



Pérols |

Déclaration de Projet emportant Mise en Compatibilité du PLU de Pérols n°1

Volume 1 | **Notice explicative du projet F-One et de son intérêt général**

*Septembre 2023*

**Pérols**

  
montpellier  
méditerranée  
métropole

sce  
ateliers**up+**



## SOMMAIRE

<b>Volet 1 </b>	<b>L'entreprise F-One</b>	<b>5</b>
1	<i>L'entreprise F-One</i>	7
A	<i>Son histoire : née de deux montpelliérains</i>	7
B	<i>Son ambition : développer un siège innovant adapté à son procédé de Recherche &amp; Développement</i>	8
<b>Volet 2 </b>	<b>Un nouveau site d'implantation</b>	<b>10</b>
1	Un emplacement stratégique	12
A	<i>Pérols : une commune littorale à la périphérie de l'agglomération</i>	12
B	<i>Le secteur des cabanes : un quartier d'habitat au développement pavillonnaire avec une ambiance de village ... mais des disparités au sein du secteur</i>	13
C	<i>Le site d'implantation du projet : un délaissé routier à l'interface entre le secteur des Cabanes et les étangs, enclavé entre deux axes routiers</i>	15
2	Un secteur contraint par le risque inondation	19
3	L'inscription du site dans les documents d'urbanisme	25
A	<i>Le SCoT – Schéma de Cohérence Territoriale de Montpellier Méditerranée Métropole</i>	25
B	<i>Le PLU – Plan Local d'Urbanisme de Pérols</i>	27
4	Un secteur soumis à la servitude d'utilité publique EL9	28
5	Un secteur qui présente des enjeux écologiques	29
A	<i>Les continuités écologiques du site</i>	29
B	<i>Evaluation des enjeux</i>	31
<b>Volet 3 </b>	<b>Un projet de siège social</b>	<b>33</b>
1	Un site adapté au projet de l'entreprise	35
2	Un projet qui s'adapte aux enjeux et contraintes du site	36
A	<i>La prise en compte des enjeux écologiques</i>	36
B	<i>La prise en compte de son inscription en entrée de ville et de son enjeu d'insertion paysagère</i>	39
C	<i>La prise en compte de la réglementation PPRNi</i>	45
D	<i>La prise en compte de la servitude de passage le long du littoral EL9</i>	45
E	<i>La prise en compte des prescriptions du SCoT</i>	45
F	<i>La prise en compte des prescriptions du PLU</i>	46
<b>Volet 4 </b>	<b>Un projet d'intérêt général</b>	<b>47</b>





## Volet 1 |

L'entreprise F-One



## 1 | L'entreprise F-One

### A | Son histoire : née de deux montpelliérains

L'entreprise F-ONE, aujourd'hui leader mondial des sports de glisse, est née il y a près de 30 ans à Grabels. En 2000, elle s'installe à Lattes puis, en 2012, sur la commune de Pérols, dans ses locaux actuels, ZAC de la Méditerranée, à proximité du parc des expositions.

L'entreprise F-ONE, spécialisée dans les sports de glisse, a été créée par le windsurfeur professionnel montpelliérain Raphaël Salles et son épouse en 1994. Elle tient son nom du numéro de voile qui désignait alors Raphaël Salles dans les compétitions mondiales de wind-surf : F1 (le chiffre 1 étant le chiffre qu'il avait choisi pour accompagner la lettre de son pays F).

A l'origine, l'entreprise commercialisait des planches à voile, puis au fil des découvertes sportives de son créateur, l'entreprise développe et commercialise de nouveaux équipements. Dès 1996, F-ONE produit sa première planche de Kite-surf et en 2008 elle est le leader sur le marché mondial. Afin de poursuivre son développement tant en fabrication qu'en Recherche & Développement, elle emménage dans ses locaux actuels à Pérols en 2012. C'est de là qu'en 2016, sortent les premiers foils. En 2 ans, l'entreprise devient à nouveau leader mondial sur ce segment de marché.

L'entreprise poursuit ses activités de Recherche & Développement dans le domaine du foil et passe du surf-foil au Wingfoil, pour lequel elle développe une des premières ailes du marché qu'elle commercialise depuis 2019.

Depuis sa création, F-ONE participe à la croissance des sports nautiques par la création de nouvelles activités dérivées via le développement de nouvelles technologies. A ce titre, l'entreprise a déposé plusieurs brevets. L'objectif de son créateur est toujours de proposer des produits de haute qualité avec des technologies novatrices, afin d'apporter le plus de sensations, performances et plaisir sur l'eau.

Le processus de développement et de fabrication passe en itération, entre les phases de conception du prototype en atelier, des tests en mer et les améliorations progressives selon les retours des utilisateurs.

En parallèle, depuis 2012, leur fils Julien Salles développe la marque d'accessoires de F-ONE, MANERA. Celle-ci propose une technologie 3D révolutionnaire pour les combinaisons de surf. Elle commercialise dans le monde entier ses produits innovants et est leader sur le marché américain en général et Californien en particulier.



*Kitesurf / Surf foil / Wing surf, les sports piliers de la marque F-ONE – Photos Source F-One SAS*

Aujourd'hui, l'entreprise F-ONE est leader mondial dans plusieurs disciplines de sports nautiques, elle cherche constamment à rester à la pointe de l'innovation. Son succès repose sur 3 sports, piliers de son développement : le Kitesurf, le surf foil, le wing surf et la marque d'accessoires spécialisés MANERA.

## **B | Son ambition : développer un siège innovant adapté à son procédé de Recherche & Développement**

Toujours gérée et détenue à 100% par la famille Salles, F-ONE est restée inébranlablement indépendante. Elle est la seule entreprise familiale de l'économie de la glisse. Avec un chiffre d'affaires de 30M€ en 2021 (elle vise atteindre 50M€ en 2025), elle est présente dans plus de 70 pays, dont les meilleures ventes sont réalisées tout d'abord en France, puis aux USA, en Hollande, en Allemagne et en Espagne.

L'entreprise F-ONE se développe et elle souhaite développer l'accueil des athlètes qu'elle sponsorise, de sa clientèle de sportifs et de la presse spécialisée ce qui nécessite un espace d'accueil approprié. Cela nécessite l'embauche d'une quinzaine de nouveaux collaborateurs (designers, commerciaux, ...) et l'agrandissement des ateliers de fabrication des prototypes et des espaces de stockage.

Comme le montre la photo aérienne ci-dessous, les locaux actuels sont des entrepôts « classiques » sans qualification architecturale et la parcelle n'offre pas l'opportunité d'envisager une extension sur site.



*Localisation du site d'implantation actuelle, source : Google earth, 2023*

Ses locaux actuels s'avérant inadaptés à cette ambition, l'entreprise souhaite un nouveau site d'implantation pour son siège social, dédié aux bureaux et au service de R&D. Le stockage des produits finis et le service de préparation des commandes resteront dans les locaux actuels, ZAC du Parc des Expositions à Pérols.

Fidèle à la région depuis toujours, le siège mondial est situé à Pérols, au plus près de la Méditerranée. Tous les produits sont conçus et développés en interne au sein du siège actuelle de l'entreprise et toute l'équipe y est réunie : marketing, Recherche & Développement, commercial, industrialisation et logistique. A ce jour, l'entreprise compte 35 emplois en CDI et projette d'en créer une quinzaine supplémentaire d'ici 2 ans.

La mer Méditerranée a toujours joué un rôle crucial dans le développement et la croissance de F-ONE. En effet, tout au long sa conception, chaque produit est testé en milieu naturel et sous conditions réelles. L'entreprise dispose pour cela d'un bateau de test, équipé pour cette fonction. Aujourd'hui, il est amarré au port de Pérols, les locaux étant situés au niveau du parc des expositions, des navettes régulières ont lieu entre l'entreprise et la mer.

Pour rester leaders et continuer à participer à l'essor de plusieurs sports nautiques, l'entreprise a besoin d'augmenter sa capacité de R&D (Recherche & Développement). Cela implique un accès direct à la mer via son bateau de test. Elle prévoit 200 m<sup>2</sup> d'atelier, équipés de machines et de robots pour construire et améliorer les prototypes sur place. Ces prototypes pourront être directement chargés sur le bateau de test pour aller en mer. Une fois de retour, les équipes poursuivront le procédé R&D. Le transit sera ainsi fluidifié et apportera un gain de productivité.

Dans le cadre du cahier des charges de définition du projet de nouveau siège social, l'entreprise avait pour souhait de trouver un foncier sur la commune de Pérols. En effet, la commune, berceau de l'entreprise, bénéficie d'atouts incontestables qui correspondent à ses besoins : proximité de la baie (terrain de jeux et d'expérimentation de la marque), réseaux professionnels (ports, école de sports nautiques, magasins spécialisés), implantation historique de l'entreprise et de son personnel. De plus, elle souhaite s'implanter sur les berges de l'étang de Pérols afin de bénéficier d'un accès rapide et facilité à l'eau afin d'améliorer son process industriel de R&D qui nécessite des tests en mer régulièrement. Après recherche, la pointe de la presqu'île répond à ces critères.

L'entreprise a pour projet de créer un bâtiment novateur s'intégrant le plus possible dans l'écosystème environnant et offrant une qualité de vie et de bien-être au travail. Ainsi, le parti-pris est le suivant :

- + Une architecture durable en phase avec le climat local
- + Une construction raisonnée (béton bas carbone, meubles recyclés, etc.)
- + Une installation se rapprochant au plus de l'autosuffisance énergétique (panneaux photovoltaïques, système de récupération d'eau de pluie)
- + Un programme de plantation de plantes uniquement locales sur la surface d'assiette du projet
- + Un accès à l'eau facilité, tout en maîtrisant les impacts sur la faune et la flore locale.



## Volet 2 | Un nouveau site d'implantation



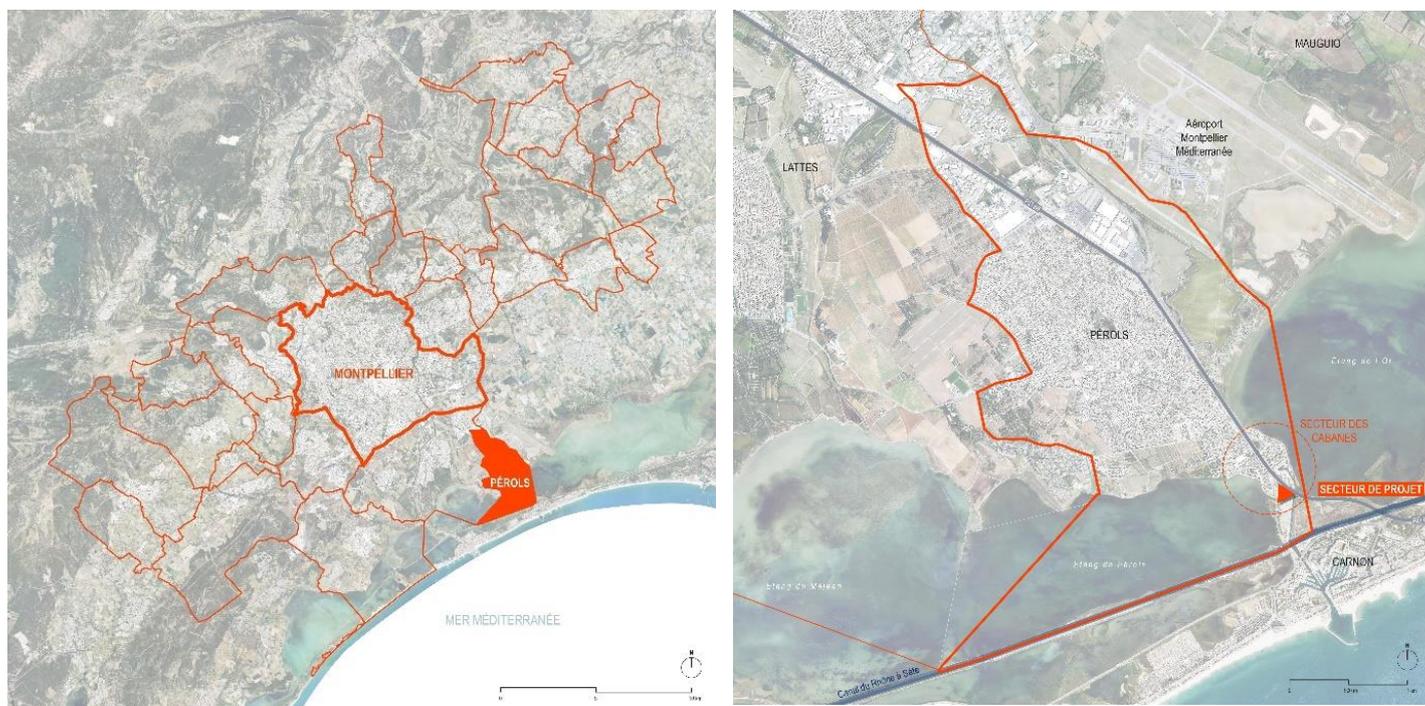
## 1 | Un emplacement stratégique

### A | Pérols : une commune littorale à la périphérie de l'agglomération

La commune de Pérols est située au sud-est de Montpellier, dans le département de l'Hérault, en bordure des étangs littoraux de Mauguio et de Pérols. Elle est bordée par les communes de : Mauguio-Carnon, Palavas-les-Flots et Lattes. A l'origine, Pérols était un village de pêcheurs et de vigneron installé au bord d'un étang, à quelques encablures de la mer. La situation stratégique de Pérols entre Montpellier et la mer en fait un secteur majeur pour le développement de l'agglomération.

La pression urbaine de Montpellier a provoqué une forte augmentation de la population qui s'est traduite par une importante urbanisation et par l'implantation d'activités économiques. Pérols, comme l'ensemble des communes constitutives de la première couronne urbaine de l'agglomération (Castelnau-Le-Lez, Jacou, Clapiers, Lattes, Saint Jean de Védas, Juvignac, Grabels, Le Crès, Vendargues et Baillargues), dispose d'une importante offre d'équipements et de services urbains, économiques, culturels ou de loisirs.

La proximité des nombreuses zones d'activités du sud de l'agglomération, de l'aéroport et de la gare TGV Sud de France bénéficie à l'attractivité de Pérols tant d'un point de vue démographique qu'économique.



