



COMMUNE DE CAMPBON

DÉPARTEMENT DE LA LOIRE-ATLANTIQUE

DOSSIER «LOI BARNIER»

Annexe relative à l'application des articles L111-6
et suivants du Code de l'Urbanisme



SOMMAIRE

I. ÉLÉMENTS D'INTRODUCTION

- 1.1 Contexte de l'étude
- 1.2 Objet de l'étude
- 1.3 Contexte du site de projet

II. ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

- 2.1 Analyse du milieu physique
- 2.2 Analyse du milieu naturel
- 2.3 Analyse paysagère
- 2.4 Risques, pollutions et nuisances

III. ORIENTATIONS

- 3.1 Schéma d'orientation
- 3.2

IV. INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

- 4.1 Les impacts paysagers
- 4.2 Les impacts sur la qualité architecturale et urbaine
- 4.3 Prise en compte de la sécurité
- 4.4 Les nuisances sonores

1. ÉLÉMENTS D'INTRODUCTION

1.1 Contexte de l'étude

L'étude suivante se réfère aux dispositions du Code de l'Urbanisme rénové suite à l'ordonnance du 23 septembre 2015 et au décret du 28 septembre 2015.

Article L111-6

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations 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 s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

Article L111-7

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;*
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;*
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;*
- 4° 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 de constructions existantes.

Article L111-8

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 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.

Objectifs poursuivis par le Code de l'urbanisme

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme ont pour objectifs de remodeler les abords des grands axes routiers : périphéries urbaine et entrées de ville, et de garantir une bonne insertion des extensions urbaines. Ces dispositions légales sont issues de l'article 52 de la loi du 2 février 1995 dite « Barnier », portant sur la qualité urbaine et paysagère le long de certaines voies en entrée de ville.

Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des grands axes routiers «à grande circulation», c'est-à-dire, d'après l'article L110-3 du Code de la Route : « quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies ».

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme sont une opportunité de questionner et définir les conditions d'insertion paysagère des espaces situés à proximité des axes de circulation qui représente généralement les premières «vitrines» des entrées dans les communes.

Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement indestructibilité dans ces espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces. En effet, le législateur propose de modifier les restrictions de constructibilité si la commune s'engage dans une réflexion sur l'aménagement et les règles d'urbanisme garantissant une qualité des espaces en bords de route et entrées de ville.

Cette étude a pour objectif de justifier l'aménagement des abords de la N165 sur le site de la ZAC Porte Estuaire situé sur la commune de Campbon. La réflexion permettra de faire apparaître la volonté de la collectivité d'inscrire ce projet dans une ambition d'intégration et de qualité paysagère et environnementale.

1.2 Objet de l'étude

La Communauté de Communes Loire et Sillon (CCLS) souhaite créer une zone d'activité sur le secteur des «Landes de la Justice» situé sur la commune de Campbon à la limite avec la commune de Savenay. Ce secteur est localisé à proximité d'une zone d'activité déjà existante : la ZI «Porte Estuaire».

Le PLU de la commune de Campbon (actuellement en révision) classe cette zone de projet en 1AUf (zone à urbaniser destinée à recevoir une zone d'activités réservée aux constructions à usage d'industrie, de services, d'artisanat et de commerce). La partie ouest de la ZI accueille des entreprises variées de type industrielles ainsi que des restaurants. Au sud de la N165, on trouve le parc commercial de la Colleray. Ce nœud routier possède donc un développement économique notable.

Le site du projet est longé au sud par la route nationale 165, classée «à grande circulation» (selon le décret n°2010-578 du 31 mai 2010, modifiant le décret n°2009-615 du 3 juin 2009).

Le périmètre du projet est de 12,4 ha, cependant cette étude prendra en compte l'environnement immédiat de ce périmètre dans l'analyse et les recommandations.

Cette étude a pour objectif d'aboutir à une meilleure disponibilité foncière au sein du site, tout en répondant à des enjeux paysagers, fonctionnels et sécuritaires liés à la proximité d'une infrastructure à grande circulation (RD 165).



Vue aérienne sur le site de projet

1.3 Contexte du site de projet

Le site étudié se situe sur la commune de Campbon. Cette commune de presque 4000 habitants fait partie de la Communauté de Communes Loire-et-Sillon (CCLS). Elle est comprise dans la grande aire métropolitaine Nantes-Saint Nazaire, entre deux polarités intermédiaires structurantes que sont Savenay et Pont-Château.

La commune est longée au sud par la route nationale N165. Cette liaison routière permet de rejoindre l'agglomération de Nantes en une cinquantaine de minutes. La N165 comptabilise un trafic journalier important : 28 100 véhicules/jours au niveau de Campbon.

Plusieurs échangeurs ponctuent cet axe routier important au sein de la commune de Campbon et le site dont fait l'objet cette étude se situe sur l'échangeur Porte Estuaire en limite de la commune de Savenay. Cette position stratégique entre RN171 et RN165 présente un enjeu économique majeur à l'échelle de la communauté de communes. Le site de l'échangeur de Porte Estuaire accueille aujourd'hui plusieurs secteurs d'activité économique : supermarché, restauration, industrie...

