



Nantes, le 26 mai 2026

Direction générale aménagement

Direction infrastructures

Sous-direction études

Service études et concertation

Référence : S2026-05-0184

Affaire suivie par :

Amélie CORDEAU

Tél. 02 40 99 14 25

Valérie DUBOURG-GOURTNER

Division évaluation environnementale

Direction régionale de l'environnement, de

l'aménagement et du logement des Pays de la Loire

5 rue Françoise Giroud

CS 16326

44263 NANTES CEDEX 2

Objet : Transmission des compléments au dossier de demande d'examen au cas par cas – Projet d'aménagement d'un giratoire à Saint-Mars-du-Désert

Madame,

Je fais suite à votre courrier en date du 28 avril 2026 relatif à l'incomplétude du formulaire CERFA n°14734*04 concernant la demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une éventuelle évaluation environnementale, pour le projet d'aménagement d'un giratoire sur la commune de Saint-Mars-du-Désert.

Les compléments suivants ont été intégrés dans la version révisée du CERFA et dans les pièces jointes associées :

Rubrique 4.1 – Étude des solutions alternatives

Le projet s'inscrit dans un secteur caractérisé par une activité agricole importante, la présence de deux tourbières, une carrière de granulats et une ferme équestre particulièrement active à La Galochette. L'aménagement d'un giratoire, accompagné de deux nouvelles branches et implanté en retrait des zones habitées, permet de dévier le trafic vers l'est en direction de Ligné et de Saint-Mars-du-Désert et de sécuriser les accès localisés sur ce secteur ainsi que la traversée des villages de la Galochette et du Grand Pâtis en modérant les vitesses des usagers. Cet aménagement permettra donc d'améliorer les conditions de vie des riverains et de faciliter l'accès à la partie ouest de la ferme équestre par la branche dédiée.

Dans ce cadre, plusieurs scénarios de tracés ont été étudiés afin d'identifier la solution la plus cohérente avec les enjeux locaux. Les premières options envisageaient un aménagement de la route existante pour limiter les impacts sur les milieux naturels. Toutefois, cette approche présentait des limites majeures en matière de sécurité routière et de gestion du trafic dans les zones urbanisées. Des variantes Ouest et Est ont ensuite été analysées. À l'issue des concertations, la variante Est intermédiaire a été retenue, car elle représente le meilleur compromis entre préservation des zones bâties, maintien des activités agricoles et réduction des impacts environnementaux.

L'option finalement choisie combine un aménagement partiel sur l'existant et une déviation localisée vers l'Est. Cette solution limite les emprises nouvelles tout en renforçant la sécurité et la fluidité du trafic.

Rubrique 4.3 -Description du projet dans sa phase travaux

Le déroulement de la phase travaux est bien décrit dans le cerfa dans la rubrique dédiée.

Rubrique 4.5 : En complément des informations déjà renseignées, les dimensions et les caractéristiques du projet ont été mentionnées dans le cerfa en ligne.

Le linéaire de haies détruites a également été mentionné dans ce chapitre.

Rubriques 5 et 6 - Description des impacts du projet

Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) :

En complément des informations déjà renseignées, des éléments de réponses ont été apportés dans le cerfa en ligne.

Zones humides : La séquence ERC a été déclinée en 4 mesures d'évitement, 7 mesures de réduction et 2 mesures d'accompagnement. Des mesures de compensation devront également être mises en place afin de garantir la restauration, la réhabilitation ou la création de zones humides permettant de rétablir un niveau de fonctionnalité écologique équivalent, voire supérieur, à celui des milieux détruits ou altérés par le projet. L'appréciation de cette équivalence repose sur une analyse comparative des fonctions hydrologiques, biogéochimiques et écologiques, qui vont être réalisés.

Lors de la consultation des entreprises, des éléments spécifiques à la prise en compte de l'environnement seront précisés dans le Dossier de consultation des entreprises. La compréhension des enjeux environnementaux ainsi que les solutions techniques proposées par les entreprises feront parties de la note globale pour l'attribution du marché.

