



Commune de

BOOS

PLU

modification n°1
du Plan Local
d'Urbanisme

notice de présentation

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 DE LA NOTICE DE PRESENTATION

1- Objet de la modification.....	2
1.1 La compatibilité du PLU avec les orientations du Schéma Directeur Rouen Elbeuf (SDRE).....	2
1.2 La justification des conditions d'urbanisation de la zone AUya.....	2
1.3 L'application de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme.....	3
2- Description et motivation des modifications du P.L.U.....	4
2-1 une redéfinition des contours du secteur AUyb et une nouvelle orientation d'aménagement	4
2-2 L'insertion d'une étude L111-1-4 et les modifications qui en résultent pour le plan local d'urbanisme.....	6
2-2-1 une évolution des documents graphiques, qui redéfinit le contour et la dénomination des secteurs concernés directement ou indirectement par l'étude à joindre au PLU	7
2-2-2 des changements et des ajouts au règlement	7
2-2-3 deux nouvelles orientations d'aménagement pour les secteurs Uya et Uyb.....	8
3- Incidence des orientations de la modification sur l'environnement, et exposé de la manière dont elle prend en compte le souci de sa préservation et de sa mise en valeur.....	9

1- Objet de la modification

Le plan local d'urbanisme de Boos a été approuvé en mai 2008.

Il est donc récent, mais, dans le cadre du contrôle de légalité, le préfet a formulé plusieurs remarques à la commune, dont plusieurs nécessitent une modification pour leur prise en compte.

Ces remarques et la présente modification portent sur les points suivants :

1.1 La compatibilité du PLU avec les orientations du Schéma Directeur Rouen Elbeuf (SDRE)

Le SRDE a intégré le hameau de Franquevillette en tant qu'espace agricole à préserver, or la commune a ouvert à l'urbanisation cinq secteurs dans ce hameau.

Le préfet demande que soit justifié ce choix, afin de démontrer que ce renforcement est limité. Il demande également de ne pas ouvrir à l'urbanisation le secteur AUyb qui relie ce hameau au secteur urbain du centre ville.

La présente modification porte sur l'évolution des contours du secteur AUyb (les différentes justifications sont présentées dans la présente notice de présentation).

1.2 La justification des conditions d'urbanisation de la zone AUya

Le préfet indique que la zone AUya située à l'Est de l'aéroport, en limite de zone urbanisée, a été classée en zone d'urbanisation différée, car la commune a estimé que l'accès de cette zone devait se faire en dehors du bourg. Dans la mesure où la rue Saint Exupéry a les caractéristiques suffisantes quant à la desserte, le préfet considère que la zone doit être identifiée en zone d'urbanisation immédiate.

Le rapport de présentation du PLU indique effectivement (page 219) que la commune ne souhaite pas que les accès de cette zone d'activités soient réalisés côté bourg, et qu'aucun accès n'existant côté aéroport, le problème n'est actuellement pas résolu. Une solution résiderait peut-être dans la construction d'une route qui contourne par l'ouest la piste des planeurs, pour rejoindre la voie principale de l'aéroport, mais ceci nécessite une négociation à venir. Elle en conclut que la zone ne dispose pas de tous les réseaux.

En fait, cette explication est incomplète, et la rue Saint Exupéry, qui existe le long de cette zone, est reliée par des voies publiques au centre du bourg. Il doit être ajouté que cette rue est étroite (largeur 3,5m), et insuffisante, de ce fait, pour drainer une zone artisanale. Elle est d'ailleurs actuellement interdite aux poids lourds, car sa capacité de portance est également limitée. La commune ne souhaitant pas que la circulation d'une zone artisanale importante supplémentaire traverse le bourg, n'envisage pas de travaux sur cette rue Saint Exupéry. C'est en raison de cette inadéquation que cet accès n'a pas été jugé suffisant.

La commune n'envisage donc pas de changer le classement en zone d'urbanisation différée de la zone AUya

1.3 L'application de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme

La voie départementale 6014 est une voie classée à grande circulation. L'article L111-1-4 impose, en dehors des espaces urbanisés un recul de 75m pour l'implantation des constructions.

Cet article dispose également que le document d'urbanisme peut fixer des règles différentes lorsqu'il comporte une étude qui justifie, en fonction des particularités 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.

