



Nantes, le 10 décembre 2025

**Clôtures Axe Nantes – Angers – Le Mans - SNCF Réseau, départements de Loire-Atlantique,
Maine-et-Loire et Sarthe**

Synthèse des observations du public

1- Présentation du projet

L'axe ferroviaire Nantes – Angers – Sablé – Le Mans est régulièrement affecté par des collisions avec la grande faune, incidents qui portent atteinte à la régularité et à la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Ces événements engendrent également des coûts significatifs, liés aux réparations du matériel roulant et des infrastructures.

L'opération consiste ainsi à installer une clôture de part et d'autre de la ligne classique Nantes – Angers – Le Mans, avec un phasage par zones et par années, selon des priorités établies en fonction de la fréquence des collisions et de la faisabilité administrative et technique.

Le projet a conduit au dépôt (au titre du L.411-2 du code de l'environnement) d'un dossier de demande de dérogation aux interdictions d'atteinte aux espèces protégées.

2- Modalités de la consultation du public par voie électronique

Le dossier a été soumis à la consultation du public sur le site des services de l'Etat en Pays de la Loire, et relayé sur les sites des départements concernés entre le 12 octobre et le 27 novembre 2025 inclus, en application de l'article L.123-19-2 du code de l'environnement.

3- Nombre et nature des contributions

Pendant la période de consultation, 30 observations ont été formulées. Sur ces 30 observations :

30 avis sont classés défavorables au projet, émanant principalement de riverains du projet, et de trois associations de défense de l'environnement (LPO, FNE et Bretagne Vivante).

4- Analyse des contributions

Les avis défavorables retiennent plusieurs arguments. Tous les arguments mentionnés sont repris dans la participation commune des associations de protection de l'environnement, sauf le premier item :

- Les répondants estiment que le projet induit la destruction, de chaque côté de la voie, d'une haie continue sur 150 km de long (élément contenu dans 20,0 % des réponses).

Réponse :

Les abords de la voie ferrée ne sont pas constitués uniquement d'une haie continue sur 150 km. De plus, les haies ne seront pas systématiquement supprimées. L'impact sur la végétation concerne une bande maximale de 4 m de large, comme l'indique la mesure RED5 du dossier.

Après analyse, SNCF Réseau estime détruire (p. 85, Tome 1 du dossier de DEP) : 20 km de linéaire herbacé, 7 km de linéaire en hélophytes, 52 km de linéaire de surface arbustive et 47 km de linéaire arboré.

- Les répondants estiment que le projet induit une perte importante de biodiversité (élément contenu dans 63,3 % des réponses).

Réponse :

Le dossier (p. 96, Tome 2) indique qu'une fois les mesures compensatoires intégrées, le bilan de la compensation est équilibré.

- Les répondants estiment que le projet induit une perte importante de qualité de vie, avec une augmentation du bruit et de la visibilité de la voie, ainsi qu'une perte de qualité paysagère, tant pour les usagers du train que pour les usagers des bords des voies (riverains, promeneurs...) (élément contenu dans 50,0 % des réponses).

Réponse :

Dans son dossier, SNCF Réseau indique que trois types de clôtures seront mis en place pour une meilleure intégration paysagère, en particulier en zone urbaine.

- Les répondants estiment que le projet proposé comporte des lacunes sur les inventaires faune-flore préalables (élément contenu dans 63,3 % des réponses).