Le secteur Porte Estuaire fait l'objet d'une ZAC (Zone d'Aménagement Concertée). L'aménagement des Landes de justice vient compléter ce secteur dédié à l'économie à l'interface entre plusieurs communes.



Site de l'étude



2. ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

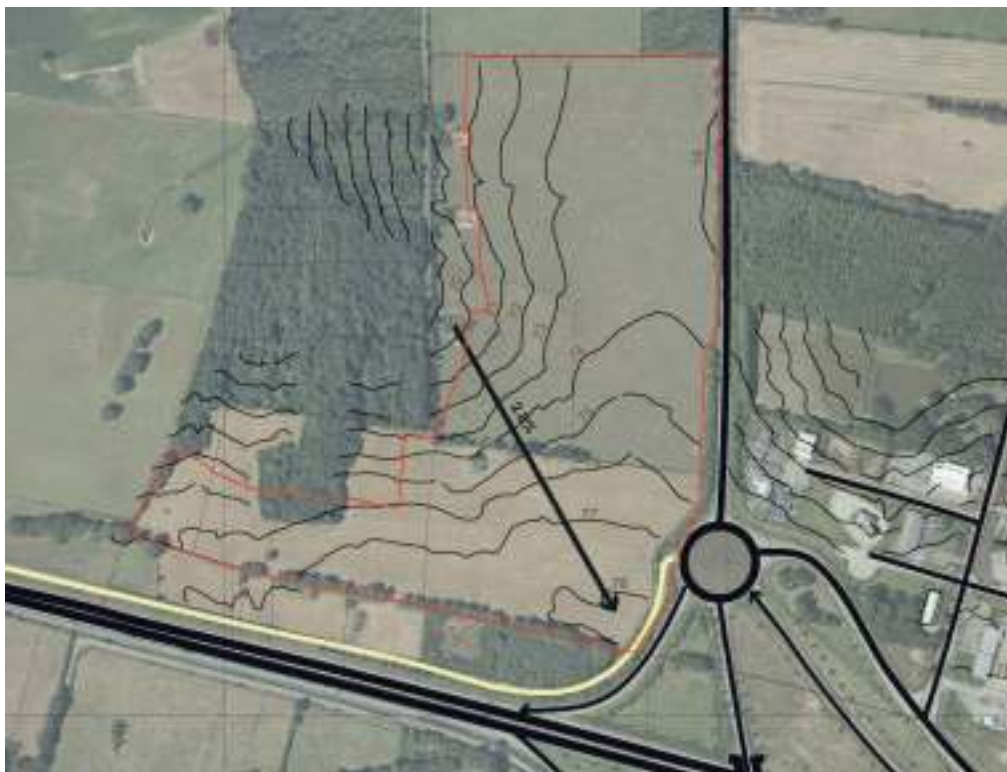
2.1 Analyse du milieu physique

Topographie et relief

La RN165 se situe sur la crête du sillon de Bretagne, possédant une orientation nord-ouest/sud-est. Ce relief particulier matérialise la faille majeure sud armoricaine. Le site d'étude est donc situé sur le coteau de ce sillon et est l'emplacement du point haut de la commune de Campbon.

A l'échelle de la zone d'étude, le point haut se situe dans l'angle sud-est du site à une altitude de 78,20m. Le reste du terrain présente une légère pente générale entre 3 et 4% basculant vers le nord et l'emplacement des zones humides.

