfaisante, pouvant être évaluée par une tierce expertise menée, à la demande de l'autorité compétente, par un organisme extérieur choisi en accord avec elle, aux frais du pétitionnaire ;
- La dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle ;
- Le projet s'inscrit dans un des objectifs listés à l'article L.411-2 du code de l'environnement.

33 Les enjeux vis-à-vis de la faune

Si les habitats relevés ne présentent pas d'enjeux particuliers et ne sont pas susceptibles d'abriter des espèces floristiques protégées et/ou patrimoniales il n'en est pas de même concernant la faune.

Compte-tenu de l'utilisation de certains habitats du site d'étude pour la reproduction ou l'alimentation d'espèces patrimoniales, celui-ci revêt des enjeux faibles à forts vis-à-vis de ces espèces. A ce stade, aucun enjeu très fort n'a été mis en avant.

➤ Habitats à enjeux forts :

- *Le fourré à ajoncs localisé au Nord/Est.*
Celui-ci présente un enjeu fort en tant que zone d'alimentation pour la bouscarle de Cetti et la tourterelle des bois, également en tant que zone d'alimentation et de reproduction pour le chardonneret élégant, la linotte mélodieuse, la fauvette des jardins, le lapin de garenne, le hérisson d'Europe et le lézard des murailles.
- *Le boisement dense composé majoritairement de saules et de ronces localisé au Sud/Est.*
Celui-ci est utilisé ou présente des caractéristiques très favorables au chardonneret élégant, à la linotte mélodieuse, à la fauvette des jardins, au hérisson d'Europe et au lapin de garenne, pour leur alimentation ou leur reproduction. L'enjeu de conservation de cet habitat est fort du fait de son caractère assez isolé et de sa faible représentation localement.
- *La bande boisée épaisse localisée au Nord/Est du site.*
Celle-ci est utilisée en tant qu'habitat d'alimentation par la bouscarle de Cetti et la tourterelle des bois, ainsi que potentiellement pour la reproduction du chardonneret élégant, de la linotte mélodieuse, du hérisson d'Europe et du lapin de garenne. Cet habitat constitue également un habitat de chasse pour les chiroptères. Cet habitat est peu représenté localement.
- *L'ensemble des haies multi strates, la haie arbustive dense à l'ouest et la haie buissonnante dense au sud du périmètre d'étude.*
Ces haies représentent un enjeu fort de conservation car elles sont utilisées pour l'alimentation et la reproduction du chardonneret élégant, de la linotte mélodieuse, du hérisson d'Europe, du lapin de garenne et de la tourterelle des bois. Le verdier d'Europe utilise ces haies pour se nourrir. Cet habitat constitue également un habitat de chasse pour les chiroptères. Ce type de haie dense est peu commun autour du site qui s'intègre dans un secteur très anthropisé.
- *La petite friche ligneuse localisée au Nord/Ouest du site.*
Celle-ci constitue un habitat d'alimentation et de reproduction pour le verdier d'Europe, le chardonneret élégant et pour le lapin de garenne.

➤ Habitats à enjeux modérés :

- *Certains bâtiments qui présentent 7 nids d'hirondelles occupés en 2022 et 5 occupés en 2024 en début de nidification.*
Ces derniers sont localisés sur 3 secteurs différents au sein de bâtiments ouverts et de préaux. Ces lieux favorables sont assez bien représentés sur le site. En cas de destruction ou de restauration empêchant l'installation de ce taxon sur les sites de nidification actuels, des aménagements favorables à la nidification de cette hirondelle devront être recréés.
- *Le bâtiment central pour la partie du toit gravillonné*
Une bande étroite au niveau du toit est gravillonné et constitue un habitat très sensible et favorable à la reproduction du petit gravelot. Les autres bâtiments ne possèdent pas cet habitat propice à l'espèce. En

cas de destruction ou de restauration empêchant l'installation de ce taxon sur les sites de nidification actuels, des aménagements favorables à la nidification de ce limicole devront être recréés.

- *Certains arbres isolés à l'Ouest du site.*

Ceux-ci (arbres utilisés et arbres voisins similaires) présentent un intérêt particulier pour la reproduction du chardonneret élégant et du verdier d'Europe. Ils constituent un enjeu modéré car ils sont bien représentés localement.

➤ **Habitats à enjeux faibles**

- *Les espaces verts tondus du site.*
- *La prairie améliorée*
- *La petite zone de dépôt enfrichée.*
- *Les deux boisements de bouleaux clairsemés.*
- *La haie de thuya dense présente au Nord/Ouest du site.*
- *Les autres arbres isolés et haies du site.*
- *Le bassin de rétention à l'Ouest*
- *Les mares temporaires.*

34 Conclusion concernant les impacts résiduels du projet sur les populations locales de la biodiversité patrimoniales

Les impacts résiduels du projet occasionnés aux populations d'espèces patrimoniales ne sont pas négligeables. Cela s'explique par l'impossibilité technique du maître d'ouvrage d'éviter d'impacter des habitats d'intérêts pour plusieurs espèces protégées (haie dense, fourré à ajoncs et petit boisement de saules/ bouleaux), ce qui engendre irrémédiablement une perte nette pour quelques espèces sensibles fréquentant le site du projet.

Néanmoins, l'étude des biotopes favorables au report des espèces impactées met en avant une bonne disponibilité d'habitats pour les différents cortèges d'espèces, à l'est du site du projet.

De plus, les espèces présentes sont assez ubiquistes et capables de s'adapter comme elles le font aujourd'hui en s'adaptant aux milieux urbains.

Pour s'assurer que le projet ne cause pas une érosion conséquente de la biodiversité locale (engendrée par la réduction de la taille des territoires et par l'augmentation de la concurrence entre cortèges d'espèces), des mesures de compensation et d'accompagnement sont à proposer. Ces dernières devront répondre aux impacts du projet sur les différentes espèces protégées et/ou patrimoniales, voire, proposer davantage pour viser, à terme, le gain de biodiversité.

35 Mesures et besoins de compensation et d'accompagnement

Le principe de compensation suivi en priorité, se base sur une ration surfacique :

- X.1 en cas d'impact sur des habitats potentiels d'une espèce ;
- X.1,5 en cas d'impact sur des habitats utilisés par des espèces dont l'impact sur les populations est estimé de faible à modérée.
- X.2 en cas d'impact sur des habitats utilisés par des espèces dont l'impact sur les populations est estimé de fort à très fort.

Synthèse des besoins compensatoires par groupes d'espèces impactées

Groupes ou espèces concernés	Impact résiduel estimé sur les populations	Ratio à respecter		Objectifs de compensation
Mammifères terrestres	Faible à modéré	X1,5	Surfacique	<ul style="list-style-type: none"> • 17 114 m² d'habitats boisés/enrichés favorables à la reproduction, à l'abri et à l'alimentation • 11 583 m² de prairie favorable à l'alimentation
Chiroptères	Modéré	X1.5	Surfacique/linéaire	<ul style="list-style-type: none"> • 17 114 m² de milieux boisés/enrichés favorables à l'alimentation • 994 ml de haies denses
Oiseaux	Faible à modéré	X1.5	Surfacique/linéaire/ unité	<ul style="list-style-type: none"> • 17 114 m² d'habitats boisés/enrichés favorables à la reproduction et à l'alimentation • 11 583 m² de prairie favorable à l'alimentation • 994 ml de haies denses et 54 arbres • 16 nichoirs à hirondelles (sur la base de 2 nichoirs pour 1 détruit)
Reptiles	Modéré	X1.5	Surfacique/linéaire	<ul style="list-style-type: none"> • 17 114 m² d'habitats favorables à la reproduction, à l'hivernage et à l'alimentation (boisement/friche/ fourré) • 994 ml de haies denses
Insectes	Faible	X1.5	Surfacique	14 100 m ² d'habitats enrichés favorables à la reproduction et à l'alimentation

- ✓ Les objectifs de compensation sont la création ou la restauration de :
 - 17 114 m² d'habitat boisé/ enriché pour compenser la destruction du fourré à ajonc et des petits boisements de saule/ bouleau
- ✓ 11 583 m² d'habitat ouvert favorable à l'alimentation pour compenser la destruction de la prairie améliorer. Cette prairie n'étant que moyennement favorable à l'alimentation, sa compensation pourra avant tout passer par une amélioration de la fonctionnalité de prairies préexistantes.
- ✓ 994 ml de haies pour compenser la destruction des 663 ml de haies (dont haies horticole et alignement à faible enjeux), **soit environ 3837 m² de plantations buissonnantes et arborées à réaliser** (prise en compte d'un linéaire de 5 m de large pour compenser les haies multi-strates, 4 m pour les buissonnantes denses et de 3 m de large pour compenser les haies horticoles et les alignements).
- ✓ 54 arbres isolés devront être replantés
- ✓ Au moins 16 nichoirs à hirondelles pour compenser les 8 nids détruits.

36 Mesures de compensation et d'accompagnement proposées

Après avoir présenté les besoins et les objectifs de compensation le porteur de projet précise les mesures de compensation et d'accompagnement.

Les mesures appliquées doivent permettre de :

- Conserver les milieux actuellement qualitatifs (friche, boisements, haies bocagères).
- Restaurer les habitats dégradés,
- Créer de nouveaux habitats écologiques sur des milieux actuellement dégradés,
- Gérer ces habitats de manière extensive,

L'objectif est de créer une vaste zone, fonctionnant en mosaïque de milieux, très favorable aux taxons (aux groupes) impactés par le projet mais aussi à la biodiversité en général, afin de viser un gain de biodiversité.

Ces mesures vont pour certaine bien au-delà des objectifs de compensation préalablement fixés ci-dessus :

- **16 749 m² de milieux ouverts** créés/restaurés, dont 909 m² de prairie et 15 840 m² d'espaces verts gérés par fauche extensive.
- **14 230 m² de milieux boisés/ enfrichés** créés : 2360 m² d'ourlet enfriché spontané ; 2670 m² de boisement planté ; 7715 m² de fourré plantés et 1485 m² en spontané sur merlon de terre.
- **85 arbres isolés plantés** (essences locales)
- **702 ml de haies multi-strates et 810 ml de haies buissonnantes denses** plantées d'essences locales, **soit environ 6 750 m² de milieux buissonnants et arborés plantés** (prise en compte d'un linéaire de 5m de large pour les haies multi-strates et de 4m pour les buissonnantes denses et regarnies).
- Création de 10 hibernaculums. (Moyen de reconstituer un habitat naturel pour la faune en permettant le développement d'une microfaune locale)
- Installation de 16 nichoirs à hirondelle (sur bâtiments et parkings couverts).

Plusieurs mesures d'accompagnement visant un gain en biodiversité sont également proposées :

Pose de nichoirs à oiseaux (passereaux, faucon),

Pose de gîtes à chiroptères,

Plantation de haies buissonnantes simples entre les lots,

Création d'une mare écologique et renaturation d'un bassin de rétention.

IV- LA DEMANDE DE PERMIS D'AMENAGER

Remarque liminaire : *L'évaluation environnementale du projet recouvre à la fois la demande de permis d'aménager et la demande d'autorisation environnementale ; cette dernière fait l'objet du titre II du présent rapport et ne sera donc pas traitée à nouveau.*

41 RAPPEL DE LA DESCRIPTION DU PROJET

Le projet porte sur un site industriel aujourd'hui inoccupé. Il s'agit d'une usine exploitée par la société MICHELIN pour la fabrication de pneumatiques jusqu'en 2020. Le site dispose de plusieurs bâtiments existants, de voiries, parkings et espaces verts.

Le pétitionnaire prévoit de restructurer l'ensemble du site afin d'y permettre la mise en œuvre de diverses activités innovantes dans le domaine de l'énergie et de la mobilité décarbonées.

Ci-dessous est repris le contexte du projet rédigé par le pétitionnaire dans le cadre de la demande de permis d'aménager associée.

« 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. »

42 LA SITUATION EXISTANTE

Le site, dans sa configuration actuelle, présente de grandes surfaces bâties et notamment une halle principale de grande longueur (bâtiment B15). L'ambition est de développer, au sein de ce site, différents lots composés de bâti et d'espaces extérieurs. (Se reporter au plan PA4 avec la composition d'ensemble.)

Il y a aujourd'hui 64 300 m² de bâtiments sur le site. La majorité sera conservée car leur structure simple permet des réaménagements internes aisés. Seuls certains bâtiments en mauvais état et/ou inadaptés à une réutilisation seront démolis.

