

Commune de

BOOS

PLU

modification n°1
du Plan Local
d'Urbanisme

étude L111-1-4 du code de l'urbanisme

juin 2008

chargé d'études de la
modification du P.L.U.:



Perspectives Yves et Gauvain ALEXANDRE
Cidex 7 76890 BUTOT Tél.: (33) 02 35 34 76 83
Fax: (33) 02 35 34 78 97

Sommaire

1- Objet et périmètre de l'étude.....	1
2- Etat des lieux - spécificités locales propres à l'entrée Ouest du bourg.....	6
2a- Situation géographique.....	6
2b- Paysage	6
2c- Risques naturels et technologiques	10
2d- Fonctionnement urbain	10
2e- Sécurité routière	12
2f- Nuisances.....	13
3- Règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme, édictées par le plan local d'urbanisme – un projet urbain.....	14
4- La mise en œuvre d'une modification du PLU accompagnant la présente étude.....	16
5- Compatibilité de ces règles d'implantation différentes avec la prise en compte des nuisances	17
6- Compatibilité de ces règles d'implantation différentes avec la prise en compte de la sécurité	17
7- Compatibilité de ces règles d'implantation différentes avec la prise en compte de la qualité architecturale	19
8- Compatibilité de ces règles d'implantation différentes avec la prise en compte de la qualité de l'urbanisme et des paysages.	20

1- Objet et périmètre de l'étude

L'article L.111-1-4 est rédigé comme suit:

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou implantations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express, et des déviations au sens du Code de la voirie routière et de soixante quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction ne s'applique pas :

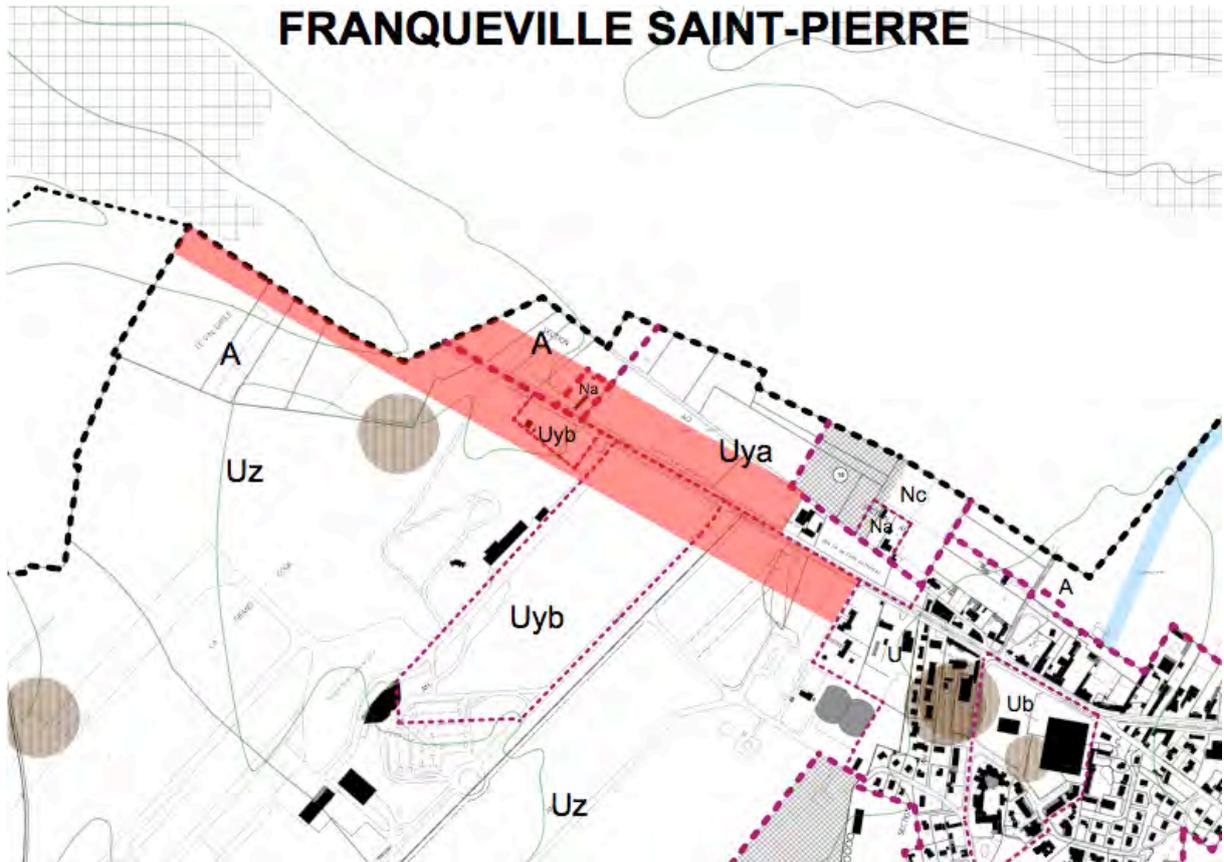
- *aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières*
- *aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières*
- *aux bâtiments d'exploitation agricole*
- *aux réseaux d'intérêt public*

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension des constructions existantes.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Sur la commune de Boos, les abords de la RD6014, qui est une voie classée à grande circulation, sont concernés par cet article.