Le préfet considère que les éléments contenus dans le rapport de présentation du PLU (pages 181 à 183) sont insuffisants pour constituer une étude telle que le précise le deuxième paragraphe de l'article R123-1 du code de l'urbanisme.

La présente modification porte sur l'insertion au PLU de cette étude, d'une part, et une modification du contour de la zone AUya, dont une partie est séparée pour être classée en zone Ua.

Aucune de ces modifications ne remet en cause les objectifs de la commune précisés dans le plan local d'urbanisme approuvé récemment. Au contraire, ces modifications visent à conforter la mise en œuvre de ces objectifs.

Dans ces conditions, les changements ne concernent que :

- les orientations d'aménagement
- les documents graphiques
- le règlement

Le plan local d'urbanisme étant très récent, on peut considérer que le diagnostic n'a pas évolué, et n'a pas à être repris dans la présente notice.

2- Description et motivation des modifications du P.L.U.

Les présentes modifications du P.O.S. visent plusieurs objectifs de natures différentes :

2-1 une redéfinition des contours du secteur AUyb et une nouvelle orientation d'aménagement

Le hameau de Franquevillette apparaît, dans le Schéma Directeur de l'Agglomération Rouen Elbeuf en tant qu'espace agricole à préserver, or la commune a ouvert à l'urbanisation cinq secteurs dans ce hameau (AUe, Auf, AUG, AUh et Auk), et a conservé une partie de l'extension d'urbanisation rapprochant le bourg du hameau (AUyb).

En premier lieu, il faut considérer que même si le SRDE n'était pas réalisé lors de l'élaboration assez ancienne du POS, ce dernier inscrivait respectivement les terrains correspondant à l'actuelle secteur AUe en secteur NA, les terrains correspondant aux actuels secteurs Auf et AUG dans un plus grand secteur NA, les terrains correspondant à l'actuelle secteur AUe en secteur NA, les terrains correspondant à l'actuelle secteur AUh en secteur NA et les terrains correspondant à l'actuelle secteur Auk en secteur NB.

Le secteur AUyb était inclus par le POS dans un plus vaste secteur IIINA reliant complètement le bourg et le hameau.

Si la commune n'est pas tenue de respecter la constructibilité inscrite dans le POS, surtout lors qu'elle est contredite par un SRDE plus récent, la justification correspondante, notamment vis-à-vis des propriétaires, n'est plus surtout celle de cette constructivité, mais celle de leur inconstructivité si la décision va dans ce sens.

En l'occurrence, il faut faire la différence entre les secteurs AUe, Auf, AUG, AUh et Auk, à vocation d'habitat et le secteur AUyb, à vocation d'activités.

Les premiers sont inscrits dans le hameau, alors que le secteur AUyb est situé entre le hameau et le bourg.

Ce hameau de Franquevillette comprend actuellement 147 maisons individuelles, implantées sur des parcelles d'une moyenne de 1200m², soit environ 400 habitants. On ne peut parler véritablement d'un espace agricole.

Ceci est d'autant plus vrai, pour ses habitants, que Franquevillette a été autrefois une commune, et que ses occupants sont attachés à cette particularité historique, sinon fonctionnelle.

Par ailleurs, l'urbanisation de Franquevillette a déterminé de nombreux interstices, qui caractérisent les secteurs AU retenus dans ce hameau.

Si l'on ajoute à ces considérations que la surface mobilisée par ces secteurs AU (si l'on retire le secteur AUh qui n'est pas immédiatement urbanisable) ne représente que 17% de la surface de l'ensemble, on peut admettre que dans le cadre de la vie d'un plan local d'urbanisme, le caractère général du hameau ne sera pas radicalement modifié.

La commune a donc choisi de créer ces secteurs AU, qui représentent déjà une petite réduction par rapport à ce qui était constructible à terme dans le POS.

En ce qui concerne le secteur AUyb, la commune est consciente de l'intérêt d'assurer une coupure entre le bourg et le hameau, ce qui était déjà inscrit dans le plan local d'urbanisme initial, par la réduction notable de l'espace constructible par rapport au POS, et la création d'un secteur N en situation de tampon entre la zone d'expansion de l'urbanisation du bourg et la zone déjà urbanisée du hameau de Franquevillette.