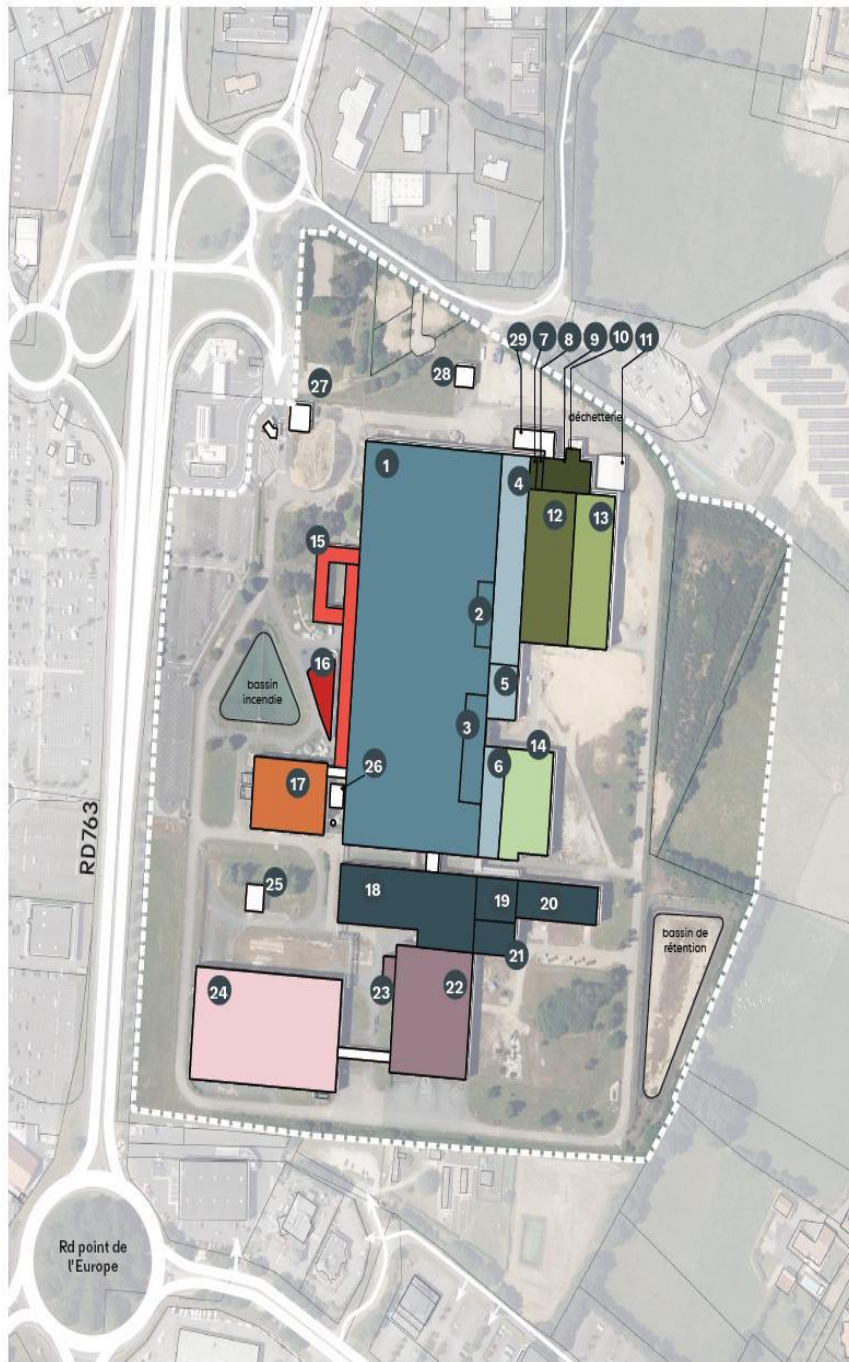
Le site dispose également de deux bassins :

- Un bassin en eau bétonné à l'Ouest servant de réserve d'eau pour la lutte contre l'incendie ;
- Un bassin bâché au Sud-Est servant à la régulation des eaux pluviales

La carte descriptive des bâtiments existants identifie, leur fonction et leur état page suivante (figure n°5 du dossier évaluation environnementale

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



42 LES ENJEUX DU PROJET

ATINEA souhaite que le projet permette de répondre aux enjeux identifiés suivants :

- Optimiser le site existant : il s'agit de permettre l'accueil de nouvelles activités avec une consommation foncière minimale ;
- Restructurer les espaces extérieurs du site afin de permettre la cohabitation des futures entreprises : la desserte interne (voiries) du site doit être améliorée et des espaces paysagers doivent être présents ;
- Réinventer l'identité du site : la localisation du site le long d'une route départementale importante le rend très visible et offre la possibilité de modifier son image ;
- Améliorer les qualités écologiques et paysagères du site.

43 LA PROGRAMMATION DETAILLEE

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.

431 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 (*grand bâtiment central*) 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

A 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 (grand bâtiment central) 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 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. 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.

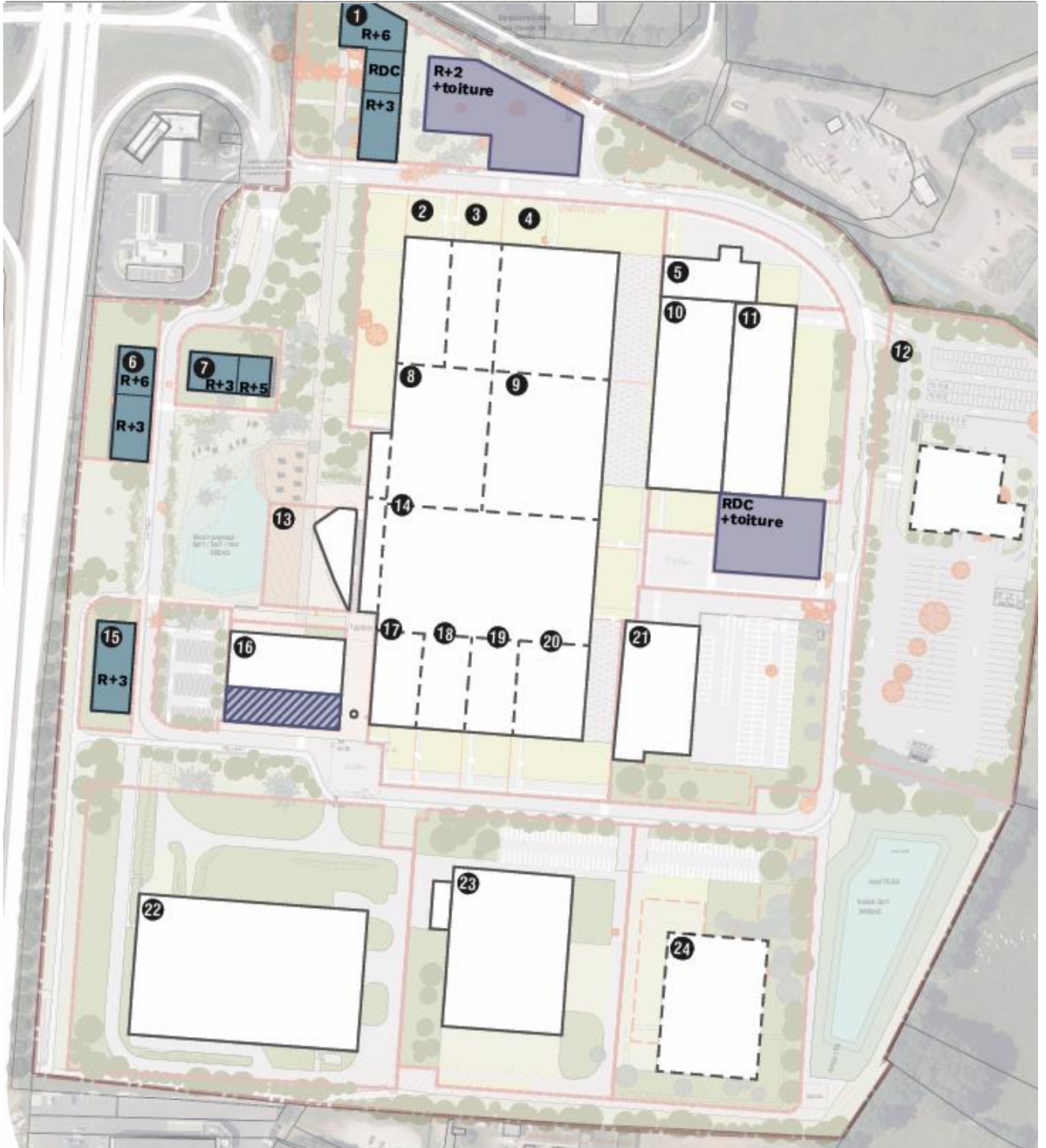
Les bâtiments 6 et 7, situés au sud de la station GNV doivent observer un recul de 100m par rapport à cette dernière ainsi qu'un recul de 35m par rapport à l'axe de la RD763. Leur implantation forme alors un angle ouvert, ménageant des vues sur le cœur paysager du site. L'épannelage proposé va de R+3 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.

Page suivante : le plan de la programmation bâtie



- Bâtiments existants conservés
 - Bâtiments projet industrie
 - Bâtiment projet parking silos mutualisé
 - Bâtiment projet tertiaire
 - Bâtiment réhabilité parking couvert
- 0

100m

N

432 LES ESPACES EXTERIEURS

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) (voir figure page précédente) 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 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.

❖ Association Syndicale Libre (ASL) (1)

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.

- (1) *Une association syndicale libre (ASL) sera créée pour réaliser, gérer et entretenir l'espace paysager à l'Ouest du site qui constituera une zone de nature pour les usagers du site. Une ASL regroupe plusieurs propriétaires dans une structure ayant pour objet la gestion des espaces communs dans l'intérêt général des propriétaires. L'ASL aura aussi en gestion les parkings en silos.*

❖ 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.

433 ACCES ET DESSERTE

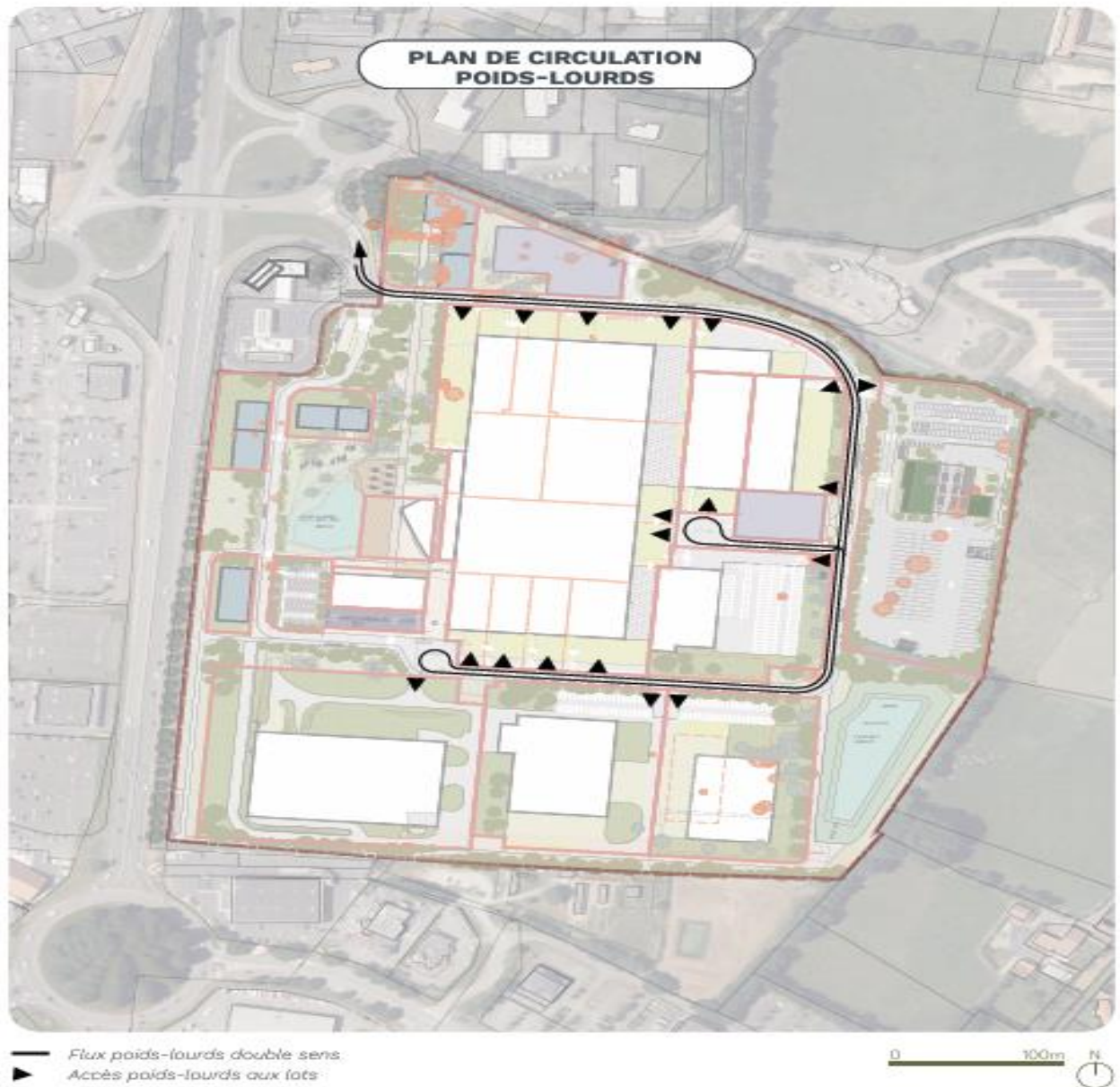
De par sa nature, le projet ATINEA suppose une cohabitation de différents flux : poids lourds, bus, véhicules utilitaires, véhicules légers, piétons et modes doux doivent trouver leur place au sein du site et coexister de manière efficace et sécurisée pour tous. Ainsi, le système viaire conçu pour projet

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.