Le secteur d'application de l'article L111-1-4 est illustré sur les plans suivants (zooms « zoom 1 – ouest », « zoom 2 – centre » et « zoom 3 – est ») :

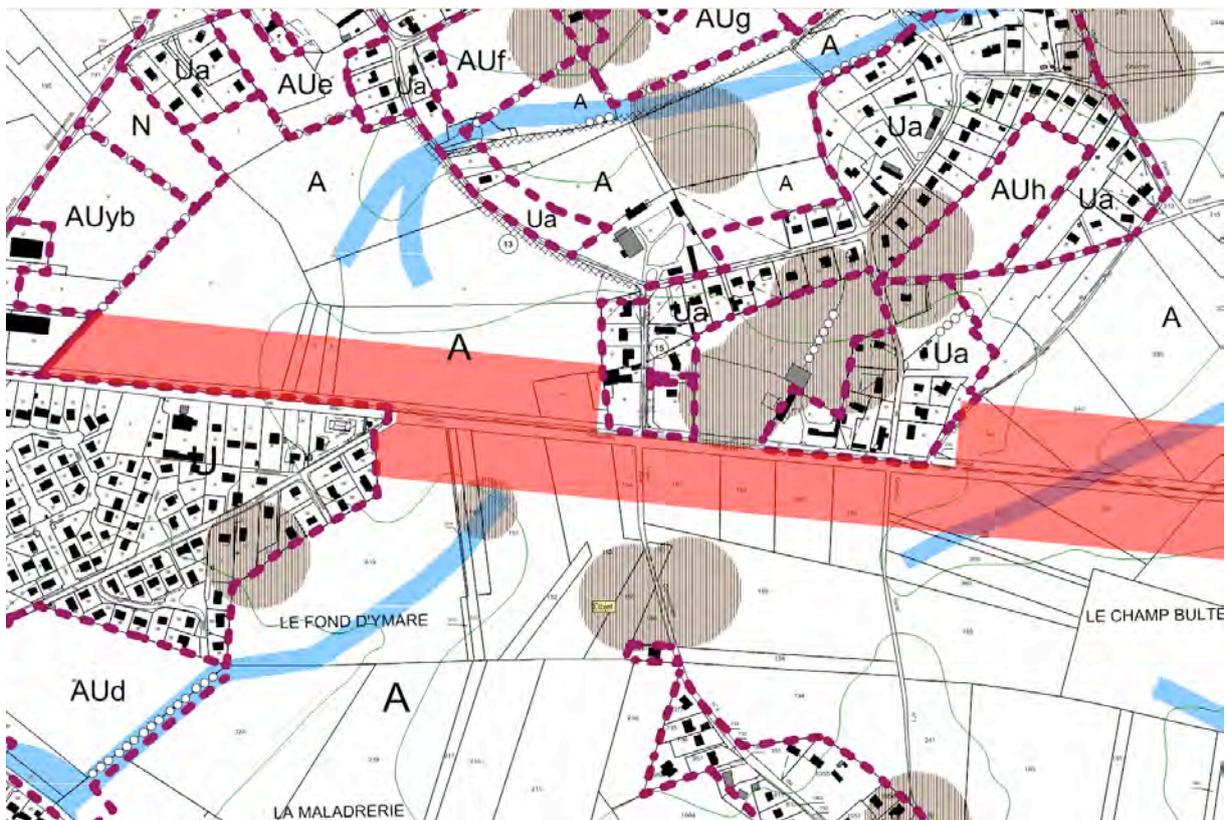


Zoom 1 – ouest

(Secteur d'application du L111-1-4, en rouge, sur fond de zonage du PLU avant modification n°1, en traits pointillés violets – sans échelle)



Zoom 2 – centre
 (Secteur d'application du L111-1-4, en rouge, sur fond de zonage du PLU avant modification n°1, en traits pointillés violets – sans échelle)



Zoom 3 – est
 (Secteur d'application du L111-1-4, en rouge, sur fond de zonage du PLU avant modification n°1, en traits pointillés violets – sans échelle)

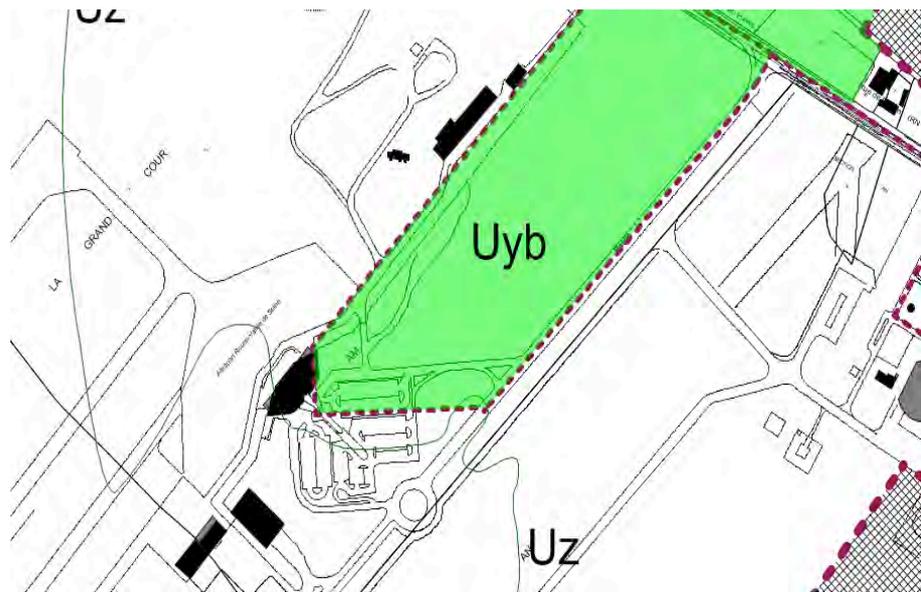
A l'entrée ouest de la commune, les secteurs du PLU concernés par l'article L.111-1-4 sont donc les suivants (sur la base du PLU avant modification n°1):

- un secteur Uya (en partie)
- deux secteurs Uyb
- un secteur Uz
- un secteur A
- un secteur Na

Aucune raison particulière n'imposant le contraire pour les secteurs Uz et A (à noter que l'article L111-1-4 du code dde l'urbanisme ne concerne pas les bâtiments d'exploitation agricole), il restera interdit de construire à moins de 75m de l'axe de la route départementale 6014, et aucune étude « L111-1-4 » n'est nécessaire

En ce qui concerne le secteur Na et le plus petit des deux secteurs Uyb, situés le long de la route départementale 6014, ils sont considérés comme n'ayant pas vocation à se développer, compte tenu de leur situation et de leurs accès. Dans ces conditions, l'article L111-1-4 s'y appliquera, sachant qu'il n'empêche pas l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension des constructions existantes.

