

Date de dépôt : 21 août 2019

Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur la motion de M^{mes} et MM. Pierre Conne, Diego Esteban, Anne Marie von Arx-Vernon, Marjorie de Chastonay, Pablo Cruchon, Marc Fuhrmann, Florian Gander, Jean-Marc Guinchard, Xhevrie Osmani, Alexandre de Senarclens, Paloma Tschudi, Alberto Velasco, Rolin Wavre, Raymond Wicky : Pour un Concept sécurité CEVA

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 21 mars 2019, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

*Le Grand Conseil de la République et canton de Genève
considérant :*

- la mise en service du réseau ferroviaire Léman Express sur la nouvelle ligne CEVA (ligne Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) prévue le 15 décembre 2019;*
- le rapport du 27 novembre 2018 de la commission judiciaire et de la police chargée d'étudier la proposition de motion de M. François Baertschi & Co : Protégeons les Genevois de la criminalité véhiculée par le CEVA (M 2500-A);*
- la réponse du Conseil d'Etat du 22 février 2017 à la question écrite urgente de M. Christo Ivanov : CEVA : quid de la sécurité ? (QUE 577-A);*
- le rapport du Conseil d'Etat du 11 mars 2015 au Grand Conseil sur la motion de Mme Lydia Schneider & Co : Le CEVA à quel prix salarial et de sécurité ? (M 2146-A);*
- le manuel de projet « Organe de Sécurité » CEVA 2014-2019 du 14 octobre 2015;*

- *les travaux du comité et de l'organe de sécurité civile franco-suisse du CEVA, constitués le 30 septembre 2015;*
- *la convention entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française concernant la modernisation et l'exploitation de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève conclue le 19 mars 2014,*

invite le Conseil d'Etat

à présenter un rapport :

- *sur l'avancement des travaux du comité et de l'organe de sécurité civile franco-suisse du CEVA;*
- *sur le dispositif sécuritaire franco-suisse prévu, notamment sur la manière avec laquelle la sécurité et la sûreté du réseau ferroviaire Léman Express, et plus spécifiquement la liaison ferroviaire CEVA, seront garanties.*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Dès l'origine du projet CEVA, notre Conseil a porté une attention toute particulière à la sécurité en lien avec ce projet, que cela soit pendant la phase de construction ou pour son exploitation. Les travaux menés ont mis en place une organisation afin de garantir cette sécurité. Elle comprend :

- le Comité de sécurité civile (COSEC). Il est co-présidé par deux chefs de délégation : l'un suisse et l'autre français. Il fonde son activité sur un manuel de projet binational validé en date du 30 septembre 2015. Ce dernier délègue au projet "Organe de Sécurité" la mise en œuvre des analyses selon les orientations prises par le COSEC ainsi que la production des livrables. Le support, l'organisation, la direction et l'animation de l'organe de sécurité sont assurés par les CFF SA sous mandat de l'Office fédéral des transports (OFT);
- l'Organe de sécurité (Org Sec Ceva). Sa mission est de définir puis de résoudre les problématiques de sécurité relatives à la gestion d'infrastructure, à la sécurité civile ainsi que la sécurité publique. Il se compose de 5 groupes de travail distincts qui sont composés en fonction des thématiques spécifiques :
 - gestion d'infrastructure,
 - sécurité civile,
 - sécurité publique,
 - transmissions
 - vidéoprotection.

La direction du projet Org Sec Ceva a proposé le postulat suivant pour mener les travaux de réflexion au sein des différents groupes de travail :

- le CEVA n'est que la porte d'entrée du Léman Express. L'exploitation sur des points frontières est déjà effective (ligne ferroviaire Bellegarde-Genève);
- en matière de sécurité, le projet doit proposer des solutions prises de manière conjointe et coordonnée après une analyse commune des phénomènes de criminalité interconnectés;
- l'Organe de sécurité doit agir comme un espace fonctionnel c'est-à-dire à la fois comme outil d'analyse mais aussi comme outil de gestion participant à un *nouveau pilotage politique de l'action publique en faveur de la durabilité*.