Source : CERAMIDE

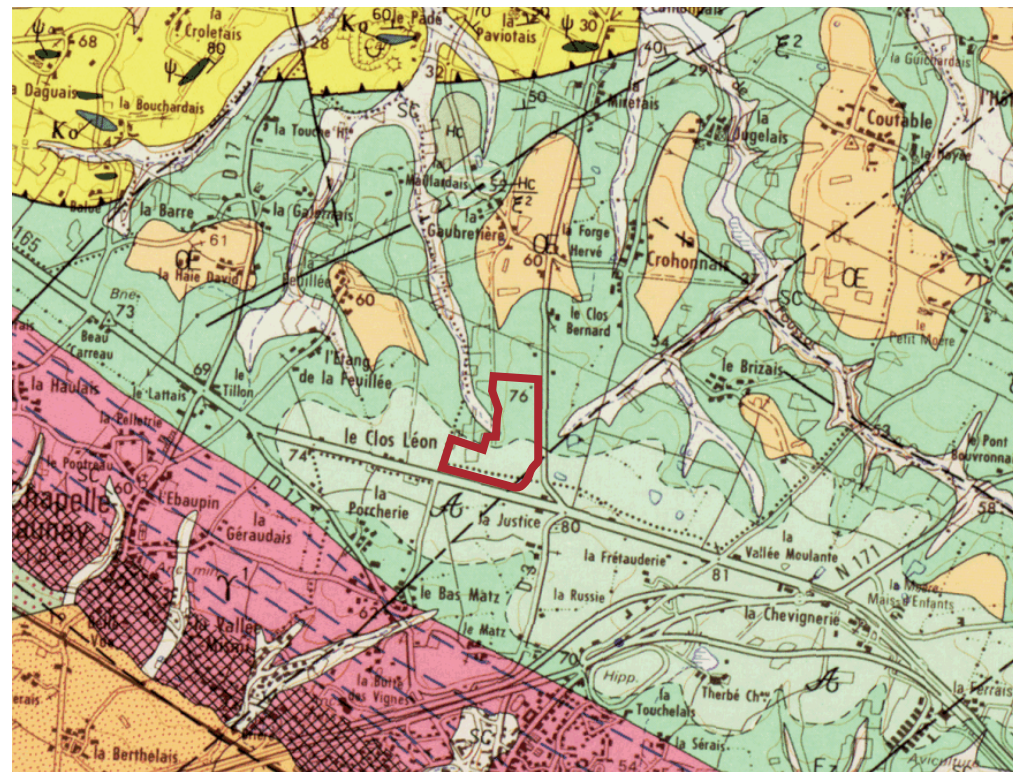


Géologie et pédologie

La zone d'étude est située dans la partie sud du Massif armoricain, plus exactement dans le domaine «ligérien», positionné entre deux zones de cisaillement dont celui du Sillon de Bretagne au sud. Ce domaine ligérien est essentiellement composé de roches sédimentaires détritiques schisto-gréseuses. Au sud, jusqu'au Sillon de Bretagne, les formations métamorphiques (orthoogneiss, michaschiste et laptino-amphibolite) et granitiques sont largement majoritaires.



Source : BRGM



Habitats

Les habitats que l'on peut observer sur le site de projet présentent des intérêt et des enjeux écologiques variables.

Liste des habitats visibles sur le site : (source Ingerop)

- Habitats aquatiques :
 - > Communauté à Jonc bulbeux : enjeux écologique faible
 - > Communauté à Glycérie : enjeux écologique faible
 - > Étangs et mares mésotrophes à eutrophes faiblement végétalisés : enjeux écologique fort (mare abritant le flutreau nageant, espèce floristique protégée)
- Milieux ouverts :
 - > Prairie pâturée mésophile : enjeux écologique faible
 - > Prairie méso hygrophile abandonnée colonisée par les saules : enjeux écologique faible
 - > Prairie à Jonc acutiflore : enjeux écologique moyen
- Milieux boisés :
 - > Haies : enjeux écologique faible
 - > Haie en mosaïque avec fourré : enjeux écologique faible
 - > Fourré : enjeux écologique faible
 - > Chênaie acidiphile : enjeux écologique faible

Les habitats naturels du site
(Source : Ingerop)



Flore patrimoniale

La zone d'étude accueille deux espèces présentant un intérêt patrimonial :

- le fluteau nageant (*Luronium natans*) est une espèce d'intérêt communautaire, protégée au niveau national et bénéficiant d'un Plan National d'Action. Il a été observé dans deux mares du site d'étude. Les menaces de disparition sur l'espèce sont la modification des qualités des eaux liées aux pratiques voisines (intrants excessifs, usages récréatifs nécessitant une gestion des niveaux d'eau...).

- La Phalangère à feuilles planes (*Simethis mattiazii*) est une espèce peu commune et déterminante ZNIEFF en Pays de la Loire. Elle a été observée sur le chemin bordant la frange ouest du site.

Faune

La présence de différents types d'habitats sur le site favorise l'implantation d'espèces animales. En effet, les zones humides, comme les boisements et les haies sont des refuges de biodiversité.