[Participation commune des associations] « le dossier est très incomplet quant à la caractérisation de l'état initial (pression d'inventaire insuffisante au vu du linéaire concerné) et quant à l'évaluation des impacts bruts »

[Participation commune des associations] « le niveau d'inventaire ne permet pas de relever ou non la présence de la Crossope aquatique (vulnérable au niveau régional), protégée au niveau national. Sa présence est attestée en Loire-Atlantique et il est reconnu que les données sur ces taxons demeurent lacunaires »

Réponse :

Dans son mémoire en réponse à l'avis du CNPN, SNCF Réseau indique que « la démarche d'inventaire « quatre saisons » peut être entendue comme une approche séquentielle, étalée sur l'ensemble du cycle biologique annuel ». SNCF Réseau précise que « les milieux impactés sont relativement homogènes à l'échelle régionale » et que plusieurs passages à différentes périodes sont réalisés pour chaque typologie d'habitats. Enfin, SNCF Réseau estime que la méthode utilisée est conforme aux pratiques retenues pour les projets linéaires d'envergure, telles que décrites dans le Guide d'évaluation environnementale des projets linéaires.

Sur la Crossope aquatique, SNCF Réseau a produit les éléments suivants le 4 décembre 2025 :

En phase travaux :

- Risque de destruction d'individus : L'espèce se déplaçant dans l'eau ou sur les berges et les travaux n'ayant pas lieu sur ces habitats sur les zones de présence de l'espèce à proximité de la voie ferrée (entre Thouaré sur Loire et Mauves sur Loire), il n'y a donc pas de risque de destruction d'individu.

Par ailleurs la partie située en bord de Loire sur cette section est déjà clôturée : Présence de la D31 au bord de la voie puis d'un chemin de service SNCF (Loire à vélo) :

- Risque de dérangement des individus : L'espèce du fait de ses mœurs aquatique et de son métabolisme rapide qui leur impose une activité quasi-permanente pour rechercher de la nourriture, les activités de chantier auront un effet négligeable sur le comportement des individus.

- Destruction et dégradation des habitats, L'habitat de la Crossope aquatique est situé dans le périmètre large de la zone de travaux. L'espèce se déplaçant dans l'eau ou sur les berges et les travaux n'ayant pas lieu sur ces habitats sur les zones de présence de l'espèce, il n'y a donc pas de risque de destruction des habitats.

- Perturbation du fonctionnement écologique de milieux naturels : pas d'impact

En phase exploitation

- Risque de cloisonnement et de fragmentation des habitats : Le grillage anti-fouisseur posé en pied de clôture et enterré est de maille 5cmx5cm. La Crossope aquatique a donc la capacité de passer à travers les mailles et ne risque donc pas de cloisonnement ou de fragmentation de l'habitat.

- Les répondants estiment que le projet proposé comporte des lacunes sur la bibliographie (notamment les chauves-souris) (élément contenu dans 43,3 % des réponses).

[Participation commune des associations] « 14 espèces à proximité immédiate du tracé. Plusieurs d'entre elles sont même installées en colonies de reproduction ou d'hibernation, comme celle de Savennières à 100 mètres de la voie, appartenant mais déconnectée du site Natura 2000 (Murins à oreilles échancrées et Grand rhinolophe). Pire, nous avons démontré lors de sessions de télémétrie l'usage majeur des linéaires arborés le long de la voie ferrée comme corridors. Cette bibliographie, pourtant disponible, n'a pas été consultée. »

Réponse :

Concernant la bibliographie, SNCF Réseau indique dans son mémoire en réponse à l'avis du CNPN, au paragraphe « 2.1.3 Un important inventaire bibliographique », que les résultats de l'inventaire sont croisés avec de nombreuses sources de référence. Selon SNCF Réseau, « cette compilation de données internes et externes assure une connaissance suffisante des cortèges faunistiques et floristiques [...]. »

