



# Pérois |

Déclaration de Projet emportant Mise en compatibilité du PLU de Pérois n°1 |

***Orientations d'Aménagement et de Programmation - OAP***

***Septembre 2023***





## Sommaire

**Orientation d'aménagement « Site d'implantation F-One » ..... 4**

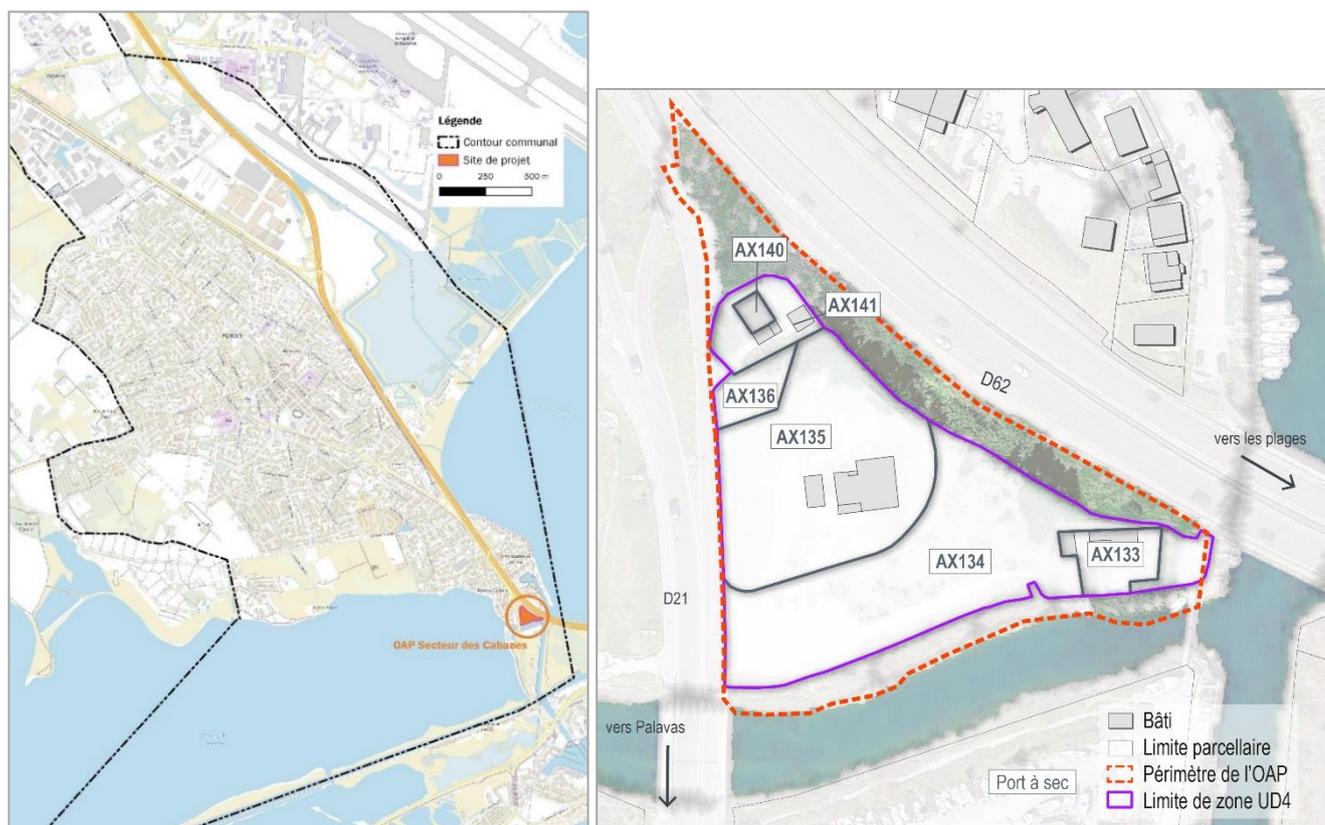
11	Caractéristiques initiales du site	4
21	Principes d'aménagement et de composition urbaine	6
31	Programmation	9

## Orientation d'aménagement « Site d'implantation F-One »

### 1 | Caractéristiques initiales du site

#### A | Localisation et contexte

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) relative au site d'implantation de l'entreprise F-One se situe à la frange sud-est de la commune de Pérols, sur la pointe sud de la presqu'île dite « des cabanes ». Elle constitue un triangle entre les RD 62 et RD 21 et le canal qui connecte les étangs de Pérols et de l'Or entre eux.



