

AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE

art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement

Commission Espèces et communautés biologiques

Séance du 25 septembre 2025

Référence Onagre du projet : n° 2025-06-13b-01029 Référence de la demande : n° 2025-01029-041-001
n° 2025-01029-041-002
n°2025-01029-041-003

Dénomination du projet : CLOTURE NASM 2024-2028

Lieu des opérations : -Département : Maine-et-Loire, Loire Atlantique, Sarthe -Commune(s) :
49000 - Angers 44150 - Ancenis
44150 - Anetz
44370 - Varades
44150 - Saint-Herblon
44521 - Oudon
44370 - Montrelais
44850 - Le Cellier 44470 - Thouaré-sur-Loire
44470 - Mauves-sur-Loire
44000 - Nantes

Bénéficiaire : SNCF Réseau

MOTIVATION OU CONDITIONS

Motifs et situation

Le projet consiste en la mise en place d'une clôture de part et d'autre de l'axe ferroviaire Nantes – Angers – Le Mans par SNCF réseau dans le cadre de limiter les collisions entre les trains et les animaux sauvages ou domestiques, entraînant des retards pour les usagers et des frais de réparation pour la SNCF. Ces actions de clôturage se déroulent depuis 2018 dans le cadre du CPER (9km clôturés) et sur les fonds propres de la SNCF (22km). Le CPER Pays de la Loire 2023-2027 vise à porter 100% de la section Nantes – Le Mans clôturé à l'horizon 2028 (soit 156 km). La présente demande de dérogation se situe donc après le début des travaux dans leur ensemble, et porte sur les 125 km qu'il reste à clôturer.

Raison impérative d'intérêt public majeur

Le porteur de projet liste pp 40 à 48 les raisons qui justifient selon lui d'une Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur. Parmi celles-ci :

- Le fait que les partenaires financiers aient investi / aient décidés d'investir de l'argent public (cela ne représente pas une RIIPM en soi) ;
- Le fait que la pose de clôture aux endroits où les pistes cyclables et la voie ferrée sont côte à côte représenterait un risque pour les Humains (risque non démontré, ni la baisse visée de l'accidentologie, et cela ne justifie pas non plus une pose de clôture sur l'ensemble du linéaire Nantes - Le Mans) ;

- Le fait que les aléas climatiques entraînent une hausse de la probabilité des chutes d'arbres sur les voies (cela ne représente pas une RIIPM tant que la baisse de risque lié à des critères Impératifs et Majeurs, ni ne justifie une clôture plutôt que des travaux d'élagage réguliers par exemple) ;
- Le fait que la sécurisation des temps de transports lutte contre le changement climatique par réduction des émissions de gaz à effet de serre (cela ne représente pas une RIIPM tant que le porteur de projet ne présente pas en quoi la hausse des collisions -et donc de l'incertitude des temps de transports- s'est transformée en baisse de la fréquentation des voyageurs *et donc* en hausse des émissions de gaz à effet de serre) ;
- Le fait que cette pose de clôture vise à sécuriser les temps de transports et réduire les coûts de maintenance et d'indemnisation (cela ne représente pas une RIIPM tant que le porteur de projet ne compare pas ces « minutes perdues » à l'ensemble des minutes de transport à l'année, ni les pertes en indemnités vis-à-vis des bénéficiaires de ces trajets, ni le nombre de trains impactés par rapport au nombre de trains totaux à l'année par exemple) ;
- Le fait que la pose de la clôture accélère la mise en conformité vis-à-vis de la réglementation cadrant les règles d'implantations des haies et arbres à proximité de la voie ferrée et les OLD -sur certains tronçons- (la mise en conformité ne représente pas une RIIPM en soit) ;
- Le fait que la pose de clôtures engendre la mise à nue du sol sur certaines portions, augmentant de fait la visibilité des trains et donc la sécurité des agents (cela ne représente pas une RIIPM tant que le porteur de projet ne compare pas l'accidentologie actuelle avec celle projetée, ainsi que les arguments en faveur d'une clôture plutôt que de l'élagage / débroussaillage ponctuel et temporaire).

