

Date de dépôt : 22 février 2017

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de M. Christo Ivanov : CEVA : quid de la sécurité ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 27 janvier 2017, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

La mise en service du CEVA prévue à l'horizon 2019 est censée permettre la création d'un véritable réseau ferroviaire régional à l'échelle du Grand Genève en connectant les réseaux CFF et SNC.

Rappelons que le poumon de l'agglomération franco-valdo-genevoise est le canton de Genève, où la moitié des habitants réside en Ville de Genève.

C'est le lieu de rappeler également que les vols extra-Schengen représentent la moitié du trafic aérien et nécessitent 50% de l'effectif de la Région garde-frontière VI (soit 10 collaborateurs par million de passagers, un collaborateur contrôlant et traitant 50 000 passagers par an soit 2500 par jour / 5 par minute) avec, pour conséquence, un désengagement à la frontière terrestre et dans le trafic ferroviaire.

Selon les autorités cantonales, le CEVA ne représente que des « plus » : « plus » pour la mobilité, « plus » pour l'environnement, « plus » pour le développement, « plus » pour les habitants, « plus » pour l'architecture, « plus » pour les entreprises et les commerces, etc. Parce que le CEVA, c'est « bien plus qu'une ligne », à en croire le site dédié « CEVA PLUS » (<http://www.cevaplus.info>).

Ainsi, 6 trains par heure et par sens circuleront entre Cornavin et Annemasse, avec 2 des 5 stations jalonnant ce parcours situées en Ville de Genève (Gare des Eaux-Vives et Champel-Hôpital).

Cet été, en Europe, une série d'attaques au couteau et à la hache a ouvert le débat sur la nécessité d'assurer la sécurité dans les transports publics. Les professionnels des transports ferroviaires ont ainsi décidé de plaider pour davantage de surveillance dans les trains.

De leur côté, les autorités françaises ont décidé d'installer des portiques de sécurité dans les gares de Paris et de Lille.

Plus récemment, les autorités de la région Auvergne-Rhône-Alpes ont établi un véritable « bouclier de sécurité » sous la forme d'un plan de sécurisation des gares et des trains de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Ce plan intègre le doublement des effectifs de sécurité ferroviaire, la création d'un centre de supervision régional avec vidéoprotection dans les TER, les gares et leurs abords¹.

Il tient compte d'une recrudescence des actes de délinquance de +27% constatée dans les trains en 2015. Sur les 8500 actes de violence verbale et physique recensés (soit 23 par jour en moyenne), 60% ont eu lieu dans les gares, 15% dans les trains, et 25% sur les autres emprises SNCF².

Toujours dans le cadre de ce « bouclier de sécurité », M. Laurent Wauquiez, président de la région, rappelle que « c'est en Auvergne-Rhône-Alpes qu'il y a eu le plus de signalements pour radicalisation islamiste, après l'Ile-de-France, avec 506 signalements d'avril 2014 à mai 2015, soit 12% des 4119 signalements de France métropolitaine (source : Ministère de l'intérieur) »³.

En août 2016, un jeune homme, muni d'un couteau et de liquide inflammable, a attaqué 5 passagers d'un train régional sur la ligne qualifiée de « parfaite » et « tranquille » entre les gares de Buchs et Sennwald.

Du côté des CFF, pas de panique, même s'ils reconnaissent que les 300 agents actuels de la police ferroviaire sont insuffisants pour les 10 000 trains circulant quotidiennement en Suisse et les 300 gares du pays, mais ne semblent pas spécialement préoccupés et s'en remettent aux autorités cantonales⁴.

¹ « Un bouclier de sécurité pour notre région, Plan de sécurisation des gares et des trains d'Auvergne-Rhône-Alpes », dossier de presse, Lyon, 16 novembre 2016.

² *Id.*

³ *Ibid.*

⁴ *Ibid.*

Pour la compagnie ferroviaire régionale Südostbahn (SOB), exploitant la ligne sur laquelle l'attaque a eu lieu, il ne s'agissait que d'un acte isolé⁵, donc tout va bien dans le meilleur des mondes !

Mes questions sont les suivantes :

- 1) Le Conseil d'Etat a-t-il procédé, dans le cadre de la mise en service du CEVA, à une évaluation des risques sécuritaires liés à l'accroissement prévisible du nombre d'usagers ?**
- 2) Si oui, quel est le dispositif sécuritaire prévu ?**

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

- 1) Le Conseil d'Etat a-t-il procédé, dans le cadre de la mise en service du CEVA, à une évaluation des risques sécuritaires liés à l'accroissement prévisible du nombre d'usagers ?**

En juillet 2013, l'Office fédéral des transports (OFT) a mandaté les Chemins de fer fédéraux (ci-après :CFF) pour la réalisation d'un projet. A cet effet, les CFF ont mis en place un « organe de sécurité CEVA ».