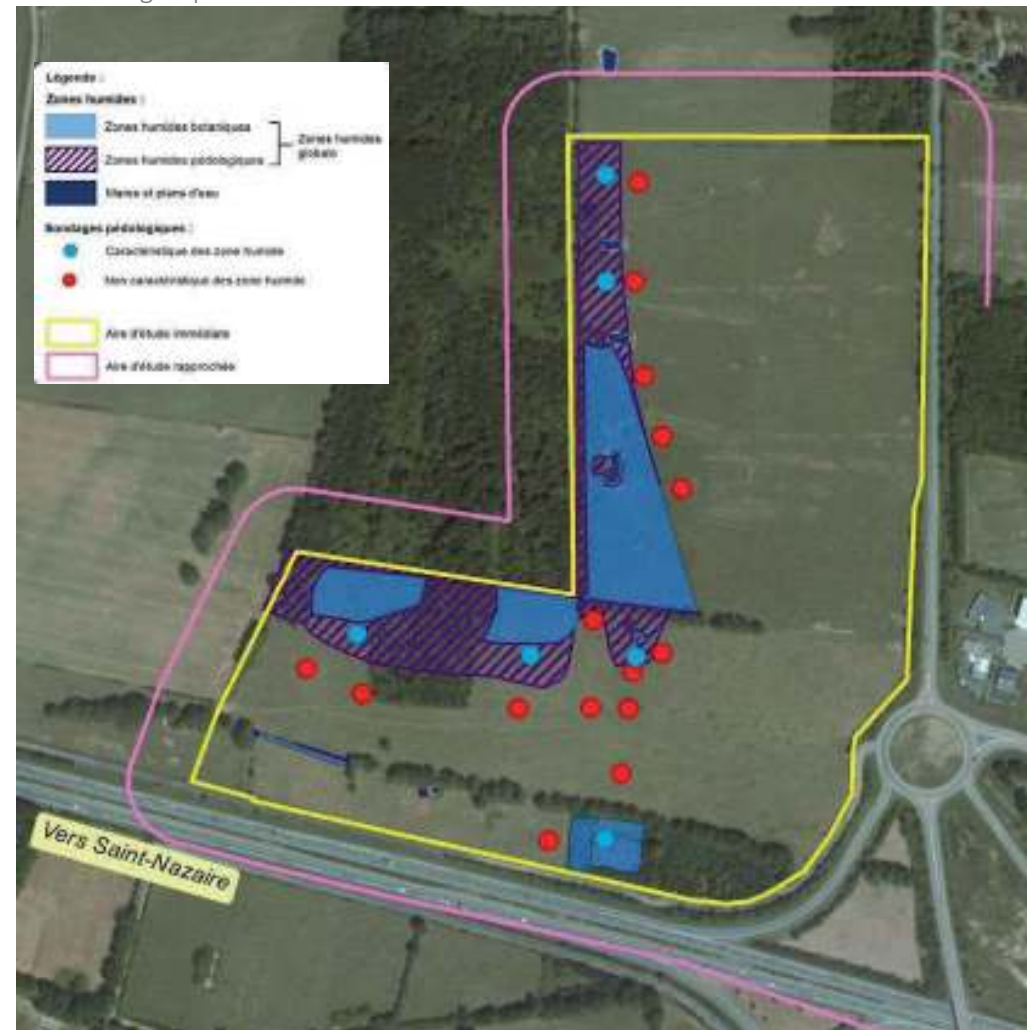
La zone d'étude accueille au moins 6 espèces d'amphibiens présents sur la liste rouge nationale (dans la classe de préoccupation mineure), au moins 3 espèces de chiroptères et 6 espèces de mammifères.

Au-delà de ces espèces menacées, le site, par la présence d'arbres de taille importante et de masses boisées et arbustives, héberge au moins 38 espèces d'oiseaux. Cependant, au vu de la surface étudiée, la diversité spécifique reste limitée. La dégradation du bocage avec le faible nombre d'arbres remarquables favorable à l'avifaune cavernicole pourrait en être l'une des causes majeures.

Enfin le site accueille également un certain nombre d'insectes communs répartis sur l'ensemble des habitats présents sur le site

Zones humides

Source : Ingerop



Dans la trame verte et bleue définie dans le SCOT

Le SCoT Nantes St Nazaire (version révisée arrêté le 9 mars 2016) détaille les éléments de grand paysage.

Le territoire du SCoT Nantes-Saint-Nazaire s'inscrit dans un ensemble géologique vaste, la chaîne montagneuse armoricaine qui a formé entre autre des failles dans le vieux socle, dont le sillon de Bretagne.

L'eau est omniprésente sur le territoire, et s'exprime sous différentes formes : marine (l'estuaire et la côte), fluviale (Loire, Erdre..), marais (Brière par exemple). Elle permet des ambiances de qualité et est source d'une grande richesse écologique.

La trame verte et bleue du territoire du SCoT Nantes-St Nazaire a fait l'objet d'une cartographie regroupant :

- La sous-trame des milieux bocagers et boisés,
- La sous-trame aquatique et humide
- La sous-trame littoral,
- Et d'autres éléments relictuels (pelouses, landes, tourbières,...).

Le périmètre projet s'inscrit dans un paysage de plateau bocager, particulièrement caractéristique de la moitié nord du Pôle métropolitain autour des pôles de Blain, Treillières et Savenay.

Dans les documents cartographiques du SCoT révisé, le projet :

- est référencé en tant que tête de bassins versants dans la sous-trame aquatique et humide,
- ne fait pas partie des réservoirs de biodiversité boisés ou bocagers identifiés sur le territoire,
- ne s'insère pas dans un corridor écologique boisé ou bocager.

La route nationale RN165 est identifiée comme élément linéaire de fragmentation.



Trame verte et bleue identifiée dans le SCoT révisé

Source : DOO documents cartographies vol.3



2.3 Analyse paysagère

A l'échelle du territoire

Dans le SCoT Nantes-Saint Nazaire

Avant de regarder les entités paysagères propres au site d'étude, il convient de le replacer dans un contexte territorial.