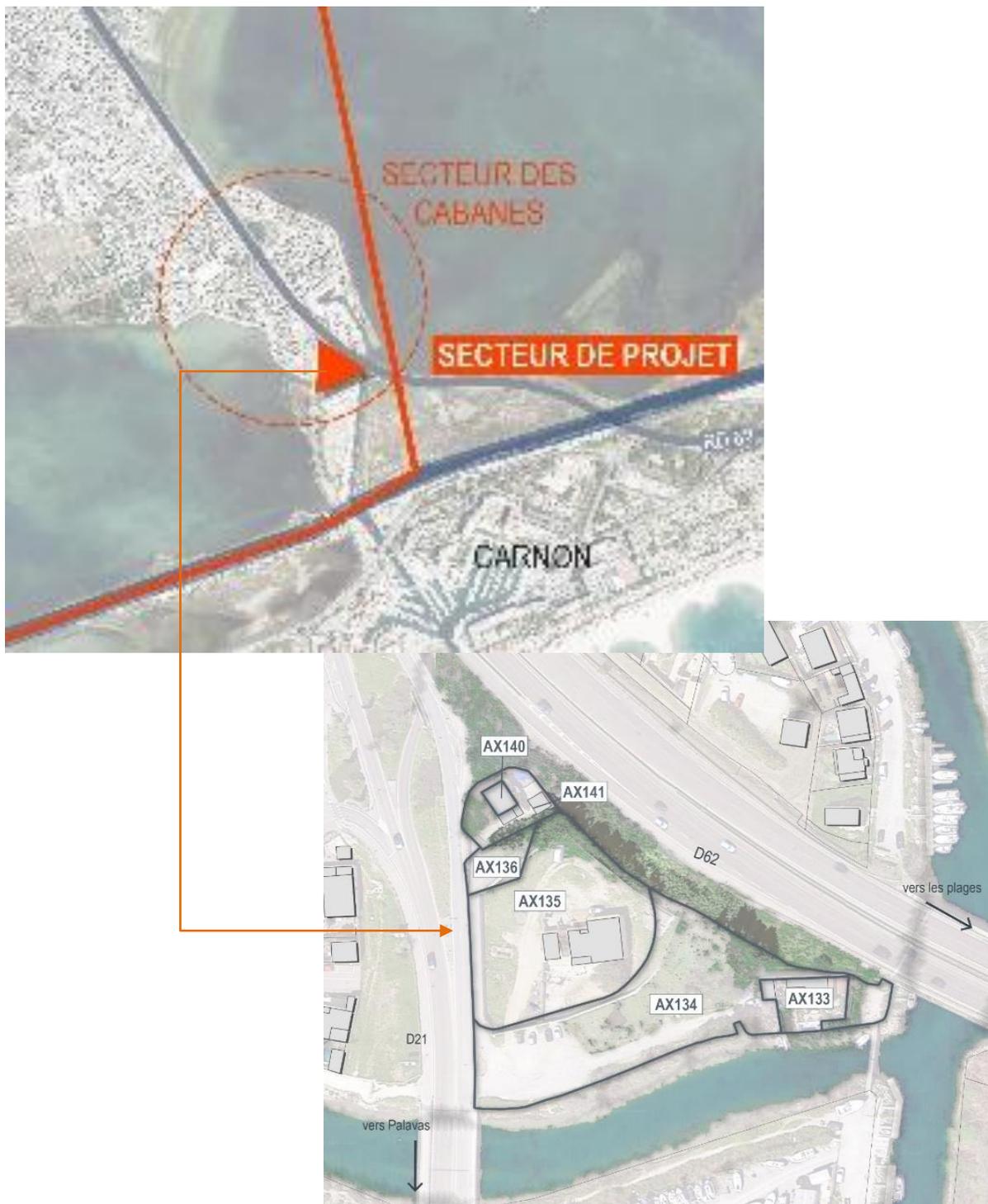
*La commune de Pérols dans l'agglomération Montpellieraine / le secteur des cabanes à Pérols – Source SCE*

Pérols, porte d'entrée de la métropole montpelliéraine, intégrée à la dynamique globale métropolitaine, bénéficie d'un rayonnement national, voir international, notamment grâce à sa façade littorale, l'aéroport et ses parcs d'activités.

La commune, bordée par l'étang de Pérols, est une commune littorale au sens de la loi du 3 janvier 1986, dite « Loi littoral ». Des dispositions spécifiques d'urbanisme s'y appliquent afin de préserver les espaces naturels, les sites, les paysages et l'équilibre écologique du littoral.

**B | Le secteur des cabanes : un quartier d’habitat au développement pavillonnaire avec une ambiance de village ... mais des disparités au sein du secteur**

Le secteur d’implantation du projet, objet de la présente déclaration de projet, se situe sur la pointe de la presqu’île dans le secteur dit « des cabanes », dans le triangle entre les RD 62 et RD 21. Il concerne plus particulièrement les parcelles AX n°0133, 0134, 0135, 0136, 0140 et 0141, d’une superficie de 6 350 m<sup>2</sup>, déjà partiellement bâties. L’ambition de l’entreprise F-ONE est d’y implanter son nouveau siège social associé à ses ateliers de Recherche & Développement.



Localisation du secteur de projet objet de la modification – Source les Ateliers UP+

Le secteur des cabanes s'est urbanisé petit à petit à partir des années 1950, en gagnant du terrain sur les étangs. Dès les années 1970, la structure viaire est en place : la RD 62, dite « route de la mer » permet de relier Montpellier à La Grande Motte et la RD 21 permet d'accéder à Carnon, deux stations balnéaires qui se développent sur cette période. La pression urbaine s'exerce alors sur Pérols et sur le secteur des cabanes en particulier. La ville développe le port de pêche déjà présent sur le secteur des cabanes, qui petit à petit se tourne vers une activité de plaisance.

A la fin des années 1980, trois habitations viennent s'implanter sur le triangle, site d'implantation du projet, objet de la présente mise en compatibilité. Ce triangle qui est en réalité à l'origine, un délaissé routier. Cette occupation, semble donc bien peu adaptée à cette localisation. Pour s'isoler, les propriétaires ont laissé la végétation se développer afin de se mettre à distance des axes routiers. Cette végétation joue un triple rôle : écran paysager, filtre acoustique et filtre sanitaire (filtre des particules émises par les véhicules).



Evolution du site dans le temps, Source : Géoportail – Remonter dans le temps.ign.fr

L'urbanisation de la presqu'île située au sud de Pérols, appelée « les cabanes », adopte un caractère protéiforme, voire dégradé sur certaines parties du territoire notamment dans le tissu pavillonnaire voisin du site. Globalement, le secteur des Cabanes témoigne d'une architecture hétéroclite (maison classique des lotissements des années 1980, maison plus moderne d'architecte, quelques habitations en état de désuétude). Les clôtures présentent également des différences d'une parcelle à l'autre, ce qui accentue le caractère protéiforme et dégradé et ne permet pas une unité dans l'écriture urbaine et architecturale du tissu. Les maisons à proximité du site lui tournent le dos pour s'ouvrir en cœur de quartier.



Le tissu urbain de proximité à caractère protéiforme – Source les Ateliers UP+

### C | Le site d'implantation du projet : un délaissé routier à l'interface entre le secteur des Cabanes et les étangs, enclavé entre deux axes routiers

Le site d'implantation du projet préserve un lien fort à l'eau avec le petit port de plaisance sur l'étang de l'Or et le port à sec qui fait face au site, au sud du canal. Ce dernier présente des hauteurs importantes (superposition de deux bateaux).



Le port à sec faisant face au site – Source les Ateliers UP+

Le contexte urbain (caractère protéiforme du tissu et nœud routier) dénote avec le contexte paysager du site, par sa situation géographique particulière et privilégiée au bord du canal qui relie les deux étangs de l'Or et de Pérols et permet d'apprécier des vues lointaines sur le grand paysage.

Le périmètre de projet plus spécifiquement est concerné par trois constructions qui occupent le site. Ce sont des maisons d'habitation des années 1980 qui ne présentent pas de qualité architecturale particulière. Deux d'entre elles sont peu entretenues et même dégradées par endroits (mur tagué, crépi défraîchi, clôture aux parpaings apparents, tôles).

L'accès à ces propriétés se fait par un seul et unique accès véhicule depuis la RD 21 à l'ouest et uniquement dans le sens sud-nord (lorsqu'on arrive de Pérols centre, il convient de dépasser le site et de faire demi-tour au giratoire localisé en sortie du pont). L'accès est large et goudronné. Une contre-allée à gauche mène à la maison du fond en partie nord. Un chemin, dans le prolongement de l'entrée, mène à la maison à l'est du site, par lequel il est aussi possible d'accéder de manière piétonne par une passerelle depuis la rive sud.



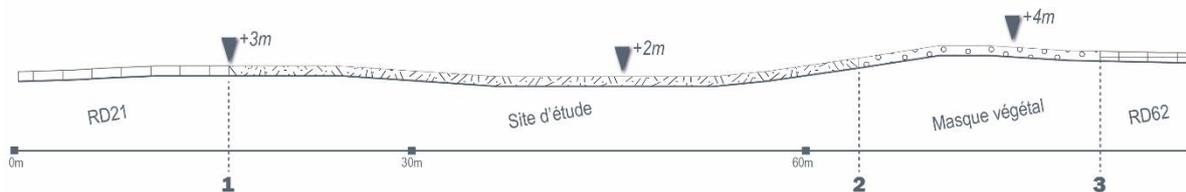
L'occupation du site – Source Les Ateliers UP+



Les accès au site – Source Les Ateliers UP+

Par ailleurs, le secteur est fortement marqué par la présence des infrastructures routières qui marquent le paysage et affectent le secteur de nuisances acoustiques. La RD 21, en 2x1 voies, est à niveau en sud du site, puis prend de la hauteur en direction du nord. La RD 62 surplombe le site à l'est, sans offrir d'accès direct. Il s'agit d'un axe structurant aménagé en 2x2 voies, qui mène aux plages de Canon et de la Grande Motte, et dans le sens inverse permet d'arriver à Montpellier. Le caractère routier du site prédomine.

Les habitations bénéficient d'une végétation dense insérée entre la départementale et le site, faisant office de masque. Cette végétation préserve ainsi les covisibilités depuis cet axe très usité.



La topographie du site – Source Les Ateliers UP+

Les mobilités alternatives et actives sont représentées aux abords du site par des arrêts de bus et de tram existants et une piste cyclable longeant la RD 21 côté étang. La petite passerelle piétonne au sud-est du sud qui permet de rejoindre le port à sec, est très peu usité, car trop confidentielle.



Les mobilités à proximité du site – Source Les Ateliers UP+



Les espace de délaissé à proximité du site – Source Les Ateliers UP+

Le triangle singulier a une topographie marquée notamment par le nœud routier qui l'entoure. Le site se place en dessous du niveau des voies de circulation, ce qui lui permet de s'isoler visuellement des flux mais la nuisance sonore existe par les nombreux véhicules (légers et poids-lourds) qui empruntent ces axes. Les vues sont plus ouvertes au sud vers le grand paysage des étangs. Quant à la trame paysagère existante, elle participe à l'isolement du site des voies de circulation, surtout à l'est.



Vue sur le site depuis la RD 62 – Source Les Ateliers UP+

Le schéma ci-dessous présente l'occupation actuelle du site.

**Il y a un véritable enjeu pour le projet d'assurer la reconversion de ce site pour en faire une nouvelle entrée de ville, inscrite dans son environnement.**



- Limite communale
- Bâti
- Parcelle
- Périmètre d'étude
- ▶ Accès au site
- Axe structurant
- Desserte secondaire
- BUS Arrêt de bus
- TRAM Arrêt de tram
- Piste cyclable
- Couvert végétal
- Arbre isolé
- Alignement de Pins
- Masque végétal - Végétation fine
- ◀ Point de vue sur le grand paysage

Analyse de l'occupation du site – Source SCE

## 2 | Un secteur contraint par le risque inondation

La commune de Pérols appartient au périmètre du Programme d'Actions de Préventions des Inondations (PAPI) Lez-Mosson (PAPI 2 – 2015/2020, labellisé le 9 juillet 2015), du PAPI 2019/2024 sur le bassin de l'Or labellisé le 4 juillet 2018 sur le bassin de l'Or et du Territoire à Risque important d'Inondation (TRI) de Montpellier. Elle est concernée par le Plan de Prévention des Risques Naturels d'Inondation (débordement fluvial et submersion marine) approuvé le 29 juin 2021.



PPRNI commune de Pérols - source : ville de Pérols

Le site d'implantation du projet est concerné par :

- + La zone rouge naturelle Rn, zone inondable d'aléa fort en secteur à enjeu modéré (secteur non urbanisé), sur la partie Sud du site en bordure du canal.
- + La zone rouge urbaine Ru, zone inondable d'aléa fort en secteur à forts enjeux (secteur urbanisé), aux extrémité Nord et Sud-Est du site (aux abords des habitations existantes).
- + La zone bleue urbaine Bu, sur le reste de l'ensemble du site (majorité du ténement).

A chaque zone, le PPRNi définit au travers de son règlement écrit des prescriptions spécifiques que le projet doit respecter selon le principe de conformité.

Des extraits de ce règlement figurent ci-après, sont encadrées en rouge les notions particulièrement importantes pour le présent projet :

+ Dispositions générales

**4. DISPOSITIONS GÉNÉRALES D'UTILISATION DU SOL**

Le présent chapitre précise les règles générales qui s'appliquent sur l'ensemble du territoire de la commune, outre les dispositions relatives à chaque zone.

**4.2. Les travaux dans les lits des cours d'eau, les surfaces en eau et sur les berges**

Afin de préserver le libre écoulement des crues, la libre divagation (espace de mobilité) des cours d'eau et la stabilité des berges, toutes les constructions et aménagements, notamment les remblais, sont interdits dans l'emprise des lits mineurs des cours d'eau ainsi que, de manière générale, au sein de toutes les surfaces en eau.

Concernant les axes d'écoulement identifiés en traits bleus continus ou discontinus identifiés par l'IGN (Institut Géographique National), dont un extrait est annexé au rapport de présentation, et non cartographiés dans le présent PPRI, une bande de 20 mètres de part et d'autre de ces axes, non constructible et non remblayable, est instaurée afin de préserver l'écoulement de l'eau et la stabilité des berges. Ce recul pourra être précisé sur la base d'une étude hydraulique de la crue de référence établie à l'échelle du bassin versant du ruisseau considéré, sans toutefois être inférieure à 5m au droit des berges, ni à l'espace de bon fonctionnement des cours d'eau défini le cas échéant dans le SAGE.

Néanmoins, les équipements d'intérêt général, exceptés les établissements à caractère stratégique ou vulnérable, y sont autorisés dans les conditions précisées au chapitre 4.10 (p23).

