

Polémique sur la gestion des colis suspects dans les RER

« EN RAISON d'un colis suspect, le trafic est interrompu. » La phrase est bien connue des usagers des transports en commun, surtout depuis janvier avec le rehaussement du plan Vigipirate à son niveau maximum. Mardi encore, sur la ligne A du RER (1,1 million de voyageurs par jour), un de ces bagages sans propriétaire à la station Charles-de-Gaulle-Etoile a bloqué le trafic sur une voie. « Et si ça explose ? Vous croyez que les trains qui circulent sur l'autre voie seront épargnés ? » questionne avec ironie un conducteur. Depuis quelques semaines, des agents s'inquiètent de la gestion de ces colis suspects, notamment en termes de « périmètre de sécurité ».

« Il est arrivé qu'en gare, on ouvre les portes à quelques mètres d'un périmètre de sécurité », regrette un autre conducteur. « On peut refuser un ordre si on estime que notre intégrité physique, celle des passagers ou la sécurité ferroviaire est en jeu », abonde Laurent Gallois (Unsa-Transport), qui travaille sur la ligne B du RER, qui traverse l'Ile-de-France du nord au sud et est cogérée par la RATP et la SNCF.

La police définit le périmètre de sécurité et gère la situation
Informés d'une intervention en cours par leur poste de commandement, des conducteurs ont ainsi pris l'initiative d'arrêter leur train à la gare d'avant, quitte à faire patienter leurs passagers. « Ils refusaient de passer près d'un colis suspect, indique un agent. Ils ont été convoqués par la direction pour s'en expliquer, et on leur a reproché une faute professionnelle ! » Un tract



Mardi, apprenant qu'une intervention pour un colis suspect était en cours dans une station du RER A, des conducteurs ont décidé d'arrêter leur train à la gare précédente.

de la CGT s'en est alors ému, accusant la direction des lignes A et B du RER de « faire pression pour satisfaire leurs statistiques de régularité au détriment de la sécurité ».

« C'est faux ! », dément un porte-parole de la RATP, qui précise : « Les conducteurs ont été reçus pour faire un retour d'expérience, afin de comprendre ce qu'il s'était passé et permettre une meilleure gestion de la situation si elle se reproduisait. » Il rappelle que ce sont les policiers qui définissent le périmètre de sécurité et préconisent de limiter la circulation ou d'évacuer les gares et les stations. La procédure observée côté SNCF répond aux mêmes règles, assure Alain Krakovitch,

directeur général SNCF Transilien : « Si aucun propriétaire ne se manifeste pour un colis abandonné, on prévient la police, qui évalue la situation et fait le lien avec le centre opérationnel s'il faut modifier le trafic. »

Le nombre de signalements a triplé au premier trimestre 2015 par rapport à la même période en 2014. La tendance était ensuite à la baisse avant de repartir le mois dernier. Cela représente « des efforts de plusieurs années », conclut Alain Krakovitch, sans détailler les éventuelles répercussions financières. Sollicité à plusieurs reprises, le Syndicat des transports d'Ile-de-France n'a pas apporté de précision.

CAROLE STERLÉ