Pour le secteur Uya et le plus grand des secteurs Uyb, par contre, qui représentent, socio-économiquement, un site d'expansion de l'urbanisation important pour la commune, une étude « L111-1-4 » est nécessaire si l'on veut prescrire des règles différentes.



Zone (verte) sur laquelle porte l'étude

A noter que:

- le secteur Uya ne concerne que cette partie de la commune. En modifier les règles ne provoque donc pas d'incohérence, sauf en ce qui concerne sa partie est, qui doit en être détachée, dans le cadre de la modification accompagnant la présente étude

- Le secteur Uyb concerné par la présente étude existe également, sous la même dénomination, à l'est de la commune. En modifier les règles nécessite que soit renommée la partie située à l'est dans le cadre de la modification accompagnant la présente étude

2- Etat des lieux - spécificités locales propres à l'entrée Ouest du bourg

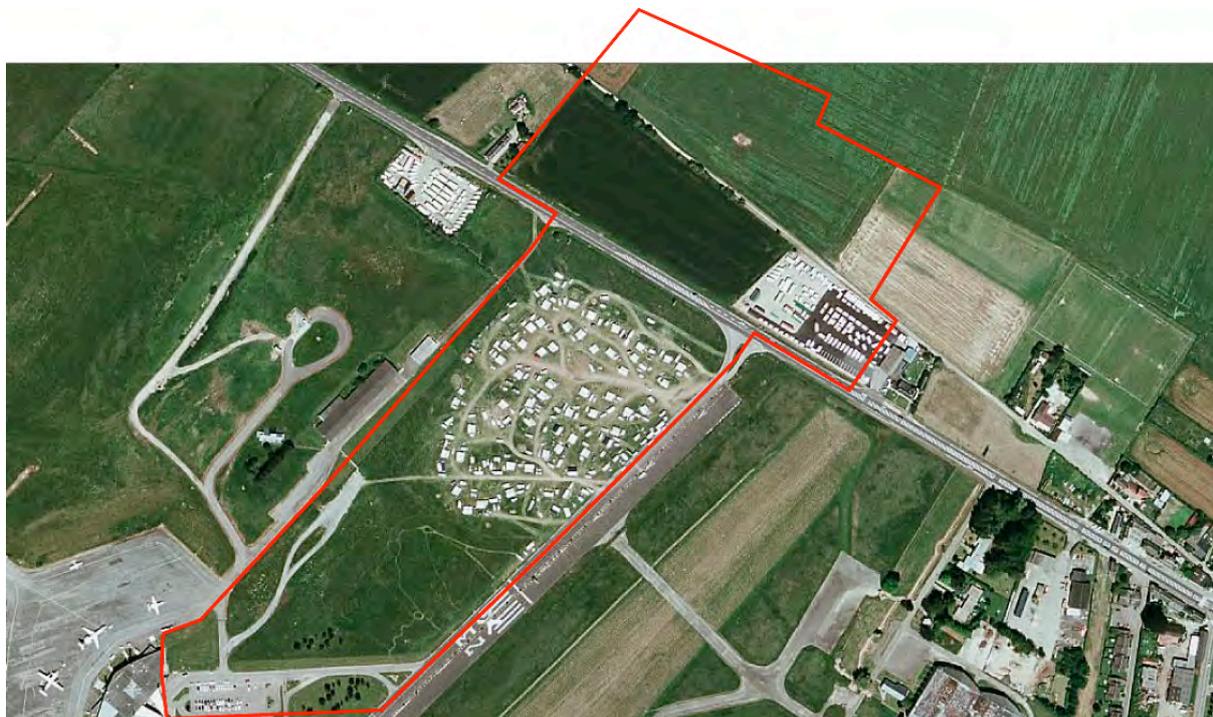


photo aérienne du site concerné par la présente étude (entouré d'un trait rouge)

2a- Situation géographique

L'entrée ouest du bourg de Boos représente un espace aujourd'hui peu bâti compris entre les urbanisations de Franqueville-Saint-Pierre et de Boos. Il est traversé d'ouest en est par la route départementale 6014, axe structurant reliant Rouen aux communes de la vallée de l'Andelle et du Vexin, puis à Paris.

Au sud, il représente l'extrémité de la piste de l'aéroport Rouen Vallée de Seine et des installations aéroportuaires qui l'entourent côté Boos, et qui ne sont accessibles que depuis la route départementale 6014.

Au nord, il est bordé par des espaces agricoles qui se poursuivent sur le plateau.

2b- Paysage

Le paysage naturel de l'entrée ouest du bourg est globalement celui du plateau est de l'agglomération rouennaise, légèrement vallonné.

Localement, ces mouvements topologiques entraînent des diversifications très nettes des points de vue selon que l'on se trouve dans un creux ou sur un sommet, variant ainsi respectivement de paysages fermés à des visions beaucoup plus panoramiques et ouvertes.



avant le secteur étudié, la RD6014 s'enfonce, et le paysage est relativement fermé. C'est ainsi qu'à la sortie de Franqueville-Saint-Pierre, la route départementale 6014 s'enfonce progressivement entre de petits coteaux limitant les vues, alors qu'à l'approche du site étudié, dès le carrefour desservant l'aéroport, elle atteint le sommet d'un vallonement, dégageant les points de vue de tous les côtés.

C'est à partir de cet endroit, que le panorama permet d'observer un paysage ouvert (constitué des terrains agricoles cultivés au nord et des terrains aéroportuaires au sud), ponctué de quelques bosquets arborescents, accompagnant les quelques bâtiments présents, et fermé vers l'est par l'urbanisation du bourg de Boos, mélange de bâtiments artisanaux, de hangars et de bosquets végétaux, précédant les habitations du bourg.



peu avant l'accès à l'aéroport la RD6014 atteint un sommet, et le paysage s'ouvre



le relatif ordonnancement des installations aéroportuaires au sud de la RD6014



le bâtiment d'accueil de l'aéroport



les autres installations aéroportuaires

Dans cet ensemble, il est remarquable d'observer le relatif ordonnancement de l'urbanisation aéroportuaire, sur un axe sud-nord, perpendiculaire à la route départementale 6014, face à la plus grande anarchie des bâtiments artisanaux plus épars, au nord-est de la route, et de chaque côté à l'entrée de Franqueville-Saint-Pierre et à l'entrée du bourg de Boos.



des constructions et installations beaucoup plus disparates vers l'est du site

Cette impression est encore renforcée par la différence d'aspect des bâtiments présents eux-mêmes, relativement homogènes quant aux constructions aéroportuaires, et très disparates quant aux autres constructions, auxquelles il faut ajouter des expositions de caravanes, dont on aperçoit l'amorce sur la photo ci-dessus.