Les grandes composantes géologiques sont à l'origine d'une mosaïque de paysages identitaires à l'échelle du territoire du SCoT Nantes-Saint-Nazaire. Le tableau se décompose en plusieurs plans composés :

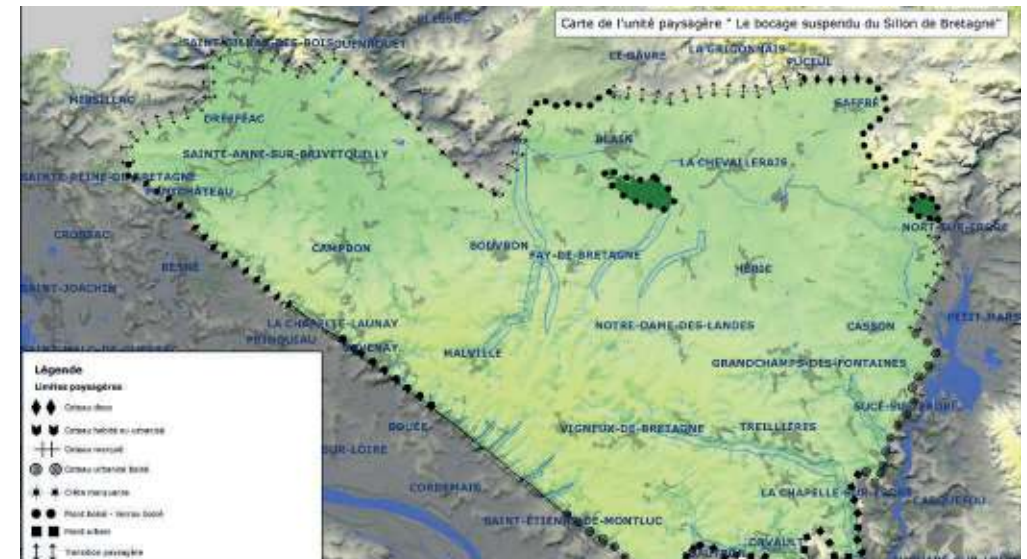
- Des paysages de plateaux : le bocage suspendu du Sillon de Bretagne, les marches de Bretagne occidentales, le plateau viticole, la couronne viticole composite, les contreforts ligériens du pays d'Ancenis;
- Des paysages ligériens : la Loire des promontoires, la ville rivulaire, la Loire estuarienne, la Loire monumentale;
- Des paysages urbains : l'agglomération nantaise, la ville rivulaire, la côte urbanisée;
- Des paysages de marais et littoraux : la côte urbanisée, la presqu'île guérandaïse, et les grands marais.

Dans l'atlas des paysages de Loire-Atlantique :

Dans l'atlas des paysages de Loire-Atlantique, la commune de Campbon fait partie de l'entité située au nord du sillon de Bretagne : «le Bocage suspendu du sillon de Bretagne». Cette entité est définie par la délimitation nette que représente le sillon de Bretagne qui se lit aujourd'hui depuis la Loire comme un coteau net et linéaire dans la direction nord-ouest /sud-est. Le paysage est caractérisé comme un territoire de passage où s'étend un plateau bocager.

Extrait de l'atlas des paysages de Loire-atlantique

«La trame rurale se cache derrière un paysage souvent routier ponctué de zones d'activités parfois monumentales ou de repères forts comme les pylônes électriques qui convergent vers la centrale de Cordemais ou les éoliennes qui battent le vent sur la crête.»

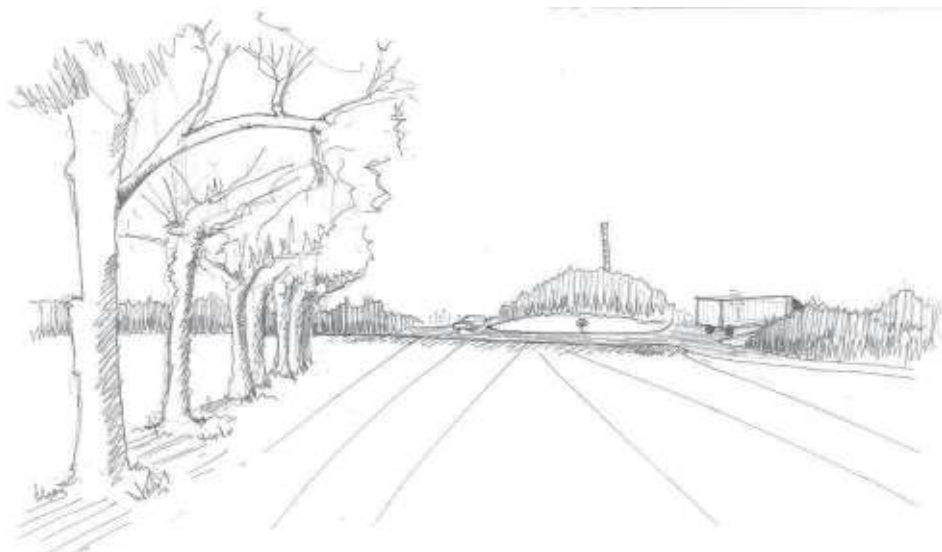


Paysage et occupation du sol à l'échelle du site

L'ensemble du site d'étude est caractéristique de la rencontre entre territoire rural et d'infrastructure visible à l'échelle du territoire. En effet, les composantes au sein du périmètre d'étude : haies, boisements, espaces ouverts de prairie,... expriment de manière résiduelle les éléments du bocage typiques sur la commune de Campbon. Cependant, la proximité de la RN165 au sud et ses nœuds routiers, ainsi que le développement de la zone d'activité à l'est traduisent la dualité entre ce caractère rural peu à peu grignoté et le caractère urbain lié à la dynamique économique.