En l'état, le porteur de projet ne parvient pas à démontrer en quoi son projet relève bien d'une Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur.

Absence de solution alternative

Le porteur de projet présente, en tant que solution alternative, une réflexion sur la mise en place de dispositifs d'effarouchement sonores. Après avoir présenté une expérimentation de ce type en Pologne qui semble prometteuse (réduction de 85 à 93% des collisions selon les espèces, sans habitude au dispositif entre 2018 et 2022), le porteur de projet évoque une expérimentation Française en cours en Pays de la Loire, en indiquant toutefois que les résultats ne sont pas encore connus mais que ce dispositif n'est de toute façon pas applicable. Pour justifier cela, le porteur de projet évoque les raisons de l'acceptabilité du bruit (sans toutefois préciser sur quels tronçons et à quelle intensité de bruit il fait référence), l'acceptabilité du risque de heurt restant et l'accoutumance des espèces (sans pour autant avoir de résultats chiffrés à présenter) et la gestion du dispositif (sans mettre cela en relation avec la maintenance des 260km de grillage (130 des deux côtés de la ligne).

La mise en place d'effaroucheurs visuels ou ultrasonores ne semble pas suffisamment efficace sur le long terme, notamment à cause d'une accoutumance possible à long terme aux stimuli statiques. Les autres méthodes utilisées (répulsifs olfactifs, battues) ne semblent pas réalisables sur le long terme.

Le porteur de projet présente p.53 un tableau récapitulatif des avantages et inconvénients des différentes pistes envisagées comme solution alternative, sans toutefois essayer de démontrer leur moindre impact sur le volet environnemental. Notamment, l'alternative de mise en place d'effaroucheurs sonores, dont le coût est estimé à « quelques centaines de milliers d'euros » (comparé aux presque 50 millions d'euros du projet de clôture (sans parler de l'entretien à long terme) et dont l'impact sur l'environnement est probablement beaucoup plus faible (en terme de continuité écologique et aussi de bruit considérant la nuisance sonore intrinsèque de la ligne ferroviaire pour la faune sauvage) semble celle étant la moins impactante pour l'environnement.

Le porteur de projet ne présente pas non plus de solution « mixte » impliquant plusieurs types de technologies selon les configurations, ce qui aurait probablement pu représenter le meilleur compromis.

QUALITE DE L'ETAT INITIAL

Aires d'étude

Deux aires d'étude sont proposées : l'aire d'étude immédiate correspond à l'emprise de la voie SNCF additionnée d'une bande de 4m en limite d'emprise, et l'aire d'étude rapprochée qui dépend du contexte (propriété privée et typologique – zones urbaines par exemple).

Avis sur l'état initial et les inventaires

Les inventaires ont été menés de mai 2024 à mai 2025, selon un calendrier présenté en pp.78-80.

Bien que le CNPN comprenne que le linéaire soit grand, il regrette que le porteur de projet présente les inventaires comme « 4 saisons » alors que c'est l'ensemble du linéaire qui a été prospecté sur une année entière, et non pas chaque zonage (au moins par grand types d'habitats) sur 4 saisons. Il ne s'agit donc pas d'un inventaire quatre saisons.

Bien que la méthodologie soit globalement appliquée de manière classique pour les taxons inventoriés (en termes de *méthode*), la pression d'observation n'est pas suffisante, comme en attestent les résultats obtenus par exemple pour les mammifères terrestres (7 espèces contactées, 2 protégées). De plus, certaines indications dans le document (voir tableau p.87) perturbent la compréhension des résultats (« épreinte » de Lapin de Garenne ?). Il en va de même pour les chiroptères, où non seulement la mise en place de 10 points d'écoute (de 10 minutes !) sur un linéaire comme celui conduit invariablement aux résultats présentés : 4 espèces contactées et les amphibiens (2 espèces contactées).

Le CNPN comprend bien les difficultés de mise en place d'inventaires sur ce type de projet, mais ne peut accepter un tel décalage entre les enjeux a priori et les pressions d'inventaires déployées.