2c- Risques naturels et technologiques

Aucun risque de ruissellement n'a été recensé sur le site particulier étudié (secteurs Uya et Uyb du plan local d'urbanisme).

Aucun indice de cavité souterraine n'a été recensé sur le site particulier étudié (secteurs Uya et Uyb du plan local d'urbanisme).

2d- Fonctionnement urbain



utilisation actuelle du site

Le site de l'entrée Ouest de Boos présente des éléments diversifiés initialement agricoles, mais marqués depuis plusieurs dizaines d'années par la création de l'aéroport. Plusieurs activités éparses, dont des vendeurs de caravanes s'y sont implantés., et la commune y a développé des installations sportives.

Dans ces conditions, l'activité agricole est peu présente et reportée aux limites de Boos d'où elles se poursuivent au nord sur la zone agricole de la commune voisine de Franqueville Saint Pierre. Il n'existe pas sur la commune, dans ce secteur, d'installations agricoles, et les terrains sont gérés par des agriculteurs situés dans d'autres secteurs ou sur les communes voisines. Les terrains agricoles concernés ne sont pas considérés comme essentiels du point de vue des intérêts agricoles concernés.

Du point de vue du fonctionnement urbain, la particularité du site est donc essentiellement liée à la présence de l'aéroport Rouen Vallée de Seine, dont l'activité est indépendante de celle du bourg de Boos. En effet, son accès direct, par la rue Maryse Bastié, depuis la route départementale, le relie à

l'agglomération rouennaise, qui constitue son principal contact, sans traversée du bourg de Boos.

Il n'existe pas d'autres liaisons directes ou indirectes, et les Boësiens ne le souhaitent pas, pour qu'aucune circulation supplémentaire, notamment de poids lourds, ne vienne encombrer le bourg.

Il n'est par contre pas exclu, dans le cadre de la création et de l'extension d'un parc prévus par le plan local d'urbanisme, ouvrant d'un côté sur la rue des Canadiens et de l'autre sur les terrains aéroportuaires, qu'une liaison piétonne puisse un jour être organisée, permettant d'accéder, à pied ou en vélo, aux installations aéroportuaires elles-mêmes et aux activités supplémentaires qui pourraient être réalisées sur les terrains disponibles.

Une exception à cette situation doit être notée pour les terrains situés au nord de la route départementale. La rue de la Chaussée du Roy est une petite sente existante se prolongeant jusqu'au centre du bourg, et desservant ces terrains situés au nord (et également aujourd'hui quelques installations sportives).

Dans ce secteur, les quelques activités en place sont essentiellement desservies par la rue de la Chaussée du Roy (à l'exception de l'accès public à l'exposition-vente de caravanes, qui ouvre directement sur la route départementale 6014).

Il s'agit de quelques habitations (dans la partie la plus à l'est) et des installations sportives (terrain de football et vestiaires), et d'un vendeur de caravanes (disposant également d'un accès sur la rue de la Chaussée du Roy, sur laquelle donne notamment les hangars pour la réparation des caravanes).

Hormis tous ces terrains occupés, il ne reste plus qu'une parcelle rectangulaire (en jachère), entourée de tous côtés de ces terrains occupés, à l'exception de sa bordure sud-ouest, qui longe directement la route départementale 6014 (dont le côté opposé est partiellement bâti, engageant l'urbanisation dense du bourg).

Cette sente (rue de la Chaussée du Roy) ne peut représenter un accès automobile majeur, au risque de perdre son intérêt paysager et celui d'un accès tranquille piéton.

Elle constitue par contre un atout indéniable pour la qualité du fonctionnement urbain, si les nouvelles installations à réaliser dans ce secteur intègrent un accès piéton (et cyclable).

Cette voie est d'ailleurs un chemin de randonnée et l'un des tronçons du plan aggro-vélos de la communauté d'agglomération rouennaise, et en ce sens, il est nécessaire que tout projet devra, soit en conserver l'emprise, soit en reconstituer la continuité.

A noter que Boos est relié par des transports collectifs (un car par heure) au centre de Rouen. Ces transports passent au droit du secteur étudié, par la route départementale 6014. Dans cette organisation, des taxis relient Boos aux communes voisines (Ymare, Saint Aubin Celleville, Quévreville la Poterie, Gouy, etc.).

2e- Sécurité routière

La route départementale 6014 représente une voie à grande circulation, très fréquentée et rapide, présentant de ce fait, des risques liés à la sécurité routière.

Le trafic enregistré au cours des 5 années est le suivant :

	2000	2001	2002	2003	2004
RD6014 (de la RD91 à Mesnil-Esnard)	15511	14962	*	13069	13397

* Comptages non réalisés cette année là

Sur les 43 accidents corporels recensés sur la commune de Boos du 1^{er} août 2000 au 31 juillet 2005, 14 accidents concernent la route départementale 6014. Ces accidents ont provoqués 2 tués, 7 blessés graves et 15 blessés légers.

A noter que les transports exceptionnels de 3^{ème} catégorie classe E empruntent la RD6014.



l'accès actuel à l'aéroport (rue Maryse Bastié)

L'accès à l'aéroport se réalise sur un sommet de cette voie, ce qui ajoute à sa relative dangerosité. Il a été réalisé un tourne-à-gauche permettant aux automobilistes venant de l'est, d'attendre la voie libre avant d'emprunter la rue Maryse Bastié (route d'accès à l'aéroport depuis la RD6014). Les automobilistes venant de l'aéroport et se dirigeant vers l'agglomération rouennaise doivent couper la route départementale avant de tourner à gauche.