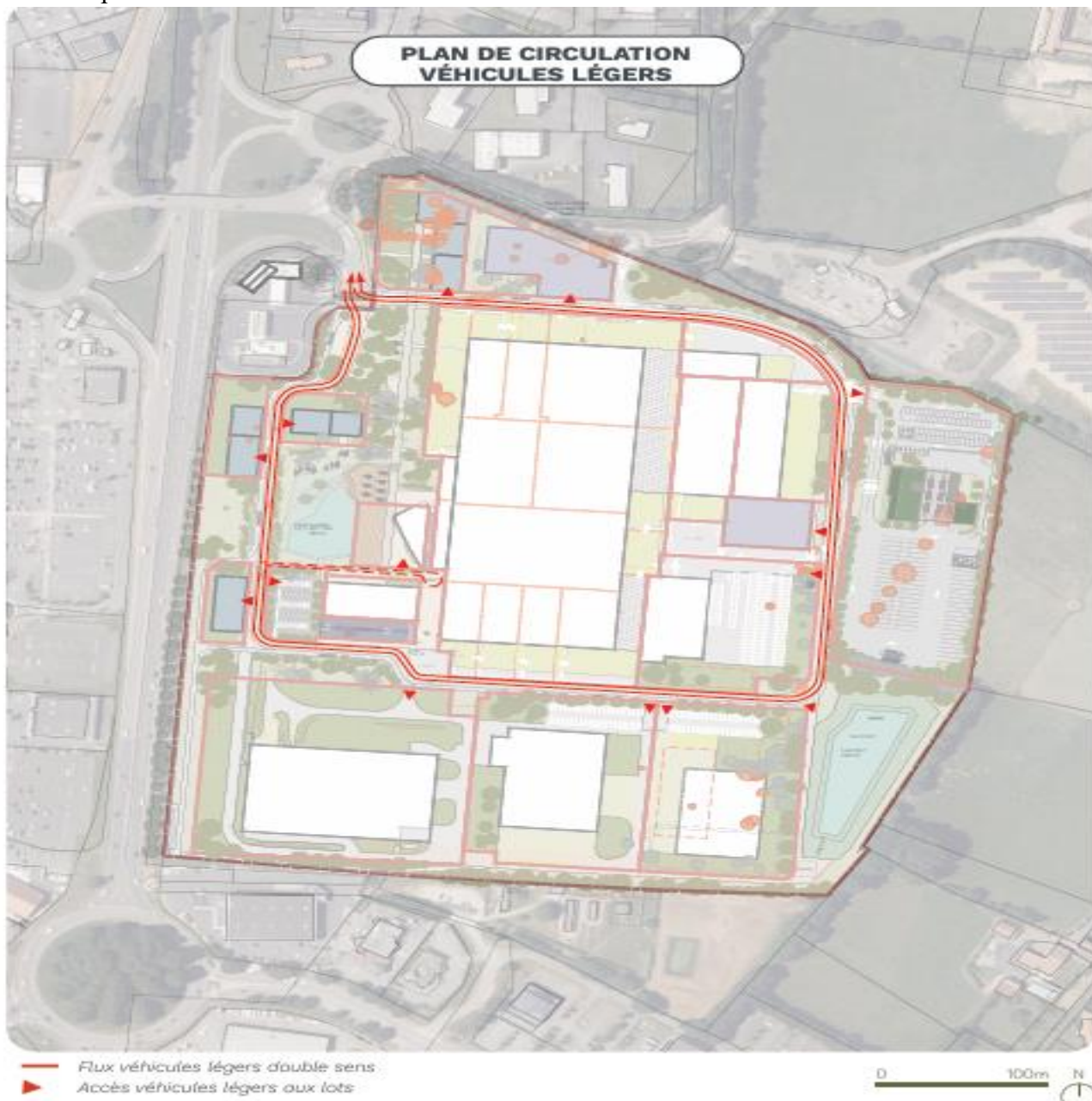
❖ Les poids-lourds

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 adaptées aux gabarits de ce type de véhicules.



❖ Les véhicules légers

Les véhicules légers prennent la direction des parkings silos ou couvert mutualisé ou autre option de stationnement (à la parcelle pour les grands lots au sud ou en RDC des lots tertiaires), répartis au sein du site ou peuvent utiliser l'accès direct à la station GNV.



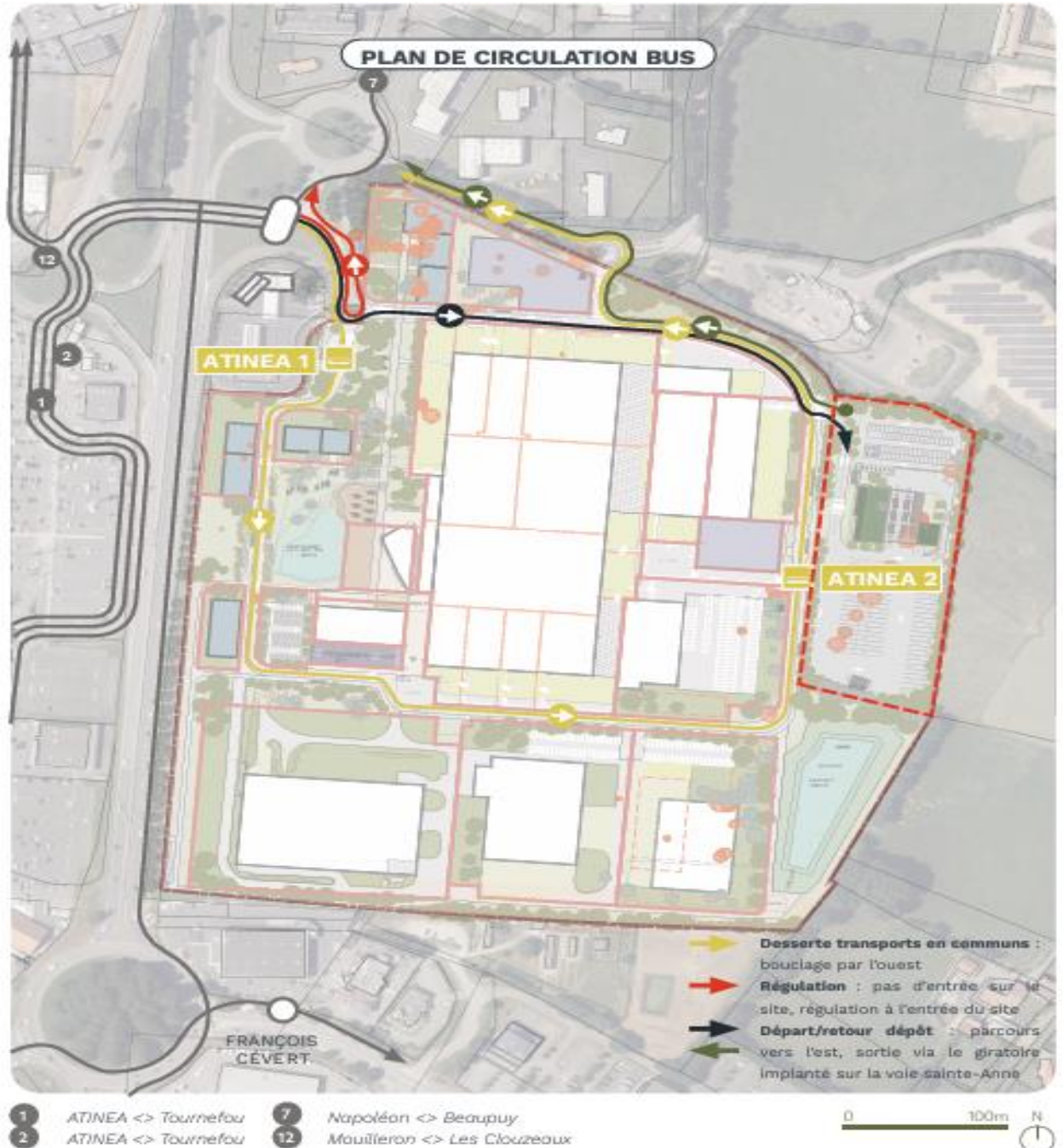
❖ Les bus

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 quittant le dépôt remontent le long de la voirie puis quittent le dépôt par la voie Sainte-Anne. Les bus rentrant 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.



❖ Les flux piétons et modes doux

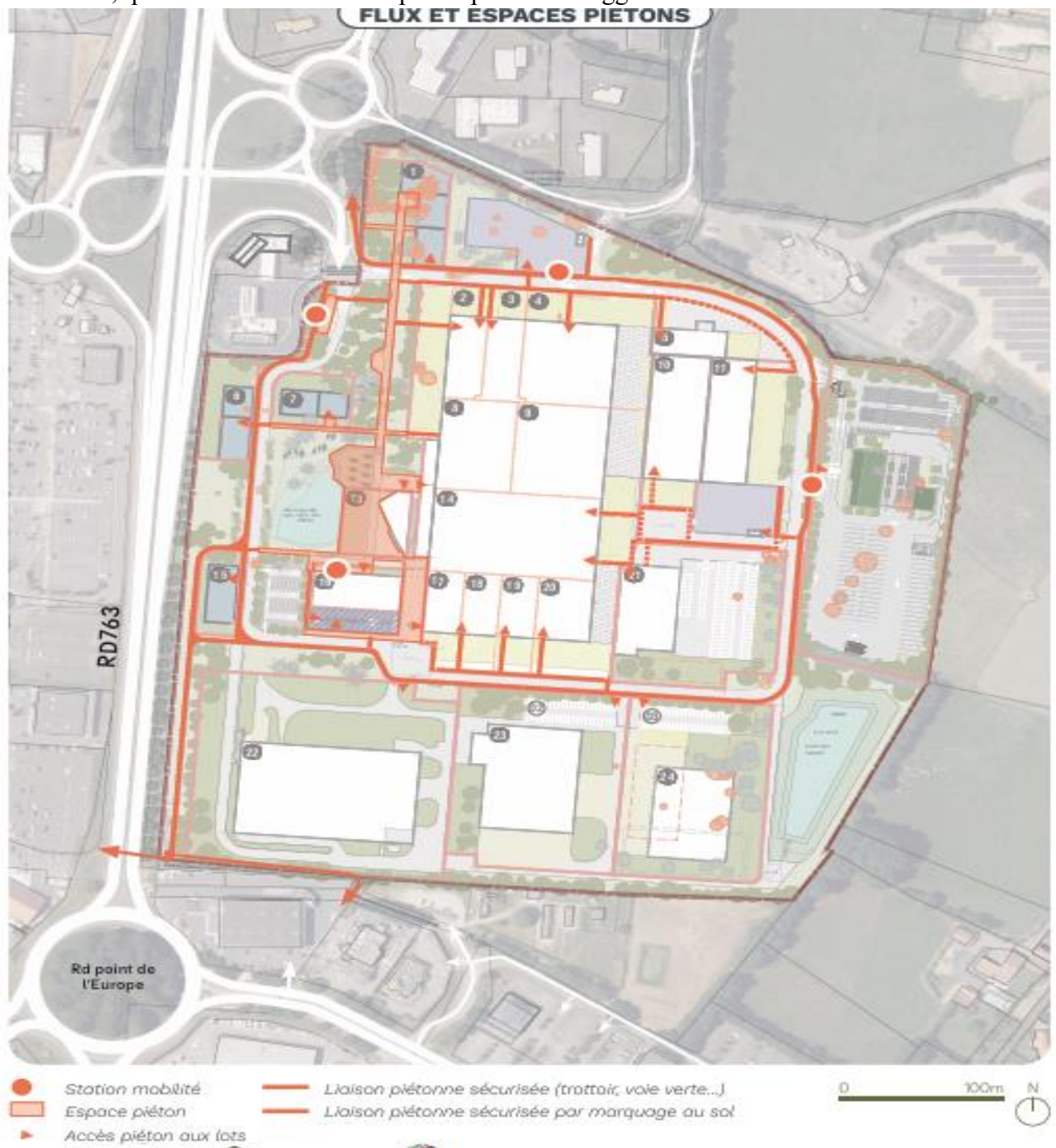
Si jusqu'à maintenant le site de Michelin nécessitait d'être intégralement clôturé pour des questions de sécurité évidentes, cela n'est plus le cas pour ATINEA qui prévoit de s'ouvrir aux piétons et vélos. Les lots seront donc sécurisés individuellement tandis que le secteur ouest, avec le bassin paysager et les abords de la cafétéria, sera complètement ouvert au public. Il a pour vocation de devenir le 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.