Le suivi du chantier sera assuré par un coordinateur environnement qui veillera à la bonne application des mesures ERC en phase travaux, vérifiera la conformité des documents produits par l'entreprise d'un point de vue environnemental et assurera la sensibilisation des entreprises aux enjeux sur le secteur d'intervention.

Concernant la recherche d'un site de compensation zone humide et espèces protégées, il est bien prévu de l'effectuer dans le cadre d'une mission spécifique du bureau d'études indépendamment de l'issue de la présente demande de cas par cas.

S'agissant du dimensionnement des compensations zones humides, le cahier des charges prévoit :

- Une recherche de site de compensation répondant à l'objectif fonctionnel d'une superficie minimale de 11 788 m² ;
 - L'équivalence fonctionnelle entre les sites impactés et les sites de compensation des zones humides sera étudiée en se basant sur la Méthode Nationale d'Évaluation des Fonctions des Zones Humides Continentales (MNEFZH).
- Les fonctionnalités à prendre en compte concernant la rétention des sédiments et nutriments (importante artificialisation du sol sur la zone contributive),
 - l'assimilation de l'azote et du phosphore,
 - la séquestration du carbone,
 - la richesse en habitats,
 - la limitation du drainage et du ravinement,
- le ratio surfacique identifié dans le SDAGE Loire-Bretagne est de 200 %. Le ratio fonctionnel est défini grâce à la MNEFZH, l'objectif est d'obtenir une équivalence fonctionnelle sur le site de compensation (compris généralement entre 1 pour 1 et maximum 4 pour 1).

Gestion des eaux pluviales : La régulation et le stockage des volumes d'eau issus du projet seront assurés par un bassin implanté en bordure Ouest de l'anneau central du giratoire. Celle-ci sera équipée d'un système de régulation dimensionné sur la base d'un débit de fuite spécifique de 3l/s/ha. En première approche, le volume de stockage pour la pluie décennale est de 1103 m³. Le bassin se situe sur l'ancienne RD 178, évitant ainsi une artificialisation supplémentaire.

La gestion des eaux pluviales est conçue de manière à préserver intégralement la qualité du milieu naturel récepteur, tant durant la phase de travaux que lors de l'exploitation de l'aménagement.

En phase travaux, des dispositifs temporaires tels que des fossés de dérivation, des bassins de décantation et des filtres anti-sédiments seront mis en place afin de limiter le ruissellement chargé en matières en suspension et d'éviter tout transfert de polluants vers le milieu naturel.

En phase d'exploitation, les eaux pluviales seront gérées par des ouvrages pérennes de rétention, d'infiltration ou de traitement (noues, bassins, filtres plantés), dimensionnés pour assurer la décantation, la dépollution et la régulation des débits avant leur restitution au milieu naturel. L'ensemble du dispositif garantit que les rejets respectent les normes environnementales en vigueur et ne génèrent ni altération de la qualité de l'eau, ni modification significative des régimes hydrauliques du milieu récepteur.

La création de ce bassin constitue une nette amélioration par rapport à la situation actuelle puisque les eaux de la plateforme routière de la RD 178 sont directement rejetées dans le milieu récepteur aujourd'hui.

Natura 2000 : Une mise à jour de la rubrique correspondante et analyse des incidences potentielles sur le site « Marais de l'Erdre » ont été réalisées sur le cerfa ;

Nuisances : Un comptage, et non pas une étude trafic, a été réalisé en 2023 sur la RD31 afin d'évaluer le trafic qui empruntera le barreau ouest. Les résultats de ces derniers indiquent un TMJA de 1735 veh/jr dont 4% de poids-lourds (cf-annexe _comptage RD31)

Rubrique 8 : Annexes.

L'ensemble des compléments demandés a été mis en annexe du cerfa.

Je reste à votre disposition pour tout échange complémentaire.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le Président du conseil départemental
Le Directeur infrastructures



Guillaume LE DENMAT