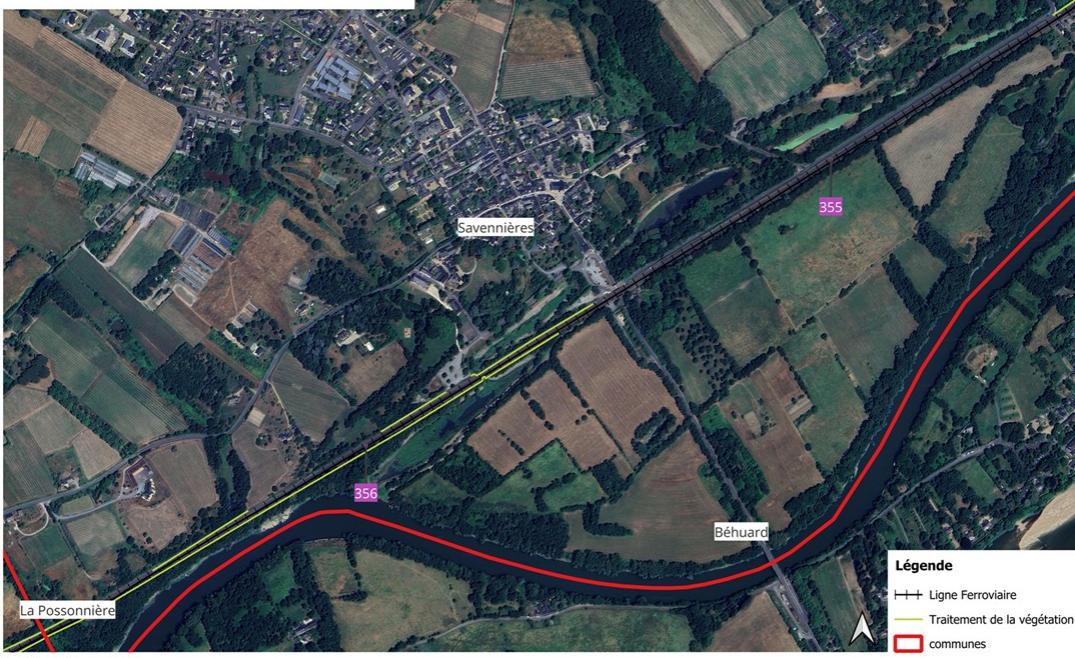
En complément, sur la colonie de Savennières, SNCF Réseau indique dans une note complémentaire du 4 décembre 2025 que :

Par ailleurs, la zone de Savennières présente un linéaire de traitement de la végétation limitée en raison de la présence existante de clôtures et de murs en limite de parcelles. Sur les zones traitées, l'impact sur les corridors de déplacement le long de la voie ferrée sera faible compte tenu de la largeur de traitement très limitée par rapport à la largeur globale du corridor (cf cartes ci-dessous).

Zones nécessitant un traitement de la végétation (trait jaune, tout le reste notamment la zone à gauche sur la carte ne nécessite pas de traitement) :

Traitements de la végétation

Projet Gestion Grande Faune
Ligne Le Mans - Nantes (515000 - 450000)



SNCF Réseau - PPBPL - GP le 04.12.25

Zoom sur les zones traitées en végétation et sur les zones arboré/arbustive qui resteront au droit de ces zones pour garantir la conservation du corridor (Rq : les zones non traitées en végétation ne sont pas repris dans les zones de végétation conservées) :

Traitements de la végétation

Projet Gestion Grande Faune
Ligne Le Mans - Nantes (515000 - 450000)



SNCF Réseau - PPBPL - GP le 04.12.25

- Les répondants estiment que le projet proposé ne prend pas en compte de Natura 2000 (élément contenu dans 60,0 % des réponses).

[Participation commune des associations] « alors que le projet est localisé sur une partie très importante de son linéaire dans ou le long de sites Natura 2000 et qu'il occasionne un certain nombre d'incidences significatives pour les espèces ayant justifié la désignation de ces sites, aucune évaluation d'incidences Natura 2000 n'est jointe au dossier présenté en consultation publique »

Réponse :

SNCF Réseau a produit deux évaluations des incidences sur Natura 2000 concernant les sites suivants : la ZPS FR52110115 Basses Vallées Angevines et prairies de la Baumette, le SIC FR5200630 Basses Vallées Angevines, aval de la rivière Mayenne et prairies de la Baumette, la ZPS FR5212002 Vallée de la Loire de Nantes aux Ponts-de-Cé et ses annexes, le SIC FR5200622 Vallée de la Loire de Nantes aux Ponts-de-Cé.