Le cœur du site est contrasté entre ses espaces boisés créant une enveloppe autour des espaces ouverts à l'ouest, au sud et à l'est, et les grandes étendues de prairies qui s'étendent vers le nord et au sud dans la partie basse. Les quelques lignes créées par les alignements d'arbres de grande taille, vestiges du bocage, entrecoupent la grande nappe d'herbacées.

Vue depuis le sud vers l'entrée/rond-point



Carte des entités paysagères



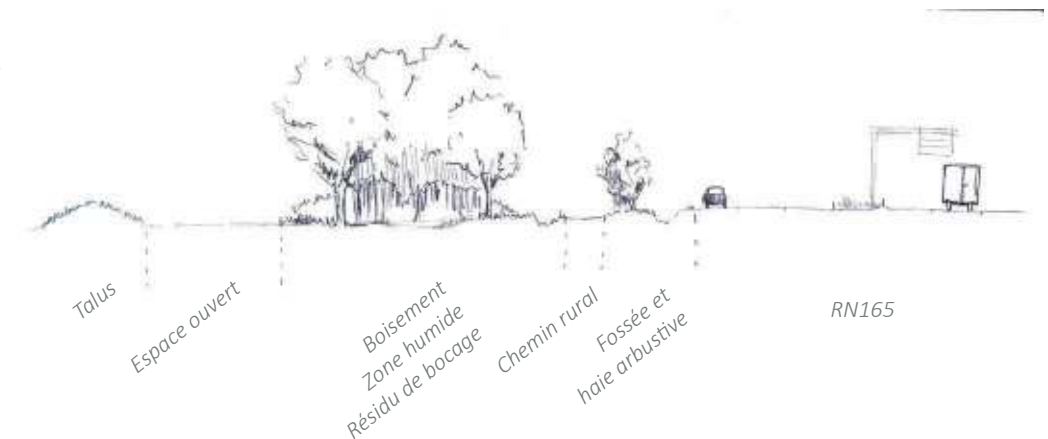
Les accès, alentours et perceptions

Le site est accessible au niveau du rond-point au sud-est. Celui-ci est surélevé par rapport au niveau du terrain de projet, ce qui permet une vue étendue sur celui-ci. Depuis l'intérieur du site, ce rond-point est également visible, car la végétation s'ouvre comme une fenêtre dans l'axe de celui-ci. Le passage vers Savenay via le point au-dessus de la nationale est également visible depuis le site.

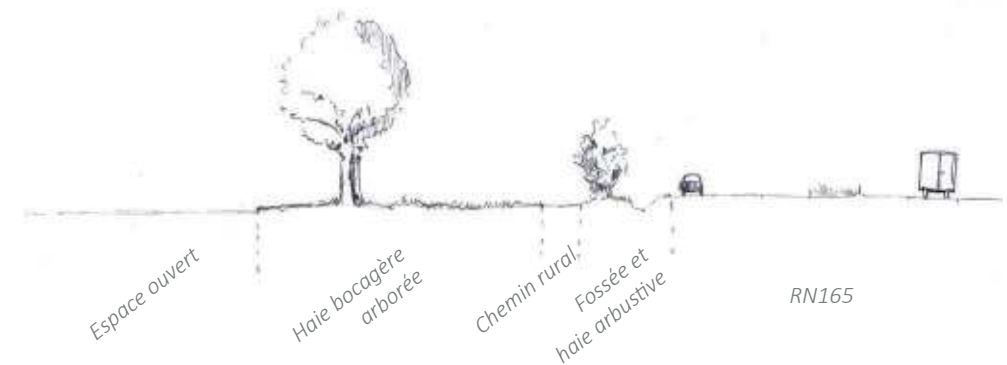
Le passage de la nationale au sud est en partie masqué par la chênaie au sud-est du site. Cependant, sur la partie sud-ouest, seulement une ancienne haie bocagère sépare le site de la route. La succession d'arbres n'occulte pas complètement le passage des véhicules.

De manière générale, le réseau routier est omniprésent sur le site par l'impact sonore. Les voiries peu visibles en terme d'infrastructure restent cependant perceptibles par le passage des véhicules, notamment les jours de circulation des camions.