Cette situation est relativement satisfaisante dans le cadre du fonctionnement aéroportuaire actuel, elle ne permet certainement pas, à long terme,

d'augmenter la circulation en programmant de nouvelles activités sur ce secteur.

Parallèlement, la création de nouvelles activités au nord de la route départementale, qui ne peuvent pas, pour des raisons de bon fonctionnement urbain, utiliser l'accès de rue de la Chaussée du Roy, pose le même problème.

C'est pourquoi le conseil général de Seine Maritime a engagé les études pour la réalisation d'un carrefour giratoire, situé très légèrement à l'ouest du carrefour actuel d'accès à l'aéroport, permettant d'accéder au sud et au nord de la route départementale.

Ce carrefour règle le problème lié à la sécurité routière, en présentant l'atout supplémentaire de la réduction de la vitesse des véhicules entre Boos et Franqueville-Saint-Pierre, où les automobilistes ont tendance à accélérer dans ce secteur actuellement non urbanisé.

2f- Nuisances

La principale nuisance générée par la route départementale 6014 est liée au bruit.

Classée voie bruyante, la route départementale 6014 génère une zone de 250m à partir du bord de la chaussée, à l'intérieur de laquelle des normes d'isolement acoustique sont prescrites.

La proximité de l'aéroport Rouen Vallée de Seine a pour conséquence des nuisances sonores étudiées dans le cadre d'un Plan d'Exposition au Bruit (adopté par arrêté préfectoral du 17 décembre 1971). Ce dernier définit des zones de bruit associées à un règlement spécifique.

Les secteurs Uya et Uyb du PLU empiètent sur la zone C de ce Plan d'Exposition au Bruit.

On pourrait évoquer également la nuisance que représente la pollution de l'air, que ne manque pas d'engendrer la forte circulation automobile et poids lourds sur la RD6014. Aucune mesure ne permet de l'évaluer, les seules qui sont effectuées dans la proche région le sont par le réseau « Air Normand » sur le site de MesnilEsnard, dont les caractéristiques ne sont pas suffisamment comparables à celles du secteur étudié pour être extrapolées. En tout état de cause, on peut simplement imaginer qu'un renforcement de la densité végétale pourrait contribuer à diminuer cette pollution.

On peut également parler des nuisances visuelles, au nombre desquelles figurent les trop nombreux panneaux publicitaires situés dans cette entrée de ville, ainsi que celles qu'engendrent les points noirs du paysage, et notamment les parcs de caravanes exposées au premier plan des utilisateurs de la RD6014, sans recherche particulière d'intégration.

3- Règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme, édictées par le plan local d'urbanisme – un projet urbain

L'article U6 du règlement du plan local d'urbanisme prévoit, pour les secteurs Uya et Uyb, un retrait minimal de 15m par rapport à l'axe de la route départementale 6014.

Cette évolution de la règle de distance s'inscrit dans un projet d'aménagement global de l'entrée de ville de Boos par la route départementale 6014, qui induit naturellement des prescriptions complémentaires de nature à intégrer ce projet à sa situation et à ses fonctions.

L'objectif principal est d'articuler, dans un lieu aujourd'hui indépendant de l'organisation des bourgs voisins de Boos et de Franqueville saint Pierre (le site est actuellement essentiellement l'accès à l'aéroport et aux installations qui y sont liées), des activités supplémentaires industrielles, artisanales et commerciales.

Sans gêner le fonctionnement de ces bourgs, ni celui de l'aéroport, ni celui de la route départementale, le projet urbain spécifique à ce site doit au contraire générer des liaisons qui n'existent pas aujourd'hui.

Il doit également, compte tenu de sa vocation, rester fonctionnel, et même réduire les handicaps existants du point de vue des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale et de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Compte tenu de ces exigences, les structures principales représentées par la RD6014 (structurante à l'échelle du secteur est de l'agglomération rouennaise), la rue Maryse Bastié (unique voie d'accès à l'aéroport et ses installations diverses), doivent être maintenues, soulignées, et reliées par un giratoire qui gèrera les échanges automobiles et poids lourds. Ce giratoire se situera au droit du croisement actuel, compte tenu de la topographie du terrain, horizontal à cet endroit, et plus vallonné vers Franqueville Saint Pierre (le CD6014 est un peu encaissé à l'Ouest).

Les terrains « utilisables » pour l'implantation des activités se situent de part et d'autre du CD 6014. Les activités industrielles et artisanales sont plus « proches » de l'aéroport, alors que les activités commerciales ont besoin de la proximité de la route (visibilité, accessibilité, etc.). Il semble donc tout indiqué de prévoir l'implantation des activités industrielles et artisanales au sud, vers l'aéroport, et les installations commerciales (et les installations industrielles et artisanales qui leurs sont liées) au nord, dans une position de plus grande visibilité résultant de la topographie du site.

L'aménagement de liaisons « douces » suppose la préservation de l'aspect « rural » de la rue de la Chaussée du Roy, au nord, en relation avec les bourgs de Boos et de franqueville Saint Pierre, sans que cette continuité soit altérée.

Si cette précaution préserve les liaisons propres à l'aménagement de la partie nord, le CD6014 constitue un obstacle nécessitant la recherche d'autres liaisons directes permettant d'éviter la traversée de cette voie dangereuse. Ces liaisons piétonnes peuvent potentiellement être réalisées en utilisant celles qui existent vers les installations d'aéroclubs, bordant un futur parc donnant également vers le bourg de Boos à l'est. A noter que cette option n'est pas réalisable actuellement, compte tenu de l'organisation du fonctionnement des aéroclubs, mais reste, à plus long terme, imaginable. En tout état de cause, elle ne représente pas une nécessité immédiate.

Du point de vue de l'organisation générale de l'urbanisation du site, qui doit donc tenir compte de la présence de ces voies structurantes, il faut garder à l'esprit l'existence de la zone d'activités aéroportuaires, qui se prolonge vers le sud. Cette ensemble présente une image significative de la présence de l'aéroport, qui s'impose, d'une certaine manière, à celle du site à aménager, et dont il pourra profiter.