Dans le cadre de la présente modification, la commune accepte de réduire encore la surface du secteur AUyb, mais la difficulté de l'exercice tient à ce que le terrain inscrit

en secteur IINA par le POS a fait l'objet d'un aménagement pour la création d'un accès, au sud-ouest, par son propriétaire, la chambre de commerce et d'industrie de Rouen, que ce terrain a déjà fait l'objet d'un permis de construire autorisé puis abandonné, et qu'un nouvel acquéreur, susceptible de créer une trentaine d'emploi est aujourd'hui en cours d'étude d'une demande de permis de construire.

L'enjeu n'est pas seulement paysager. Il est également socio-économique, et la situation mérite d'être examinée attentivement.

Une solution médiane est inscrite dans la présente modification, préservant les possibilités de développement économique, et ménageant les objectifs paysagers. Le périmètre du secteur AUyb a été réduit pour augmenter la zone tampon et en lui donnant une forme plus ouverte depuis les vues des deux routes départementales qui le bordent.

Une distance régulière de 85m séparent désormais le secteur AUyb du hameau de Franqueville.

La zone tampon, qui avait été classée N est dorénavant classée A, pour assurer une continuité de la zone agricole.

Profitant de cette modification, la commune s'est aperçu que la parcelle n°46 de la section AD, qui était incluse dans le secteur AUyb, faisait en réalité partie de la même unité foncière que les parcelles 31, 32 et 33 de la section AD incluses dans le secteur Uya (dénommé Uyc après la présente modification). Cette parcelle n°46 est occupée en réalité par le même stationnement de caravanes que ces autres parcelles, comme le montre la photo aérienne ci-dessous. La présente modification prévoit son insetion au même secteur Uyc que les autres parcelles de l'unité foncière :



vue aérienne sur la parcelle n°46 de la section AD, et les autres parcelles, au sud, formant la même unité foncière

Par ailleurs, une orientation d'aménagement est ajoutée au PLU interdisant notamment de construire sur une bande de 15m vers le hameau, ce qui ajoute à l'espace libre.

L'orientation d'aménagement n°15 concerne le secteur AUyb, à vocation d'activités commerciales, artisanales et industrielles.

La compatibilité des projets avec cette orientation d'aménagement nécessite une opération d'aménagement d'ensemble du secteur, ce qui est d'abord demandé dans le cadre de cette orientation d'aménagement, en précisant également les contours.

La volonté de la commune est de préconiser la préservation d'un espace tampon, à vocation agricole, entre l'urbanisation du bourg, dont la zone constitue l'extrémité est, et le hameau de Franquevillette, au caractère très différent. Cet espace tampon, acté dans l'orientation d'aménagement, a été dessiné pour optimiser la perception de cet espace depuis la route départementale 6014, constituant l'entrée de ville est du bourg de Boos. Il est élargi visuellement par l'institution d'un espace non aedificandi, qui l'élargit.

L'orientation d'aménagement précise qu'aucune orientation particulière n'est imposée pour les constructions. En effet, il pouvait y avoir une incertitude, compte tenu de celle qui apparaît dans le secteur Uyc voisin, mais l'éloignement relatif, vis à vis de la route départementale 6014, et la forme du terrain, militent pour une recherche spécifique de la meilleure utilisation du terrain.

Pour éviter les entrées multiples, et les problèmes de sécurité qu'elles peuvent présenter, un accès unique est préconisé dans l'orientation d'aménagement, utilisant une voie existante interne à la zone d'activités.

La perception du paysage et de son caractère rural, est renforcée par la préconisation du regroupement des aménagements paysagers buissonnants vers les limites est et sud, au contact avec la zone agricole (zone A). Cette préconisation est doublée de celle de la plantation d'alignement d'arbres de haut-jet, caractéristiques de l'approche des urbanisations traditionnelles en Haute Normandie.

La gestion des eaux pluviales est également évoquée par l'orientation d'aménagement, parlant de techniques douces, permettant les aménagements trop brutaux du point de vue de leur insertion paysagère.

Sur une largeur de 15m à partir de la limite parcellaire faisant face à l'urbanisation du hameau de Franquevillette, une zone non aedificandi est formalisée dans l'orientation d'aménagement. Les installations telles que les voies, les parcs de stationnement (c'est à dire celles qui ne présentent pas d'obstacles visuels), y sont autorisées, pour que cet espace constitue un élargissement de la zone tampon situé vers le hameau de Franquevillette.