Les évaluations d'incidences sont portées par les autorisations au titre de l'urbanisme. Il aurait donc été « classiquement » attendu que l'évaluation des incidences soit annexée à chaque sollicitation d'autorisation d'urbanisme. Afin d'instruire des dossiers cohérents, les services instructeurs de la DDTM 44 et de la DDT 49 ont sollicité une demande unique par zone.

La temporalité de ces évaluations et de la dérogation espèces protégées n'a pas permis de verser une version stabilisée des EIN à la consultation du public.

Cependant, les éléments prescriptifs relatifs à Natura 2000 intimement liés aux enjeux des espèces protégées, seront bien inclus, pour la zone de la Loire (travaux dès 2026) dans l'arrêté de dérogation à la protection des espèces.

- Les répondants estiment que le projet proposé ne répond pas aux conditions d'octroi d'une dérogation à la protection des espèces (élément contenu dans 50,0 % des réponses).
 - Parmi ceux-ci, 26,7 % évoquent clairement une difficulté de compréhension de la RIIPM et 20 % indiquent que les solutions alternatives n'ont pas été assez explorées.

Réponse :

Le projet concerne la mise en place de clôtures le long de la voie ferrée Nantes – Angers – Le Mans. Il vise à limiter drastiquement les heurts avec la grande faune sauvage (336 en 2022 contre 166 en 2019). La clôture a également pour objectif de réduire le nombre d'intrusions et d'actes de malveillance sur les voies. L'ensemble de ces phénomènes représente, au-delà de leur coût économique (10 à 15 millions d'euros par an), une dégradation significative du service public (près de 1 000 trains par an impactés par des retards). De plus, le projet de sécurisation de l'axe ferroviaire par la mise en place de clôtures s'inscrit dans le cadre du Contrat de Plan État-Région (CPER). Il vise également à améliorer la qualité de vie et les conditions de déplacement d'au moins 9 millions de voyageurs. Enfin, il joue un rôle important en matière de sécurité pour les usagers du transport ferroviaire et pour les agents intervenant sur les abords des voies, en contribuant à une meilleure visibilité et en limitant les intrusions de personnes sur ou aux abords du réseau ferré. En ce sens, le projet répond aux motifs prévus à l'article L. 411-2, 4° du Code de l'environnement, notamment : b) prévenir des dommages importants à d'autres formes de propriété ; c) intervenir dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur.

Des mesures de prélèvements de grand gibier et la mise en place d'effaroucheurs ont été expérimentées, mais leurs résultats demeurent limités et localisés. Ces dispositifs ne permettent ni de sécuriser

l'exploitation, ni de réduire de manière significative le nombre de heurts, dont les incidences sont importantes. Ils ne répondent pas non plus aux problématiques de divagation d'animaux domestiques ni aux intrusions de personnes. Le projet justifie ainsi l'absence d'autres solutions satisfaisantes.

Afin de compléter les éléments sur ces aspects, SNCF Réseau a produit des éléments le 4 décembre 2025 :