EVALUATION DES ENJEUX ET DES IMPACTS

Les parties suivantes sont présentées dans le tome 2 de la demande de dérogation.

1) Évaluation des enjeux écologiques

Les enjeux écologiques sont pris en compte, par taxons puis espèce par espèce, selon les dires d'expert et la bibliographie disponible (listes rouges, réglementation nationale et européenne...). Néanmoins, cette analyse des enjeux pêche par manque de données d'inventaire (pression trop faible par taxons et spatialement), ce qui empêche de savoir où se situent les zones à enjeux les plus importants, ni les cortèges particulièrement à enjeux considérant le projet.

2) Évaluation des impacts bruts

Le porteur de projet « détaille » pour chaque groupe d'espèce les impacts bruts attendus en phases travaux et exploitation. Il apparaît de nombreuses incohérences dans l'estimation des impacts bruts, notamment pour la phase travaux. En effet, alors qu'il est indiqué p. 33 du tome 1 que tous les travaux (à l'exception de la pose du grillage) seront effectués de nuit, les pp. 9 et suivantes du tome 2 indiquent que les travaux auront un impact négligeable pour le Herisson d'Europe, par exemple, « *espèce à mœurs principalement crépusculaires et nocturnes, les activités de chantier auront un effet négligeable sur le comportement des individus, car ceux-ci restent tapis* ». Il en va de même pour les chiroptères « *Pas de sujet la nuit, car les espèces sont à mœurs principalement crépusculaires et nocturnes, les activités de chantier de nuit auront donc un effet négligeable sur le comportement des individus* ». Ces analyses sont erronées. Les hérissons pourront justement être tués lors des opérations de travaux nocturnes (tout comme ils le sont lors de travaux diurnes).

De la même manière, il est tout à fait incompréhensible de considérer comme « Nul » (Campagnol amphibie, Mammifères aquatiques, Chiroptères) ou « faible » (Reptiles, Amphibiens, Muscardin) l'impact brut des

travaux bruyants en justifiant que ce sont des « espèces à faible capacité de maintien dans une zone dérangée », ce qui justement devrait conduire à justifier d'un impact fort, puisque ces espèces ne peuvent pas tolérer un dérangement. Une espèce comme le Muscardin par exemple, sera en période d'hibernation au moment des travaux, et sera donc directement impacté (avec destruction d'individus). Les impacts sont mal évalués et manifestement sous-estimés.

3) Incidences avec des projets proches

Le porteur de projet indique qu'aucun autre projet à proximité n'aura d'impact cumulé avec le projet de clôture, ce qui semble une indication succincte considérant le linéaire du projet.

De plus, il est indiqué p.7 (tome 2) que « Sous MOA SNCF Réseau, le projet de pose de clôture sur tout le linéaire restant de la ligne ferroviaire Nantes-Le Mans sera réalisé entre 2026 et 2028. Les impacts cumulés seront donc calculés dans le cadre de la dérogation qui sera portée pour ce projet. », ce qui n'est pas clair.

MISE EN PLACE SEQUENCE E-R-C

1) Mesures d'évitement

La mesure EV1 vise à limiter les impacts sur les oiseaux nicheurs en interdisant les travaux sur la végétation entre le 15/03 et le 15/08. Cette mesure est une mesure de réduction, d'autant plus qu'une mesure de réduction existe déjà dans le dossier pour réduire les impacts des travaux qui se dérouleront du 15 au 31 mars (RED1).

La mesure EV2 vise à interdire l'usage des produits phytosanitaires sur le chantier. Ceci est une mesure de réduction, d'autant plus que des traitements phytosanitaires sont utilisés de manière régulière pour l'entretien de la voie ferrée comme indiqué p.19 du tome 1 sur les solutions appliquées pour l'objectif « zéro végétation » (« Herbicides préventifs et curatifs »).