2-2 L'insertion d'une étude L111-1-4 et les modifications qui en résultent pour le plan local d'urbanisme

La commune considérant comme essentielle la mise en œuvre d'une zone d'activités à l'entrée ouest du bourg, sur des terrains proches de l'aéroport, et pouvant profiter de son image de marque pour un développement de l'activité économique, a élaboré un projet urbain, dans le cadre d'une étude à insérer dans le plan local d'urbanisme, associée à des règles spécifiques, propres à assurer une dérogation à l'interdiction de construire à moins de 75m de l'axe de la voie à grande circulation, que constitue la route départementale n°6014.

L'insertion de cette étude dans le plan local d'urbanisme est donc un des éléments de la présente modification.

Cette étude préconise un certain nombre d'adaptations au PLU, incluses également dans la présente modification :

2-2-1 une évolution des documents graphiques, qui redéfinit le contour et la dénomination des secteurs concernés directement ou indirectement par l'étude à joindre au PLU

- le secteur Uya, situé dans la zone d'étude, présente une vocation d'activités commerciales, artisanales et industrielles. Il fait actuellement l'objet d'un projet d'implantation de centre commercial et d'activités connexes, dont la commune accepte le principe. Les règles applicables à ce projet, résultant de l'étude L111-1-4, ne sont pas applicables à la partie est du secteur AUya, tel qu'il est défini dans le PLU initial, incluant des constructions et des installations existant sur une même unité foncière se poursuivant jusqu'à l'urbanisation dense du bourg. Il est donc nécessaire de découper ce secteur initial, en une plus grande partie concernée par l'étude, qui reste sous la dénomination Uya, et une petite partie, concernant les parcelles n°28, 29, 30 et 31 de la section AO. Cette petite partie, comprenant actuellement les bâtiments d'une entreprise de vente de caravanes à l'ouest, est entourée de terrains à vocation sportive et d'habitations, au nord, de la partie dense du bourg à l'est et au sud, et partiellement des terrains de l'aéroport au sud-ouest. Cette urbanisation existante qui l'encadre directement l'a exclut, compte tenu de sa petite taille, des terrains concernés par l'article L111-1-4. Sa contiguïté directe avec le bourg lui confère une vocation plus centrale que celle du reste de la zone Uya, et son environnement milite pour une vocation d'habitations diffuses. La commune avait envisagé d'y réaliser un parc de stationnement, qui pourrait servir notamment aux activités sportives, mais les finances ne permettent pas de décider la création d'un emplacement réservé. La commune a choisi de l'inclure dans la zone U strict du bourg, sachant que s'y applique une obligation, en cas de non présence d'un alignement voisin, de limiter les constructions à 15m de la limite parcellaire de la route départementale 6014. Dans ces conditions, seules quelques maisons d'habitation, ou quelques bâtiments marginaux à vocation d'activités pourront y être réalisés, ce qui est cohérent avec sa situation. Il n'est d'ailleurs pas impossible qu'y soit réalisé un jour un parc de stationnement.
- Le secteur Uya décrit précédemment va faire l'objet, dans le cadre de la présente modification, de règles spécifiques. Il existe dans le PLU initial, un autre secteur Uya qui, conservant les mêmes règles, doit être dénommé différemment. Il s'appellera Uyc, sans autre changement des règles le concernant (ce secteur est agrandi, par ailleurs de la parcelle n°46, comme l'a décrit l'article 2-1 précédent).
- Le petit secteur Uyb, situé au nord du plus grand secteur Uyb étudié dans le cadre de l'application de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme, n'est pas concerné par cette étude. Il n'a pas été jugé suffisamment urbanisé pour échapper à l'application de l'article L111-1-4, et n'a pas vocation, compte tenu de sa situation très excentrée et de ses accès directs sur la route départementale 6014, à devenir un secteur d'expansion de l'urbanisation. Il est pourtant partiellement construit, et constitue un parc de stationnement de caravanes pour la vente. Dans ces conditions, l'interdiction décrite dans l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme ne s'appliquant pas à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension des constructions existantes, des règles spécifiques doivent être énoncées, ce qui justifie à cet endroit la dénomination nouvelle de secteur Uyd.