Sont admis, dans les mêmes conditions que les équipements d'intérêt général (voir chapitre 4.10), et dans le respect du code de l'environnement (article R214-1) :

- les aménagements permettant l'accès au cours d'eau (à la surface en eau), ainsi que l'accès à un terrain enclavé (pontons de pêche ou d'activité de loisir, passage à gué...),

- l'aménagement et l'entretien des berges et du lit du cours d'eau (de la surface en eau),

- les aménagements nécessaires à la préservation des milieux et à la continuité écologique (passe à poisson...).

L'étude hydraulique démontrera en particulier que le projet n'aggrave pas le risque d'embâcies (installations émergées légères « fusibles »...).

Par ailleurs, tous ouvrages, travaux, installations et activités dans le lit des cours d'eau sont susceptibles d'être soumis à déclaration ou autorisation au titre de la loi sur l'eau conformément à l'article R.214-1 du code de l'environnement (CE). Pour tous travaux relatifs à la ripisylve, il convient de se référer aux orientations et aux préconisations du SDAGE et du SAGE. Ces procédures se traduisent notamment par la réalisation d'un dossier dit « Loi sur l'eau » qui comprend, entre autres, un document d'incidences évaluant les « incidences directes et indirectes, temporaires et permanentes, du projet sur la ressource en eau, le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux, y compris de ruissellement, en fonction des procédés mis en œuvre, des modalités d'exécution des travaux ou de l'activité, du fonctionnement des ouvrages ou installations, de la nature, de l'origine et du volume des eaux utilisées ou affectées et compte tenu des variations saisonnières et climatiques » (articles R.214-6 et R.214-32 du CE).

Suivant l'article R.214-1 du CE et sa rubrique 3.1.1.0. une autorisation est requise pour les installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau, qui constituent un obstacle à l'écoulement des crues. Cette autorisation peut être abrogée ou modifiée pour prévenir ou faire cesser les inondations ou en cas de menace pour la sécurité publique (article L.214-4 II.2° du CE).

#### 4.3. Maîtrise des eaux pluviales et des ruissellements

En application de l'article L.2224-10 du code général des collectivités territoriales, la commune doit, après enquête publique, délimiter des zones stratégiques pour limiter le ruissellement urbain :

- d'une part, les zones où il est nécessaire de limiter l'imperméabilisation des sols et d'assurer la maîtrise du débit et de l'écoulement des eaux ;
- d'autre part, les zones de collecte et de stockage, voire de traitement des eaux pluviales lorsqu'elles apportent au milieu aquatique des pollutions susceptibles de nuire gravement à l'efficacité des dispositifs d'assainissement.

Afin de limiter les ruissellements pluviaux, un zonage d'assainissement pluvial communal est rendu obligatoire (voir en seconde partie du règlement, mesures de prévention, de protection et de sauvegarde). En l'absence de zonage d'assainissement pluvial assorti de prescriptions préventives, tout projet d'aménagement devra mettre en œuvre des mesures compensatoires suffisantes pour permettre une rétention des eaux pluviales dans la proportion minimale de 120 litres/m<sup>2</sup> imperméabilisé, soit à la parcelle, soit dans le cadre d'une réflexion d'ensemble à l'échelle du sous bassin versant, le cas échéant, au travers d'un dossier loi sur l'eau. Cette compensation de l'imperméabilisation n'est pas obligatoire lorsque les eaux pluviales sont évacuées directement dans la mer ou les étangs, ou dans le réseau pluvial communal busé.

#### 4.5. Dispositions constructives obligatoires pour tout projet en zone inondable

Le niveau inondable correspond :

- en zone Z1 : au niveau du TN augmenté de 30cm ;
- dans le reste de la zone inondable par l'événement de référence : au niveau de la cote PHE avec un minimum à 2,40mNGF.

Les techniques suivantes sont à mettre en œuvre sous la responsabilité du maître d'ouvrage et de son maître d'œuvre dans le cadre de constructions nouvelles ou de travaux sur le bâti existant, en zone inondable :

- Les fondations, murs et parties de la structure au-dessous du niveau inondable devront comporter sur leur partie supérieure une arase étanche. Les matériaux de ces structures sensibles à la corrosion devront être traités avec des produits hydrofuges ou anti-corrosifs.
- La structure et les fondations des constructions seront réalisées de façon à résister à des affouillements, à des tassements ou à des érosions. Elles devront être capables de résister à la pression hydrostatique.
- Les travaux de second œuvre (cloisons, menuiseries, portes, etc.) et les revêtements (sols, murs, etc.) au-dessous du niveau inondable seront réalisés avec des matériaux insensibles à l'eau, ou correctement traités.
- Les aménagements autorisés ne devront pas conduire à la création de stocks de produits ou objets de valeur, vulnérables à l'eau au-dessous du niveau inondable .
- Le stockage des produits polluants et substances dangereuses, quelle que soit leur quantité ou concentration, devra être réalisé dans des récipients étanches et protégés contre les effets d'une crue centennale.
- Les équipements électriques, à l'exception des dispositifs d'épuisement ou de pompage, devront être rehaussés au-dessus du niveau inondable .
- Les citernes enterrées ou non et les citernes sous pression ainsi que tous les récipients contenant des hydrocarbures, du gaz, des engrais liquides, des pesticides et d'une façon générale, tous les produits sensibles à l'humidité, devront être protégés contre les effets de la crue ou de l'événement marin centennal (mis hors d'eau ou fixés et rendus étanches).
- Les clôtures et les plantations d'alignement devront être étudiées de façon à leur préserver une transparence maximale à l'écoulement.
- Les réseaux extérieurs d'eau, de gaz et d'électricité devront être dotés d'un dispositif de mise hors-service ou bien réalisés entièrement au-dessus du niveau inondable.
- Les réseaux d'assainissement nouvellement réalisés devront être étanches et munis de clapets anti-retour. Les bouches d'égouts devront être verrouillées.
- Il conviendra d'éviter tout aménagement concourant à imperméabiliser de grandes surfaces, sauf à prévoir des bassins de compensation suffisamment dimensionnés et des procédés limitant le ruissellement.

#### 4.10. Equipements d'intérêt général

Les équipements d'intérêt général, exceptés les établissements à caractère stratégique ou vulnérable, sont autorisés en zone inondable sous réserve :

- qu'ils soient construits en dehors de la bande de sécurité d'une digue ou d'un ouvrage de protection, sauf pour les ouvrages de franchissement et réseaux de service public ou d'intérêt collectif. Cette bande de sécurité immédiatement derrière la digue ou l'ouvrage de protection et décomptée depuis le pied de digue ou de l'ouvrage de protection, sera égale à 100 fois la distance entre la hauteur d'eau maximale atteinte à l'amont de l'ouvrage et le terrain naturel immédiatement derrière lui et ne pourra en aucun cas être inférieure à 50 mètres ;

- que les bâtiments soient réalisés sur vide sanitaire et que la surface du 1er plancher aménagé soit calée au minimum à la cote de PHE + 30 cm avec un minimum de 2,40 m NGF ;

- qu'une étude hydraulique de l'événement de référence en détermine les impacts amont et aval sur l'écoulement des crues, et définisse les mesures compensatoires à adopter visant à prévenir leurs effets sur les crues et les enjeux ainsi que les conditions de leur mise en sécurité. Elle devra en outre faire apparaître les conséquences d'une crue exceptionnelle (1,8 fois le débit centennal), les conséquences d'une rupture de digue ou d'ouvrage de protection et les dispositions mises en œuvre pour s'en prémunir ;

Émergent à cette rubrique les travaux ou aménagements sur les ouvrages existants et les digues intéressant la sécurité publique, y compris la constitution de remblais destinés à une protection rapprochée des lieux densément urbanisés, démontrée par une étude hydraulique et après obtention des autorisations réglementaires (Loi sur l'eau et Déclaration d'Utilité Publique).

- + Dispositions spécifiques à la « Zone Bleue Urbaine : Bu », zone inondable d'aléa modéré en secteur à enjeux forts (secteurs urbains)

**Objectif :** Permettre un développement urbain prenant en compte l'exposition au risque de façon à ne pas augmenter la vulnérabilité.

**Rappel :** La zone bleue de précaution **Bu** permet la réalisation de travaux et projets nouveaux en secteur urbain, sous réserve de certaines interdictions ou conditions.

**SONT INTERDITS :**

- Tous projets de création ou de construction d'établissements à caractère stratégique ou vulnérable ;
- Tous remblais, dépôts ou exhaussements, à l'exception des digues ou ouvrages de protection contre les inondations des lieux densément urbanisés ;
- La création de nouveaux campings, parcs résidentiels de loisirs, aires de camping-cars et aires d'accueil des gens du voyage, ainsi que l'augmentation de la capacité d'accueil et l'extension des campings existants ;
- Tous les travaux et projets nouveaux situés dans la bande de sécurité d'une digue ou d'un ouvrage de protection (100 fois la distance entre la hauteur d'eau maximale atteinte à l'amont de l'ouvrage et le terrain naturel immédiatement derrière lui sans être inférieure à 50 mètres comptés à partir du pied de la digue ou de l'ouvrage de protection) et susceptibles d'aggraver le risque.

**SONT ADMIS** sous réserve de l'application des mesures constructives définies au chapitre 4.5 de la 1ère partie :

- Les projets autorisés dans les dispositions générales (première partie, chapitre 4).
- Les travaux **d'entretien et de gestion courants** (traitements de façades, réfection de toiture, peinture, etc.).
- Les créations **d'ouvertures** au-dessus de la cote de la PHE.
- Les créations **d'ouvertures** en dessous de la cote de la PHE ou de la cote de 2,40 m NGF sous réserve que tous les ouvrants soient équipés de batardeaux.
- Les **piscines** au niveau du terrain naturel, à condition qu'un balisage permanent du bassin soit mis en place afin d'assurer la sécurité des personnes et des services de secours.

- Les **constructions nouvelles**, les **extensions**, les **changements de destination** ou les **modifications** de bâtiments existants, sans création d'établissements vulnérables ou stratégiques, sous réserve :
  - que la surface du 1er plancher aménagé soit calée au minimum à la cote de PHE + 30 cm, avec un minimum de 2,40 m NGF, et que la surface des garages et pièces annexes soit calée au minimum à la cote de PHE, avec un minimum de 2 m NGF ;
  - que les bâtiments à usage d'habitation soient réalisés sur vide sanitaire. Les autres types de locaux pourront être réalisés selon d'autres techniques afin de garantir notamment la protection contre les remontées par capillarité.

[...]

- Les **parcs collectifs de stationnement de véhicules** (publics ou sous la gestion d'une personne morale), ni couverts, ni fermés et réalisés au niveau du terrain naturel, sous réserve qu'ils soient signalés comme étant inondables et que leur évacuation soit organisée à partir d'un dispositif de prévision des crues ou d'alerte prévu au PCS, sans création de remblais et sous réserve qu'ils ne créent pas d'obstacle à l'écoulement des crues.

- La création ou la modification de **clôtures** et de murs ne constituant pas un obstacle majeur à l'écoulement des eaux. Pour cela, au moins 30 % de leur surface située entre le sol et la cote de la PHE, avec un minimum de 2,40 m NGF, devra être laissée transparente aux écoulements, sous forme de barbacanes, portails ajourés, grillages à mailles larges, etc.

- La réalisation de **réseaux secs enterrés** nouveaux sous réserve qu'ils ne soient pas vulnérables aux crues et de l'obturation des gaines.
- La réalisation de **réseaux humides nouveaux (eau potable)** sous réserve qu'ils soient étanches et munis de clapets anti-retour.
- La réalisation de **réseaux humides nouveaux (assainissement)** sous réserve qu'ils se prémunissent des entrées d'eau parasites et qu'ils soient munis de clapets anti-retour. Les bouches d'égouts doivent être verrouillées.

+ Dispositions spécifiques à la « Zone Rouge Naturelle et Urbaine : Rn, Ru »

**Objectif :** Ne pas accroître la population, le bâti et les risques dans ces zones de danger, en permettant seulement une évolution minimale du bâti en zone urbaine pour favoriser la continuité de vie et le renouvellement urbain.

**Rappel :** Les zones rouges en secteur naturel **Rn** et urbain **Ru** ont pour principe l'interdiction de toute construction nouvelle, y compris l'interdiction d'établir de nouveaux campings, parcs résidentiels de loisirs et d'aires de camping-cars, ou d'augmenter la capacité d'accueil de campings, PRL pour aires de camping-cars existants, l'interdiction d'augmenter la vulnérabilité du bâti existant et l'interdiction de tous remblais, dépôts ou exhaussements.

**SONT INTERDITS :**

- Tous les travaux et projets nouveaux, de quelque nature qu'ils soient, à l'exception de ceux visés au paragraphe ci-dessous (intitulé "SONT ADMIS") et à l'exception de ceux autorisés dans les dispositions générales (première partie, chapitre 4).

**SONT ADMIS** sous réserve de l'application des mesures constructives définies au chapitre 4.5 de la 1ère partie :

- Les travaux **d'entretien et de gestion courants** (traitements de façades, réfection de toiture, peinture, etc.) ;
- Les créations **d'ouvertures** au-dessus de la cote de la PHE ;
- Les créations **d'ouvertures** en dessous de la cote de la PHE ou de la cote de 2,40 m NGF sous réserve que tous les ouvrants soient équipés de batardeaux ;
- Les **piscines** au niveau du terrain naturel, à condition qu'un balisage permanent du bassin soit mis en place afin d'assurer la sécurité des personnes et des services de secours ;
- Les **modifications** de constructions existantes et/ou leur **changement de destination**, sous réserve :
  - de ne pas créer de logements supplémentaires ou d'établissements stratégique ou vulnérable ;
  - que la surface du 1er plancher aménagé soit calée à la cote minimum PHE + 30 cm, avec un minimum de 2,40 m NGF, et que celle du garage et pièces annexes soit calée au minimum à la cote de PHE, avec un minimum de 2 m NGF ;
  - en zone **Rn** uniquement, de ne pas augmenter la vulnérabilité des biens et des personnes et d'améliorer la sécurité des personnes ;Ces règles restent valables dans le cas d'une **reconstruction**, sur une même propriété, y compris par exception dans une autre zone réglementaire, sous réserve :
  - que la démolition soit concomitante avec la demande de permis de construire ;
  - que la construction ne soit pas située dans la bande de sécurité d'une digue ou d'un ouvrage de protection (100 fois la distance entre la hauteur d'eau maximale atteinte à l'amont de l'ouvrage et le terrain naturel immédiatement derrière lui, sans être inférieure à 50 mètres comptés à partir du pied de la digue ou de l'ouvrage de protection) ;
  - que les bâtiments à usage d'habitation soient réalisés sur vide sanitaire. Les autres types de locaux pourront être réalisés selon d'autres techniques afin de garantir notamment la protection contre les remontées par capillarité ;
  - de ne pas augmenter la vulnérabilité des biens et des personnes et d'améliorer la sécurité des personnes ; la construction ne sera pas implantée dans un secteur exposé à un aléa plus fort. En particulier, les hauteurs d'eau ne devront pas être supérieures à celles calculées au droit de la construction initiale démolie ;
  - que la reconstruction ne soit pas consécutive à un sinistre lié à une inondation.
- Les **extensions au sol** des bâtiments d'habitation existants (une seule fois à compter de la date d'application du présent document), sans création de nouveau logement, dans la limite de 20 m<sup>2</sup> d'emprise au sol et les extensions au sol des bâtiments d'activités, industries, commerces ou agricoles existants (une seule fois à compter de la date d'application du présent règlement) dans la limite de 20 % de l'emprise au sol du bâti existant, sous réserve que :
  - la surface du 1er plancher aménagé soit calée à la cote minimum PHE + 30 cm, avec un minimum de 2,40 m NGF, et que celle du garage et des pièces annexes soit calée au minimum à la cote de PHE, avec un minimum de 2,00 m NGF.
  - que les bâtiments à usage d'habitation soient réalisés sur vide sanitaire. Les autres types de locaux pourront être réalisés selon d'autres techniques afin de garantir notamment la protection contre les remontées par capillarité.