Le parti d'aménagement retenu consiste à poursuivre les formes d'implantations aéroportuaires, rigoureuses et alignées, pour forger une image globale qui traverse le CD6014, et inscrive le site dans un ensemble au caractère marqué par l'aéroport et son accès.

De ce point de vue, le front urbain, le long du CD6014, prend une importance notable, tant du point de vue de l'architecture, de son aménagement paysager, que de celui, pourquoi pas, par ailleurs, de la définition des panneaux publicitaires, à étudier de manière globale, tant par leur implantation, leur conception que du message qu'ils portent.



Dans ces conditions, la route départementale n°6014 reste l'axe majeur accompagnant l'entrée de Boos, souligné par des végétations buissonnantes,

sur de larges bandes de chaque côté, n'ayant pas vocation à dissimuler les bâtiments, mais à en marquer l'implantation particulière.

Ces bâtiments sont implantés selon un axe perpendiculaire, qui s'interrompt concrètement au droit de la route départementale, mais non visuellement. L'ordonnancement relativement rigoureux de ces bâtiments, met en évidence leur continuité d'aspect de chaque côté de la route départementale.

Cet ordonnancement perpendiculaire est lui-même souligné par l'encadrement des voies par des massifs végétaux qui les longent, mais les façades parallèles à ces voies prennent tout leur intérêt dans la perception de l'effet visuel recherché.

Cet effet visuel sera en parfaite cohérence avec la direction des pistes de l'aéroport, de l'envol et de l'atterrissage des avions.

Le carrefour giratoire est une pièce essentielle de ce projet, mais il faut noter que le fonctionnement de l'ensemble peut parfaitement s'organiser, au moins temporairement, sans lui.

4- La mise en œuvre d'une modification du PLU accompagnant la présente étude

L'évolution des règles du PLU que suppose la présente étude se traduit par une modification du plan local d'urbanisme de Boos (qui concerne également d'autres changements non induits par la présente étude).

Cette modification, décrite plus précisément dans la notice de présentation et le rapport de présentation de la modification, comprend notamment, outre l'inseton, dans les pièces du PLU, de la présente étude :

- une évolution des documents graphiques, qui redéfinit le contour et la dénomination des secteurs concernés
 - le secteur Uya situé dans la zone d'étude est amputé des terrains situés entre le marchand de caravanes existant et le bourg (non concernés par l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme), qui sont intégrés à la zone U du bourg
 - le secteur Uya situé à l'est du bourg est renommé Uyc, pour permettre une différence de règlement avec celui qui a été étudié
 - le petit secteur Uyb situé au nord de la zone d'étude est renommé Uyd, pour permettre une différence de règlement avec celui qui a été étudié
- des changements et des ajouts au règlement
 - permettant de différencier les règles relatives aux secteurs Uya, Uyb, Uyc et Uyd
 - précisant les constructions respectivement autorisées dans chacun de ces secteurs
 - précisant les règles de distance appropriées à la présente étude
- l'ajout de deux orientations d'aménagement concernant les secteurs Uya et Uyb permettant de traduire les objectifs du projet urbain présenté

5- Compatibilité de ces règles d'implantation différentes avec la prise en compte des nuisances

La principale nuisance générée par la proximité de la route départementale 6014 est liée au bruit.

Classée voie bruyante, la route départementale 6014 génère une zone de 250m à partir du bord de la chaussée, à l'intérieur de laquelle des normes d'isolement acoustique sont prescrites.

Dans le secteur Uya, ne sont autorisées que les installations à activités commerciales, artisanales ou industrielles, et les habitations nécessaires à la direction, au gardiennage ou à la surveillance des établissements édifiés dans le secteur.

Dans le secteur Uyb, ne sont autorisées que les installations à activités artisanales ou industrielles, et les habitations nécessaires à la direction, au gardiennage ou à la surveillance des établissements édifiés dans le secteur.

Les installations à activités commerciales, artisanales ou industrielles ne sont pas directement impactées par le bruit de la route. Elles ne sont d'ailleurs pas concernées par les normes d'isolation acoustique.

Les habitations, liées à ces activités, doivent se conformer à ces normes d'isolement acoustique.

Une annexe précisant la nature de cet isolement acoustique a été ajoutée au PLU.

La proximité de l'aéroport est également la cause de nuisances sonores étudiées dans le cadre du Plan d'Exposition au Bruit de l'Aéroport Rouen Vallée de Seine.

Les deux secteurs Uya et Uyb empiètent sur la zone C de ce plan d'exposition au bruit, dont le règlement limite l'implantation d'habitations. Il permet cependant la réalisation des habitations liées aux activités.

On peut donc considérer que la spécificité des vocations de ces deux secteurs permet une implantation plus proche de la voie à grande circulation que représente la RD 6014, et que le règlement du PLU est donc compatible avec la prise en compte des nuisances.

6- Compatibilité de ces règles d'implantation différentes avec la prise en compte de la sécurité

La multiplication des accès directs sur la route départementale 6014 n'est pas souhaitable. Les articles U3.6 et U3.7 interdisent en fait tout nouvel accès direct.

En ce qui concerne le secteur Uya (article U3.6), tous les accès (sauf piétons) doivent rejoindre une sortie unique vers la route départementale 6014, située en face de la rue Maryse Bastié (route d'accès à l'aéroport). Cette règle anticipe la réalisation d'un giratoire en cours d'étude, qui devra gérer le carrefour de cette route départementale avec l'accès actuel à l'aéroport, ainsi que celui des installations futures réalisées au nord de la RD 6014.

En ce qui concerne le secteur Uyb (article U3.7), tous les accès doivent rejoindre directement ou indirectement la rue Maryse Bastié (route d'accès à l'aéroport), de manière à ne rejoindre la RD6014 que par l'intermédiaire de cette rue, et de là, par le giratoire décrit précédemment.

