

Synthèse de la consultation public du projet d'arrêté inter-préfectoral

portant autorisation des régulateurs faune de SNCF Réseau pour la destruction d'animaux en divagation représentant un risque pour la sécurité publique à l'intérieur de l'emprise de la Ligne Grande Vitesse (LGV) Nord Européenne constituée des lignes ferroviaires n° 216000 et n°226000 et leurs raccordements au réseau classique traversant les départements du Nord, du Pas-de-Calais, du Val-d'Oise, de la Seine-et-Marne, de l'Oise, de la Somme et de la Seine-Saint-Denis soumis à consultation du public

Contexte

La divagation de la faune au sein des emprises LGV constitue des enjeux à la fois de sécurité et financiers.

Concernant la sécurité, les collisions avec la faune peuvent endommager les systèmes de détection et freinage entraînant ainsi des risques de risque d'accident et d'atteintes aux personnels et voyageurs. En 2023, sur le réseau national LGV, 112 collisions impactant la régularité de 1 528 trains ont été répertoriées.

Concernant les enjeux financiers, le coût moyen d'une collision est de l'ordre de 150 k€ avec un coût annuel de 41 M€ pour le transporteur SNCF Voyageurs.

La régulation de la faune présente sur les emprises LGV est aujourd'hui assurée par des agents régulateurs dont l'action est encadrée par des arrêtés préfectoraux départementaux fixant pour chaque département les règles de régulation, avec des conditions qui, pour la même ligne LGV, peuvent donc varier d'un département à l'autre.

Une démarche nationale a donc été engagée en 2024 afin d'encadrer, pour chaque ligne LGV, les actions de régulation de la faune sauvage par un arrêté interdépartemental pour d'homogénéiser les pratiques et simplifier les démarches administratives.

Un projet d'arrêté inter-départemental couvrant l'ensemble des départements traversés par la ligne LGV Nord Européenne constituée des lignes ferroviaires n° 216000 et n°226000 et leurs raccordements au réseau classique et encadrant l'action des agents régulateurs intervenant sur cette ligne est donc soumis à la consultation du public.

Organisation de la consultation

Les participations ont eu lieu respectivement dans chaque département concerné sur la période de juillet à novembre 2024.

Synthèse de la consultation

Il y a eu 5 participations du public reçu en tout. Est relevé :

- Prévention des risques par l'entretien et suivi régulier et permanent du réseau SNCF ainsi que la pose et le renouvellement de clôtures grillagées
- Destruction de la faune et la flore sauvage et de la biodiversité.
- Interdiction du déterrage.
- Nécessité du permis de chasser ?
- Sensibilité tir de nuit
- La possibilité laissée aux agents autorisés à cette régulation de faire appel à un inconnu pour du tir de nuit dans les emprises de la LGV.

Réponse de l'administration

- SNCF Réseau s'attache à identifier et à mettre en œuvre des mesures préventives avant de devoir recourir à des actions de régulation. L'entretien et la supervision des clôtures mais aussi de la végétation font partie de ces actions préventives. À ce titre SNCF Réseau a actuellement un programme de régénération des clôtures sur lignes à grande vitesse en les adaptant à la lutte contre les intrusions de faune sauvage (grille renforcée, clôture plus haute et enterrée, etc.). Toutefois en cas de danger immédiat pour les circulations SNCF Réseau est contrainte de mettre en œuvre les mesures de régulation pour la sécurité publique.
- Les actions de régulation ne touchent pas les espèces floristiques, seulement certaines espèces faunistiques sont visées. Ces espèces sont chassables en dehors de l'emprise SNCF et certaines ont le statut d'espèces susceptibles d'occasionner des dégâts (ESOD). Un bilan annuel des prélèvements est adressé aux Directions départementales des territoires. Des moyens alternatifs à la destruction sont mis en œuvre.
- Au plan national, le blaireau n'a pas le statut d'espèce protégée. Il n'apparaît sur aucune des trois listes des espèces susceptibles d'occasionner des dégâts. Il figure en revanche sur la liste des espèces de gibier sédentaire dont la chasse est autorisée, la vénerie sous terre étant une modalité de chasse autorisée par la réglementation en vigueur. Ce mode de chasse est autorisé par le code de l'environnement. Les modalités d'exercice de la vénerie sous terre sont encadrées par l'arrêté ministériel du 18 mars 1982 modifié. Il n'appartient pas au préfet de porter des considérations éthiques sur la réglementation en vigueur. Le blaireau étant une espèce chassable et la vénerie sous terre un mode de chasse compatible avec la réglementation, les observations formulées n'appellent pas de modification de l'arrêté préfectoral sur ce point.
- Les personnes amenées à intervenir sont titulaires d'un permis de chasser.
- Les actions de régulation sur les lignes à grande vitesse ne sont pas régies par la réglementation sur la chasse. D'autre part les interventions de nuit sont rendues nécessaires pour des raisons de sécurité. En effet les lignes à grande vitesse ne sont pas circulées de nuit par les TGV. Ce sont donc les périodes à privilégier pour les interventions de régulation dans des conditions optimales de sécurité vis-à-vis des circulations (pas de tir à proximité d'un TGV en circulation) et pour notre personnel de régulation (concentration sur la sécurité de l'action de régulation seule sans avoir à tenir compte du risque ferroviaire).
- L'arrêté dans sa rédaction permet à SNCF Réseau de faire intervenir sous la responsabilité du régulateur faune dûment habilité, un externe à l'établissement de rattachement du régulateur. Ces personnes peuvent être soit des agents SNCF Réseau d'un autre établissement soit un externe à SNCF Réseau (exemple technicien cynégétique d'une fédération). Toutefois SNCF Réseau ne fera jamais intervenir un inconnu sur ses emprises. Il s'agit toujours de personnes (internes ou externes) titulaires d'un permis de chasse et rompues à l'exercice en milieu ferroviaire. Le personnel intervenant est alors obligatoirement formé au préalable au risque ferroviaire et aux modalités de régulation en milieu ferroviaire. L'organisation de l'action de régulation avec des tiers externes se fera toujours sous la responsabilité et la supervision du régulateur.

Le reste des remarques sur la stérilisation des chats, la circulation des piétons, ne concerne pas le présent projet et n'appelle pas de commentaires de notre part.