En juillet 2014, une mise à jour du mandat des CFF a été effectuée.

En décembre 2014, une première séance franco-suisse a eu lieu pour la présentation du projet « organe de sécurité » et du manuel du projet.

Depuis cette date, plusieurs échanges ont eu lieu entre les parties pour évoquer le manuel de projet.

Le 24 juin 2015, une deuxième séance franco-suisse a réuni les parties pour recevoir l'avis français sur le manuel de projet.

Le 4 septembre 2015, une troisième séance franco-suisse était organisée pour recevoir l'avis français sur le sous-projet de sûreté.

Le 30 septembre 2015 ont été officiellement mis en œuvre le comité de sécurité et l'organe de sécurité, composés de représentants des différentes parties.

Le comité de sécurité fonctionne comme comité de pilotage. Il se réunit deux fois par année. Ce comité est composé de différentes autorités de l'exploitation ferroviaire suisse et française, du préfet de la Haute-Savoie et ses représentants de la sécurité civile et publique, du conseiller d'Etat en charge de la sécurité et de l'économie de la République et canton de Genève

⁵ <https://www.letemps.ch/suisse/2016/08/16/faut-il-renforcer-securite-trains>

et ses représentants de la sécurité civile (sanitaire, pompiers) et publique (police cantonale genevoise), ainsi que d'un représentant du Ministère public.

L'organe de sécurité est dirigé par un chef de projet général issu des CFF. Il dirige le projet et rapporte au comité de sécurité. Il dispose d'un chef de projet « organe de sécurité » en la personne d'un représentant des CFF. Celui-ci anime trois sous-groupes :

- 1) « Sécurité publique – Sûreté »;
- 2) « Sécurité civile – Sanitaire – Care »;
- 3) « Incidence d'exploitation ».

Le sous-groupe « Sécurité publique – Sûreté » est composé de représentants des services suivants :

– Pour la partie suisse / genevoise :

police cantonale genevoise – corps des gardes-frontière Région VI – coordinateur suisse du Centre de coopération policière et douanière (CCPD) – police des transports – Ministère public.

– Pour la partie française :

direction départementale de sécurité publique 74 – direction générale des douanes – direction départementale de la Police aux frontières – sûreté de la Société nationale des chemins de fer français (ci-après SNCF) – coordinatrice française du Centre de coopération policière et douanière (CCPD).

Cette organisation a débuté ses travaux en septembre 2015. Selon un planning horaire établi, les sous-groupes apprécient les situations et déterminent les travaux de sécurité à engager. Ils proposent au comité de sécurité les éléments nécessaires aux décisions à prendre dans l'approche sécuritaire et à apporter au dispositif du CEVA. Les problématiques suivantes sont abordées : bases légales, accords transfrontaliers, infrastructures nécessaires, vidéoprotection et/ou vidéosurveillance, acteurs de la sécurité publique, possibilités d'engagement mixte, besoins techniques, effectifs estimés, possibilités de coordination des services de police et d'enquêtes judiciaire.

2) *Si oui, quel est le dispositif sécuritaire prévu ?*

Le dispositif sécuritaire est en cours d'élaboration. Il fait suite à la mise en œuvre de l'organe de sécurité et de ses sous-groupes en 2015.

Durant le premier semestre 2016, le projet de concept d'intervention a été établi. Il a été suivi, durant le deuxième semestre de la même année, des premiers tests sur la gestion de crise, avec un exercice franco-suisse de simulation sur table, de même que les réflexions sur les besoins en vidéoprotection, en bases légales ainsi que les propositions d'améliorations nécessaires à l'Accord de Paris.

Le dispositif sécuritaire doit prévoir les actions de sauvetage et de secours, les mesures préventives de sécurité publique et de prévention des infractions sur l'ensemble du secteur du CEVA et ses infrastructures, avec les possibilités d'interaction entre les acteurs français et suisses de la sécurité. Il doit également disposer de plans d'intervention liés à l'exploitation du réseau par les deux parties (CFF et SNCF). Parallèlement, l'expression des besoins des infrastructures a été faite et doit faire l'objet de nouvelles propositions au vu de l'évolution de l'appréciation de la situation.

Le dispositif sécuritaire doit être prêt pour 2019, avant l'exploitation du CEVA prévue au début du mois de décembre 2019.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
François LONGCHAMP