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 voie vertes, qui seront conformes aux prescriptions de l'agglomération de la Roche-sur-Yon.



434 LA 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. 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.

435 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.

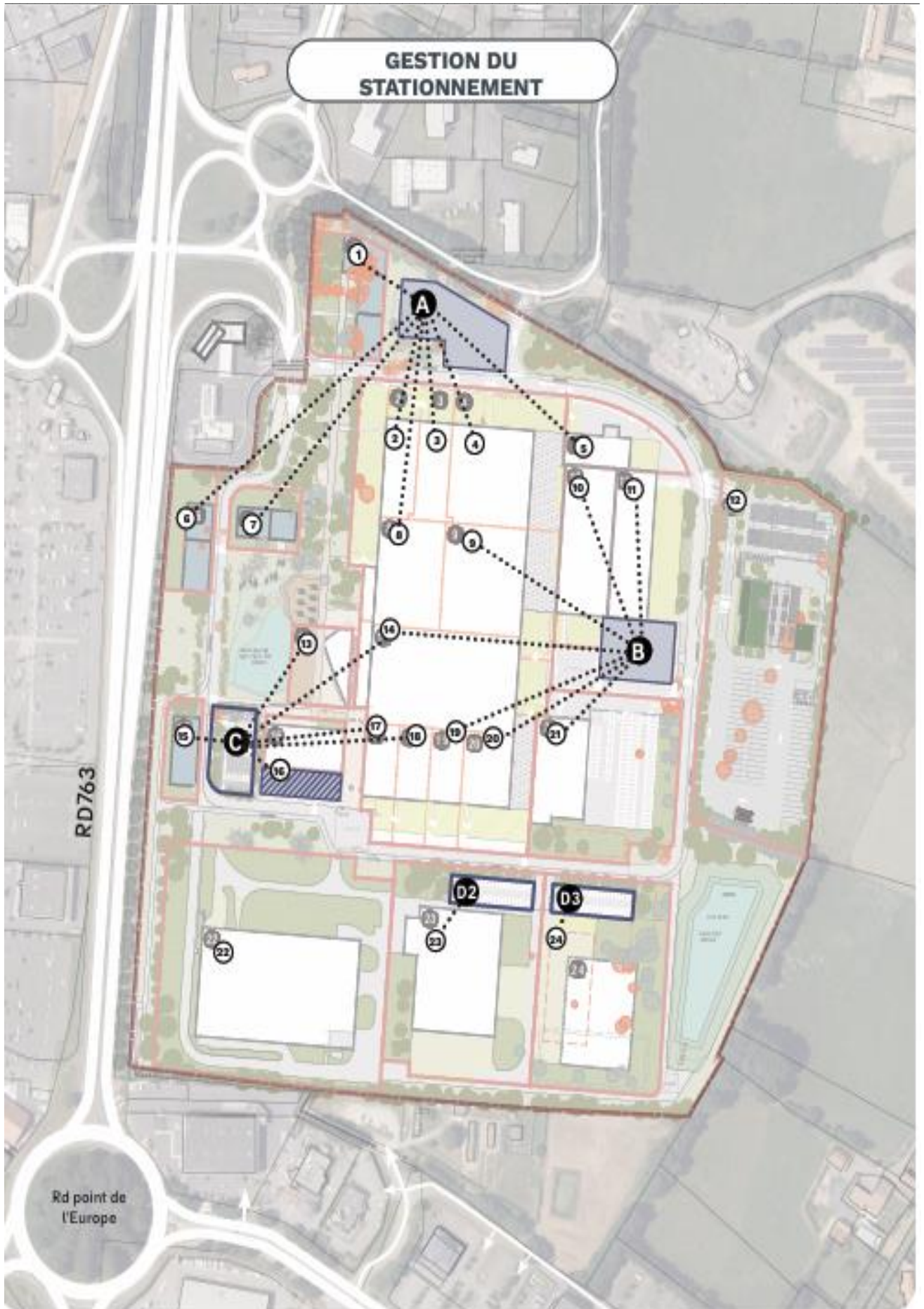
En outre, l'essence même du projet ATINEA est de créer un lieu unique en France dédié à l'innovation sur les mobilités et énergies décarbonées. Les enjeux écologiques sont déjà au centre du projet et la renaturation du site témoigne de ces valeurs. Toutefois, la transformation paysagère du site n'est 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 engazonné. 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 engazonné. Un surcreusement ponctuel et enroché permet de conserver un fond d'eau pour la biodiversité. Ce bassin respectera les prescriptions de l'agglomération afin qui lui soit rétrocédé.



V - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

52 Organisation de la consultation

❖ **Désignation du commissaire enquêteur**

Par décision n°CP25000115/85 datée du 22 mai 2025 le Président du Tribunal Administratif de Nantes a désigné M. Denis GALLOIS en qualité de commissaire enquêteur pour la consultation du public ayant pour objet :

« La demande d'autorisation environnementale présentée par la société SAS ATINEA concernant le projet de restructuration ainsi que le permis d'aménager d'un ancien site Michelin, situé sur la commune de La Roche-sur-Yon ».

Il a également désigné, à l'article 2 de la décision citée ci-dessus, M. Jean-Yves ALBERT en qualité de commissaire-enquêteur suppléant pour ladite consultation du public.

❖ **Réunion à la Préfecture**

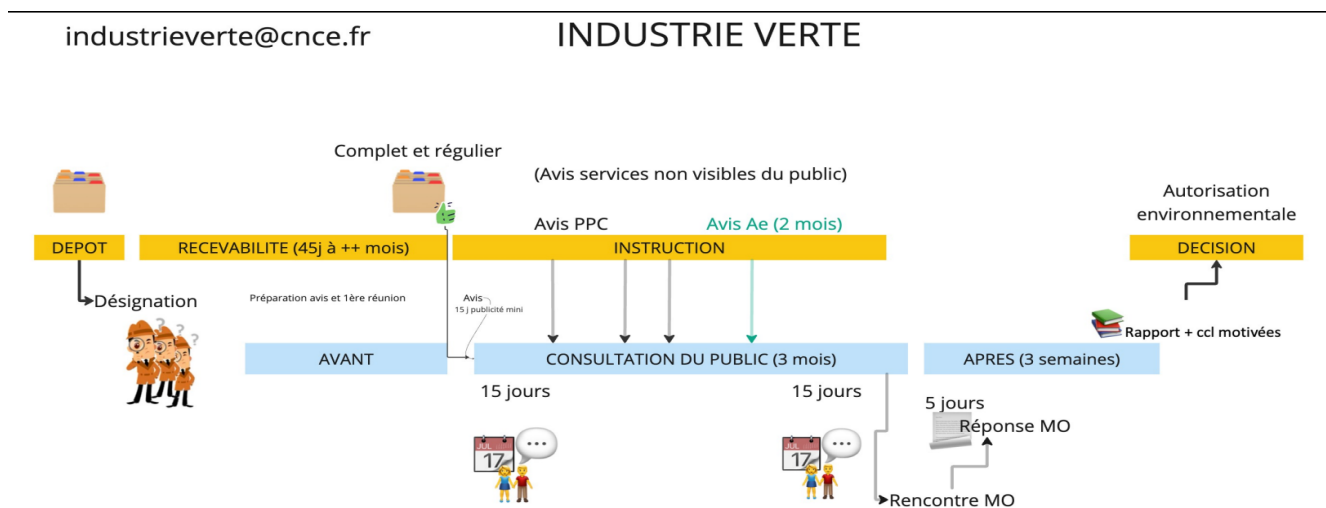
Ci-dessous le compte rendu de réunion

-Participants : Préfecture (M. Herbreteau) ; **Chef de projet représentant la SEM ORYON** (M. Longépé) ; **Commissaire enquêteur** (M. Gallois)

-Date : Mardi 10 juin 2025 de 14h à 15h30

Par courriel daté du 21 mai 2025 la DDTM a fait connaître que le dossier est complet au titre de la complétude et que la procédure d'enquête parallélisée peut démarrer ; l'objet de la présente réunion est de mettre en œuvre la consultation publique préalable à la demande d'autorisation environnementale et à la demande de permis d'aménager.

Cette consultation publique sera réalisée conformément à la procédure édictée par la loi industrie verte n°2023-973 du 23 octobre 2023 et son décret d'application du 6 juillet 2024 suivant les étapes et leur durée ci-dessous :



Dispositions arrêtées lors de la réunion :

- Lancement de la consultation le **lundi 21 juillet 2025 à 9h00** ; fin de consultation le **mardi 21 octobre 2025 à 17h00**.
- Les services de la Préfecture préparent l'avis et l'arrêté portant ouverture de la consultation parallélisée ; ils se chargent également de la publicité dans la presse (Ouest-France et Pays Yonnais).

- **L'affichage** format A2 sur fond vert sera mis en place sur l'ancien site Michelin par le porteur de projet au plus tard **pour le vendredi 4 juillet 2025**.
- Le commissaire enquêteur tiendra **deux permanences** en mairie **le lundi 21 juillet de 9h00 à 12h00 et le mercredi 17 septembre de 14h à 17h**.
- Les **deux réunions publiques obligatoires** se tiendront le **jeudi 24 juillet 2025 à 18h00 et le mardi 7 octobre 2025 à 18h00 sur le site du projet**.
- Le porteur de projet retiendra à ses frais le pétitionnaire * pour la consultation dématérialisée du public dite « parallélisée » et remettra à la Préfecture deux dossiers d'enquête (lister et numéroter les différentes pièces dans un sommaire pour faciliter la consultation public) sous forme « papier » (un pour les permanences en mairie et un pour le commissaire enquêteur si possible pour le 1^{er} juillet) ; le dossier d'enquête papier étant strictement identique à la version numérique
*ATINEA retiendra le registre dématérialisé de Préambules
- La **visite des lieux** (représentant du porteur de projet et commissaire enquêteur) sera effectuée le **vendredi 4 juillet à 14h**. Il serait pertinent de pouvoir également visiter le lieu de permanence et la salle dédiée à la 1^{ère} réunion publique (capacité d'accueil, accès PMR).
- Le commissaire enquêteur pourra établir une consigne à la mairie pour la transmission par voie électronique des contributions manuscrites ou des courriers adressés au siège de la consultation (mairie de quartier)
- Restera à fixer avec le représentant du porteur de projet la date pour dresser un point de situation sur les observations du public et la remise du mémoire en réponse 5 jours après, en sachant que le commissaire enquêteur doit remettre son **rapport et ses conclusions motivées à la Préfecture et au TA de Nantes pour le mercredi 12 novembre 2025**. Fin de réunion 15h30.

❖ **L'arrêté préfectoral d'ouverture de la consultation du public parallélisée**

Par arrêté n°2025-DCPATE-340 daté du 27 juin 2025 le Préfet de la Vendée a prescrit l'ouverture d'une consultation du public parallélisée relative à la demande présentée par la SAS ATINEA en vue d'obtenir :

- *L'autorisation environnementale* au titre des articles L.181-1 et R.214-1 du code de l'environnement ;
- *Une dérogation exceptionnelle relative aux espèces et aux habitats protégés* au titre des articles L.411-1 et L.411-2 du code de l'environnement ;
- *Le permis d'aménager*.

L'arrêté préfectoral comprend 13 articles fixant notamment les points suivants :

- ✓ La demande de la SAS ATINEA (Atlantique, Innovation, Energie, Automatisation)
- ✓ La durée de la consultation publique (*du 21 juillet 2025 à 9h00 au 21 octobre 2025 à 17h00*)
- ✓ Les modalités de publicité de la consultation (affichage, presse, internet) ;
- ✓ La désignation des commissaires enquêteurs titulaire et suppléant ;
- ✓ La sollicitation des collectivités pour donner leur avis (commune et communauté d'agglomération de La Roche-sur-Yon) ;
- ✓ Les conditions d'accès au dossier de consultation publique ;
- ✓ Les possibilités pour le public de formuler ses observations et propositions ;
- ✓ La tenue des réunions publiques obligatoires : *24 juillet 2025 à partir de 18h00 et 7 Octobre 2025 à partir de 18h00* ;
- ✓ Les permanences du commissaire enquêteur : *lundi 21 juillet 2025 de 9h00 à 12h00 et mercredi 17 septembre 2025 de 14h00 à 17h00*.
- ✓ La personne à contacter pour toute information complémentaire sur le dossier ;
- ✓ La mise à disposition du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur (*12.11.2025*) ;

- ✓ Les décisions pouvant être prises à l'issue de l'enquête ;

Le préfet de la Vendée statuera par arrêté sur la demande d'autorisation environnementale au titre des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à la loi sur l'eau et au titre de la dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et aux habitats protégés.

La décision susceptible d'intervenir à l'issue de la procédure est une autorisation environnementale assortie du respect de prescriptions et comportant le cas échéant des mesures d'évitement, de réduction et de compensation et leurs modalités de suivi, ou un refus.