L'aménagement de ces secteurs sera donc l'occasion d'améliorer le fonctionnement de la circulation au droit de l'accès actuel à l'aéroport.

La réalisation du giratoire sera également l'occasion de ralentir la circulation à l'approche du bourg de Boos.

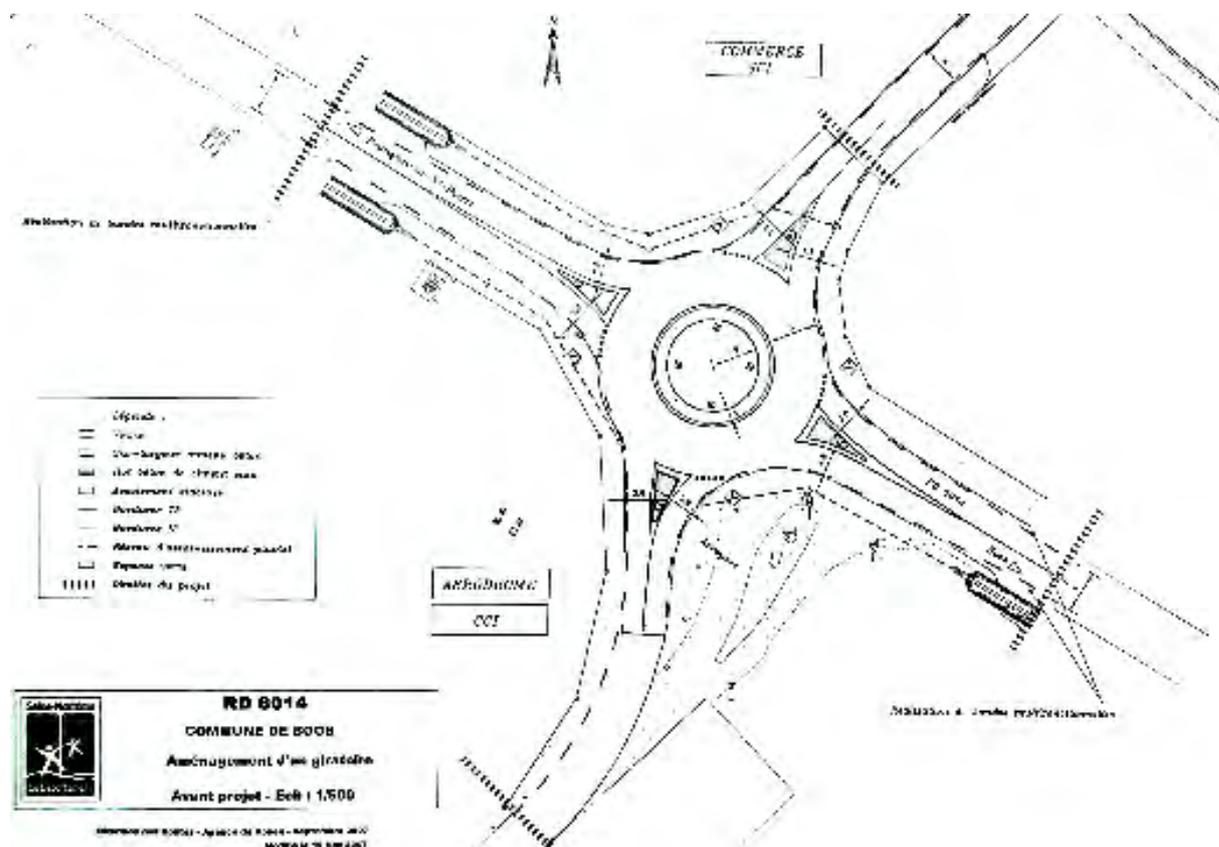
Si la réalisation de ce giratoire est programmée, il n'est pas encore réalisé, et aucun calendrier ne permet d'en fixer la mise en service.

L'accès actuel à l'aéroport est aujourd'hui sécurisé par un tourne à gauche gérant de ce fait tous les accès utilisant la rue Maryse Bastié, et de ce fait la zone Uyb.

Il est donc imaginable d'utiliser les installations existantes à titre temporaire.

En ce qui concerne la zone Uya, situé au nord de la route départementale, une installation similaire à celle qui existe pour l'accès à la rue Maryse Bastié est également imaginable à titre temporaire.

Les règles du PLU imposent une sortie unique pour le secteur Uya, au droit de l'emplacement du futur giratoire, dont le plan a déjà été dessiné ; cette situation temporaire n'empêcherait en aucune manière la réalisation d'une solution dite définitive.



projet de giratoire sur la RD6014 eau droit de la rue Maryse bastié, route d'accès à l'aéroport

On peut donc considérer qu'en l'absence d'accès directs sur la RD6014, et dans les conditions de gestion de la circulation précédemment énoncées, le règlement du PLU est compatible avec la prise en compte de la sécurité.

7- Compatibilité de ces règles d'implantation différentes avec la prise en compte de la qualité architecturale

Le règlement de la zone U (article U 11.3.4) prescrit l'utilisation, en façade, de teinte brillante et exclut le blanc.

L'objectif est de respecter la sensibilité des paysages lointains aux couleurs vives ou trop blanches (article 4-4 du rapport de présentation du PLU).

Dans les espaces concernés, l'architecture la plus intéressante observée au voisinage est celle des installations aéroportuaires, et l'aménagement des deux secteurs Uya et Uyb peut être l'occasion de renforcer une image du site annonçant la présence de l'aéroport.

Les articles U 11.1 restent bien sûr dans les généralités, mais indiquent que le permis de construire peut être refusé pour des constructions ou installations ne présentant pas d'unité d'aspect, ni de réel équilibre dans le jeu des volumes, l'emploi des matériaux, le rythme et les proportions des percements, la modénature et la coloration des parements de façades.

L'article U11.3.1 est plus précis et demande à ce que dans les secteurs Uya et Uyb, les façades doivent présenter des teintes en harmonie avec celles des matériaux rencontrés sur les installations aéroportuaires.