Localisation du site de l'OAP, source : Ateliers UP+ de SCE, 2023

L'emprise de l'OAP présente une superficie de 8 762 m<sup>2</sup> dont 6 350 m<sup>2</sup> en UD4. La zone UD4 correspond aux parcelles cadastrées AX n°0133, 0134, 0135, 0136, 0140 et 0141 (périmètre violet), le reste étant les espaces appartenant au domaine public actuellement végétalisés et qui participent à l'intégration du projet dans son environnement. Partiellement bâti, trois constructions occupent le site. Ce sont des maisons d'habitation des années 1980 présentant aujourd'hui un caractère dégradé.

L'accès à ces trois propriétés se fait par un accès unique, large et goudronné, depuis la RD 21 à l'ouest.

La RD 62 surplombe le site à l'est, sans offrir d'accès direct. Il s'agit d'un axe structurant en 2X2 voies qui mène aux plages de Carnon et de la Grande Motte depuis Montpellier.

Les mobilités alternatives et actives sont représentées aux abords du site par des arrêts de bus et une piste cyclable longeant la RD 21 côté étang.

## B | Occupation du sol, paysages et patrimoine

Le secteur des Cabanes est caractérisé par une urbanisation pavillonnaire. La presqu'île dispose également d'un petit port de plaisance.

Le site, quant à lui, présente une faible densité. Hormis les trois constructions (habitations et annexes), et l'accès, les surfaces imperméabilisées sont faibles.

La végétation est très présente sur le site. Elle est particulièrement plus fournie sur le talus le long de la RD 62 et offre un masque végétal le long de cet axe routier très emprunté, permettant de préserver les covisibilités. Les essences végétales en place ne présentent pas un grand intérêt d'un point de vue floristique ou faunistique. Néanmoins, elles jouent un rôle de filtre visuel, acoustique et sanitaire qu'il convient de préserver.



*Vue du site depuis la RD62, source : Ateliers UP+, 2023*

Le site tire parti de sa topographie marquée pour se protéger des voies de circulation en s'inscrivant dans ce triangle singulier. Les vues sont plus ouvertes au sud vers le grand paysage des étangs.



## 2 | Principes d'aménagement et de composition urbaine

### A | Objectifs visés

L'aménagement du site vise à requalifier un espace dégradé afin de permettre à une entreprise locale de relocaliser son siège social en bénéficiant d'un accès direct à la mer (nécessaire à son activité).

Initialement peu qualitatif (ancien délaissé routier habité), le projet va faire évoluer la vocation du site vers de l'activité économique, plus adaptée que l'habitat. Ce changement de vocation offre également l'opportunité de développer l'axe de « l'économie bleue » autour d'une entreprise industrielle leader mondial (kitesurf, windsurf) ayant des répercussions combinées sur l'économie, le tourisme et les activités sportives locales.

L'objectif est de définir une composition urbaine insérée dans son environnement en dialogue avec les entités paysagères et le tissu urbain des alentours. A ce titre, la situation du site, en interface avec les étangs de l'Or et de Pérols devra être valorisée pour structurer les relations ville-nature. Il s'agira également de valoriser les grandes entités paysagères présentes, en particulier par la préservation et le renforcement des masses végétales existantes situées au nord et le long de la RD 62 ce qui aura également pour effet de limiter les impacts visuels et sonores sur la future construction mais également de reconstituer un corridor écologique de trame verte dégradé.

En outre, il s'agira de restaurer le corridor de trame bleue au sud du site, via la création d'une nouvelle poche végétale.

### B | Organisation urbaine et espace publics

#### *L'organisation urbaine*

Ce projet va accompagner la mutation pérenne de ce secteur, avec une occupation plus adaptée que l'habitat. En effet, l'objectif est de **reconfigurer la pointe de la presqu'île pour marquer l'entrée de la ville et, la mettre en valeur par l'implantation d'un bâti à vocation économique.**

#### *La volumétrie des constructions*

La **conception architecturale** veillera à intégrer et stabiliser le front urbain. Elle **devra présenter un parti d'aménagement de qualité, intégré à son environnement**, via par exemple le choix des matériaux, l'orientation du bâti et le renforcement du couvert végétal. De plus, la conception architecturale devra également :