- que l'extension s'accompagne de mesures compensatoires de nature à diminuer la vulnérabilité du bâtiment lui-même (pose de batardeaux à chaque ouvrant situé sous la PHE, etc.).

Cas particulier des bâtiments d'habitation existants disposant d'un étage accessible :

Leur extension pourra être autorisée au même niveau que le plancher du rez-de-chaussée existant, dans la limite de 20 m<sup>2</sup> d'emprise au sol, sous réserve que l'extension s'accompagne de mesures compensatoires de nature à diminuer la vulnérabilité du bâtiment lui-même (pose de batardeaux à chaque ouvrant situé sous la PHE, etc.).

- Les **extensions à l'étage** des bâtiments existants, sans création de logement ou en zone **Rn** d'activité supplémentaire, et sous réserve que :
  - l'extension s'accompagne de mesures compensatoires de nature à diminuer la vulnérabilité du bâtiment lui-même (pose de batardeaux à chaque ouvrant situé sous la PHE, etc.) ;
  - l'emprise au sol éventuellement générée soit inférieure à 20 m<sup>2</sup> pour les bâtiments d'habitation ou 20 % de l'emprise au sol pour les bâtiments d'activités, industries, commerces ou agricoles.
- Les **modifications** ou les **extensions**, au sol ou à l'étage, **des bâtiments des établissements vulnérables ou stratégiques**, dans la limite de 20 % de l'emprise au sol du bâti existant, sous réserve :
  - que la surface du 1er plancher aménagé soit calée sur vide sanitaire à la cote minimum PHE + 30 cm, avec un minimum de 2,40 m NGF, et que celle des garages et des pièces annexes soit calée au minimum à la cote de PHE, avec un minimum de 2,00 m NGF.
  - que les extensions s'accompagnent de mesures compensatoires de nature à diminuer la vulnérabilité du bâtiment lui-même (pose de batardeaux à chaque ouvrant situé sous la PHE, etc.).

➤ Les **parcs collectifs de stationnement** de véhicules (publics ou sous la gestion d'une personne morale), ni couverts, ni fermés et réalisés au niveau du terrain naturel, sous réserve qu'ils soient signalés comme étant inondables et que leur évacuation soit organisée à partir d'un dispositif de prévision des crues ou d'alerte prévu au PCS, sans création de remblais et sous réserve qu'ils ne créent pas d'obstacle à l'écoulement des crues.

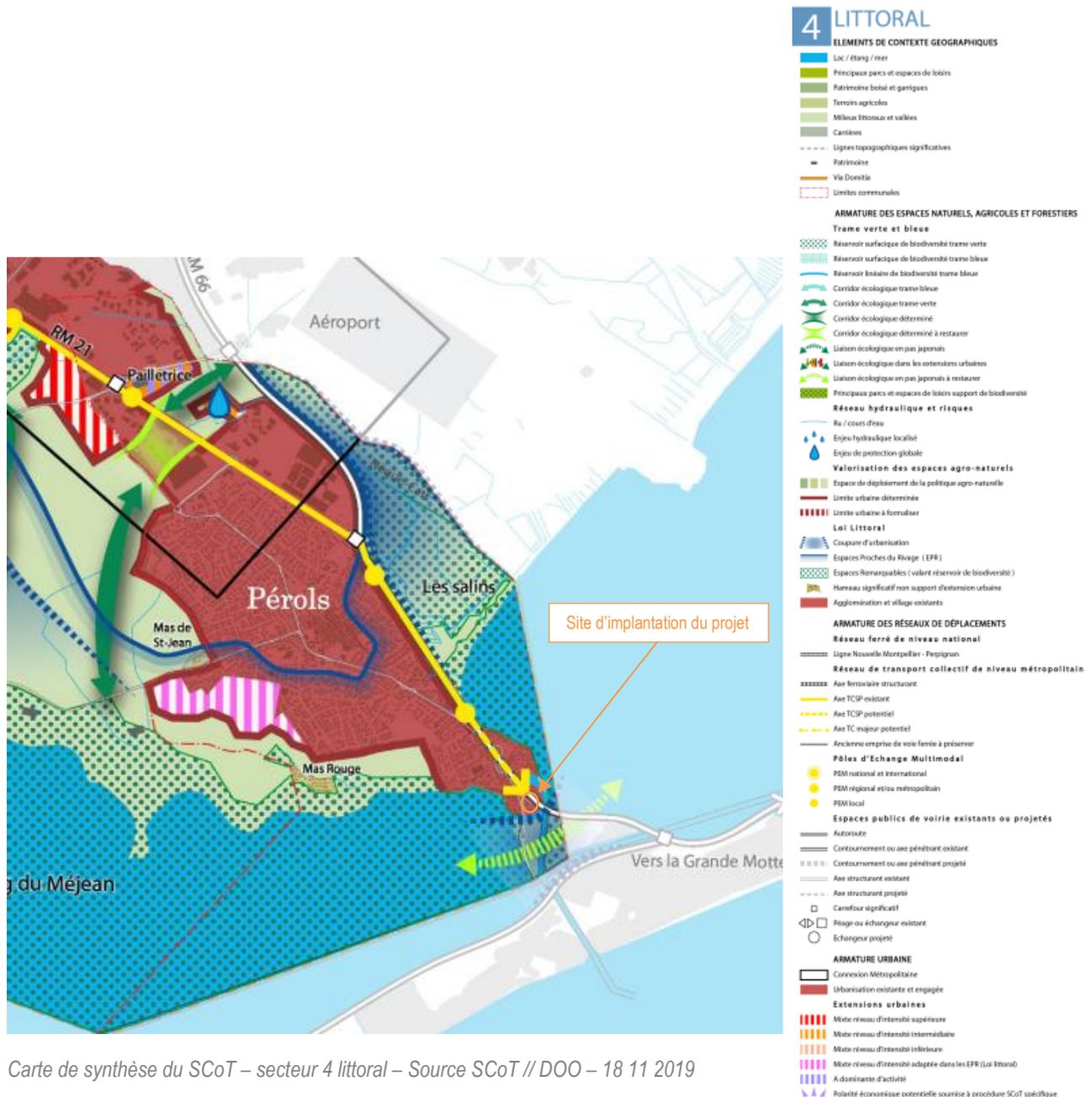
- Tous travaux d'**aménagement sportifs et d'équipements légers d'animation et de loisirs** de plein air sans création de remblais, sous réserve qu'ils ne créent pas d'obstacle à l'écoulement des eaux et qu'ils soient situés en dehors de la bande de sécurité d'une digue ou d'un ouvrage de protection (100 fois la distance entre la hauteur d'eau maximale atteinte à l'amont de l'ouvrage et le terrain naturel immédiatement derrière lui, sans être inférieure à 50 mètres comptés à partir du pied de la digue ou de l'ouvrage de protection). Est autorisée la création de surface de plancher dans la limite de 20 m<sup>2</sup> pour un unique local lié à ces aménagements sportifs, équipements légers d'animation et de loisirs de plein air, non habité à usage de sanitaires, vestiaires, local à matériels, sous réserve que la surface des planchers soit calée sur vide sanitaire à la cote PHE + 30 cm avec un minimum de 2,40 m NGF et que les conséquences de ces aménagements sur l'écoulement des eaux soient négligeables.
- En zone **Ru** uniquement, la création ou modification de **clôtures** et de murs excédant 20 cm de haut à condition de ne pas constituer un obstacle majeur à l'écoulement des eaux. Pour cela, au moins 30 % de leur surface située entre le sol et la cote de la PHE, avec un minimum de 2,40 m NGF, devra être laissée transparente aux écoulements, sous forme de barbacanes, portails ajourés, grillages à mailles larges, etc.
- En zone **Rn** uniquement, la création ou modification de **clôtures** et de murs dans la mesure où ils permettent une transparence à l'écoulement (grillages à mailles larges, c'est-à-dire dont le plus petit côté est supérieur à 5 cm, sur un mur bahut de 20 cm de haut maximum).
- La **réalisation de réseaux secs** enterrés nouveaux sous réserve qu'ils ne soient pas vulnérables aux crues et sous réserve de l'obturation des gaines.
- La **réalisation de réseaux humides nouveaux (eau potable)** sous réserve qu'ils soient étanches et munis de clapets anti-retour.
- La **réalisation de réseaux humides nouveaux (assainissement)** sous réserve qu'ils se prémunissent des entrées d'eau parasites et qu'ils soient munis de clapets anti-retour. Les bouches d'égouts doivent être verrouillées.

Le projet respectera la réglementation en vigueur selon ce zonage, notamment pour ne pas aggraver les risques pour les biens et les personnes.

### 3 | L'inscription du site dans les documents d'urbanisme

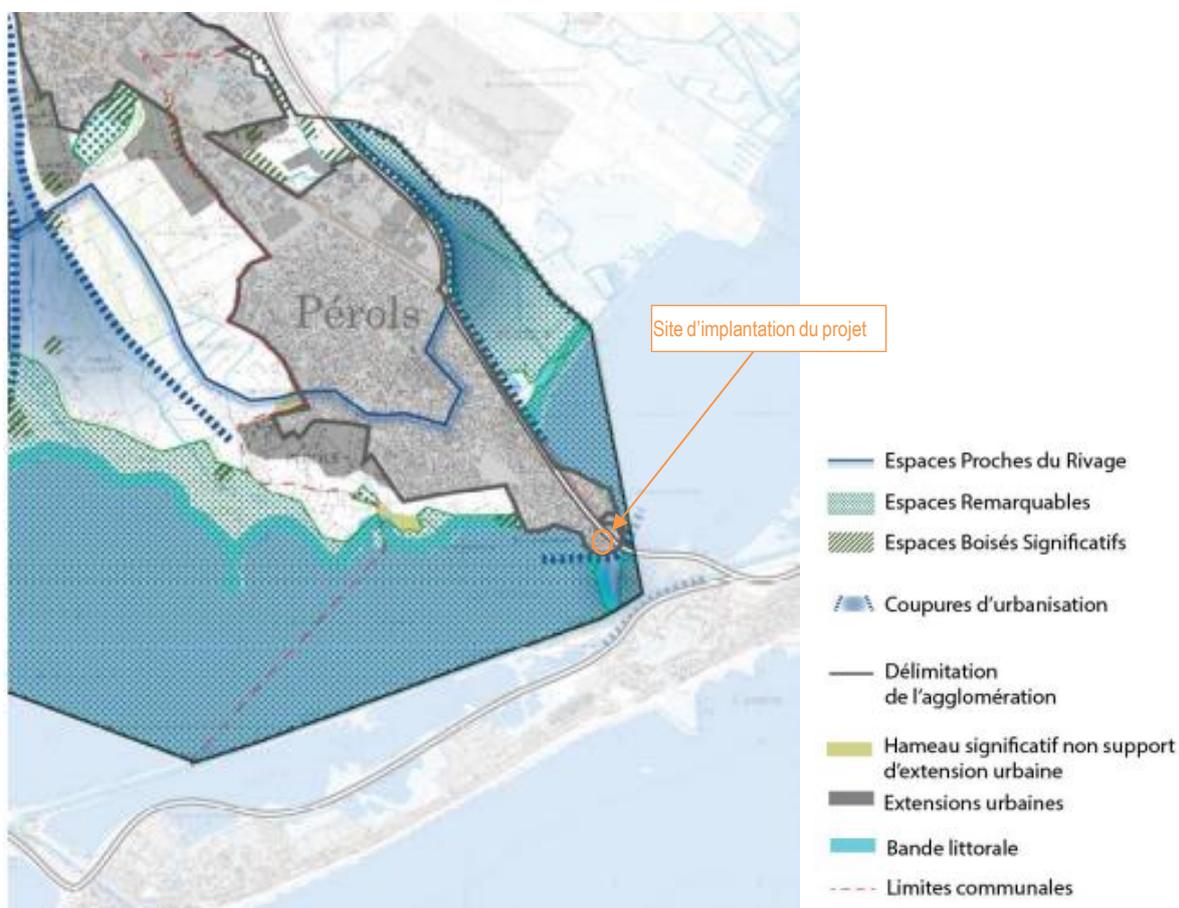
#### A | Le SCoT – Schéma de Cohérence Territoriale de Montpellier Méditerranée Métropole

Le Schéma de Cohérence Territoriale de Montpellier Méditerranée Métropole a été approuvé par délibération du Conseil Métropolitain du 18 novembre 2019. Document de planification, il définit, à l'horizon 2040, les grandes orientations d'aménagement du territoire métropolitain. Il fixe ainsi, notamment, les limites entre, d'une part, les espaces urbains ou voués à l'urbanisation et, d'autre part, les espaces naturels et agricoles. Le site d'implantation du projet est identifié au sein de la tâche urbaine.



Carte de synthèse du SCoT – secteur 4 littoral – Source SCoT // DOO – 18 11 2019

En outre, la commune de Pérols est une commune dite Littoral au sens de la Loi du 3 janvier 1986. A ce titre, le SCoT développe un chapitre spécifique liée aux modalités d'application de la Loi Littoral. Le secteur d'implantation du projet est situé dans les Espaces Proches du Rivage mais en dehors des coupures d'urbanisation, des espaces remarquables et de la bande littorale des 100 mètres.