Le maire de la Roche-sur-Yon pourra accorder ou refuser le permis d'aménager.

❖ **La visite des lieux du 4 juillet 2025**

Le commissaire enquêteur a effectué la visite des lieux, avec la SEM ORYON, l'assistant à maître d'ouvrage, M. LONGEPE. La visite du site du projet et celle du lieu d'accueil du public pour les deux réunions publiques des 21 juillet et 7 octobre 2025 s'est déroulée de 14h à 15h30.

❖ **La mise en place du dossier de la consultation publique**

Le 17 juillet le commissaire enquêteur s'est rendu à la Préfecture afin de prendre possession du dossier d'enquête (exemplaire papier) et du registre de la consultation. Sur place après en avoir vérifié la composition et la numérotation des pièces le dossier a été paraphé puis acheminé en mairie de La Roche-sur-Yon sur le lieu des 2 permanences prévues à l'article 8 de l'arrêté prescrivant l'ouverture de la consultation du public parallélisée.

❖ **Information du public – publicité – affichages**

Conformément aux dispositions des articles R.181-36 et au II de l'article L.123-19 du code de l'environnement rappelés à l'article 2 de l'arrêté préfectoral mentionné ci-dessus, l'avis d'enquête a été publié :

- Sur le site internet des services de l'État en Vendée : www.vendee.gouv.fr (rubrique : Publications/Consultation du public)
- Sur le site internet dédié à la consultation : <https://www.registre-dematerialise.fr/6382>
- Sur le site de la mairie de La Roche-sur-Yon : <https://www.notre-territoire.com/enquetes-publiques/la%20Roche-sur-Yon-85000>
- Dans la presse rubrique « Avis Administratifs » dans le quotidien « Ouest France » et l'hebdomadaire « Journal Pays Yonnais » le jeudi 3 juillet 2025.

Cet avis a également fait l'objet d'un affichage (format A2 fond vert) par le pétitionnaire sur le site du projet et par la mairie de La Roche-sur-Yon aux lieux habituels d'affichage.

53 Déroulement de la consultation publique

La consultation publique s'est déroulée durant 93 jours consécutifs du 21 juillet 2025 à 9h00 au 21 octobre 2025 à 17h00. Le siège de la consultation a été fixé en mairie, au 5 Rue Lafayette, à La Roche-sur-Yon, le public disposait du dossier au format papier ainsi que du registre de la consultation publique. Le public pouvait ainsi prendre connaissance du dossier et déposer ses observations :

- ✓ Sur le registre en mairie de La Roche-sur-Yon,
 - ✓ Par courrier adressé au commissaire enquêteur,
 - ✓ Sur le site internet dédié à la consultation : <https://www.registre-dematerialise.fr/6382>
 - ✓ À partir du lien disponible sur le site Internet des services de l'État en Vendée : www.vendee.gouv.fr
- L'affichage sur site, sur le panneau d'information de la mairie et les publications de l'avis dans les annonces légales le 3 juillet 2025, ont été conforme à la réglementation. Le certificat de l'affichage sera joint au rapport d'enquête.

Deux permanences ont été tenues en mairie annexe, les 21 juillet de 9h00 à 12h00 et 17 septembre 2025 de 14h00 à 17h00. Une seule personne est venue déposer sur le registre de la consultation en dehors des permanences du commissaire enquêteur ; cette observation a été reportée sur le registre dématérialisé.

53.1 Les réunions publiques

Les deux réunions publiques se sont tenues les 24 juillet et 7 octobre 2025 à la cafétéria de l'ancienne usine Michelin à partir de 18 heures ; les deux réunions ont été organisées de la même manière. Aucun incident à signaler ; la qualité de l'accueil, avec balisage du parking et la parfaite organisation de la salle, pris en charge par le représentant du maître d'ouvrage (SEM Oryon), est à souligner. Le commissaire enquêteur s'est réservé l'accueil du public.

Chaque réunion a fait l'objet d'un compte rendu publié sur le site dématérialisé dédié.

Déroulé type des deux réunions :

- **Présentation.** Ouverture de la réunion publique par Denis Gallois, Commissaire enquêteur, elle a été articulée en 3 temps :
 - Présentation de la procédure de consultation du public issue de la loi « industrie verte » du 23 octobre 2023 et ses décrets d'application.
 - Présentation des grandes lignes du projet
 - Temps d'échange avec le public
- **Présentation croisée** par M. Longépé (ORYON) et M. Garnier (Magnum) :
 - Acteurs du projet
 - Présentation du projet ATINEA et du site
 - Programmation (bâti, espaces extérieurs)
 - Accès, desserte, stationnements
- **Présentation** Mme Drevo (ATLAM) :
 - Autorisation environnementale
- **Présentation** par M. Longépé (ORYON)
 - Procédures et planning prévisionnel
- **Échanges avec la salle**
- **Participation** : 6 personnes présentes (hors intervenants) à la 1^{ère} réunion et 3 personnes à la seconde réunion.

53.2 Fréquentation du site dédié

Le site dématérialisé dédié à la consultation montre une fréquentation soutenue du dossier à savoir :

- **3797** visiteurs ont consulté le site web ;
- **2700** téléchargements réalisés ;
- Les 5 documents les plus téléchargés :
 - Avis de consultation du public : **205**
 - Diaporama réunion publique du 24 juillet 2025 : **170**
 - Arrêté de consultation du public : **115**
 - Compte rendu de la réunion publique du 24 juillet 2025 : **93**
 - Localisation du projet : **89**
 -

53.3 Clôture de la consultation publique

Le mardi 21 octobre 2025 à 17h00 le registre dématérialisé « Préambules » a été clos automatiquement ; le commissaire enquêteur en a été aussitôt informé et mention en a été portée sur le site. Le même jour et à la même heure le commissaire enquêteur s'est rendu à La Roche-sur-Yon, au siège de l'enquête, pour clore le registre de la consultation publique et prendre possession du dossier papier.

VI – SYNTHÈSE DES AVIS ÉMIS SUR LE PROJET

Les organismes et entités consultés ainsi que leurs avis sont présentés ci-dessous sous forme de tableau :

Organisme/entité consulté		Date de saisine	Délai émission avis	Avis émis
Autorité environnementale	MRAE Pays-de-la-Loire	22/05/25	22/07/25	<i>Absence d'avis faute de moyens suffisants.</i>
Agence régionale de la santé	Délégation territoriale Vendée	22/05/25	06/07/25	<i>Absence d'avis</i>
SAGE Bassin du Lay	Comité local de l'eau	22/05/25	06/07/25	<i>Absence d'avis</i>
Mairie de la Roche-sur-Yon		01/07/25	01/09/25	<i>Absence d'avis (1)</i>
Communauté d'agglomération de la Roche-sur-Yon		10/07/25	10/09/25	<i>Absence d'avis (1)</i>
Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (dérogation espèces protégées)		22/05/25	3/07/25	Avis favorable avec condition

(1)

Par courrier daté du 26.08.2025 M. le Maire de La Roche-sur-Yon fait part à M. le Préfet de la Vendée qu'un avis favorable sera présenté lors du prochain conseil municipal du 23 septembre 2025.

Par courrier daté du 5.09.2025 M. le Président de La Roche-sur-Yon Agglomération fait part à M. le Préfet de la Vendée qu'il est prévu d'inscrire l'avis lors de la séance du Conseil Communautaire du 30 septembre 2025. Le calendrier des instances communautaires ne permettait pas d'envisager une délibération dans les délais impartis.

61 Avis du conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN)

Avis du CSRPN plénier du 03/07/2025

Avis sur une demande de dérogation « espèces protégées » concernant la restructuration de l'ancien site industriel Michelin à La Roche-sur-Yon (85)

Liste des 11 espèces protégées impactées :

Faune :

- <u>Carduelis cannabina</u> Linotte mélodieuse	- <u>Falco tinnunculus</u> Faucon crécerelle
- <u>Carduelis carduelis</u> Chardonneret élégant	- <u>Hirundo rustica</u> Hirondelle rustique
- <u>Cettia cetti</u> Bouscarle de Cetti	- <u>Pipistrellus kuhlii</u> Pipistrelle de Kuhl
- <u>Chloris chloris</u> Verdier d'Europe	- <u>Pipistrellus pipistrellus</u> Pipistrelle commune
- <u>Eptesicus serotinus</u> Sérotine commune	- <u>Podarcis muralis</u> Lézard des murailles
- <u>Erinaceus europaeus</u> Hérisson d'Europe	

Délibération

Le CSRPN rappelle l'importance d'appliquer la doctrine relative aux espèces liées au bâti, notamment pour les chiroptères et l'avifaune (mettre la référence). Il note que le projet présente l'avantage de réartificialiser faiblement les milieux, mais identifie plusieurs lacunes importantes, notamment sur l'état initial et les enjeux minorer par l'usage de la notion d'habitat de report.

Il regrette particulièrement l'absence de réelle démarche d'évitement, en particulier sur la zone où est présente la Linotte mélodieuse et présentant du potentiel pour les reptiles, alors que des alternatives n'ont pas été étudiées de manière approfondie. Il insiste sur l'importance d'intégrer les effets cumulés liés à d'autres projets environnants.

Le CSRPN recommande que des nichoirs à Martinet noir soient également installés dans les infrastructures neuves (côté est), et que l'implantation des nichoirs à Hirondelles soit soigneusement pensée pour favoriser leur réoccupation.

Les questions étant épuisées et les membres n'ayant pas d'autres remarques, **le CSRPN donne un avis favorable sous la condition d'éviter le secteur de fourrés à ajonc ou la Linotte mélodieuse est présente ou, à défaut, fournir une analyse argumentée des variantes et de la justification du choix retenu et de suivre la doctrine relative aux espèces liées au bâti.**

Le 21/07/2025 Le président du CSRPN des Pays de la Loire Jean-Guy ROBIN

62 Réponse du porteur de projet à l'avis du CSRPN

Dans un mémoire de 26 pages le porteur de projet apporte les éléments de réponse ; ne sont indiqués ici que des extraits du mémoire. Vous trouverez également une réponse complémentaire du porteur de projet, au paragraphe suivant, suite à une question du commissaire enquêteur.

1 - Eviter le secteur de fourré à ajoncs ou la Linotte mélodieuse est présente OU à défaut, fournir une analyse argumentée des variantes et de la justification du choix retenu.

Situé en limite Est du projet de restructuration, le fourré à ajonc a été identifiée comme un habitat de reproduction d'espèces protégées. Conformément à la réglementation relative aux espèces protégées, une analyse des possibilités d'évitement a été réalisée.

Toutefois, plusieurs contraintes d'urbanisme, de cohérence du projet et de fonctionnalité écologique conduisent à démontrer que le maintien intégral de ce fourré n'est pas envisageable. La justification du choix retenu s'appuie ainsi sur des éléments suivants :

• Absence de solution de relocalisation sur site

L'emprise du fourré correspond à l'un des rares espaces disponibles pour la création des nouveaux bâtiments tertiaires et des infrastructures (stationnement, accès, zones techniques) nécessaires au projet.

Tout déplacement de ces implantations vers d'autres zones du site se traduirait par une consommation d'espace supérieure, voire par la destruction d'autres éléments plus anciens et tout aussi fonctionnels écologiquement (haies, arbres isolés, bassins renaturés).

Le maintien intégral du fourré compromettrait la cohérence du découpage en lots prévu et donc l'équilibre économique et fonctionnel du projet, qui repose sur la réutilisation maximale de l'existant et la densification du site

• Origine artificielle et valeur écologique relative du fourré

Ce fourré s'est développé sur un ancien dépôt de terres issues de déblais dans les années 2010. Il ne présente pas de continuité écologique forte avec le réseau bocager historique, contrairement aux haies anciennes présentes sur la frange est du site qui, elles, sont conservées.

Sa destruction ne correspond donc pas à l'arasement d'un habitat naturel ancien, mais à la suppression d'un milieu secondaire et artificiel, au profit d'aménagements incluant des mesures de renaturation et de compensation.

- **Intégration des mesures de réduction et de compensation**

En définitive, le non-évitement du fourré à ajonc résulte d'une combinaison de contraintes d'aménagement et de considérations écologiques.

S'il n'est pas possible de conserver ce milieu d'origine récente sans compromettre la cohérence et la faisabilité du projet, toutes les garanties sont apportées pour que sa suppression s'accompagne de mesures de restauration et de création d'habitats fonctionnels et pérennes. Ce choix permet ainsi d'assurer un équilibre entre le développement des activités d'ATINEA et la préservation de la biodiversité, en cohérence avec les objectifs de transition écologique portés par le projet.

2 - Intégration des effets cumulés du projet photovoltaïque au Nord

D'après la carte des « Avis et décisions de l'autorité environnementale en Pays de la Loire » (carto.sigloire.fr), le projet photovoltaïque situé au Nord du site de compensation a fait l'objet d'une étude d'impact en 2018, mené par Vendée Energie :

PC pour panneaux photovoltaïques au lieu-dit Saint-Anne - Vendée Énergies

Pas d'observation émise par l'Autorité environnementale dans le délai réglementaire échu le 27 mai 2018

L'AE n'a pas émis d'avis dans les délais impartis.