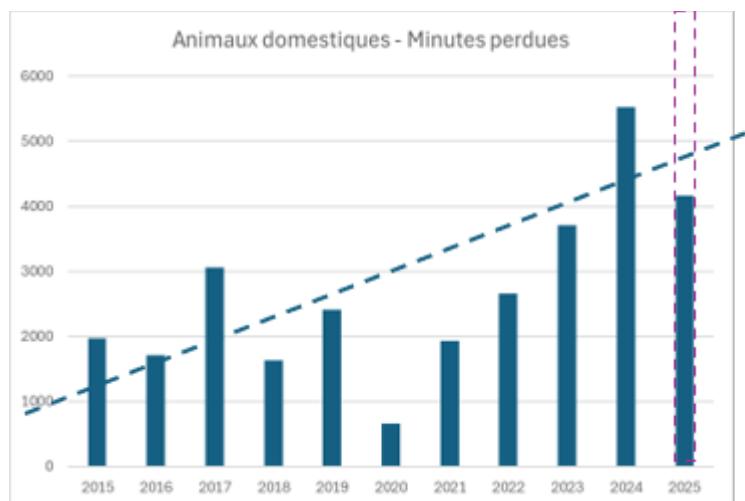
Comme indiqué dans le dossier CNPN et la mémoire de réponse, la seule solution alternative qui montre des résultats intéressants à date mais sans retour d'expérience complet consiste en des dispositifs sonores destinés à éloigner la faune des voies ferrées couplés à des feux bleus. Une expérimentation est en cours sur la région sur des portions limitées du réseau, depuis un an tout juste. Le projet demeure exploratoire, et aucune conclusion définitive ne peut être tirée à ce jour. Il n'est donc pas possible de quantifier les gains réels ni d'envisager une mise en œuvre à grande échelle sur une ligne fortement circulée, contrairement à la pose de clôtures, dont l'efficacité est avérée pour supprimer quasi intégralement les collisions et les divagations.

En effet, l'analyse fine des impacts connexes générés par la mise en place de ce système sur des zones courtes n'a pas été réalisé : déplacements des individus sur des zones non équipées avec un possible décalage des zones de heurts ou autres (nous avons déjà pu constater des heurts sur les zones de test et en extrémité de ces dernières) et nous ne connaissons pas les résultats des conséquences sur les autres taxons faunistiques (dérangements des insectes, de l'avifaune, ...).

L'évolution du comportement ainsi que l'accoutumance à long terme des espèces ne sont pas connues dans le cas de grandes sections traitées avec ce système et des alertes toutes les 3 minutes en cible (actuellement 8 trains /h et par sens en pointe et 10 trains en cibles avec la mise en place de l'ERTMS) soit 40 secondes de bruit toutes les 3 minutes (30 secondes du système + 10 secondes environ du passage du train) soient 22,2 % du temps contre 5,55 % actuellement.

De plus, contrairement à la pose de clôture, un système d'effarouchement ne répond pas aux autres problématiques de divagation ou de heurts d'animaux domestiques (bovins, ovins, ...) et d'intrusion de personnes qui sont en forte augmentation.

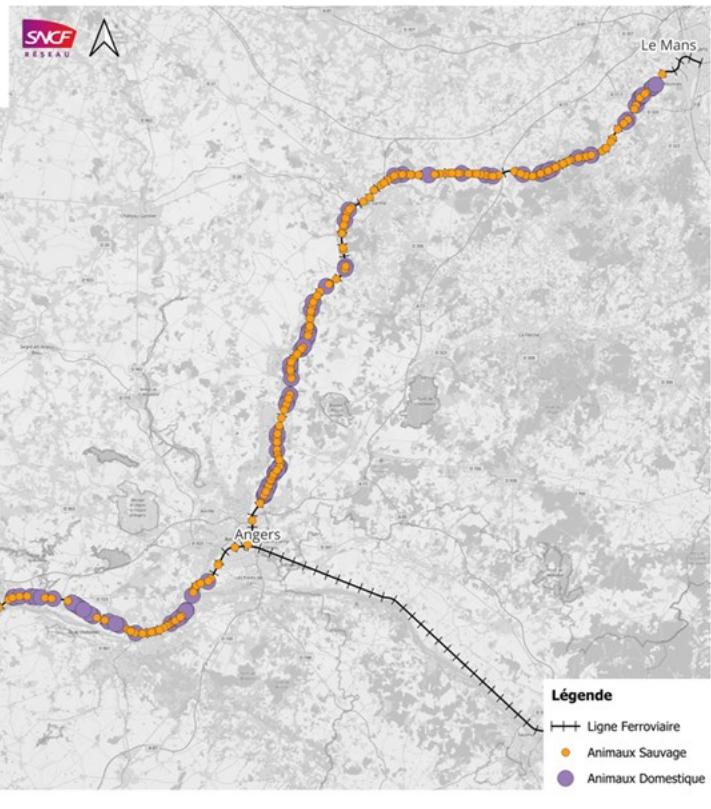
Ex : Minutes perdues par rapports aux animaux domestiques jusqu'à mi 2025 en forte hausse. Projection à fin 2025 supérieure à 2024.