Organiser la préservation du patrimoine littoral et son développement durable – Source SCoT // DOO – 18 11 2019

Le SCOT identifie le site d'implantation du projet au sein de la tâche urbaine et au sein des Espaces Proches du Rivage définis au titre de l'application de la Loi Littoral. Les prescriptions spécifiques du SCoT pour ces espaces sont les suivantes : « pour les opérations de renouvellement urbain situées dans le tissu bâti existant au sein des EPR, celles-ci ne devront pas modifier de manière significative les caractéristiques d'un quartier, notamment en augmentant sensiblement la densité des constructions ou en rompant de façon inappropriée avec les morphologies environnantes ».

Par ailleurs, parmi les autres prescriptions et recommandations du SCoT, voici celles qui concernent particulièrement Pérols et le secteur d'emprise du projet :

- + faire des entrées de ville un marqueur identitaire du territoire
- + préserver l'exceptionnelle biodiversité du territoire
- + gérer le risque inondation et submersion (prise en compte du risque et adapter les constructions pour limiter l'exposition aux risques des biens et des personnes)
- + assurer la préservation des Espaces Proches du Rivage et des Espaces Remarquables via une urbanisation limitée
- privilégier le développement par le renouvellement urbain
- continuer à affirmer le rayonnement du Cœur de Métropole en matière d'innovation, de création et de qualité architecturale et urbaine, emblématique de la centralité urbaine métropolitaine, pour contribuer à la qualité du cadre de vie des habitants et usagers du territoire et pour participer à son rayonnement, notamment le développement du tourisme urbain contemporain

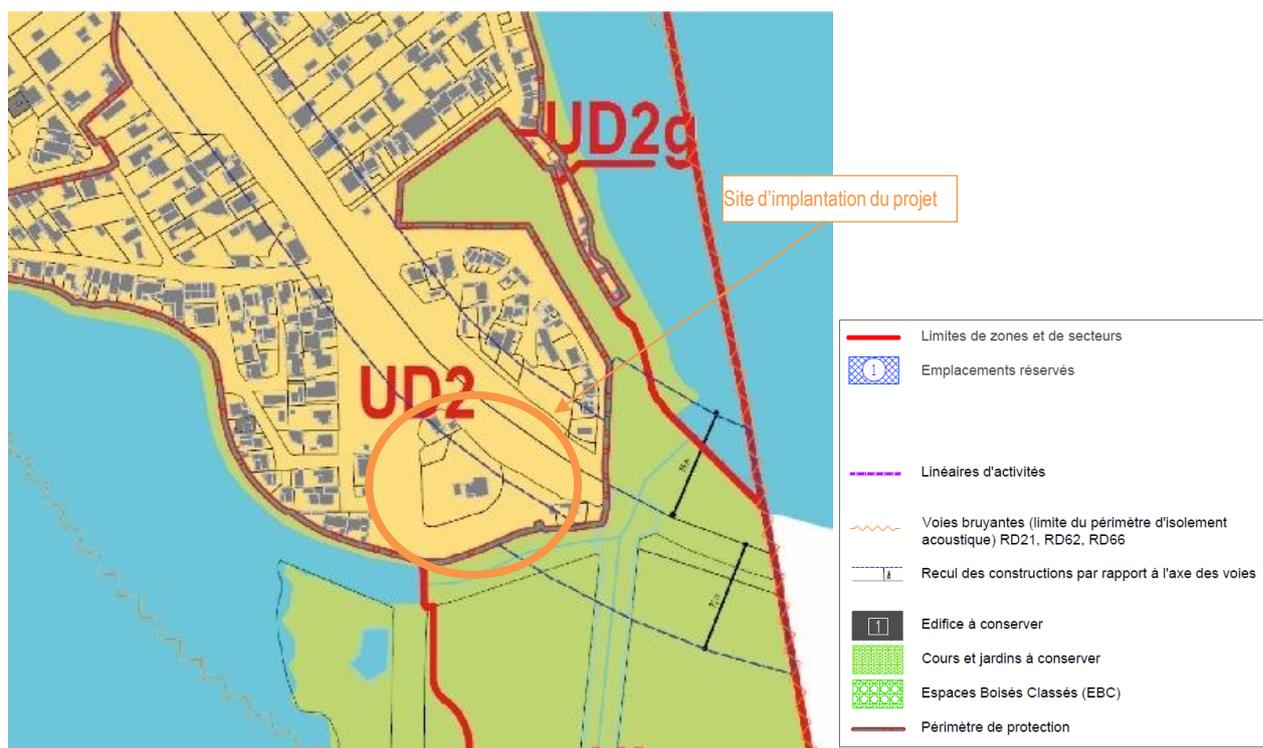
- développer des projets urbains qualitatifs.

Le projet porté par la société F-One doit répondre et participer à ces ambitions.

## B | Le PLU – Plan Local d’Urbanisme de Pérols

Le site d’implantation du projet est :

- + inclus dans le zonage UD2,
- + inclus dans l’emprise de la protection inscrite au titre du L.151-19 du code de l’urbanisme,
- + concerné par la marge de recul des constructions de 35m par rapport à l’axe de la voie,
- + concerné par les nuisances acoustiques générées par les RD21 et RD62.



Plan de zonage commune de Pérols - source : PLU de Pérols

Classé UD2 au PLU actuellement en vigueur, le secteur dit « des cabanes » se caractérise par un tissu urbanisé discontinu, à vocation majoritairement d’habitat individuel. Le règlement écrit du PLU précise « *qu’il s’agit d’habitat individuel discontinu, avec un parcellaire non normé et des densités qui peuvent être fortes. La majorité du secteur est soumis aux risques d’inondations. L’histoire de ce bâti vernaculaire, et sa proximité avec l’étang en fait un secteur d’intérêt patrimonial, paysager et environnemental. Pour ces raisons, la constructibilité y est limitée (emprise limitée à l’existant, hauteurs faibles). Il est inscrit en périmètre de protection au titre de l’article L151-19 du code de l’urbanisme. Les règles concernant l’aspect extérieur des bâtiments et les clôtures (art 11) y sont plus poussées* ».

Le projet s’est attaché à respecter l’ensemble des règles édictées par le PLU, néanmoins, des adaptations s’avèrent nécessaires. Il est particulièrement à noter que le triangle, site d’implantation du projet, est un délaissé routier néanmoins construit, il est déconnecté du secteur des cabanes et sa vocation actuellement résidentielle n’est pas adaptée. Le changement de vocation induit des adaptations réglementaires garantant de la bonne insertion du projet dans son environnement.

## 4 | Un secteur soumis à la servitude d'utilité publique EL9

Le site d'implantation du projet est riverain du canal qui permet de relier les étangs de Pérols et de l'Or entre eux. Au même titre que les étangs ou le littoral, il relève du Domaine Public Maritime (DPM). De fait, il est assujéti à l'application de la servitude de passage des piétons sur le littoral, dite SUP EL9.

Il s'agit d'une servitude d'utilité publique relative à la conservation du patrimoine naturel et plus particulièrement du littoral maritime. Cette servitude est destinée à assurer exclusivement le passage des piétons le long du littoral. Les propriétaires riverains du domaine public maritime (DPM) sont donc tenus d'assurer un libre accès au littoral. Elle s'applique de manière générale sur une bande 3 mètres de large le long du DPM.

Outre un droit de passage au profit des piétons, elle interdit aux propriétaires des terrains grevés d'apporter à l'état des lieux des modifications de nature à faire, même provisoirement, obstacle au libre passage des piétons, sauf autorisation préalable accordée par le préfet, pour une durée de six mois au maximum. La servitude instaure en outre un droit pour l'administration compétente d'établir la signalisation nécessaire en vue de préciser l'emplacement de la servitude de passage et effectuer les travaux nécessaires pour assurer le libre passage et la sécurité des piétons, sous réserve d'un préavis de quinze jours sauf cas d'urgence.



Identification de la SUP EL9 par le Préfet de l'Hérault – Source DDTM34, juin 2023

A ce titre, le projet respecte cette servitude.

## 5 | Un secteur qui présente des enjeux écologiques

Le site d'implantation du projet se situe à l'interface de nombreux sites de protection ou d'inventaires du patrimoine naturel, sans toutefois les intercepter directement. Néanmoins, le site peut présenter un intérêt comme habitat de reproduction pour certaines espèces ou peut jouer un rôle de corridor pour les oiseaux et les mammifères liés aux milieux aquatiques et humides (partie sud du site vers la berge) et pour les oiseaux inféodés aux milieux ouverts, semi-ouverts et boisés (partie est et nord du site).

Un pré-diagnostic écologique a été mené en phase de conception du projet, celui-ci a conduit le porteur de projet à adapter son programme pour assurer au mieux l'intégration du projet dans son environnement.

Le pré-diagnostic écologique a été mené par Alexandre Ballaydier de Klaséa en mars 2023. Celui-ci a permis d'identifier que le caractère dégradé et anthropisé (présence d'habitations) du site, n'excluait pas totalement d'enjeux potentiels, relativement notamment à la présence de périmètres d'inventaire et de protection du patrimoine naturel (réseau Natura 2000, zones humides, etc.) à proximité. Si le site semble peu favorable à la présence d'espèces animales à forts enjeux patrimoniaux, les milieux arbustifs à arborés du site, ainsi que le canal sont favorables à certaines espèces en transit.

*Nota : Le pré-diagnostic complet et les préconisations environnementales qui en découlent figurent en annexe du présent dossier de Déclaration de Projet, ne sont repris dans cette notice que les éléments saillants.*

### A | Les continuités écologiques du site

#### # Le site étudié abrite 2 continuités écologiques :

- **une continuité liée principalement aux milieux humides** (trame bleue) au niveau de la berge du canal sud du site (Fourrés méditerranéens à pourpier marin et *Arthrocnemum fruticosi* ; Saussaies marécageuses) auxquelles on peut ajouter une portion du jardin d'une propriété et un bosquet ;
- **une continuité terrestre liée à la trame verte constituée de milieux ouverts** (diverses friches), arbustifs à arborés (bosquets, arbres plantés, aménagement paysager) à l'est et au nord du site. Ces milieux principalement rudéraux ou plantés sont fonctionnels, mais pas qualitatifs.

#### # Les continuités écologiques à proximité immédiate du site

- Au sud du site, le chenal lui-même ainsi que ses rives constituent également des éléments d'un corridor linéaire de la trame bleue.
- Au nord et à l'ouest du site, les terre-pleins composés de friches et d'aménagements paysagers séparés par les axes routiers constituent des espaces relais pour le déplacement des espèces.

#### # Les éléments de fragmentation

Les éléments principaux de fragmentation sont les RD 62 et RD 21 qui encadrent le site. À l'est du site, des passages terrestres sous l'axe de 2x2 voies existent de chaque côté du canal et permettent aux espèces terrestres de la traverser depuis l'est en toute sécurité. À l'ouest du site, il n'y a pas de passage sous le pont de la 2x1 voies qui enjambe le canal.

## # Conclusions

Le site abrite :

- des continuités humides participant à la trame bleue dans sa partie sud, constituant un corridor régional fonctionnel à conserver ou à restaurer en partie (D21 à l'ouest) ;
- des continuités terrestres ouvertes et rudérales ou arbustives à arborées principalement plantées, structurant un corridor régional fonctionnel bien que la qualité des milieux présents soit médiocre.

À proximité du site :

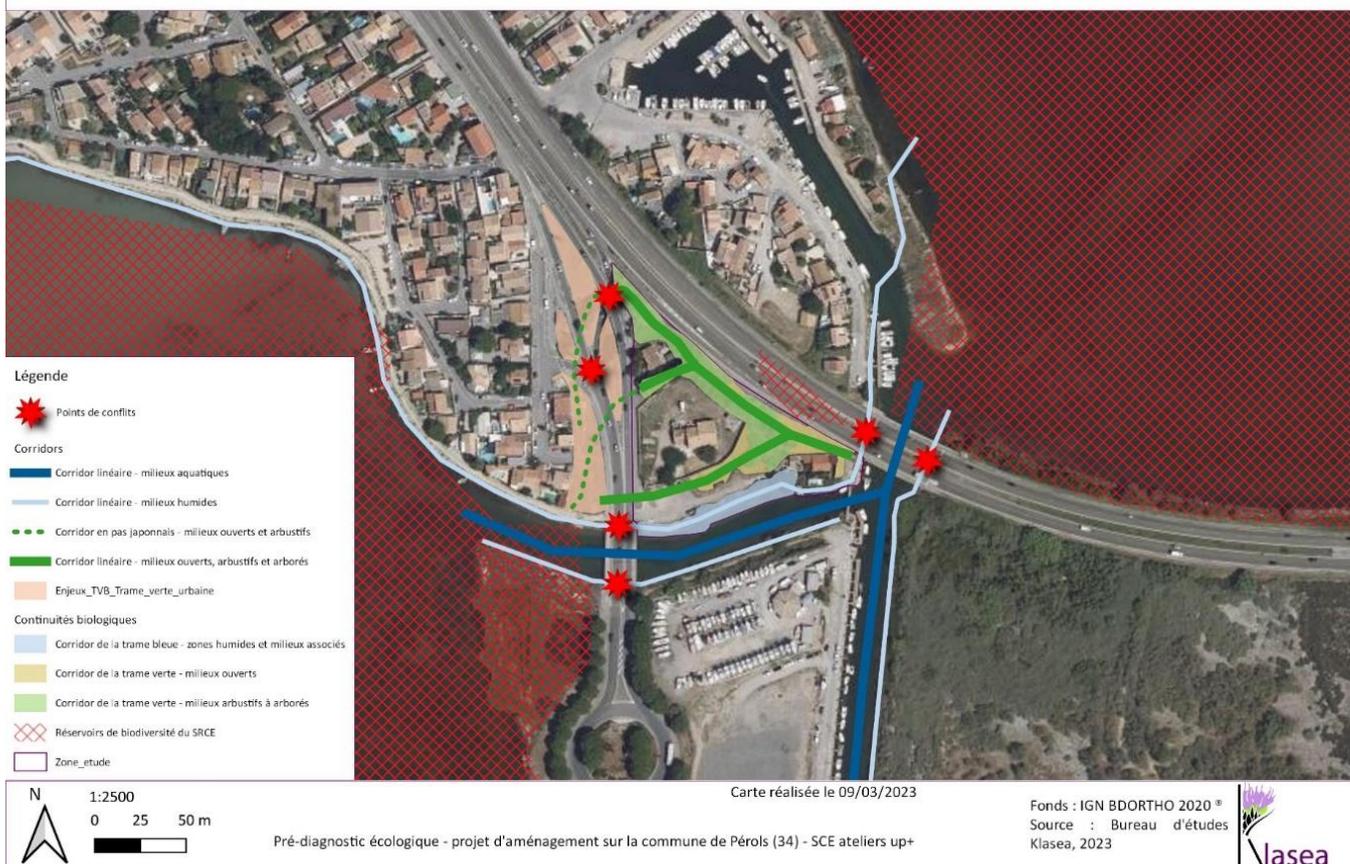
- le corridor aquatique et humide linéaire d'intérêt régional est également constitué par le canal lui-même et la berge en face du site ;
- des terre-pleins présents au nord et à l'est du site constituent des espaces relais pour le déplacement des espèces.