- Privilégier des dispositifs passifs en matière climatique en phase avec le climat local ;
- Concevoir des bâtiments efficaces en consommation énergétique (béton bas carbone...) ;
- Favoriser le recours aux énergies renouvelables et à l'autoproduction (panneaux photovoltaïques, système de récupération d'eau de pluie etc.) ;
- Concevoir l'aménagement des espaces libres et des bâtiments de manière à favoriser la biodiversité :
  - Limiter les surfaces vitrées du bâtiment et les équiper de dispositifs anticollisions pour protéger l'avifaune
  - pour les espaces libres, cf. les prescriptions du chapitre « C. Qualité environnementale et paysagère – continuité écologique » à suivre).

**Un traitement qualitatif des alignements et des façades sera recherché**, en particulier la façade principale orientée vers les étangs, afin de :

- Limiter les nuisances sonores et visuelles,
- Soigner cette façade, en vitrine depuis la RD 21,
- Utiliser 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),
- Adapter les volumétries et créer une façade urbaine ouverte, qualitative, entre terre et mer.

## C | Qualité environnementale et paysagère – continuité écologique

**L'insertion paysagère est une priorité dans la conception.** Ainsi, le programme d'aménagement paysager devra s'appuyer sur la végétation existante et dense notamment le long de la RD 62.

- **La ceinture verte arbustive et arborée au nord-est devra être maintenue** car elle met à distance les flux de circulation et permet une continuité de la trame verte. Bien que certainement fonctionnels, les milieux présents au sein de cette continuité sont actuellement très rudéraux voir plantés. Les friches et les plantations aujourd'hui présentes devront donc être substituées par des éléments biologiquement plus qualitatifs, tels que des espèces indigènes adaptées au site et issues de plans labellisés « végétal local ». A noter la présence de Canne de Provence, espace invasive, dont il conviendra de maîtriser le développement. Les arbres et arbustes ainsi privilégiés sont :

- Pin d'Alep : *Pinus halepensis*
- Tamaris : *Tamarix gallica*
- Saule : *Salix alba*
- Orme champêtre : *Ulmus minor*
- Frêne à feuilles étroites : *Fraxinus angustifolia* :
- Genévrier de mer : *Juniperus phoenicea* subsp. *Turbinata*
- Filaire à feuille étroite *Phillyrea angustifolia*
- Pistachier lentisque : *pistacia lenticus*
- Atripex : *Atriplex halimus*

- **Le long de la RD21, des alignements d'arbres de hautes tiges devront être plantés** afin d'assurer l'insertion et mettre à distance la construction de cet axe routier, par ailleurs support de mobilités douces.

- **Au sud, le projet devra prévoir la restauration du corridor écologique et la remise en fonctionnalité des milieux humides.** Ainsi, le projet devra désimpermeabiliser la partie actuellement bitumée et remblayée au sud du site et reconstituer un sol propice au fonctionnement d'une zone humide. Dans cette perspective, les terrasses et pontons (nécessaires à l'activité économique) devront être conçus de manière à limiter l'impact sur le milieu naturel (permettre le passage de la faune sous les installations). Les espaces libres à proximité devront être plantés par des espèces hygrophiles. Sur les abords du canal, il faudra maintenir une partie de la saulaie ou planter une haie de tamaris afin d'en préserver la tranquillité et recréer une pelouse sèche en approche de la zone constructible. Les essences à privilégier sur ce milieu humide de bord de berge (eau saumâtre) sont :

- Roseau : *Phragmites australis*
- Choin noirâtre : *Schoenus nigricans* L.
- Scirpe-jonc : *Scirpoides holoschoenus*
- Tamaris : *Tamarix gallica*
- Genévrier de mer : *Juniperus phoenicea* subsp. *Turbinata* (haut de berge)



Au sud, le projet devra également ne pas compromettre le passage piéton et le libreaccès au public des berges du canal.

- Au sein du site, de manière générale, le couvert végétal devra être **développé pour traiter qualitativement l'interface entre espaces bâtis, espaces naturels (étangs notamment) et infrastructures routières**. Ce couvert s'inscrira dans une palette végétale locale. La végétation et les différents aménagements extérieurs seront constitués 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.).