2-2-2 des changements et des ajouts au règlement

- La création des secteurs Uyc et Uyd nécessitent qu'y soient précisées les constructions et installations respectivement interdites et autorisées. Les vocation générales restant généralement les mêmes, il n'y a pas de justification particulière à apporter à ces changements. Aucun changement n'apparaît pour le secteur Uyc, qui reprend les règles applicables à l'ancien secteur Uya, tel qu'il était autrefois dénommé. Le secteur Uyd, par contre, est limité à l'extension et le changement de destination des constructions ou installations existantes, tel qu'il résulte de l'application de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme.

- Il résulte de l'étude L111-1-4 que les accès des deux secteurs Uya et Uyb doivent être respectivement situés en face de la rue Maryse Bastié et sur la rue Maryse Bastié. Ces prescriptions se traduisent par l'ajout de deux articles U3.6 et U3.7
- Il résulte de l'étude L111-1-4 que les distances des constructions vis-à-vis de la limite parcellaire de la route départementale 6014 doivent présenter un minimum de 15m pour les secteurs Uya et Uyb. L'article L111-1-4 ne s'appliquant pas pour les constructions autorisées (extensions des bâtiments existants) pour le secteur Uyd, la même distance de 15m est apparue cohérente. Ceci motive le nouvel article U6.1. Pour toutes les autres situations, les règles sont inchangées.
- L'objectif de cohérence, pour les secteurs Uya et Uyb, avec les constructions et installations aéroportuaires existantes, motivent les nouveaux articles U11.3.1 (teintes en harmonie avec celles des matériaux rencontrés sur les installations aéroportuaires), U11.4 ;6 (toitures présentant des pentes inférieures à 30° - autorisation des toitures terrasses), U13.2 et U13.3 (arbres regroupés en bosquets).

2-2-3 deux nouvelles orientations d'aménagement pour les secteurs Uya et Uyb

Les objectifs proposés dans l'étude L111-1-4 sont traduits dans la définition de deux nouvelles orientations d'aménagement spécifiques.

L'orientation d'aménagement n°13 concerne le secteur Uya, à vocation d'activités commerciales, artisanales et industrielles.

La compatibilité des projets avec cette orientation d'aménagement nécessite une vision globale de l'aménagement du secteur, ce qui est d'abord demandé dans le cadre de cette orientation d'aménagement, en en précisant également les contours.

L'étude L111-1-4 préconise un rappel du caractère des installations aéroportuaires, se référant à leur implantation, à leurs caractéristiques paysagères et leur architecture, ce qui est rappelé dans l'orientation d'aménagement. Outre le choix des matériaux, les formes architecturales, l'implantation des bâtiments, les caractéristiques paysagères, ceci pourrait des traduire, par exemple, par une évocation signalétique, la préservation de points de vue sur les bâtiments de l'aéroport, sur le passage des avions, etc.

En tout état de cause, l'orientation d'aménagement indique une orientation préférentielle des constructions, selon un axe correspondant à celui des aménagements et constructions aéroportuaires.

L'étude L111-1-4 préconise un accès unique pour ce secteur, ce qui est acté dans l'orientation d'aménagement en face de la rue Maryse Bastié et son accès existant sur la route départementale 6014. Outre la sécurité immédiate pour les utilisateurs du site aménagé, cet objectif préserve le projet en cours de réalisation d'un giratoire à cet endroit.

L'étude L111-1-4 indique également l'importance de la rue de la Chaussée du Roy, à vocation de liaison douce vers le bourg, mais également vers l'agglomération rouennaise. L'orientation d'aménagement préconise sa conservation en voie piétonne (et cycliste). Si son dévoiement est potentiellement autorisé, sa reconstitution assurant la continuité est également actée.

Il n'existe pas sur le site d'alignements d'arbres de haut jet, compte tenu de la proximité de l'aéroport. Il existe par contre des bosquets d'arbres de moyenne hauteur, émergeant du paysage. L'étude L111-1-4 et l'orientation d'aménagement préconisent l'intégration de tels bosquets dans l'aménagement paysager du site.