Les corridors observés bien que fonctionnels abritent des milieux peu qualitatifs à restaurer selon les grands axes suivants :

1. maintien d'une partie de la saulaie qui permet de préserver la tranquillité du canal / l'urbanisation ;
2. plantation d'une haie de tamaris jouant le même rôle que la saulaie ;
3. recréation d'une pelouse sèche à partir des friches rudérales présentes ;
4. à l'est du site, remplacement des aménagements paysagers et des arbres plantés par des haies d'essences indigènes arborées et arbustives jouant le même rôle de corridor, d'écran paysager visuel et contre le bruit de la D21.

### Continuités écologiques du site et trame verte et bleue

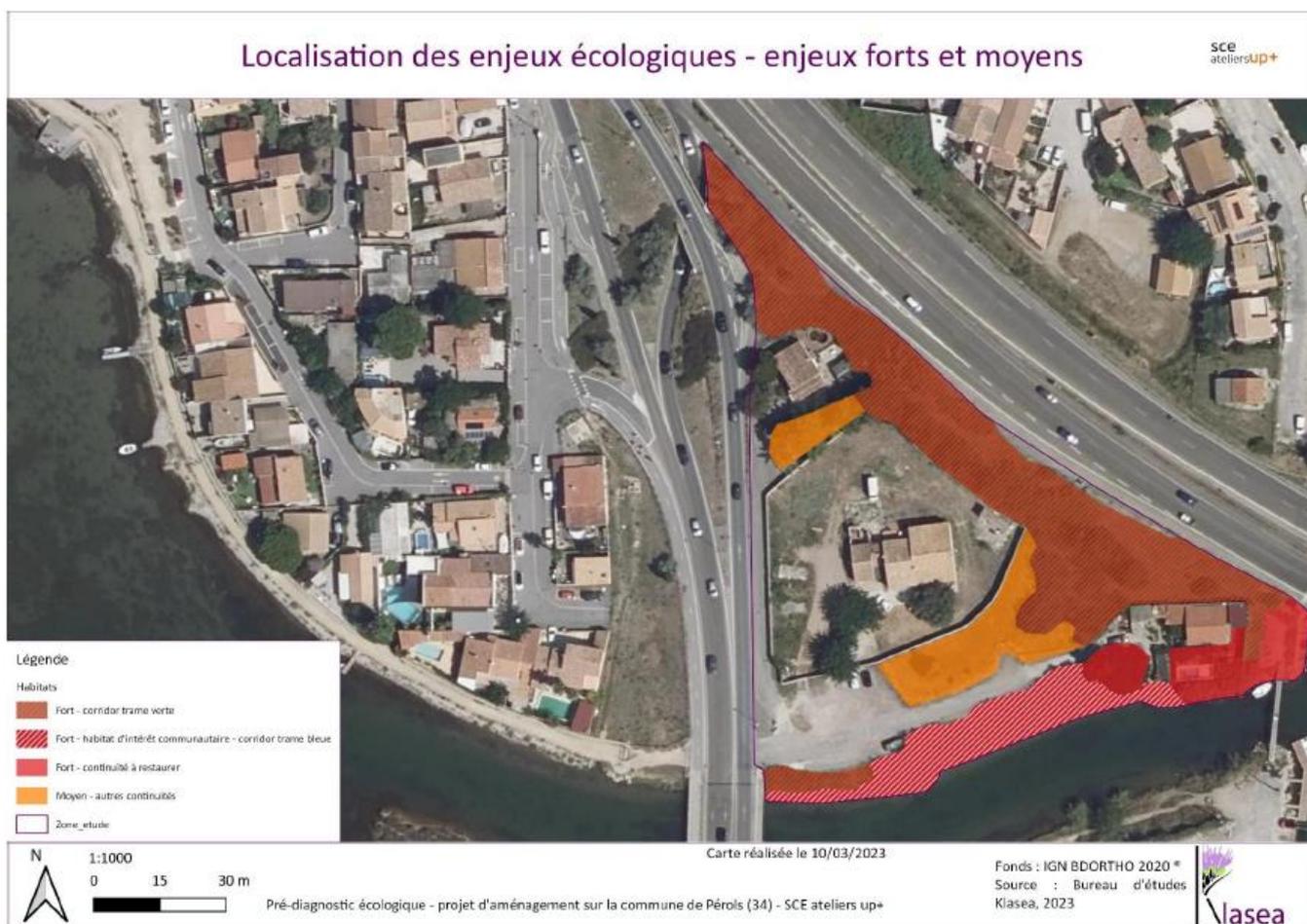
sce  
ateliersUP+



## B | Evaluation des enjeux

Le site, globalement très impacté par les aménagements anthropiques, possède un intérêt intrinsèque faible. Cependant, sa position géographique entre de nombreux réservoirs de biodiversité reconnus par le SRCE réhausse les enjeux qu'il présente. La déclinaison des corridors mentionnés par le SRCE fait ressortir une zone au sud liée aux milieux aquatiques et humides (trame bleue) et une zone à l'est et au nord, liée à des milieux terrestres, toutes deux d'enjeu fort.

Ces éléments restent toutefois à prendre en tant que potentiels, le SRCE et ses outils graphiques ayant été conçus pour une lecture et une appréciation à l'échelle du 100 000<sup>ième</sup>.



Au regard des enjeux écologiques, l'expertise écologique a établi les préconisations environnementales suivantes :

- Actions en faveur des continuités écologiques et préservation de la faune locale :
  - o Maintenir un corridor humide au sud :  
Il est important de préserver au maximum les milieux humides présents dans la partie sud du site : Fourrés méditerranéens à pourpier marin et *Arthrocnemum fruticosi* (C.B : 15.616 ; N2000 : 1420-2) et Saussaies marécageuses (C.B : 44.92). Cela passe par une phase d'évitement ou de réduction des impacts lors de la définition des caractéristiques du projet final.  
Si des zones restent impactées, il est primordial de ne pas imperméabiliser les sols à ces endroits et de conserver le rôle de corridor biologique de cette continuité, par exemple en permettant le passage de la faune sous les pontons et en maintenant un linéaire arbustif qui



préserve la tranquillité d'une partie du canal. La restauration de zones humides à l'ouest du site peut être une mesure ambitieuse mais intéressante à mettre en place.

- Maintenir, voire restaurer le corridor terrestre à l'est et au nord du site :  
Une zone non aménagée devra être préservée à l'est au nord du site pour maintenir le corridor mentionné par le SRCE. Bien que certainement fonctionnels, les milieux présents au sein de cette continuité sont actuellement très rudéraux voir plantés. Il pourrait être intéressant de substituer les friches et les plantations aujourd'hui présentes par des éléments biologiquement plus qualitatifs : restauration et entretien de pelouses sèches et plantation d'une haie arbustive et arborée constituée d'essences indigènes adaptées au site, issues de plans labellisés "végétal local"
  - Mise en place de clôtures permettant d'assurer le passage de la petite faune locale
  - Limiter les surfaces vitrées du bâtiment pour éviter aux oiseaux les collisions
  - Limiter les surfaces imperméabilisées
- Actions permettant de limiter les impacts sur la faune en phase chantier,
  - Actions de lutte contre la prolifération des espèces végétales exotiques envahissantes,
  - Actions en faveur de la gestion des eaux pluviales afin de limiter le ruissellement de l'eau et son chargement en pollution.



## Volet 3|

## Un projet de siège social



## 1 | Un site adapté au projet de l'entreprise

Le site répond aux principaux critères de recherche que F-One s'était fixé :

- + Il est sur la commune de Pérols : lieu d'implantation historique de l'entreprise,
- + Il offre une accessibilité aisée par les transports en commun ou mode doux pour les salariés de l'entreprise,
- + Il est à proximité immédiate de l'eau,
- + Il offre une superficie adaptée au projet.

La localisation du projet répond en effet à l'enjeu fort de rationalisation du process de Recherche & Développement. Avec un accès direct à la mer, les tests, depuis toujours effectués en situation réelle, seront ainsi réalisables de façon plus fluide, permettant à l'entreprise de gagner du temps et d'optimiser ses coûts de production en R&D. Le bateau-test pourra rester amarré au ponton et les prototypes sortiront directement des ateliers de production pour les tests en mer. Les ateliers équipés de machines et de robots permettront d'ajuster les prototypes dès le retour des tests.

Ce nouveau siège social, sera un marqueur fort pour l'identité de l'entreprise et bénéficiera à son image de marque, tant pour sa clientèle que pour le recrutement de collaborateurs en offrant un cadre de travail agréable.



Extrait de l'Image d'insertion du projet (document provisoire) – Source : CIRRUS Construction / Pégase Immobilier

Le bâtiment offrira un grand espace de vie, spacieux et convivial, qui facilitera la communication et les relations entre les services internes à l'entreprise. Il sera composé de bureaux individuels ou partagés, d'espaces ouverts et d'espaces fermés, propices aux temps d'échanges collectifs sur les projets mais également d'espaces de détente et de convivialité.

Sont également réservés 50 m<sup>2</sup> d'espace de bureau par employé. Chaque espace disposera de grandes fenêtres donnant sur l'extérieur, le parc et les étangs.

L'entreprise compte actuellement 35 salariés, le projet est calibré pour en accueillir une cinquantaine, ce qui correspond au projet de développement de l'entreprise.

## 2 | Un projet qui s'adapte aux enjeux et contraintes du site

### A | La prise en compte des enjeux écologiques

Le site d'emprise du projet présente des caractéristiques écologiques intrinsèques intéressantes qu'il convient de préserver voire de restaurer, conformément aux préconisations environnementales (cf. chapitre précédent), les principales étant :

- + Conforter ou restaurer des continuités écologiques
  - Restaurer le corridor humide au sud du site, via la création d'une nouvelle poche végétale et la restauration de la zone humide au sud-ouest
  - Préserver et restaurer la bande plantée à l'est du site support de corridor écologique terrestre
- + Conserver une faible imperméabilisation des sols
- + Limiter les impacts sur la faune en phase chantier puis en phase exploitation,
- + Assurer la gestion des eaux pluviales afin de limiter le ruissellement de l'eau et son chargement en pollution.

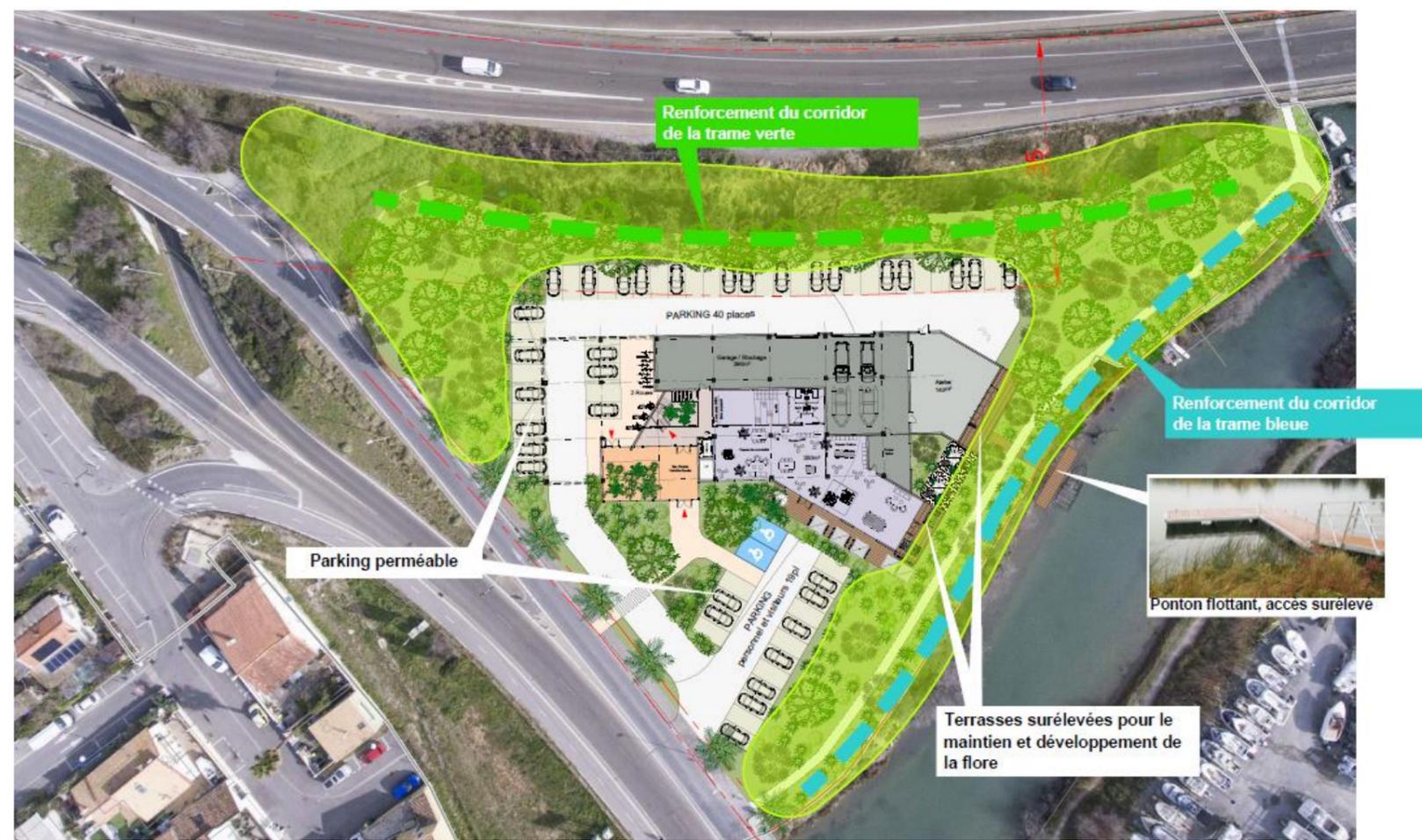
F-One s'est alors attaché à concevoir un projet répondant aux enjeux du site pour assurer son intégration dans l'environnement tout en répondant aux besoins de l'entreprise :

- + Le bâtiment est implanté au centre de l'emprise, pour préserver les corridors écologiques localisés en bordure de parcelle et sur 3 niveaux pour limiter son emprise au sol (25% de l'unité foncière du projet au maximum), tout en offrant une surface de plancher nécessaire à l'entreprise.
- + Les espaces libres seront traités conformément aux recommandations :
  - respect de la palette végétale locale,
  - conservation d'un maximum d'espace non imperméabilisé (au minimum 70% d'espace libre et 40% d'espace de pleine terre),
  - aménagements semi-perméables pour les espaces de circulation et de stationnement,
  - surélévation des terrasses et mise en place du ponton flottant avec un accès surélevé pour permettre le passage de la petite faune locale et le développement de la flore.
- + Les corridors écologiques seront remis en état et reconstitués en suivant les préconisations :
  - démolition du bâti existant au Sud-Est, permettant l'agrandissement des corridors écologiques trame verte et bleue
  - démolition du bâti existant au Nord-Ouest puis plantation permettant la reconstitution et la remise en état de la trame verte
  - démolition de l'enrobé existant en entrée sud du site permettant la reconstitution et remise en état de la trame bleue
  - déconstruction des murs de clôtures existants, remplacés par des clôtures perméables
- + Afin de répondre aux enjeux hydrauliques :
  - le projet est conçu en limitant l'imperméabilisation sur le tènement foncier
  - le projet intégrera un type de rétention adapté avant rejet dans le réseau (les études de sol et les relevés géométriques sont en cours, les éléments techniques seront définis ultérieurement par un BET hydraulique spécialiste).