Différentes typologies de la frange sud du site



--> Succession d'espaces «filtres» entre la route et le site de projet
Effet : Diminution de l'impact sonore de la route, disparition de l'impact visuel




--> Peu d'espaces «filtres» entre la route et le site de projet
Effet : Impact sonore et visuel fort de la route depuis le site



3. ORIENTATIONS

3.1 Schéma d'orientation

-  Haies et alignements arborés à préserver
-  Boisements à conserver
-  Zones humides et proches à conserver comme zone de gestion naturelle (infiltration) des eaux pluviales
-  Espace de retrait le long des haies patrimoniales à conserver
-  Zones à traiter comme filtre végétal entre la N165 et le site de projet
-  Espace de constructibilité envisagé
-  Accès unique depuis le rond-point est
-  Sécurisation du carrefour





Objectifs du projet d'aménagement

Au vu de l'analyse paysagère et spatiale du site, on remarque que le traitement de l'aménagement avec la RN165 se fait grâce à une frange arborée jouant à la fois le rôle de masque visuel, mais permettant également de diminuer l'impact sonore de la route depuis le site de projet.

Objectif 1 : Recul maintenu à 75 m au sud du site permettant une frange végétale importante

Cependant, la bretelle d'accès à la RN165 ne connaît pas exactement les mêmes contraintes, puisque la circulation y est moins importante et l'impact sonore plus limité (vitesse réduite). De plus, l'accès au site se faisant par le même rond-point, la proximité avec la bretelle ne peut être que justifiée.

En réduisant le recul à la bretelle d'accès, l'aménagement pourra optimiser l'accès au site de projet tout en conservant une certaine frange végétale nécessaire à l'intégration des futures constructions depuis la voie et au maintien d'un corridor écologique en lien avec la végétation au sud du site.

Objectif 2 : Recul réduit à 35m le long de la bretelle d'accès à la RD165 permettant une optimisation du foncier constructible et l'aménagement des abords de l'entrée du site

3.2 Prise en compte de la qualité paysagère

Hauteur des bâtiments

Les futures constructions devront s'intégrer dans le paysage environnant et être en cohérence avec les bâtiments présents de l'autre côté du rond-point est.

Il est préconisé que les bâtiments situés en limite sud et est de site est une hauteur limite de 9m soit deux niveaux maximum. Les bâtiments situés au coeur du site et en limite ouest pourront monter jusqu'à 12m (3 niveaux), puisque la topographie en pente du terrain permet une atténuation de l'impact des bâtiments dans le paysage.

On soulignera que la frange végétale existante et à renforcer au sud du projet permettra de limiter l'impact visuel de ces bâtiments depuis la N165. Les bâtiments seront cependant visibles depuis le rond-point est. En effet, la fenêtre dans le cordon végétal entourant le site est conservée, de manière à signifier l'entrée au site.

Traitement paysager des franges

Il est préconisé de renforcer la trame végétale au sud du site, et plus particulièrement sur la partie ouest de celle-ci qui est aujourd'hui plus discontinue. Cette trame renforcée permettra d'une part de renforcer la biodiversité potentielle du site, mais surtout de créer un filtre visuel et sonore aux nuisances de la N165. Un soin tout particulier au cordon végétal séparant le site de la bretelle d'accès à la N165 devra être prévu.

L'aménagement devra prendre en compte l'intégration des zones humides et des abords des boisements, notamment pour assurer la gestion des eaux pluviales du site tout en conservant le caractère naturel de ces espaces.

Gestion des eaux pluviales

Il est recommandé de gérer et d'utiliser les eaux pluviales sur le terrain. Des noues et/ou bassins de rétention peuvent assurer la gestion des eaux pluviales et permettront également de traiter la transition entre les espaces urbanisés et les milieux naturels. Un soin de l'intégration de ses ouvrages dans le paysage devra être réfléchi à l'échelle de l'opération.

Végétation

Afin d'assurer une fonction écologique aux plantations ainsi qu'une cohérence paysagère avec les groupements végétaux existants, la végétation horticole est peu recommandée et une palette composée d'essences locales est vivement suggérée.

Une réflexion sur les différentes strates végétales (arborée et arbustive) devra être envisagée. La composition végétale devra prévoir un tiers d'espèces persistantes et deux tiers d'espèces caduques.

La végétation existante doit être maintenue dans la mesure du possible et une surface de pleine terre par parcelle devra être prévue.

Clôtures

Les clôtures devront disparaître dans le végétal ou répondre à des règles d'harmonie sur l'ensemble du site. L'usage de haies mixte est vivement recommandé, et il est préconisé d'employer la liste des végétaux ci-contre pour assurer une meilleure intégration dans le contexte paysager.