Les inventaires faune flore de l'étude d'impact ont été réalisés en 2017 par le bureau d'étude AXE. L'aire d'étude prend également en compte l'emplacement actuel du fourré et de la prairie améliorée. Les espèces d'intérêts relevés lors des inventaires de 2017 sont les suivantes :

Le Chardonneret élégant (*Carduelis carduelis*)

La Grenouille verte

La Pipistrelle commune (*Pipistrellus pipistrellus*)

3 - Installation de nichoirs à Martinet noir et implantation soignée des nichoirs à Hirondelles pour favoriser leur réoccupation

Le CSRPN recommande la mise en place de nichoirs à Martinet noirs dans la continuité de l'installation des nichoirs à hirondelles (mesures de compensation MC7). Tout en veillant à une installation cohérente des nichoirs à hirondelles afin de favoriser leur occupation lors des prochaines périodes de reproduction.

La compensation prévoit l'installation de 16 nichoirs double à hirondelles (soit 32 nids), leur positionnement sur la carte des mesures a été retravaillé et pourra être ajusté par l'écologue en charge des suivis. Actuellement, ils ont été positionnés préférentiellement au Sud-Est, Nord-Est ou à l'Est, une partie à proximité directe des nids déjà présents, une autre au niveau d'un préau et des nouveaux parkings silo, pouvant être favorable à leur installation.

A la demande du CSRPN, **4 nichoirs à Martinet noir seront installés** en plus des 16 nichoirs à hirondelles. Leur positionnement théorique est précisé dans la carte suivante, mais pourra être redéfini par l'écologue en charge des suivis.

4 - Recherche complémentaire de chiroptères dans le bâti

Lors de l'état initial faune-flore trois passages chiroptères ont été réalisés entre 2022 et 2024. Lors de ces inventaires, les chiroptères ont été recherchés au sein des bâtiments. Les toits ainsi que les sous-sols ont été prospectés. Sept points d'enregistrement actifs ont également été réalisés à proximité des

bâtiments et des haies pour capter les individus en sortie de gîte. En complément, deux enregistreurs passifs ont été disposés près du fourré et de la réserve incendie.

Malgré ces inventaires, seules 3 espèces ont été détectées.

Afin de respecter les recommandations des experts de la commission, un quatrième passage nocturne sera réalisé à l'automne à l'aide d'une caméra thermique autour des bâtiments restructurés ou détruit dans le cadre du projet. Couplé à un enregistrement actif, ce passage aura pour objectif de s'assurer de l'absence d'individus au sein de ces bâtiments.

Dans le cas contraire, des mesures supplémentaires seront proposées, en accord avec les services instructeurs, afin d'éviter toute destruction d'individus lors des travaux d'aménagement ou de destruction (ex : mise en place de dispositif de non-retour)

A la suite de ce passage, un bilan sera transmis à la DDTM85 pour l'informer des résultats.

L'avis du CSRPN et le mémoire en réponse ont été, par mes soins, placés sur le registre dématérialisé.

VII - ANALYSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

71 – Les questions réponses lors des réunions publiques

➤ Réunion publique d'ouverture du 24 juillet 2025

Q1 - Pertinence des mesures de suivi des compensations sur 20 ans au regard notamment du changement climatique comparaison difficile :

Réponse du porteur de projet

Un suivi écologique sur 20 ans des mesures compensatoires du projet ATINEA est justifié afin de garantir leur efficacité à long terme, notamment dans un contexte de mutation écologique rapide liée au changement climatique. Les rapports annuels de suivi intégreront systématiquement le contexte géographique, climatique et environnemental pour prendre en compte les évolutions locales et globales susceptibles d'impacter les habitats et les espèces concernées.

Cette durée de suivi permet ainsi d'adapter les mesures aux transformations potentielles des habitats ou aux déplacements d'espèces patrimoniales dans un environnement urbain requalifié. Elle assure également une évaluation robuste de la contribution du projet à la restauration de continuités écologiques durables sur un site historiquement artificialisé.

Q2-Types d'espèces protégées identifiées sur le site :

Réponse du porteur de projet

Les diagnostics réalisés ont mis en évidence une faune patrimoniale objet du dossier dérogation espèces protégées :

- 8 espèces patrimoniales d'oiseaux
- 1 espèce de mammifère terrestre
- 1 espèce de reptile
- 2 espèces d'amphibiens
- 2 espèces d'insectes
- 3 espèces de chiroptères

Q3 - Hauteur des futurs bâtiments tertiaires le long de la RD :

Réponse du porteur de projet

Le projet prévoit des emprises pour l'implantation de bâtiments à vocation tertiaire sur la façade Ouest du site. Ces bâtiments auront des hauteurs variables allant du R+3 au R+6. Des vues vers les éléments identitaires du site seront maintenues comme le bâtiment chaufferie, le bassin incendie qui sera reconfiguré ou encore la cheminée. Une perspective du futur projet est en cours de réalisation.

Q4 - Occupations actuelles du site et futures implantations connues :

Réponse du porteur de projet

Le site accueille actuellement les entreprises RATP Dev et Carren. Ces entreprises ont vocation à rester sur le site. Le groupe RATP Dev y implantera notamment le dépôt de bus d'Impuls'yon.

Q5 - Dépollution du site :

Réponse du porteur de projet

La dépollution du site a été réalisée par Michelin dans le cadre de sa cessation d'activité en 2020. Une attestation transmise dans le cadre du Permis d'aménager vient garantir la prise en compte des mesures de gestion de la pollution des sols et des eaux souterraines dans la conception du projet d'aménagement.

➤ Réunion publique de clôture du 7 octobre 2025

- L'intégration du vélo dans le projet ATINEA

Réponse du porteur de projet

- **Importance des raccordements sécurisés avec le réseau cyclable existant notamment au Nord et au Sud du site**

Le projet ATINEA vise à créer un pôle d'excellence dédié aux énergies renouvelables et aux mobilités durables. Cette démarche s'inscrit pleinement dans la continuité du Plan vélo 2022-2034 de La Roche-sur-Yon dont l'objectif est de développer un réseau cyclable sécurisé, continu et connecté aux principaux pôles générateurs de déplacements sur l'axe stratégique de la route de Nantes.

Le projet ATINEA va permettre de créer une continuité cyclable structurante sur la route de Nantes, renforçant ainsi le réseau territorial sécurisé attendu. Les points de raccordement en limite Nord et Sud ont été positionnés en lien avec les services de la Roche-sur-Yon Agglomération. Les continuités cyclables à créer depuis ces points seront réalisées par la collectivité compétente.
P.1/2

- **Nécessité d'une réflexion approfondie sur la continuité cyclable nord-sud pour favoriser les déplacements domicile-travail et sur le partage des modes pour éviter les conflits**

Les modes doux sont organisés pour sécuriser et faciliter les déplacements. Les flux piétons sont clairement séparés des flux cyclistes dans les espaces publics les plus fréquentés au centre du site, tels que la cafétéria et le bassin paysager, grâce à la création d'un plateau piétonnier. Des liaisons piétonnes dédiées répondent également aux déplacements liés aux parkings relais, assurant des parcours sûrs et confortables.

Les voies vertes définissent l'axe principal nord-sud ainsi que le bouclage périphérique du site. Elles sont principalement destinées aux déplacements à vélo, tout en restant accessibles aux piétons. Leur aménagement privilégie une bonne visibilité et des alignements longs et rectilignes, permettant une cohabitation apaisée et sécurisée des usagers.

Le projet ATINEA est encore en cours d'ajustement. Les observations formulées lors de la consultation publique, notamment celle la possibilité d'élargir la voie verte nord-sud afin de renforcer la sécurité et le confort des usagers seront étudiées par le maître d'ouvrage et la collectivité.

o **Stationnement des vélos au sein du projet**

Le projet ATINEA prévoit la création de 3 parkings mutualisés dont 2 parkings silos. Ces parkings prévoiront chacun des stationnements dédiés aux vélos pour les salariés du site. Les constructions neuves seront soumises à l'application des règles en vigueur du PLU.

- Type de compensations mises en place sur le foncier Nord-Est hors périmètre :

Réponse du porteur de projet

Dans le cadre de la séquence ERCA (Eviter-Réduire-Compenser-Accompagner) appliquée à l'échelle du projet, des mesures de compensation et d'accompagnement sont prévues sur une partie de prairie auparavant cultivée à proximité immédiate du site. Le projet y prévoit les mesures suivantes :

- ✓ la création de merlons, sur une surface totale 1.5 fois plus grande que le fourré détruit. Cette récupération de terre permet la conservation de la banque de graines et la régénération d'une végétation analogue. De plus, des plantations d'essences caractéristiques du fourré (ajoncs, genêt, ...) seront réalisées sur une partie des merlons afin de rendre le milieu rapidement utilisable pour la faune.
- ✓ la plantation de haies et boisements d'accompagnement sur site et dans les périmètres de compensation, afin de recréer des habitats fonctionnels pour la faune (avifaune, reptiles, petits mammifères)
- ✓ la mise en place d'habitats de substitution (nichoirs, gîtes pour chiroptères, hibernaculum), le temps que les différentes mesures prennent forme et atteignent leur objectif d'accueil des espèces impactées.

72 – Les questions réponses au procès-verbal de synthèse

➤ **Constat du commissaire enquêteur sur le bilan de la participation du public et PPA/PPC**

- Lors des deux permanences en mairie le commissaire enquêteur n'a rencontré aucune personne,
- 1 personne a déposé une observation sur le registre d'enquête en dehors des permanences,
- 9 personnes étaient présentes lors des deux réunions publiques.

- Les avis des organismes consultés (tableau ci-dessous)

Organisme/entité consulté		Date de saisine	Délai émission avis	Avis émis
Autorité environnementale	MRAE Pays-de-la-Loire	22/05/25	22/07/25	<i>Absence d'avis</i>
Agence régionale de la santé	Délégation territoriale Vendée	22/05/25	06/07/25	<i>Absence d'avis</i>
SAGE Bassin du Lay	Comité local de l'eau	22/05/25	06/07/25	<i>Absence d'avis</i>
Mairie de la Roche-sur-Yon		01/07/25	01/09/25	<i>Absence d'avis (1)</i>
Communauté d'agglomération de la Roche-sur-Yon		10/07/25	10/09/25	<i>Absence d'avis (1)</i>

(1) Courriers joints en annexe

Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (dérogation espèces protégées)	22/05/25	3/07/25	Avis favorable avec condition
---	----------	---------	--------------------------------------

Avis du commissaire enquêteur

Le faible nombre de participants aux deux réunions publiques, conjugué à une seule observation sur le registre de consultation, montrent que les « rendez-vous » en présentiel ont peu sensibilisé le public. Néanmoins la fréquentation du site dédié à la consultation publique indique un intérêt relativement important (3797 visiteurs).

Les avis des organismes consultés auraient pu porter une meilleure compréhension du dossier ; l'avis du CSRPN vient réellement enrichir le dossier.

<p><i>Commentaire du porteur de projet</i> (1) Avis favorables de la CA et Ville de la Roche sur Yon .</p>
--

(1) Qui pourra également y ajouter le nombre d'information complémentaire délivrée dans le cadre de l'article 9 de l'arrêté préfectoral

➤ **SUR L'AVIS DU CONSEIL SCIENTIFIQUE REGIONAL PATRIMOINE NATUREL**

En conclusion le CSRPN donne un avis favorable sous la condition d'éviter le secteur de fourrés à ajonc ou la Linotte mélodieuse est présente ou, à défaut, fournir une analyse argumentée des variantes et de la justification du choix retenu et de suivre la doctrine relative aux espèces liées au bâti.

Avis du commissaire enquêteur

Le dossier de demande de dérogation « espèces protégées » au titre de l'article L. 411-2 du code de l'environnement mentionne page 8/186 que les trois conditions « *distinctes et cumulatives* » suivantes sont remplies afin d'obtenir la dérogation

* il n'existe pas de solution alternative satisfaisante,

* le projet ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle, le cas échéant après application de la séquence « éviter, réduire, compenser »,

* le projet doit être motivé par l'un des cinq motifs prévus à l'article L. 411-2, 4°, du code de l'environnement, parmi lesquels figure la raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM) du projet.

La question posée est de savoir si le mémoire en réponse aux conclusions du CSRPN maintient le respect de ces trois conditions majeures.

Commentaires du porteur de projet

Le projet ATINEA répond aux conditions majeures exigées pour la dérogation « espèces protégées » selon l'article L.411-2 du Code de l'environnement.

La raison d'être de la société à mission ATINEA est de favoriser un développement économique du site soucieux du bien commun et respectueux de l'environnement. Dans ce cadre, le projet de restructuration de cet ancien site industriel repose sur un travail de conception entre préservation de la biodiversité, densification et la réutilisation maximale de l'existant dans une recherche d'équilibre économique.