La gestion des eaux pluviales est également évoquée par l'orientation d'aménagement, parlant de techniques douces, permettant les aménagements trop brutaux du point de vue de leur insertion paysagère.

La zone non aedificandi proposée par l'étude L111-1-4, sur une largeur de 15m à partir de la limite parcellaire de la route départementale 6014, et permettant de souligner, par des alignements de massifs buissonnants, l'axe majeur formé par cette voie, est formalisée dans l'orientation d'aménagement. A noter qu'il ne s'agit pas de masquer les bâtiments, dont les façades organisent l'axe perpendiculaire traversant la RD6014, repris précédemment dans l'orientation d'aménagement.

L'orientation d'aménagement n°14 concerne le secteur Uyb, à vocation d'activités artisanales et industrielles.

La compatibilité des projets avec cette orientation d'aménagement nécessite une vision globale de l'aménagement du secteur, ce qui est d'abord demandé dans le cadre de cette orientation d'aménagement, en précisant également les contours.

Ceci n'empêche pas la réalisation progressive des aménagements et constructions, dès que les réseaux nécessaires existent.

L'étude L111-1-4 préconise un rappel du caractère des installations aéroportuaires, se référant à leur implantation, à leurs caractéristiques paysagères et leur architecture, ce qui est rappelé dans l'orientation d'aménagement. Outre le choix des matériaux, les formes architecturales, l'implantation des bâtiments, les caractéristiques paysagères, ceci pourrait traduire, par exemple, par une évocation signalétique, la préservation de points de vue sur les bâtiments de l'aéroport, sur le passage des avions, etc.

En tout état de cause, l'orientation d'aménagement indique une orientation préférentielle des constructions, selon un axe correspondant à celui des aménagements et constructions aéroportuaires.

L'étude L111-1-4 préconise des accès, pour ce secteur, limités à la rue Maryse Bastié ce qui est acté dans l'orientation d'aménagement. Cette dernière voie présente en effet un accès existant sur la route départementale 6014, permettant d'interdire immédiatement tout accès direct sur la RD. Outre la sécurité immédiate pour les utilisateurs du site aménagé, cet objectif préserve le projet en cours de réalisation d'un giratoire au débouché de la rue Maryse Bastié.

Il n'existe pas sur le site d'alignements d'arbres de haut jet, compte tenu de la proximité de l'aéroport. Il existe par contre des bosquets d'arbres de moyenne hauteur, émergeant du paysage. L'étude L111-1-4 et l'orientation d'aménagement préconisent l'intégration de tels bosquets dans l'aménagement paysager du site.

La gestion des eaux pluviales est également évoquée par l'orientation d'aménagement, parlant de techniques douces, permettant les aménagements trop brutaux du point de vue de leur insertion paysagère.

La zone non aedificandi proposée par l'étude L111-1-4, sur une largeur de 15m à partir de la limite parcellaire de la route départementale 6014, et permettant de souligner, par des alignements de massifs buissonnants, l'axe majeur formé par cette voie, est formalisée dans l'orientation d'aménagement. A noter qu'il ne s'agit pas de masquer les bâtiments, dont les façades organisent l'axe perpendiculaire traversant la RD6014, repris précédemment dans l'orientation d'aménagement.

3- Incidence des orientations de la modification sur l'environnement, et exposé de la manière dont elle prend en compte le souci de sa préservation et de sa mise en valeur

La présente modification concerne globalement deux espaces de la commune : une zone d'activités à l'est du bourg, et deux zones d'activités à l'ouest.

La zone d'activités concernée située à l'est existait déjà dans le PLU, et a été réduite. Une orientation d'aménagement spécifique a été ajoutée au PLU, pour préciser les contraintes d'accès, d'aménagement paysager, de limite d'emprise des constructions, etc., qui vont toutes dans le sens de la réduction de l'impact sur l'environnement.

Les deux zones d'activités concernées situées à l'ouest ont fait l'objet d'une étude L111-1-4, qui vise notamment à rechercher le moindre impact sur l'environnement. La modification en tire les conséquences, en terme de règlement et ajoutent deux orientations d'aménagement qui vont dans ce sens.

On peut donc considérer que la présente modification n'a pas d'impact négatif sur l'environnement, qu'elle contribue à préserver, et qu'il n'est pas nécessaire d'ajouter des précautions supplémentaires.