Liste d'essences recommandées (non exhaustive)**ARBRES**

Acer campestre
Betula verrucosa
Carpinus betulus
Castanea sativa
Fagus sylvatica
Quercus cerris
Quercus robur
Tilia cordata
Sorbus Aria
Sorbus torminalis

ARBUSTES

Amelanchier canadensis
Aronia arbutifolia
Cornus mas
Cornus sanguinea
Coryllus avellana
Euonymus europaeus
Ligustrum vulgare
Rhamnus frangula
Sambucus nigra

GRAMINÉES

Briza media
Calamagrostis
Carex elata ou grayi
Deschampsia cespitosa
Miscanthus sinensis

COUVRE-SOLS

Heuchera
Arabis caucasica
Phlox subulata 'White lady'
Aubrieta 'Bressingham'
Campanula 'Birch hybrid
Gaillardia 'Burgunder'

4. INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

4.1 Les impacts paysagers du projet

Actuellement, le site d'étude est peu visible depuis la N165. Le projet renforcera cette discrétion du site vis-à-vis de la route en consolidant la frange végétale au sud du site, notamment le long des haies arborées existantes.

La hauteur des bâtiments ne dépassera pas, ou peu, la hauteur de cette frange végétale qui agira comme un réel rempart visuel.

Les boisements existants à l'ouest et la haie à l'est du site joueront également ce rôle de rempart et d'intégration dans le paysage environnant. La pente naturelle du site permet également une meilleure intégration des bâtiments en gérant leur hauteur sous forme de gradient.

Les futurs bâtiments seront visibles uniquement depuis le rond-point à l'est du site et au début de la bretelle d'accès à la N165 légèrement surélevés par rapport au niveau du terrain. Cette ouverture sur le site est conservée pour signifier l'entrée générale aux différents bâtiments futurs.

L'aménagement du périmètre va conduire à une modification des perceptions depuis l'extérieur de celui-ci, notamment depuis la RD3 et l'échangeur RN165/RD3. Cependant, ces perceptions concernent principalement les usagers de la route sachant qu'il y a peu d'habitations à proximité du projet.

4.2 Les impacts sur la qualité architecturale et urbaine

Le projet de zone d'activité s'implantera à proximité de la ZI Porte Estuaire ayant fait l'objet d'une ZAC. L'objectif du projet est bien d'assurer une cohérence entre ces deux zones d'activité, c'est pourquoi les futurs bâtiments devront s'intégrer au mieux avec les bâtiments voisins.

Lors de la révision du PLU de la commune de Campbon, la zone 1AU des Landes de Justice fera l'objet d'un règlement visant à assurer la cohérence architectural de l'ensemble du site de l'échangeur de la RN165/RD3

La qualité urbaine sera également prise en compte d'une part par des règles d'implantation : celles-ci visent à imposer l'implantation d'une des façades principale des constructions en recul strict de 5m par rapport aux voies créées (hors lots situés le long de la RD3 ou bretelle échangeur) afin de structurer l'espace public.

Pour celles situées le long de la RD3 ou bretelle échangeur, l'objectif est de s'aligner le long de ces voies, selon le recul en vigueur au PLU.

D'autre part, les espaces publics devront également être traités avec soin (Plantations d'arbres de haute tige le long des voiries, merlons plantés, bassins paysagers ...)

4.3 Prise en compte de la sécurité

Aucun accès depuis la N165 ou la RD3 n'est prévu pour desservir le site du projet. Son accès se fera à partir du giratoire existant à l'est du site. Celui-ci permet de rejoindre les différents axes structurants des communes voisines.

L'aménagement de l'accès au giratoire devra être dimensionné selon les types d'activités prévues sur le site de projet, notamment avec la prise en compte des calibres des véhicules (camions).

Les déplacements induits par le projet bénéficieront d'infrastructures routières d'un bon dimensionnement.

La proximité de l'accès au site de projet et de la N165 permettra aux véhicules liés aux activités économiques des Landes de Justice de ne pas impacter sur les quartiers résidentiels de la commune Campbon et Savenay.

4.4 Les nuisances sonores

Le site d'étude est impacté par les nuisances, principalement sonores, générées par la circulation sur la N165, en particulier des camions. En effet, la RN165 est inscrite au classement des voies bruyantes par arrêté préfectoral de part son trafic conséquent (plus de 5000 véhicules/jours).

Cette pollution sonore peut être gênante si des mesures de réduction de ces bruits ne sont pas appliquées. En dehors de cet axe, la RD3 peut également générer des nuisances sonores nuisant au projet.

Il est donc préconisé de mettre en place des recommandations afin d'amoindrir ces nuisances sonores.

Tout d'abord, la gestion des nuisances sonores doit donc être envisagée par la mise en place de marges de reculs raisonnables : 75m minimum depuis l'axe central de la RN165 et 35m depuis l'axe central de la bretelle d'accès à la RN pour les constructions d'activités économiques de la zone située au sud du site. Il conviendra également d'utiliser pour et dans les constructions des matériaux bénéficiant de bonnes capacités d'isolation acoustique.

En complément de cette bande de recul, une bande paysagère sera aménagée en frange de RD165. Elle prendra la forme d'une bande végétalisée avec arbres, arbustes, herbes, afin de diminuer l'impact de la route sur le site de projet.