

**Interpellation écrite du 10 décembre 2016 de M. Eric Bertinat: «CEVA comment la sécurité?»**

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 SNCF.

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 également le lieu de rappeler que les vols extra-Schengen représentent la moitié du trafic et nécessitent 50% de l'effectif de la Région gardes-frontière VI (soit 10 collaborateurs par million de passagers, un collaborateur contrôlant et traitant 50 000 passagers par an, soit 2500 par jour et cinq 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, six trains par heure et par sens circuleront entre Cornavin et Annemasse, deux des cinq stations jalonnant ce parcours étant situées en Ville de Genève (Genève – 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. 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 abords<sup>1</sup>.

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 SNCF<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> «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 »

<sup>2</sup> Ibid.

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)»<sup>3</sup>.

En août 2016, un jeune homme, muni d'un couteau et de liquide inflammable, a attaqué cinq 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 insuffisant 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 cantonales<sup>4</sup>.

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 isolé<sup>5</sup>, donc tout va bien dans le meilleur des mondes!

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- si, dans le cadre de la mise en service du CEVA, il a procédé, cas échéant avec le concours du Département de la sécurité et de l'économie, à une évaluation des risques sécuritaires liés à l'accroissement prévisible du nombre d'usagers;
- si oui, quel est le dispositif sécuritaire prévu.

---

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> <https://www.letemps.ch/suisse/2016/08/16/faut-il-renforcer-securite-trains>

<sup>5</sup> Ibid.