Les mesures EV3 et EV4 visent à identifier et maintenir les zones avérées de présence de Laineuse du prunelier et de Rosalie des Alpes. Ces mesures sont des mesures de réduction car « Les travaux sont alors adaptés pour éviter ces zones sensibles, dans la limite du foncier appartenant à SNCF Réseau et des contraintes techniques du projet » (p.24). De plus, ces mesures doivent être complétées par la description des protocoles d'intervention spécifiques en cas de destruction de ces habitats et / ou individus.

Au final, les mesures d'évitement sont inexistantes. Le pétitionnaire est renvoyé à la consultation du guide ministériel THEMA sur la définition des mesures ERC, datant de 2018, pour qualifier ses mesures de manière appropriée.

2) Mesures de réduction

La mesure RED1 vise à effaroucher les oiseaux avant la destruction de la végétation du 15 au 31/03, soit pendant la période de nidification, en compensation des 2 semaines non travaillées pour cause « des deux semaines de congés de Noël » (p. 25 tome 2). Cette mesure doit être détaillée, et spatialisée. Surtout, cette mesure ne permettra probablement pas de ne pas détruire quantité de nids (dans les zones / fourrés inaccessibles par exemple), et parce que les travaux vont avoir lieu majoritairement de nuit.

La mesure RED18 vise à réduire (et non éviter comme écrit dans l'objectif de la mesure) les impacts de la destruction de végétation sur les reptiles. Cette mesure doit être spatialisée et mieux décrite.

La mesure RED8 doit être mieux décrite : combien de dispositifs d'effarouchement seront utilisés ?

La mesure RED2 prévoit qu'un écologue « explique » la méthode de capture aux employés en charge du chantier : en quoi consiste cette explication ? Comment s'assurer que les individus ne seront pas blessés ? Quelle dérogation pour les personnes réalisant ce geste ? Sans formation réelle, cette mesure relève d'une mesure d'accompagnement aux bons gestes, et non à une réduction des impacts.

La mesure RED19 vise à poser des barrières anti-retours pour limiter l'entrée des amphibiens (le terme « batracien » n'est plus à utiliser). Cette mesure doit être spatialisée et temporalisée afin de comprendre en quoi elle peut empêcher les individus de rejoindre leurs habitats (reproduction, hibernation..).

La mesure RED20 doit absolument être spatialisée de manière très précise en prenant en compte non seulement les bases de données disponibles, mais des vérifications sur le terrain. En effet, des cours d'eau peuvent ressembler à des fossés. De plus, les larves de salamandres peuvent être cachées / enfouies et donc invisibles par l'écologue. Cette mesure est importante, mais contradictoire avec l'ensemble du document préalable où il n'est fait état d'aucun habitat favorable aux amphibiens (ni à aucun taxon aquatique).

La mesure RED14 doit être détaillée. Doit accompagner la cartographie des fossés susceptibles d'accueillir des amphibiens une cartographie des zones de relâcher susceptibles, qui seront (re)validées au dernier moment par l'écologue. Les durées de capture doivent être plus précises.

La mesure RED21 visant à réduire l'impact des travaux sur les arbres pour les chiroptères doit être précisée. Quel type de peinture sera appliquée sur les arbres favorables ? Quels systèmes anti-retours utilisés ? Les méthodes d'abatage doux de l'ensemble des arbres (ou branches) susceptible d'accueillir des chiroptères doit être détaillé et mis en place systématiquement.

Les mesures RED10 et RED11 doivent être spatialisées. Notamment, la mesure RED11 doit être mieux expliquée : comment ont été choisies les zones de pose de ces dispositifs d'échappement ? Quelles espèces peuvent les utiliser ? A quelle fréquence ceux-ci seront contrôlés ?

Les mesures RED22 et RED15 et RED17 manquent de précision. Les arbres et secteurs à Rosalie des Alpes doivent être présentés sur une carte dans la fiche de la mesure afin de comprendre l'étendue de cette mesure.

La mesure RED7 doit être détaillée et cartographiée pour comprendre son étendue.

La mesure RED25 doit être cartographiée, où se situeront les refuges ? De plus, il est fait référence à de la compensation ?