La préservation du fourré compromettrait l'équilibre économique et fonctionnel ainsi que la faisabilité d'un tel projet de restructuration déjà complexe. Pour ces raisons, ATINEA confirme l'absence de solution alternative au projet. Toutefois, le projet ATINEA intègre pleinement la séquence « éviter, réduire, compenser » afin de garantir le maintien des espèces protégées dans un état de conservation favorable sur le long terme. Les espèces protégées présentes ont été intégrées dans la conception du projet et plusieurs mesures ont été mises en œuvre ou sont prévues pour répondre à cet objectif.

Ce projet de restructuration d'un ancien site industriel majeur inoccupé en pôle d'activités innovantes va permettre l'accueil d'entreprises et la création d'emplois dans les domaines de

la mobilité durable et des énergies. Il s'agit d'un enjeu territorial fort soutenu par la ville, l'agglomération, Michelin et la Banque des Territoires. Ces éléments répondent à la notion de raison impérative d'intérêt public majeur.

Le commissaire enquêteur prend acte du fait que le demande de dérogation « espèces protégées » répond strictement aux conditions fixées par le code de l'environnement.

721 Les réponses aux contributions du public

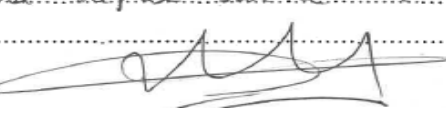
Les contributions du public étant peu nombreuses elles sont reproduites ci-dessous dans leur intégralité.

➤ Contribution n°2 déposée par Mme TRICOIRE Claudie

Proposée par Claudie TRICOIRE

Déposée le vendredi 26 septembre 2025 à 16h21

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

Claudie TRICOIRE habitante au Centre-Velo
association qui fait la promotion du vélo comme
moyen de déplacement du quotidien
Nous sommes attentifs à la façon dont le site
Michelin sera aménagé : d'une part
- pour les employés du site qui viendront
travailler à vélo
- d'autre part pour assurer un axe
cycliste Nord-Sud entre la gare d'hublot
située au Nord du site, les villes de
Mellenguy, la Pirochère, Paimproux jusqu'à
la ville de la R&Y alors qu'actuellement, le site
constitue une véritable barrière
Ce que j'ai vu sur ce dossier
à deserte par le angle Sud-Est et axe
longeant la 4 voies
Cet axe est intitulé voie verte et
sera donc partagé avec les piétons
et traversé au niveau de l'entrée principale
du site par une passerelle
ou le permis d'aménager en faire le plus
piétons mais pas de flux vélos
Je vous demanderais réfléchissez vous une piste possible
cycliste qui traversera le site
Un bonjour + amicalement
de l'enquêteur
le 26 sept. 2025 3126  008

Nota du commissaire enquêteur : Pour la réponse il y a lieu de lier les observations n°2 et n°3. Il n'y a pas d'observation n°1 (constat de l'ouverture du registre dématérialisé)

➤ Contribution n°3 (Web) déposée par l'association Centre Vélo

(centrevelo@rvc85.fr)

Déposée le mercredi 1 octobre 2025 à 19h08

Adresse postale : 140 rue Olof Palme 85000 La Roche-sur-Yon

voir courrier joint

1 document associé

CENTRE VELO LA ROCHE SUR YON R.V.C

140 rue Olof Palme

85000 LA ROCHE SUR YON

02.51.06.99.99

e-mail : centrevelo@gmail.com

Objet : enquête publique site Michelin

Le 1er octobre 2025

Monsieur le commissaire enquêteur

Monsieur,

Au sein du RVC, le Centre Vélo fait la promotion du vélo comme moyen de déplacement. Notre action vise à augmenter les déplacements du quotidien, pour aller à l'école, au travail ou dans les commerces. Nous nous permettons d'intervenir en qualité d'experts d'usage.

A la lecture des documents concernant l'aménagement du site Michelin, nous nous réjouissons qu'un axe cyclable ait été prévu le long de la 4 voies. En effet, actuellement ce site constitue une barrière infranchissable pour les vélos entre la ville de La Roche-sur-Yon, les zones d'activités et les communes de Bellevigny, le Poiré (la Ribotière) et Dompierre-sur-Yon, La réalisation de cet axe permettrait d'assurer une continuité cyclable sous la condition que les liaisons des accès nord et sud du site avec les cheminements existants soient assurées et sécurisées pour les cyclistes.

Cependant, le centre vélo tient à attirer votre attention, celle de l'aménageur et celle de l'agglomération sur quelques points du dossier :

Le projet de voiries du site se répartit en voies pour véhicules légers, poids lourds, bus et voies douces. Une voie appelée voie verte de 3 m de large concerne les piétons et les cyclistes. Notre intervention porte sur la voie verte Nord-Sud à l'Ouest du site qui sera rétrocedée à la ville :

Le futur plan de mobilité simplifié de l'agglomération yonnaise prévoit de passer la part modale du vélo de 6 % à 10 %. Cette augmentation se fera si les trajets utilitaires, domicile travail, liaisons intercommunales, accès aux zones commerciales, sont facilités par des aménagements directs, fluides et sécurisés. Un fort potentiel de cyclistes existe sur cette zone regroupant entreprises et commerces, zones d'habitat et s'étalant jusqu'à Bellevigny.

Dans l'objectif de créer l'équivalent « d'une autoroute à vélo », nous pensons que mélanger les piétons et les cyclistes sur un cheminement de 3 m de large sera source de conflits. Puisque le foncier le permet, il est important de séparer les 2 modes de déplacement. Une largeur de 3 m est le minimum recommandé pour une voie verte, elle paraît bien peu ambitieuse pour cette liaison majeure dans la zone nord, et correspond plutôt au minimum pour une voie uniquement cyclable et bidirectionnelle.

Nous nous inquiétons également de ne pas voir systématiquement un paragraphe « vélo » sur les différents documents. Ainsi, sur le document « Evaluation environnementale », page 61, le chapitre « mobilités actives » n'évoque que les piétons. Dans le permis d'aménager, il y a une carte « flux et espaces piétons » mais pas de carte flux vélos et même dans la convention de transfert, il est noté « des voies vertes permettant la circulation piétonne ». Nous craignons donc que le déplacement à vélo ne soit pas traité avec toute l'ambition nécessaire. Nous rappelons que pour qu'il y ait des vélos dans une zone de très forte fréquentation motorisée, ce qu'est la route de Nantes, il faut des pistes cyclables et que s'il y a des pistes cyclables bien conçues, il y aura beaucoup de vélos, et donc moins de pression sur les stationnements et circulations motorisées.

L'offre de micromobilité avec trottinettes, gyropodes et vélo ne concerne que des déplacements professionnels intra-site, le Centre Vélo est également attaché aux itinéraires cyclables plus longs de type domicile travail.

En ce qui concerne les accès :

- Au sud, l'évaluation environnementale précise page 61 dans le chapitre mobilités actives, "Ces cheminements permettront l'accès à la liaison piétonne prévue au sud du lot 22 vers l'impasse F Cevert". Les plans semblent indiquer que ce débouché se situe dans l'impasse derrière le LIDL, mais qu'en est-il des vélos ? On peut espérer que c'est un oubli et qu'ils pourront aussi déboucher au sud, d'autant plus qu'une traversée de la route de Nantes est prévue dans ce secteur.

C'est une excellente initiative d'assurer une traversée sécurisée de cet axe très circulé et qui est attendu depuis longtemps par les piétons et cyclistes. Cependant, il nous paraît essentiel d'anticiper le positionnement de cette réalisation qui déterminera sa desserte depuis le site.

- Au nord, en liaison avec l'agglomération, il conviendra de sécuriser la circulation cyclable au niveau de l'entrée principale vers le pont au-dessus de la route de Nantes qui dessert la zone des Flâneries et l'accès à la zone d'activités. Il conviendrait également d'assurer une liaison sécurisée permettant de rejoindre la voie verte René Fonck qui longe la zone d'activités à l'est.

Comme vous le constatez, notre objectif est à la fois d'aider l'aménageur à réaliser le meilleur projet possible mais surtout de participer à la construction d'un réseau d'itinéraires cyclables continu ambitieux qui reliera l'ensemble des zones d'activités et commerciales du Nord de l'agglomération de chaque côté de la route de Nantes en liaison avec l'agglomération. Nous serons à la disposition des différents bureaux d'études pour les aider à réaliser ce projet favorisant un avenir décarboné.

Au nom de tous les adhérents de notre association qui s'attache à faire la promotion des déplacements doux, je vous prie de croire, Monsieur le commissaire enquêteur, en nos salutations les plus distinguées.

Pour le Centre Vélo – RVC

Richard Tremblay

Avis du commissaire enquêteur : La réunion publique du 7 octobre a été essentiellement consacrée à l'intégration du vélo dans le projet ATINEA (voir le CR en annexe)

Commentaire complémentaire du porteur de projet

Comme indiqué dans le CR en annexe, le projet ATINEA est encore en cours d'ajustement. Les observations formulées lors de la consultation publique, notamment celle sur la possibilité d'élargir la voie verte nord-sud afin de renforcer la sécurité et le confort des usagers seront étudiées par le maître d'ouvrage en lien avec la collectivité.

➤ **Contribution n°4 (Web) déposée par M. DUFOUR Laurent**

Déposée le jeudi 2 octobre 2025 à 15h33

« Le site MICHELIN se trouve à l'entrée nord de la zone urbanisée dont la qualité visuelle est très dégradée par la succession de surfaces commerciales sans âmes. De plus, l'immense parking des Flâneries contribue à rendre sans charme cette entrée de ville. Les bâtiments MICHELIN étant très en retrait, il serait judicieux de flanquer ce côté avec des arbres remarquables et une végétation basse colorée qui non seulement cacherait l'ancienne usine mais redonnerait un côté paysager plus chaleureux pour les visiteurs arrivant du nord. La biodiversité n'en serait que plus encouragée. *Une obligation portant sur les mêmes contraintes pourrait s'appliquer coté Flâneries ...*

Il y a urgence à créer un passage piétons/cyclistes au-dessus ou au-dessous de la double voie, puis le long du secteur nord MICHELIN, afin de créer une continuité de liaison douce entre le parcours aménagé (ancienne ligne de train) derrière les Terres noires et la direction de Mouilleron/ Moulin Papon. Concernant le toit des bâtiments MICHELIN, une couverture gazonnée et des panneaux solaires contribueraient à donner une image écologique au site industriel d'autant plus qu'il est destiné aux énergies nouvelles. Le bassin technique devant être transformé en bassin d'agrément complète cette migration du site. »

Avis du commissaire enquêteur

Le projet de demande de permis d'aménager mentionne qu'un des enjeux du projet est bien de réinventer l'identité du site notamment par un changement d'image participant à un effet vitrine le long de la RD notamment en révélant les qualités paysagères déjà existantes sur le site.

La partie ouest de la RD763 avec le centre commercial des Flâneries n'entre pas dans le cadre du projet ATINEA.

Enfin concernant le projet de liaison piétonne sous la RD763 il est selon le dossier en cours de réflexion.

Commentaire du porteur de projet

Bien qu'il soit localisé en zone d'activités, le site ATINEA bénéficie d'une végétation remarquable en façade Ouest du site et visible depuis la RD763. Cette végétation a été prise en considération et sera mise en valeur et préservée dans le cadre du projet pour créer des ambiances paysagères et un cadre de vie de qualité profitables à tous.

Le bassin technique actuel sera également transformé et renaturé créant ainsi une plus-value paysagère pour le site et des milieux favorables pour la biodiversité. La transformation paysagère du site en façade n'est pas qu'un argument d'image mais permettra également l'intégration de mesures écologiques propices à la création d'un cadre de vie et de travail de qualité.

Le projet ATINEA prévoit en anticipation une réserve foncière dédiée à la création d'une future liaison piétonne sous la RD 763. Cet ouvrage étant situé hors périmètre du projet, sa faisabilité sera étudiée par la collectivité compétente.

➤ **Contribution n°5 (Web) déposée par M. MERCERON Jean-Claude**

Proposée par AEV 85

(pama.berzosa@wanadoo.fr)

Déposée le jeudi 2 octobre 2025 à 20h19

Adresse postale : 5 rue du Fief du Bois 85320 MAREUIL-SUR-LAY-DISSAIS

L'association Avenir Environnement Vendée (AEV 85) a été créée en 2014 et plus précisément déclarée le 5 mai 2014.

Son objectif initial est d'apporter un soutien à une politique environnementale de l'énergie responsable et maîtrisée, à la vendéenne.

Son domaine d'intervention a été étendu à ceux de l'eau, des déchets et de l'aménagement du territoire en 2015 et 2016.

Composée d'élus, de techniciens, d'ingénieurs et chefs d'entreprises ainsi que de personnes compétentes motivées, l'association se veut en dehors de tout mouvement ou lobby. Elle a pour principe de s'attacher à ne défendre que des projets qu'elle considère comme vertueux vis-à-vis du développement durable et de l'intérêt des citoyens vendéens.