Afin de faciliter les continuités écologiques, de créer des espaces refuges pour la faune en transit, de développer des îlots de fraîcheur urbains et de permettre l'infiltration des eaux de pluie, au moins **70% de la surface de l'unité foncière devra correspondre aux espaces libres** (espaces verts et surfaces perméables au sens large, y compris les espaces de stationnements) **et au moins 40% de la surface de l'unité foncière sera constitué d'espaces de pleine terre végétalisée**.

De plus, afin d'assurer une gestion de l'eau pluviale à la parcelle, de limiter le ruissellement de l'eau et son chargement en pollution, les parkings seront perméables et végétalisés. Les terrasses seront surélevées par rapport au terrain naturel pour le maintien et le développement de la flore et assurer le déplacement de la petite et moyenne faune. Le ponton de mise à l'eau sera flottant avec un accès surélevé.

Afin de répondre aux enjeux de corridor écologique, les clôtures si elles s'avèrent nécessaires, seront conçues de manière à permettre un passage de la petite et moyenne faune (soit uniquement végétalisées, soit doublées d'un grillage surélevé de 10 cm au moins par rapport au terrain naturel). Les sous-bassement pleins ou les murs bahuts sont interdits. A noter que ces prescriptions répondent également à l'enjeu de préservation du risque inondation.

Enfin, il conviendra **de conserver les vues sur les étangs**. Les constructions devront donc s'intégrer au paysage local et 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, les constructions ne devront pas perturber la silhouette urbaine.

## D | Prévention des risques

Le PPRNi identifie une sensibilité du site sur le risque débordement fluvial et risques littoraux. Le projet devra s'assurer de la bonne prise en compte des préconisations en n'aggravant pas le risque pour les biens et les personnes. Les zones rouges (Rn et Ru) où l'aléa fort est identifié ne devront pas être construites et les zones bleues, le pourront à condition de respecter le règlement du PPRNi notamment sur les côtes plancher et la transparence hydraulique des clôtures. 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. De même, les réseaux secs et humides (eau potable et assainissement) devront répondre aux exigences imposées par le règlement du PPRNi (étanchéité, clapets anti-retour, verrouillage...).

**La présence des infrastructures routières génératrices de nuisances** doit également être prise en compte. Ainsi il est attendue que les marges de recul soient paysagées et entretenues. Ces barrières végétales jouent un rôle de filtre visuel, acoustique et anti-polluant (en tant de filtre des émissions polluante issus de la circulation automobile).

## E | Organisation du réseau viaire

L'accès au site sera réalisé par un seul et unique accès sécurisé sur la RD21. L'accès à la RD62 reste interdit pour maintenir la sécurité.

**Les besoins en stationnement devront être appréhendés au regard de la desserte en transports en commun et en axes structurants et répondre au besoin de la construction.** Les places de stationnement seront aériennes. Afin de diminuer la présence physique des voitures et de favoriser la qualité d'aménagement, il conviendra de veiller à dissimuler au maximum le stationnement automobile, notamment par la prégnance de la végétation. Pour cela, elles seront perméables, végétalisées et plantées à raison de 1 arbre pour 3 places.