La mesure RED26 est intéressante si elle est cartographiée, et précisée sur les méthodes de suivi des gîtes ainsi que leur entretien.

La mesure RED13 doit être précisée : où auront lieu ces ensemencement ? Quelles essences utilisées ? Seront-ils issus du label « Végétal Local » (formulation pas claire) ? Avec quelle temporalité ces travaux auront-ils mieux après la pose de la clôture ?

La mesure RED3 est primordiale tant elle vise à réduire l'impact majeur de ce projet : la rupture de continuité écologique. Cependant, elle manque clairement d'ambition étant donné qu'elle considère que le parcours de la voie est déjà bien pourvu en passages (inférieurs, supérieurs...) -370, voir p. 43). Or, pour la faune, la situation va passer d'une transparence relativement bonne (zone ouverte par la voie + passages existants) à une situation où il n'y aura plus que les ouvrages. Certes ils peuvent être considérés comme nombreux, mais ils sont aussi et surtout utilisés pour la plupart par les activités humaines. Pour pallier cela, le porteur de projet propose d'améliorer la transparence de certains ouvrages (12 sur 370 ; soit 3.2%). Cette mesure n'est pas cartographiée, aucun indicateur de fréquentation actuel ni projeté par la faune n'est indiqué. Il est donc, en l'état, impossible d'objectiver son intérêt et sa fonctionnalité. Selon ce qui est présenté, la transparence pour certaines espèces (Loutre en particulier) est tout à fait insuffisante.

Une mesure de réduction pourrait être proposée concernant les impacts liés à l'entretien de la clôture et de ses abords, qui doit impérativement être fait dans un objectif de non utilisation de produits phytosanitaires.

3) Impacts résiduels

Des impacts résiduels existent, et sont synthétisés dans le tableau pp. 50-55. Compte tenu de la qualité et de l'exhaustivité (médiocre) de l'état initial, de la caractérisation des enjeux, de la sous-estimation des impacts en phase travaux et exploitation et de la faiblesse de la description et de l'opérationnalité des mesures de réduction (il n'existe pas de mesure d'évitement), ces impacts résiduels sont clairement sous-estimés. En phase travaux, le porteur de projet indique des impacts résiduels faibles à modérés (pour la plupart des taxons), alors qu'ils sont jugés comme « nul » pour tous les taxons sauf pour l'Ecureuil roux (« Faible »).

4) Mesures compensatoires

Le dossier utilise la méthode d'estimation des besoins compensatoires dite « ECO-MED ».

Le porteur de projet présente pp. 66-69 des tableaux synthétiques des besoins compensatoires selon les espèces et habitats. Il apparaît que la notation des différents facteurs est régulièrement sous-estimée (F3 par exemple considérant la destruction probable de certains individus -notamment chez les chiroptères arboricoles- et dans tous les cas des habitats d'espèce car les pertes intermédiaires ne sont pas prises en compte). Ainsi, les calculs des ratios de compensation aboutissent à des ratios faibles, la plupart du temps égal à 1, ce qui n'est pas acceptable. La pondération des facteurs doit être revue de manière globale, cohérente avec le projet et les enjeux identifiés.

Avec cette méthode de calcul, le porteur de projet arrive à un bilan global de 58ha à compenser pour les taxons hors Flore et Insectes. Pour ces deux derniers, le porteur de projet indique p.69 que « l'objectif et d'éviter la destruction de ces habitats dans la mesure du possible. On visera donc à compenser uniquement les zones où l'évitement n'est pas possible techniquement et les zones non détectées en amont des travaux lors du suivi écologique du chantier. ». Or, il est aujourd'hui impossible de savoir à quel niveau s'élève le besoin compensatoire, ce qui n'est pas acceptable et doit mener le porteur de projet à être plus ambitieux.