Les illustrations à suivre montrent les enjeux environnementaux et leur prise en compte par le projet. Le plan masse du projet apparaît en superposition de l'état initial du site.



Enjeux environnementaux – Source : CIRRUS Construction / Pégase Immobilier



Prise en compte des préconisations environnementales – Source : CIRRUS Construction / Pégase Immobilier



Image d'insertion du projet (document provisoire) – Source : CIRRUS Construction / Pégase Immobilier

## **B | La prise en compte de son inscription en entrée de ville et de son enjeu d'insertion paysagère**

Comme présenté ci-avant, le site d'implantation du projet se situe à l'interface de la ville et des étangs, dans la pointe sud du secteur des cabanes, sans pour autant présenter les caractéristiques intrinsèques de cet espace.

Il bénéficie d'une topographie naturelle et d'une végétation lui permettant de s'isoler des axes routiers qui marquent fortement cette entrée de ville. Il présente des constructions peu qualitatives, voire dégradées.

Le projet va permettre de requalifier et densifier un délaissé routier, assurant une mutation pérenne de ce secteur, avec une occupation plus adaptée que l'habitat. Il sera également un marqueur fort pour l'entrée de ville, qui symbolisera l'ambition métropolitaine de développer une « économie bleue » appuyée sur une entreprise leader mondial.

Le projet utilise dans sa conception les trois côtés de la parcelle pour dialoguer avec les espaces urbains qui l'entourent, aussi différents soient-ils (une voie rapide, un lotissement, les étangs et le port à sec). Cela lui permet d'adapter son enveloppe, et de créer une façade urbaine ouverte, qualitative, entre terre et mer.



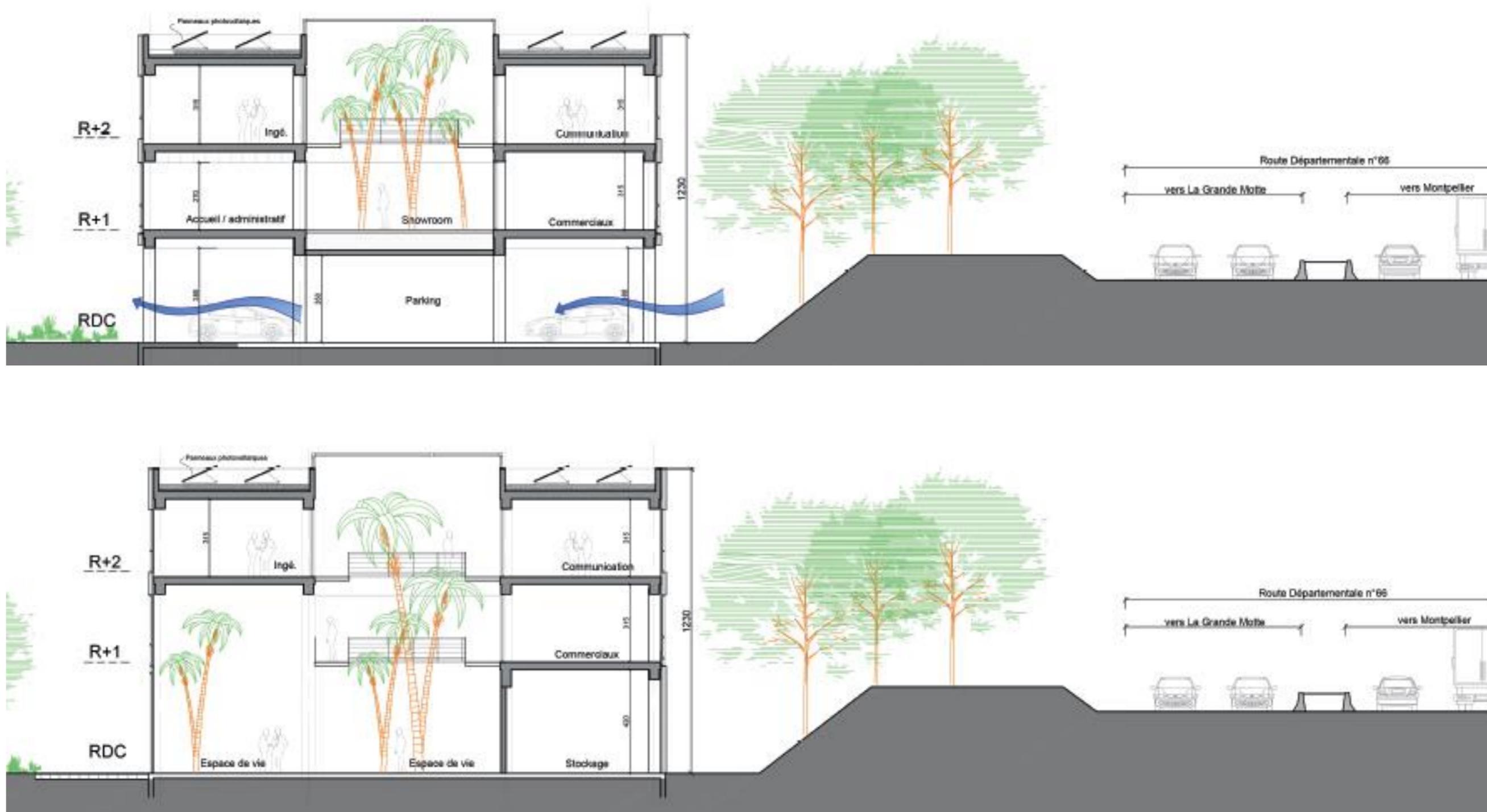
*Entrée du site et vue des berges – état initial – Source : Google earth*

Résolument tournée vers les étangs, la façade offre de belles perspectives sur ceux-ci. Au contraire, le bâtiment tourne le dos à la RD 62, afin de se préserver des nuisances sonores ce côté de bâtiment sera moins vitré.

L'accès au site se fera par un seul et unique accès, tel qu'existant. Cependant, l'entrée sera reconfigurée afin d'offrir plus de confort et de sécurité aux usagers et qualifier la jonction avec l'espace public. Une voirie interne sera créée afin d'accéder aux stationnements qui seront implantés à l'arrière du bâtiment. Ce choix d'implantation permettant de masquer ces espaces, qui bien que végétalisés, restent des aménagements plus ou moins intéressants.

Par ailleurs, le projet prévoit une soixantaine de places aménagées sur les espaces extérieurs. Une dizaine de places et le stationnement des deux-roues bénéficieront d'un abri sur le bâtiment qui sera implanté sur pilotis sur son côté ouest. Suffisamment dimensionnés pour l'accueil des salariés et des visiteurs, ces stationnements bénéficieront de cheminement piétonnier pour accéder au bâtiment. Ils seront plantés et paysagers afin d'assurer leur intégration.

Les coupes suivantes illustrent la prise en compte de la topographie et l'accompagnement végétal du projet qui permet d'assurer son insertion urbaine.



Coupes projetées du projet (document provisoire) – Source : CIRBUS Construction / Pégase Immobilier

## # Une amélioration du site par rapport à l'existant :

Le site d'implantation du projet est isolé du reste du secteur des cabanes et bénéficie du décaissement naturel du terrain, ainsi qu'une masse végétale existante qui permet d'assurer l'intégration du projet. S'agissant d'une opération de renouvellement urbain, qui vise à reconfigurer le site aujourd'hui dégradé, le parti pris d'aménagement s'est attaché à garantir son intégration dans l'environnement.

Le projet relève d'une architecture contemporaine. Cette proposition architecturale valorise ce site très contraint par sa position géographique, dans un triangle inséré entre deux axes de circulation majeurs et les étangs telle la proue d'un bateau tournée vers la mer. C'est un projet « signal », où le parti d'aménagement s'est attaché à répondre aux besoins de l'entreprise, à la fois par sa volumétrie que par son image novatrice.

En effet, le projet s'implante au cœur d'un triangle marquée par les infrastructures routières, bénéficiant du décaissement naturel du terrain. Les volumes, pour faciliter leur intégration, seront simples, le choix des matériaux participe également à l'intégration du projet dans cette emprise urbaine.



*Insertion du projet dans son environnement (document provisoire) – Source : CIRRUS Construction / Pégase Immobilier*

A ce titre, l'insertion paysagère est une priorité dans la conception.

Le programme d'aménagement paysager s'appuie sur une végétation existante notamment le long de la RD 62, qui met à distance les flux de circulation de ce qui se passe en contrebas, à l'intérieur du périmètre de projet. Ces masses végétales sont nombreuses et denses, elles seront conservées et étoffées. Elles permettront ainsi d'accompagner et d'assurer l'insertion du bâtiment. Le projet paysager s'inscrit dans la palette végétale locale : la végétation des différents aménagements extérieurs sera constituée en majeure partie d'essences méditerranéennes, de type persistant, peu consommateur d'eau, d'engrais ou de fertilisants (Melia Azédarach, Olivier de Bohème, Chênes verts ou Micocoulier) accompagnée d'une végétation tapisante, composée également d'essences méditerranéennes (lavandes, romarins, cistes, etc.). Les places de stationnement seront plantées à raison de 1 arbre pour 3 places (soit 19 arbres minimum). Par ailleurs, la végétation existante sera

préservée et renforcée sur la limite RD 62 et des arbres d'alignement seront plantés le long de RD 21 afin d'assurer son intégration.

#### *Son insertion dans le paysage proche*

Le projet sera visible dans son environnement proche, notamment depuis les axes routiers qui l'entourent : depuis la Route de la Mer, la façade arrière du bâtiment dépasse les masses végétales existantes alors que, depuis la RD 21, la façade principale s'impose au passant. La qualité architecturale du bâtiment se traduit par le choix des matériaux, son orientation, et le renforcement du couvert végétal qui permettent aussi d'assurer son intégration dans le paysage urbain.

Il sera un marqueur fort pour l'entrée sur la presqu'île, implanté telle une figure de proue. Il stabilisera et qualifiera le tissu urbain, puis symbolisera le renouveau et l'attractivité de cet espace.



*Photomontage – insertion paysagère vue depuis la RD 62 – Source : Les Ateliers UP+ SCE*



*Photomontage – insertion paysagère vue depuis la RD 21 – Source : Les Ateliers UP+ SCE  
Nota : les images ci-contre ont été réalisées avec les éléments de projet en cours de définition*

### *Son insertion dans le paysage lointain*

Au-delà de ces vues rapprochées qui représentent la valeur emblématique que va prendre ce projet pour la commune de Pérols, il convient de noter que le bâtiment sera intégré au paysage dans les vues plus lointaines.

Que ce soit en approche de la pointe de la presque-île depuis le centre-ville, ou depuis Carnon-Plage, le bâtiment ne viendra pas perturber la silhouette urbaine. Le maintien du couvert végétal, ainsi que la topographie, participent à son intégration.

Les images ci-après permettent d'illustrer les impacts faibles à modérés que le bâtiment va engendrer sur le paysage littoral depuis les points de vue suivant :

- PV1 : Depuis la Rue Bonadona et le chemin côtier ;
- PV2 : Depuis le Chemin du Mas Rouge ;
- PV3 : Depuis le Canal du Rhône à Sète à l'extrême ouest de la commune ;
- PV4 : Depuis le Canal du Rhône à Sète au sud de la commune ;
- PV5 : Depuis la RD62 dans le sens Carnon-Pérols.



Localisation des prises de vues des images à suivre – Source : Les Ateliers UP+ SCE



Le projet depuis le **point de vue 1** est visible du fait de sa hauteur venant surplomber les maisons individuelles en front d'étang (composées essentiellement en RDC et R+1). Toutefois, le projet ne vient pas dénaturer la ligne d'horizon. En effet, celui-ci ne dépasse pas le velum constitué par les immeubles de Carnon situés en arrière du site de projet, dont les immeubles (visibles sur l'image) peuvent atteindre R+7 voire R+8. En outre, l'accompagnement végétal prévu le long de la RD21 viendra renforcer le caractère végétal déjà perceptible depuis ce point de vue, en venant améliorer la situation sur le site de projet par rapport à la situation actuelle.



Le **point de vue 2**, pris également depuis la rive nord de l'étang de Pérols à l'extrémité du Chemin du Mas Rouge permet d'illustrer l'absence d'impact visuel. En effet, la distance et le couvert végétal des berges de l'étang (constitués de roseaux, pins méditerranéens, tamaris) viennent masquer les perceptions du site du futur projet.



Le **point de vue 3**, pris depuis l'extrémité sud-ouest de l'Etang révèle l'absence d'impacts sur le paysage. Seules les émergences des immeubles présents sur Carnon sont visibles depuis cette distance.



Les vues offertes depuis le canal du Rhône à Sète en direction du site de projet n'est impacté que marginalement par le futur projet. En effet, celui-ci est séparé de la berge sud par, à la fois l'étang mais également une succession de masques végétaux. En outre, à cette distance le projet, bien qu'ayant une hauteur supérieure à celle observable sur les tissus pavillonnaires connexes, ne vient pas créer une émergence marquée.