Elle est présidée par Jean-Claude MERCERON, ancien Sénateur de la Vendée.

PREAMBULE

Le projet de la SAS ATINEA se rapporte à la transformation de l'ancien site Michelin de La Roche-Sur-Yon en un pôle d'activités. Il s'inscrit donc parfaitement dans le champ de compétences de notre association et plus particulièrement dans celui de l'aménagement du territoire.

Notre avis comporte 2 parties suivies d'un résumé et d'une conclusion :

- 1 - Avis de portée générale sur l'intérêt de l'opération,
- 2 – Avis sur le projet proprement dit,
- 3 - Résumé et conclusion

I – AVIS DE PORTEE GENERALE sur l'intérêt et le choix de l'opération

INTERET

Les documents de présentation fixent bien le cadre de l'autorisation environnementale sollicitée. Outre l'historique et le programme bien résumés de l'opération, ces documents présentent les **4 principaux enjeux du projet** :

- « **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 existantes sur le site.**
- **Améliorer les qualités écologiques et paysagères du site et notamment les haies à forts enjeux de biodiversité mais aussi les arbres et bosquets remarquables ».**

Notre association considère que ces enjeux bien définis sont le prélude à un aménagement de qualité de cet ancien site industriel majeur de la Vendée. La volonté politique de l'agglomération de la Roche-Sur-Yon et de la ville, l'engagement de Michelin et la participation de la Banque des Territoires sont à saluer. Ce site ne deviendra pas une friche mais un pôle d'excellence à fortes orientations environnementales.

II – AVIS SUR LE PROJET

SUR LA FORME

AEV 85 a apprécié la concision et la clarté du dossier en particulier des documents de présentation qui permettent d'aborder le projet de manière aisée.

Les illustrations et schémas sont particulièrement réussis

SUR LE FOND

Les intervenants :

La SAS ATINEA, maître d'ouvrage est composée de 3 acteurs :

- **La SEM ORYON** est un opérateur de l'aménagement dont l'actionnaire principal est la ville de La Roche-sur-Yon (54,5%) et La Roche Agglomération (6,4%). A ses côtés de nombreux acteurs reconnus de la finance et de l'entrepreneuriat mais aussi d'autres collectivités vendéennes donnent tout leur poids à la structure qui existe depuis 50 ans.

La Banque des Territoires a été créée en 2018 par la Caisse des Dépôts pour apporter une expertise et un soutien financier aux projets des collectivités territoriales. Elle est organisée en directions régionales au plus près du terrain. En Pays de la Loire les prêts signés et les investissements ont atteint 1,3 milliards € en 2024, en forte progression.

- **MICHELIN** affirme son engagement et sa volonté de voir réhabilité et transformé le site en mettant les terrains à disposition d'ATINEA.

ORYON s'est entouré d'une équipe de maîtrise d'oeuvre expérimentée avec le bureau d'études vendéen réputé **ATLAM**, le cabinet d'architectes et urbanistes **MAGNUM** et le groupement de géomètres **GEOUEST** (53 collaborateurs)

Les acteurs du projet donnent toutes garanties de professionnalisme et de sérieux pour mener à bien un tel projet et constituer les garanties financières nécessaires.

Le Projet

Il est parfaitement décrit dans le résumé non technique et la volumineuse étude d'impact.

C'est le résultat d'une réflexion concertée, approfondie et validée par les élus.

Un compromis entre conservation et démolition des bâtiments existants a été trouvé dans un souci d'économie spatiale et financière.

L'objectif affiché est de transformer l'ancienne usine de pneus en un pôle d'excellence accueillant des entreprises et industries portant des projets innovants dans les domaines de la mobilité et des énergies décarbonées. Des candidats majeurs sont d'ores et déjà identifiés pour rejoindre ce projet urbain d'envergure de 50 000m² de bâtiments implantés sur un terrain de 20 ha laissant place à des aménagements paysagers de qualité.

Parfaitement dans la ligne de nos valeurs (aménager dans le respect de l'environnement et de l'intérêt des vendéens) AEV85 ne peut que louer le projet d'ATINEA.

- Impacts sur l'environnement

La MRAe n'a pas produit d'avis dans les délais en indiquant dans son courrier du 28 juillet 2025 « faute de moyens ». L'avis est donc réputé favorable. En période d'abondance de dossiers il n'est pas interdit de penser que la MRAe concentre ses moyens sur les projets les plus potentiellement impactant ou sommairement étudiés, ce qui n'a pas été le cas pour ATINEA...

La qualité de l'étude d'impact, son exhaustivité et l'indépendance du Bureau d'études nous ont donné satisfaction. Il faut dire que la seule pièce d'évaluation environnementale avec ses annexes compte 512 pages ! Sans compter les 189 pages de la demande de **dérogation espèces protégées...**

A ce sujet les espèces recensées sont le lézard, le lapin de garenne, le hérisson, les chiroptères, les oiseaux du bocage et les oiseaux des milieux ouverts comme le faucon et l'hirondelle. Les prairies, bosquets, fourrés, haies, gîtes et nichoirs qui seront créés apporteront une large compensation de nature à justifier les dérogations sollicitées.

Le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) des Pays de la Loire a d'ailleurs émis le 3 juillet 2025 un avis favorable sous condition de conserver un fourré d'ajoncs favorable à la linotte mélodieuse, ce que le maître d'ouvrage ne manquera pas de prendre en considération.

Au global nous avons bénéficié d'une étude d'impact de qualité qui nous satisfait dans son contenu comme dans ses conclusions.

EN RÉSUMÉ

- Il s'agit d'une opération vertueuse montée de façon optimale par la société ATINEA qui regroupe la SEM ORYON de la ville de la Roche-sur-Yon, MICHELIN propriétaire du site et la BANQUE DES TERRITOIRES.
- Ce qui aurait pu devenir une friche industrielle désastreuse à l'entrée de la ville se transformera en un pôle d'excellence pour accueillir des entreprises et des formations d'orientation environnementale. Un accompagnement paysager conséquent est prévu.
- Le Maître d'ouvrage et ses bureaux d'études sont légitimes par leurs compétences et leur dimension financière à mener à bien le projet.
- Le dossier de consultation est clair et bien illustré.
- L'étude d'impact est remarquable, digne d'un projet d'usine pétrochimique sur une ZNIEFF de type 1 ! L'avis de la MRAe non produit dans les délais est réputé favorable. Le CSRPN des Pays de la Loire a émis un avis favorable sous quelques conditions mineures. Les impacts sur les espèces protégées nécessitant dérogations sont largement compensés par les aménagements paysagers, gîtes et autres nichoirs prévus.
- CONCLUSION

Compte tenu de tout ce qui précède, l'association « AVENIR ENVIRONNEMENT VEN-DÉE » (AEV85) émet un avis favorable sans aucune réserve à la délivrance de toutes les autorisations nécessaires à la réalisation du projet d'ATINEA de transformation de l'ancien site industriel Michelin à La Roche-sur-Yon.

Transmis par voie électronique Le Président,

à Mr le commissaire enquêteur

Le 2 octobre 2025

S I G N E

Jean-Claude MERCERON

Ancien Sénateur de la Vendée

Commentaires du porteur de projet

Le projet ATINEA est présenté comme vertueux, bien encadré, et respectueux des enjeux écologiques

722 – Les réponses aux interrogations du commissaire enquêteur

Q.1 - Les besoins en stationnement

1) Extrait pièce E « Description du projet » p.12

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. 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**.

2) Extrait « Permis d'aménager » (PA2) p.24

Les besoins en stationnement sont estimés à **859 places**. 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**.

3) Extrait « Evaluation environnementale » p.63/312

ATINEA intègre ainsi au calcul des besoins en stationnement de 863 places. 250 places seront créées au droit de certains bâtiments (en socle ou en aérien), soit un besoin résiduel de 613 places. *Après application d'un abattement de 20 %, le besoin en emplacements est estimé à 491 places*. Le plan du projet prévoit la création de 3 parkings mutualisés en silos ou aérien/couvert nommés A, B et C offrant un total de 509 emplacements de stationnement pour véhicules légers.

La question posée concerne la clarification du besoin réel en stationnement avec, pour chacun des parkings, la capacité d'accueil en place de stationnement.

Par ailleurs vous voudrez bien indiquer s'il y a nécessité de modifier les documents cités ci-dessus afin de les harmoniser et de les rendre plus compréhensibles par le public.

Commentaires du porteur de projet

Le besoin en stationnement sur le projet ATINEA est estimé à 859 places sur la base de l'application d'un ratio 1 place pour 30m² de surface de tertiaire et 1 place pour 100m² de surface d'industrie/artisanat.

- ✓Création de 249 places directement sur les lots
- ✓Besoin de création 610 places supplémentaires à répartir sur 3 parkings mutualisés

ATINEA a souhaité la mise en place d'actions exemplaires en faveur de la mobilité durable et de la limitation de l'usage de la voiture individuelle afin de répondre aux ambitions du projet axé sur le développement des thématiques de la mobilité et des énergies.

Considérant la création d'une ligne de bus sur le projet avec la création de 2 arrêts et l'intégration des modes doux de déplacement, ATINEA a souhaité répondre à ses ambitions en appliquant un niveau d'abattement de 20% sur le calcul des besoins des 610 places à répartir en parkings mutualisés pour réduire l'usage de la voiture individuelle et encourager les modes alternatifs de déplacement.

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

Ces besoins seront intégrés dans la création de 3 parkings mutualisés permettant de créer 509 places :

- ✓Parking silo A d'une capacité de 290 places
- ✓Parking silo B d'une capacité de 132 places
- ✓Parking aérien- couvert C d'une capacité de 87 places

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.

Les documents « la description du projet » et « l'évaluation environnementale » seront modifiés et clarifiés en ce sens.

Le commissaire enquêteur prend acte de la mise à jour des documents concernant les places de parking.

Q.2 – Potentiels de dangers

Page 289/312 du dossier « Evaluation environnementale » il est mentionné que les principaux potentiels de dangers susceptibles d'être présents au sein du site ATINEA sont l'incendie et l'explosion.

Est-ce à dire qu'une fois le permis d'aménager accordé, aucune entreprise de même nature que la station multi-énergies ne pourrait s'y implanter puisqu'il sera impossible de définir une nouvelle zone non aedificandi (non constructible).

Cette situation pourrait-elle être considérée comme un frein au développement d'activités autour de l'hydrogène.

Commentaires du porteur de projet

Les activités ne sont aujourd'hui pas connues précisément. Au vu de l'ambition du projet, il est fort probable que des activités ICPE soient présentes. Considérant que si des activités présentant des potentiels de dangers notables tels que ceux évoqués viennent à s'implanter sur le site elles feront l'objet de mesures de prévention spécifiques à travers la réglementation ICPE.

Une étude de faisabilité ICPE réalisée par un bureau d'étude spécifique est en cours de réalisation et permettra d'orienter ATINEA sur l'intégration et l'imbrication de nouvelles activités classées ICPE sur le site.

Q.3 – Réutilisation des eaux usées

Le dossier mentionne clairement que le projet entrainera une production supplémentaire d'eaux usées. Dans le cadre de la publication par le gouvernement du « Plan Eau » en mars 2023 (3 décrets et 2 arrêtés ont été publiés au cours de l'année 2024) il est notamment défini la réutilisation des eaux usées.

Avis du commissaire enquêteur

Elle doit se développer afin de réduire la pression sur la ressource en eau notamment en période de sécheresse en permettant une économie d'eau potable.

En plus de la conformité du dossier au SDAGE Loire/Bretagne et au SAGE du Lay, qui tous deux ont pour objectif de protéger la ressource en eau, la réutilisation des eaux impropres à la consommation humaines (EICH) aurait-elle pu être appliquée au projet dans le cadre de cette nouvelle réglementation.

Commentaires du porteur de projet

Le projet ATINEA étant encore en cours d'ajustement, une étude dédiée sur la réutilisation des eaux usées sera lancée sur tout ou partie du projet. Cette étude s'inscrira dans les objectifs de mise en œuvre d'action en faveur du recyclage et de l'économie circulaire inscrits dans les statuts d'ATINEA

Pour le commissaire enquêteur cette étape devrait contribuer à faire face aux enjeux de raréfaction des ressources en eau et aux épisodes de sécheresse de plus en plus fréquents.

A Montaigu-Vendée le 12 novembre 2025

Le commissaire enquêteur

Denis GALLOIS



Fin du rapport, le commissaire enquêteur consigne ses conclusions motivées, dans une présentation séparée.

LES ANNEXES AU DOSSIER DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

Remises à Monsieur le Préfet de la Vendée

- 1) Le dossier de la consultation publique
- 2) Le registre de la consultation au format « papier » et pièces annexes clos et vérifiés par le commissaire enquêteur ;
- 3) Les comptes rendus des réunions publiques ;
- 4) Le PV de synthèse du commissaire enquêteur ;
- 5) Le mémoire en réponse du porteur de projet.