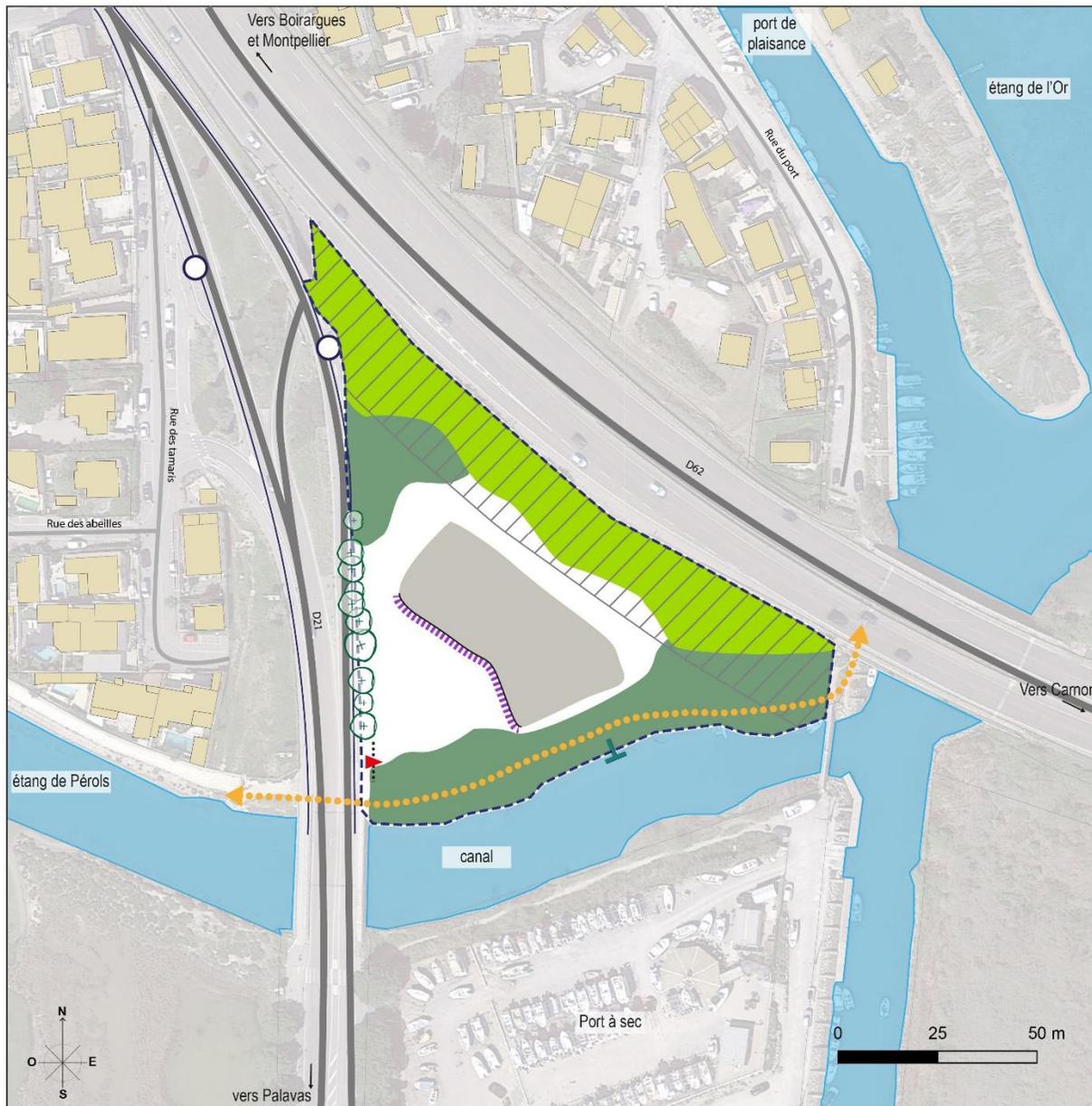
## 3 | Programmation

### A | Programme envisagé et phasage opérationnel

L'opération projetée sera à vocation économique. Elle assurera la construction du nouveau siège social de l'entreprise F-One. Le bâtiment sera composé de bureaux et d'un atelier de Recherche & Développement où seront conçus et testés les prototypes de kite-surf développés par la marque, ainsi que les services nécessaires à l'accueil du personnel (salle de restauration, de repos) et l'accueil des visiteurs.

La végétation devra être maintenue et développée sur le périmètre de l'OAP notamment sur le pourtour pour participer au réseau végétal de la ville et traiter qualitativement les interfaces avec les infrastructures routières et restaurer les milieux humides de bords du canal.

Le site d'implantation étant en zone urbaine et déjà raccordé aux réseaux (viaires et assainissement), les travaux d'aménagement pourront alors lieu dès la délivrance des autorisations préalables.



### Schéma de principe du secteur

#### CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE CADRAGE

périmètre de l'OAP

surface hydrographique

#### OBJECTIFS URBAINS ET PAYSAGERS

Façade principale à composer et valoriser

Restauration des continuités paysagères, écologiques et faunistiques

Confortement des continuités paysagères, écologiques et faunistiques

Alignement d'arbres à créer

#### Morphologie urbaine

Recul minimum de 35m des constructions - marge de recul à paysager

accès unique véhicule

accès unique au canal - ponton

#### Vocations à conforter / développer

##### Vocation principale

dominante économique

#### ACCESSIBILITÉ / MOBILITÉ

##### Voirie

voie structurante existante

voie de desserte existante

##### Transports en commun

arrêt et ligne de bus

##### Modes actifs

passage piéton berge du canal