Le dossier propose deux groupes de mesures de compensation :

- 1) La gestion différenciée de 43.7ha de foncier délaissé de la SNCF à proximité immédiate de la voie par le Conservatoire d'Espaces Naturels. Dans cette surface, il faudrait être capable de clairement indiquer ce qui est destiné aux différents taxons. Le dossier indique par exemple « *21.9ha destinés aux insectes saproxyliques* » (p. 72), est-ce vraiment le cas ? A quelle échéance ? Comment sont pris en compte les pertes intermédiaires ?
- 2) La création d'habitats par la fédération de chasse sur plusieurs parcelles dans les 10km autour du projet. Ces actions sont des créations et restaurations de mares (5), et la plantation de haies (plus de 6km visés dans le dossier, mais les cartes permettent d'estimer 700m de haies double « assurées », ce qui n'est à ce jour pas suffisant) et de bosquets. Ces créations d'habitats ne semblent pas cohérentes dans le contexte des mesures de compensation de ce projet. En effet, elles ne sont pas toutes connectées avec les milieux existants, ne seront fonctionnelles que dans de très nombreuses années (si elles le sont, voir les bosquets isolés proposés).

Il faut revoir à la hausse les mesures de compensation sur les parcelles délaissées à proximité immédiate de la voie SNCF, en trouvant des parcelles adjacentes par exemple (en maîtrise ou à des tiers et collectivités), à la place des mesures (qui ressemblent à du saupoudrage dans le cadre du projet) de création de mares / bosquets / haies dans les 10km autour de la voie ferrée).

Aucune mesure de compensation n'adresse directement la question de la continuité écologique, pourtant enjeu majeur de ce dossier.

Il pourrait être intéressant, au moins ponctuellement et dans les endroits les plus à enjeux, de réserver des espaces libres à l'extérieur de la clôture, qui officieront à des corridors écologiques de chaque côté de l'infrastructure. Gérés de manière durable, ces habitats pourraient aider à rendre fonctionnelles les mesures visant à augmenter la transparence écologique des ouvrages traversant la voie.

JUSTIFICATION DE L'ABSENCE DE PERTE DE BIODIVERSITE NETTE, ET DU MAINTIEN DANS UN ETAT DE CONSERVATION FAVORABLE DES POPULATIONS DES TAXONS IMPACTES

En l'état, le dossier ne permet pas de s'assurer d'une absence de perte nette de biodiversité. Il est même attendu une baisse de la fonctionnalité des milieux via une diminution drastique de la connectivité écologique.

RESPECT DE LA PROCEDURE « ZERO ARTIFICIALISATION NETTE »

Il n'est pas fait objet du « Zéro artificialisation nette » dans le dossier.

CONCLUSION

A la lecture du dossier, par ailleurs conséquent et bien rédigé malgré des copier-coller et des approximations orthographiques, la RIIPM apparaît insuffisamment justifiée. De plus, le porteur de projet n'indique pas en quoi la pose de clôture opaque est une solution de moindre impact environnemental car les caractéristiques techniques des différentes solutions ne sont pas mises en regard des différences d'habitats / de faciès traversés par la voie ferrée. L'état initial est inapproprié car réalisé avec une pression d'inventaires qui engendre des résultats parfois incompréhensibles (4 espèces de chiroptères, 2 espèces d'amphibiens sur 130km).

La séquence ERC est à revoir : absence d'évitement, mesures de réduction non spatialisées et trop succinctement décrites, mesures de compensation qui ne seront pas en équivalence (création de bosquets / haies / mares à plusieurs kilomètres du projet) et dont le dimensionnement n'est pas assez ambitieux.

Il est nécessaire de revoir toute l'articulation de cette partie pour proposer des mesures détaillées, synthétiques, précises (localisations, durées, techniques...). Le présent avis fournit les détails des évolutions attendues. Dans l'attente d'une refonte du document sur ces points majeurs, il est impossible de statuer en la validité de cette demande de dérogation. **Le CNPN donne donc un avis défavorable à cette demande de dérogation.**

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :

Le vice-président de la commission espèces et communautés biologiques : Maxime Zucca

AVIS : Favorable

Favorable sous conditions

Défavorable

Fait le : 25 septembre 2025

Signature :

Le vice-président



Maxime ZUCCA