Pour chacun des domaines, l'Organe de sécurité a défini :

– en matière de gestion de l'infrastructure

- le suivi continu et coordonné de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaire transfrontalière à compter de la mise en exploitation commerciale, via un comité franco-suisse de sécurité dont les chefs des délégations sont le chef de section de l'OFT, le Préfet de la Haute-Savoie ainsi que le Conseiller d'Etat de la République et Canton de Genève chargé de la sécurité;

– en matière de sécurité civile

- un premier comité de sécurité a travaillé sur la thématique de la protection incendie, préalablement au lancement des travaux et en vue de la demande d'autorisation de construire. Ceci a permis au CEVA d'être équipé notamment d'une colonne humide, d'un système d'éclairage de secours et de sorties de secours en suffisance ainsi que d'un système de désenfumage, à l'instar de ce qui a été installé sur la nouvelle ligne diamétrale zurichoise qui va de la gare centrale à celle de Zurich-Oerlikon. Ces équipements correspondent aux normes ferroviaires internationales actuelles en la matière ainsi qu'aux exigences de l'OFT;
- la création d'un plan de secours bilatéral (PSB) commun aux différents partenaires de la sécurité civile, de la sécurité publique, des gestionnaires d'infrastructure ainsi que des entreprises ferroviaires, qui a été validé en version provisoire par les autorités franco-suissees en date du 17 mai 2019 et qui sera finalisé avant la mise en service du 15 décembre 2019, sur la base des enseignements qu'apportera l'exercice international « Confine Tre » qui aura lieu le vendredi 13 septembre 2019 dans la zone frontière. Cet exercice sera le troisième d'une série qui a débuté par un exercice sur table le 7 septembre 2016 (« Confine Uno ») lequel avait pour objectif de cerner les différentes problématiques liées à la sécurité et leurs aspects transfrontaliers. Il fut suivi par l'exercice « Confine Due », le 17 mai 2018, qui a permis de tester la conduite et la coordination des états-majors franco-suissees. Le PSB définit les modalités de gestion d'un événement relatif à la ligne ferroviaire CEVA, sur la zone frontière allant de la sortie de la halte de Chêne-Bourg aux signaux d'entrée de la gare d'Annemasse, et assure la cohérence avec les différents plans susceptibles d'être déclenchés par le préfet du Département de la Haute-Savoie ainsi que, pour la République et canton de Genève, par

le Conseil d'Etat genevois. Compte tenu des particularités de l'infrastructure CEVA et de son caractère transfrontalier, il permet de travailler selon un schéma partagé et de coordonner l'alerte et la conduite des différents acteurs par la mise en œuvre d'un commandement unique se fondant sur un binôme franco-suisse disposant d'un poste de commandement commun. Après la mise en service du CEVA, une planification de mise à jour du PSB à intervalles réguliers a été convenue, ainsi que des exercices binationaux de différents niveaux, dans l'objectif de maintenir les connaissances des particularités de cette ligne par les intervenants. Les CFF disposent d'un train d'extinction et de sauvetage (TES) de dernière génération (version 2018) qui comprend un wagon de sauvetage automoteur surpressé permettant d'organiser des norias d'évacuation de passagers bloqués dans un tunnel dans de bonnes conditions. Cet ensemble comprend aussi un wagon d'extinction, également automoteur, qui contient 46 m³ d'eau et d'émulsifiant. Pour desservir et engager ces engins, le personnel d'intervention des CFF et celui des sapeurs-pompiers professionnels du SIS ont suivi une formation spécialisée de conduite opérationnelle et d'extinction sur les feux de tunnels à l'International Fire Academy de Balsthal (Soleure) qui fait référence dans toute l'Europe;

– en matière de sécurité publique

- l'opérationnalisation de la plateforme Rens-Police au moyen d'une cellule de coordination de patrouilles mixtes visant à apporter une réponse adaptée et coordonnée entre la France et la Suisse selon une analyse commune de la criminalité;

– en matière de transmissions

- la construction d'une infrastructure de transmission fondée sur un concept transfrontalier redondant,
- l'établissement d'un ordre particulier de transmissions transfrontalier après coordination des fréquences, et
- la mise en œuvre d'un suivi de l'infrastructure franco-suisse.

– En matière de vidéoprotection

- la construction d'une infrastructure de vidéoprotection fondée sur un concept transfrontalier en continuité entre les gares de Chêne-Bourg et d'Annemasse (dont le responsable du traitement est suisse),

- l'établissement de protocole de collaboration franco-suisse d'exploitation des images de l'infrastructure et du matériel roulant, et
- la mise en œuvre d'un suivi de l'infrastructure franco-suisse via la commission d'éthique du COSEC.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI

Le président :
Antonio HODGERS