Le **point de vue 5**, permet de s'assurer que l'impact du projet est résiduel depuis la RD62 depuis Carnon en direction de Pérols. En effet les espaces végétalisés et arborés accompagnant la voie permettent de créer des masques sur tout le linéaire de voirie. En outre, le terrain d'assiette du futur projet se situe en contrebas de la voie, limitant un peu plus les impacts visuels du projet

Localisation du projet sur des prises de vues proches et lointaines – Source : Les Ateliers UP+ SCE

**En conclusion, comme le montre les illustrations ci-avant, l'environnement lointain n'est pas impacté par le projet :**

- Depuis la rive sud, l'impact du projet est limité par la distance et les masques végétaux constitués par la végétation côtière et les pinèdes au sud du projet. ;
- Depuis la rive nord, le futur projet étant inférieur au velum observable sur les communes au sud de Pérols, celui-ci ne vient pas modifier la ligne d'horizon telle qu'elle peut apparaître aujourd'hui ;
- Enfin depuis l'axe routier majeur constitué par la RD62, le terrain accueillant le futur projet étant plus bas que la voie, les masques végétaux le long de celle-ci permettent une bonne intégration paysagère du futur projet.

**Le rôle des masques végétaux est fondamental pour la bonne intégration paysagère, c'est pourquoi, le futur projet renforcera les strates arbustives existantes afin de s'intégrer à son environnement.**

### **C | La prise en compte de la réglementation PPRNi**

Pour rappel la majorité du tènement foncier est localisée au sein de la zone Bleue, les bords du canal sont en zone rouges naturelles. Le site présente également deux enclaves en zone rouge urbaine. Le projet s'inscrit en conformité par rapport au règlement du PPRNi :

L'emprise bâti s'inscrit au sein de la zone bleue urbaine qui autorise ce type de construction.

En outre, la construction respecte la côte fixée par le PPRNi à savoir : PHE+30cm pour les bureaux, avec un minimum de 2,40 NGF. Ainsi, le terrain existant étant entre 2 m et 2,40 m NGF, le bâtiment devrait atteindre les 15,5m de hauteur NGF. Les parkings réalisés en zone bleue seront aménagés au niveau du terrain naturel et sans présenter d'obstacles au libre écoulement des eaux (Cf coupes présentées ci-avant). Les parkings réalisés en zone rouge urbaine seront aériens. Une signalétique adaptée à l'information du risque sera mise en place et un dispositif d'évacuation sera organisé à partir d'un dispositif de prévision des crues.

Le ponton et son accès seront réalisés conformément à la réglementation.

Le projet est conçu en limitant au maximum l'imperméabilisation des sols (au moins 70% de la superficie du tènement est traitée en espace libre dont au moins 40% en pleine terre végétalisée), cependant, il entraîne une augmentation de l'emprise au sol de l'unité foncière du projet (22% contre 8% aujourd'hui). Pour rester conforme au PPRNi, il prend les mesures nécessaires pour limiter son impact sur le ruissellement.

### **D | La prise en compte de la servitude de passage le long du littoral EL9**

Le projet respecte la servitude passage en laissant une marge de recul le long du canal, classé Domaine Public Maritime.

### **E | La prise en compte des prescriptions du SCoT**

Le projet répond aux prescriptions et recommandations du SCoT qui s'applique sur le site d'emprise du projet, listées ci-avant dans la notice. En effet :

- + Le projet participe à affirmer « le rayonnement du Cœur de Métropole en matière d'innovation, de création et de qualité architecturale et urbaine, emblématique de la centralité urbaine métropolitaine, pour contribuer à la qualité du cadre de vie des habitants et usagers du territoire et pour participer à son rayonnement, notamment le développement du tourisme urbain contemporain », dans le sens où il permet à une entreprise locale innovante et leader mondial de se développer sur le territoire en construisant un siège social de belle qualité architecturale, intégré à son environnement urbain et naturel, participant à la requalification d'un délaissé routier.
- + Le projet, en tant qu'opération de renouvellement urbain, participe à la lutte contre l'artificialisation des sols
- + Le projet répond à l'ambition portée par le SCoT de faire « des entrées de ville des marqueurs identitaires pour le territoire », dans le sens où le projet va requalifier cette entrée de ville de Pérols, qui est aussi une porte d'entrée de la Métropole depuis la mer.
- + Le projet préserve la biodiversité présente sur le site en restaurant et confortant les corridors écologiques identifiés

Au regard plus spécifiquement des modalités d'application de la Loi littoral, le SCOT identifie le site d'implantation du projet au sein de la tâche urbaine et au sein des Espaces Proches du Rivage définis au titre de l'application de la Loi Littoral. Pour mémoire, les prescriptions spécifiques du SCoT pour ces espaces sont les suivantes :

*« pour les opérations de renouvellement urbain situées dans le tissu bâti existant au sein des EPR, celles-ci ne devront pas modifier de manière significative les caractéristiques d'un quartier, notamment en augmentant sensiblement la densité des constructions ou en rompant de façon inappropriée avec les morphologies environnantes ».*

Le projet répond pleinement à cet objectif dans la mesure où la qualité architecturale du projet et le parti pris d'aménagement général vont permettre d'assurer son insertion : il va, de fait, permettre de valoriser un espace stratégique, aujourd'hui peu qualitatif voire dégradé, offrant des perspectives depuis les bords du canal et les voies d'accès la métropole.

Le projet, s'il augmente sensiblement l'emprise au sol existante et présente des hauteurs supérieures aux constructions existantes sur site, s'inscrit dans un délaissé routier dégradé, en rupture avec les morphologies bâties environnantes. En particulier, il se situe en discontinuité du secteur des cabanes, les voies à grande circulation (RD 21 et 62) et la topographie du site participant clairement de cet isolement.

En cela, la valorisation de ce délaissé routier ne modifiera pas de manière significative les caractéristiques du quartier.

## **F | La prise en compte des prescriptions du PLU**

Le projet s'est attaché à respecter l'ensemble des règles édictées par le PLU, néanmoins, des adaptations s'avèrent nécessaires. Il est particulièrement à noter que le triangle, site d'implantation du projet, est un délaissé routier néanmoins construit, il est déconnecté du secteur des cabanes et sa vocation actuellement résidentielle n'est plus adaptée. Le changement de vocation induit des adaptations réglementaires mais celles-ci sont toujours garantes de la bonne insertion du projet dans son environnement.

Le détail des adaptations rendues nécessaire, ainsi que l'analyse de leur impact sur l'environnement figurent dans le volume dédié à la mise en compatibilité du PLU.



## Volet 4 | Un projet d'intérêt général



### # **Un projet participant au développement économique de la Métropole fondée sur l'innovation et structurant la filière « économie bleue »**

La Métropole a affiché dans le SCoT son ambition de s'affirmer comme une métropole créatrice de richesse et d'innovation et d'emplois.

A ce titre, **la métropole souhaite accompagner les entreprises pourvoyeuses d'emplois et créatrices de valeur ajoutée pour le territoire**, qui prennent en compte les enjeux environnementaux. L'entreprise F-One répond à ces critères. A ce titre, la métropole l'accompagne dans le cadre de la relocalisation de son siège social. Cependant, la métropole ne dispose pas de foncier au sein d'un parc d'activités existant ou projeté qui réponde aux besoins spécifiques de l'entreprise F-One, en particulier la proximité de l'eau.

Son besoin de positionnement en bordure d'étang répond avant tout à un processus de Recherche & Développement qui lui est propre. En outre, ses accointances économiques sont tournées vers des clubs de voiles ou vers des distributeurs disposant de petits points de vente à proximité de la mer. Elle n'a pas de synergies avec d'autres entreprises localisées dans un parc d'activités.

De plus, **ce projet contribue à répondre à plusieurs ambitions d'une entreprise locale innovante en développement, que la Métropole souhaite conserver sur son territoire et sur la commune de Pérols en particulier.**

En effet, F-One est une entreprise historiquement implantée à Pérols et de rayonnement international offrant une trentaine d'emplois dans un secteur de pointe et vecteur d'image de marque du territoire (entreprise fer de lance des activités nautiques).

En outre, ce projet constitue une opportunité de mise en lumière, de vitrine sur les ressources sportives qu'offrent les étangs et la mer. Cette filière est créatrice d'emplois, tant dans l'accompagnement de la pratique (vente et location de matériels et enseignement) et que les répercussions qu'elle peut avoir sur l'économie touristique. A ce titre, **le projet offre une réelle opportunité pour la Métropole en termes de structuration et de développement des filières relatives à l'« économie bleue ».**

Dans le cadre de sa croissance, F-One qui compte actuellement 35 salariés, projette d'en créer une quinzaine supplémentaire d'ici 2025.

### # **Un projet qui contribue au rayonnement de Montpellier Métropole Méditerranée**

Dans le **contexte spécifique des JO 2024**, lors desquels les épreuves de voile et notamment du kite foil (qui fera son entrée aux JO sur cette session), se dérouleront à Marseille, plusieurs villes de la région ont été désignées **comme centres de préparation pour ces sports.**

Le matériel F-ONE fait déjà partie des quatre marques homologuées. L'entreprise est, par ailleurs, sponsor de nombreux athlètes et privilégie les étoiles montantes de la région qui font briller la marque et la région à l'international (elle sera également sponsor de deux athlètes en compétition). L'entreprise est en outre sponsor d'événements locaux, comme l'événement *wing foil*.

**Cette dynamique des JO est une opportunité pour la Région Occitanie et la Métropole de Montpellier de se positionner encore plus comme un leader dans les sports nautiques et dans l'innovation.**

Chaque année, l'entreprise F-ONE accueille à Pérols ses distributeurs et revendeurs pour une semaine de formation produit, tests, et cohésion d'équipe. Très régulièrement, les directeurs de publication de magazines de

glisse internationaux viennent également réaliser des interviews et articles. Les meilleurs athlètes mondiaux sont aussi conviés dans les locaux afin de communiquer et tester du matériel.

Ainsi, l'entreprise reçoit des invités venus d'Hollande, d'Allemagne, des États-Unis, d'Australie, ou d'Afrique du Sud, qui viennent séjourner à Pérols et profiter des conditions ventées de la baie. Les concurrents directs sont eux basés dans des lieux renommés comme Hawaii, Cape Town, ou la Nouvelle-Zélande.

Par ce projet emblématique, F-One valorisera l'image de la Région et assurera une **visibilité certaine** à Montpellier Méditerranée Métropole.

### # **Un projet qui vise à requalifier une entrée de ville dégradée**

**Au-delà de l'aspect économique, ce projet présente un intérêt urbanistique majeur pour la commune.** En effet, il va contribuer à améliorer le site qui en tant que délaissé routier habité présente actuellement un état dégradé et va ainsi permettre de requalifier l'entrée de ville sud de Pérols et par là même, de la Métropole. En effet, le secteur de projet constitue la porte d'entrée de la Métropole depuis les communes du sud de l'étang de l'Or et du Méjean et la première image de la Métropole pour les touristes utilisant l'axe pénétrant constitué par la RD62. C'est pourquoi ce site dans sa configuration actuelle ne répond pas aux exigences, urbanistiques, architecturales et paysagères que l'on peut attendre d'un secteur aussi stratégique. Le projet permettra donc une amélioration de l'état initial en tout point.

La reconfiguration de la pointe de la presqu'île avec ce bâtiment de qualité architecturale, implanté telle une figure de proue sur un navire, **marquera l'entrée de la ville.** Il va en effet **stabiliser et requalifier le front urbain, et présente un parti d'aménagement de qualité, intégré à son environnement d'un point de vue paysager.** Ce projet est la première étape de la reconfiguration de la pointe de la presqu'île de Pérols initiée par la commune. A une échelle élargie, le réaménagement du port de plaisance et ses abords vont trouver une résonance de part et d'autre de la RD62, axe structurant de la Métropole.

Cette opération, est également **un marqueur de sobriété foncière.** Le projet s'inscrit sur un ténement foncier déjà urbanisé, qui ne nécessite **aucune consommation d'espace naturel et forestier.** Cela répond aux **nouveaux enjeux impulsés par le législateur sur la moindre consommation d'espace et l'ambition de « refaire la ville sur la ville ».**

De plus, le projet va permettre de **requalifier et densifier un délaissé routier dégradé, assurant une mutation pérenne de ce secteur, avec une occupation plus adaptée que l'habitat.**

### # **Un projet qui assure un gain en termes de biodiversité par la restauration et le renforcement des corridors écologiques**

**D'un point de vue purement environnemental,** le projet répond à une ambition forte et affirmée de la Métropole : **il prend en compte la sensibilité écologique du secteur et améliore l'état initial du site.**

En effet, le projet a été conçu selon la méthode ERC : Eviter, Réduire, Compenser. Le projet a ainsi évolué dès sa phase de conception, afin de prendre en compte les caractéristiques écologiques intrinsèques du site. Il s'est notamment attaché à mettre en œuvre les mesures permettant d'assurer la **protection et la restauration des continuités écologiques au sud et à l'ouest** du secteur. Les constructions et les clôtures existantes qui constituent aujourd'hui des barrières à la circulation de la faune seront déconstruites. **Présentant à ce jour un état dégradé et contraint, les continuités écologiques retrouveront avec le projet leurs fonctions initiales et serviront de support pour la faune et la flore locales, ce qui permettra de reconnecter ce triangle aux corridors et réservoirs voisins.**

**Le projet va par ailleurs, au vu de la compacité renforcée de son emprise, répondre à la double ambition de préserver ses franges (qui présentent un intérêt écologique) mais également de limiter son emprise au sol et l'imperméabilisation des sols.** Ainsi, le bâtiment est aménagé sur trois niveaux, les aménagements extérieurs ont été conçus de manière à préserver un maximum d'espaces de pleine terre, les stationnements et espaces de circulation douce sont préférentiellement semi-perméables, seuls les accès et espaces de circulation des véhicules sont imperméabilisés.

En outre, le parti d'aménagement et sa palette végétale assurent son insertion paysagère dans le respect de la faune et la flore locale.

**Toute la conception de ce projet a été guidée selon les principes de la démarche ERC, permettant in fine un gain en terme de biodiversité, via l'évitement des espaces les plus sensibles et la restauration et le renforcement de la trame verte et bleue. Le bilan écologique de l'opération est donc positif.**

En conclusion, tant d'un point de vue urbanistique qu'environnemental, le projet améliore la situation actuelle du site, particulièrement dégradé, tout en participant au développement économique de la Métropole de Montpellier et plus largement de la Région Occitanie.