Par ailleurs, la carte des heurts depuis 2015 montre que l'intégralité de la ligne est concernée par ces problématiques :

Carte divagation et heurt d'animaux

Projet Gestion Grande Faune
Ligne Le Mans - Nantes (515000 - 450000)



En conclusion, SNCF Réseau pense que cette solution alternative peut être intéressante (à confirmer en REX), mais qu'au vu de la vitesse de ligne, de la fréquence des circulations dans les 2 sens et des enjeux de sécurité, elle n'est pas adaptée à ce type de ligne mais plutôt à des lignes moins fréquentées et à vitesse de circulation plus faible.

- Les répondants estiment que le projet proposé crée une barrière difficilement franchissable par la faune (transparence de l'ouvrage) (élément contenu dans 10,0 % des réponses). Une unique réponse argumente également sur l'absence de mesure efficace présente dans la séquence ERC.

[Participation commune des associations] « Les effets de rupture de continuité écologique par ces clôtures ne sont pas clairement abordés dans le cadre du dossier de dérogation alors qu'ils constituent une conséquence majeure du projet »

[Participation commune des associations] « S'agissant de la réduction, nous constatons comme le CNPN que la mesure RED 3 (aménagements d'ouvrages existants ciblés pour améliorer la transparence écologique) manque d'ambition. Celle-ci prend en effet le parti de considérer que le nombre d'ouvrages de franchissement existants dans la situation de rupture partielle de continuité actuelle est suffisant pour appréhender la rupture totale de continuité qui résultera de la pose des clôtures. Par suite, n'est pas envisagée l'implantation de nouveaux franchissements. Nous observons que, si certains ouvrages ne sont actuellement pas « optimaux », l'amélioration de leur fonctionnalité est d'ores et déjà une obligation à la charge du gestionnaire, en l'occurrence SNCF Réseau. »

Réponse :

Afin de prendre en compte le manque de transparence du futur aménagement, des éléments prescriptifs seront repris dans l'arrêté de dérogation à la protection des espèces. Les éléments suivants seront, a minima, imposés au pétitionnaire :

Les aménagements ci-après devront être fonctionnels d'ici la fin des travaux, au plus tard le 30 novembre 2029 :

une densité équivalente à un passage tous les 300 mètres, sans espacement supérieur à 1 kilomètre, pour les ouvrages réputés fonctionnels ou optimaux pour la petite faune, ainsi que pour les passages à petite faune aménagés dans la clôture (jusqu'au hérisson) ; une densité équivalente à un passage tous les 1 kilomètre, sans espacement supérieur à 4 kilomètres, pour les ouvrages réputés fonctionnels ou optimaux pour la moyenne faune (jusqu'au blaireau) ; une densité équivalente à un passage tous les 1,5 kilomètres, sans espacement supérieur à 5 kilomètres, pour les ouvrages réputés fonctionnels ou optimaux pour la grande faune (jusqu'au sanglier et au chevreuil) ; une densité équivalente à un passage tous les 2 kilomètres, sans dépasser une distance maximale de 5 kilomètres, pour la très grande faune (le cerf), dans les secteurs où des aires d'habitat sont situées de part et d'autre de la ligne (entre Sablé-sur-Sarthe et Le Mans).

Par ailleurs, sur la base de la modélisation des corridors de déplacement de chaque famille d'espèces représentative, des aménagements d'amélioration d'au moins 30 ouvrages seront réalisés d'ici au 30 novembre 2029, afin d'amplifier leur utilisation par la faune dans les zones où les besoins de franchissement se concentrent.