L'article U11.4.6 précise également que les toitures doivent présenter des pentes inférieures à 30°, ou comprendre des toitures terrasses. Cette prescription est motivée par un objectif de cohérence avec l'architecture aéroportuaire existante.

Il serait utile également, à cet égard, que le giratoire évoque également la présence de l'aéroport.

L'environnement végétal prend également toute son importance, notamment dans les entrées de ville.

C'est pourquoi l'article U 13.3 prescrit, pour les secteurs Uya et Uyb la plantation d'arbres regroupés en bosquets (par groupe de 5 arbres au moins) dans tous les espaces non bâtis à raison d'un arbre pour 200m².

Dans ces conditions, le règlement du PLU invite à la création progressive d'un ensemble de constructions à vocation d'activités présentant une certaine cohérence, et pouvant rappeler la présence de l'aéroport. En ce sens, il est compatible avec la relative densification des constructions aux abords de la route départementale 6014, et la réduction des distances de constructions vis-à-vis de cette voie.

8- Compatibilité de ces règles d'implantation différentes avec la prise en compte de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Le site examiné correspond à une entrée de ville déjà concernée par des activités. C'est ainsi qu'existe un commerce de caravanes et de mobil-homes, et un environnement est aéroportuaire, avec son ensemble de constructions relativement élevées.

Les secteurs concernés sont actuellement généralement en cultures ou en jachères et dégagent les points de vue généraux sur ces zones d'activités. La prescription de plantations nouvelles va refermer le paysage et mieux intégrer les bâtiments existants ainsi que les nouveaux.

L'article U.6-2 prescrit une distance minimale de 15m vis à vis de l'axe de la route départementale 6014, pour préserver un espace ouvert, de chaque côté, depuis cette voie principale. Deux nouvelles orientations d'aménagement (n°13 et n°14), relatives aux secteurs Uya et Uyb, imposent un espace non aedificandi dans cette bande de 15m (seuls des aménagements paysagers, pouvant inclure des aménagements d'hydraulique douce, y sont autorisés).

Cette distance de 15m a été déterminée en tenant compte des observations suivantes :

- l'emprise de la RD6014 varie de 17m à 18m, qui, ajoutés aux 15m non aedificandi de chaque côté, forment un espace ouvert de 47m à 48m de largeur.
- cette largeur permet d'intégrer largement les 40m d'emprise des voies du giratoire, et l'amorce des terre-plains séparateurs de voie latéraux, ce qui permettra aux automobilistes une vision globale du giratoire de loin, et la possibilité d'adapter leur vitesse à son approche
- cette largeur permet d'éviter l'effet tunnel qu'induirait un paysage plus resserré. En effet, pour une telle largeur de 47m, et pour un angle de vue de 60°, les écrans latéraux, (hors zone non aedificandi, soit à 22,5m pour un automobiliste circulant à 1m du centre de la chaussée), sont situés à 45m de distance. Ils sont atteints, à une vitesse de 60km/h, en 2,7s, et à une vitesse de 90km/h, en 1,8s, ce qui laisse le temps de l'adaptation et supprime l'effet de tunnel.
- une largeur plus grande réduirait au contraire l'effet de « guide » de la route
- la largeur de 47m, soit 23,5m de chaque côté, permet d'inclure sans problème les noues nécessaires à la gestion des eaux pluviales, en y intégrant des végétaux organisant leur sectionnement (sur une largeur de 3,5m, éloignée de 2,5m du bord de la chaussée, ce qui laisse, en déduisant 10m d'éloignement des installations commerciales, artisanales ou industrielles, 7,5m pour organiser un aménagement paysager de chaque côté).

Des observations précédentes, il découle que les aménagements paysagers publics et privés doivent être complémentaires, et représenter, au moins sur une largeur de 7,5m une forme d'alignement annonçant l'entrée de ville. La proximité de l'aéroport exclut les arbres de haut jet, mais il existe actuellement des bosquets de hauteur moyenne, qu'il est possible de multiplier.

Cette forme d'alignement doit donc être composée de buissons, situés aussi bien sur les parties horizontales que sur les talus, entrecoupés de bosquets constitués de quelques arbres de hauteur moyenne.

L'essentiel de ces végétaux sera situé dans l'emprise actuelle de la voie, sur le domaine public, alors que des végétaux buissonnants accompagneront les clôtures sur le terrain privé.

Sur ces terrains privés, les arbres de hauteur moyenne en bosquets devront également figurer, comme le prescrit le règlement, par groupes de 5, mais plus à l'intérieur, en accompagnement des installations et des constructions.

Du point de vue du fonctionnement urbain, l'urbanisation, à vocation d'activités de ces nouveaux secteurs, voisins de zone d'activités existantes, ne va pas engendrer de nouveaux parcours. Ils vont, au contraire, rationaliser ceux qui existent, comme, à l'entrée de l'aéroport, la contribution à la réalisation d'un rond point qui serait de toute manière nécessaire.

Le refus d'une utilisation renforcée de la rue de la Chaussée du Roy pour les accès des nouvelles installations, permet d'imaginer un rôle piéton (et cycliste) pour cette voie, qui donne directement sur le centre ville, et de meilleures relations douces entre le bourg et les futures activités commerciales. Ceci est d'autant plus utile que la voie représente un tronçon du plan aggro-vélo de la communauté d'agglomération rouennaise,

organisant les relations douces supra-communales. La conservation, et l'utilisation de cet accès piéton est inscrit dans l'orientation d'aménagement n°13.

Au sud de la route départementale 6014, il n'existe pas actuellement d'accès piéton véritable (sauf en utilisant la rue Saint Exupéry ou la rue Nungesser, mais qui ne débouchent actuellement que sur des terrains aéroportuaires).

La prévision de création d'un parc par le PLU, l'hypothèse ultérieure d'utilisation des terrains bordant la rue Saint Exupéry et la rue Nungesser, permet d'envisager la réalisation de relations piétonnes également dans ce secteur.

Les objectifs du PLU, et son règlement sont donc compatibles (en ajoutant les commentaires de l'article précédent) avec la prise en compte de la qualité de l'urbanisme et des paysages.