

Gares, métro, aéroports: l'impossible risque zéro

Même avec des mesures de prévention extrêmement draconiennes, la sécurisation parfaite des transports publics paraît inaccessible.

C'était en décembre. «Le risque zéro n'existera jamais, à moins de renoncer à vivre», disait le député Gilles Savary (PS), lors d'une discussion en commission parlementaire. Il expliquait l'esprit de la loi qui porte aujourd'hui son nom, destinée notamment à renforcer la lutte contre les risques terroristes et qui autorise les agents de sûreté des réseaux de transport (SNCF, RATP...) à procéder à des palpations et à des fouilles de bagage. Un texte qui, disait-il encore, vise «à créer de l'insécurité pour ceux qui voudraient nous mettre en insécurité». Mais à chaque attentat se repose la question de l'efficacité de ces mesures. Et de savoir quel niveau d'alerte mettre en œuvre sans basculer dans le sécuritaire.

Une question sans réponse évidente revient alors que l'aéroport de Bruxelles-Zaventem, qui accueille 22 millions de passagers par an, a immédiatement été fermé. Tous les vols au départ de la capitale ont été annulés, les avions redirigés vers d'autres aéroports. L'explosion dans le métro a stoppé tout le réseau de transport public de Bruxelles. La majorité des lignes devaient rester fermées jusqu'à 6 heures mercredi matin. Le Thalys (liaisons Paris-Bruxelles-Amsterdam-Cologne) était à l'arrêt sur l'ensemble du territoire belge. Seules deux rames ont circulé après 16 heures. Les Eurostar reliant Bruxelles à Londres ont aussi été suspendus dans les deux sens ou arrêtés à Lille. Les autorités françaises ont immédiatement réagi, renforçant les mesures de sécurité, déjà accrues après les attentats de janvier et de novembre.

Les contrôles, jusqu'où ?

Bernard Cazeneuve a annoncé que l'accès aux zones publiques des transports «sera réservé aux personnes munies d'un billet ou d'un titre d'identité», des «messages de prévention» seront diffusés, des patrouilles de militaires seront «réorientées sur les sites de transport» et

les mesures de contrôle et palpation seront «systématisées». Ce dispositif vient s'ajouter aux 2000 gendarmes et policiers spécialisés de la police ferroviaire nationale déjà déployés, aux 2800 agents du service de sûreté de la SNCF (Suge) et aux 1250 agents du Groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR) qui circulent dans le métro parisien.

À l'aéroport Charles-de-Gaulle, si la surveillance a été renforcée dès la matinée, les passagers entraient encore librement dans les aérogares. Au total, 1650 policiers aux frontières, 194 gendarmes des transports aériens (qui patrouillent sur le tarmac) et environ 120 militaires de Vigipirate composent la force chargée de la sécurité du deuxième plus gros aéroport d'Europe. «C'est difficile d'aller plus loin, on est au niveau maximal depuis tellement longtemps», indique le service de communication de l'aéroport.

Côté RATP, on reste sur les mesures mises en place depuis janvier 2015 dans le cadre du plan Vigipirate-alerte-attentat. Soit 6000 agents de station et 1100 agents du GPSR répartis dans toute l'Île-de-France. À la SNCF, on explique aussi être «au maximum de ce qu'on peut faire». «Ce matin, on a juste réaffecté une centaine d'agents de la sûreté ferroviaire à la gare du Nord et dans d'autres gares parisiennes.»

Les limites du portique

Après les attentats de novembre, la ministre Ségolène Royal évoquait la possibilité de placer des portiques de sécurité sur les TGV, voire sur d'autres lignes. L'accès aux Thalys est désormais sécurisé, mais uniquement en France. Et, comme le rappelle Miguel Fortea, secrétaire général CGT Air France, «dans certains aéroports, comme à Casablanca, les bagages sont passés aux rayons X à l'entrée du bâtiment.» Cependant, la généralisation de ces dispositifs a été contestée. «Dans les gares des grandes métropoles, on est dans une logique de flux, dit



BRUXELLES-ZAVENTEM: L'AÉROPORT N'ÉTAIT PAS AU NIVEAU D'ALERTE MAXIMUM

À 9h15, mardi, le niveau d'alerte est passé à 4, soit le niveau maximal, et ce, dans toute la Belgique. Aussitôt, les métros, les bus, les tramways, les Thalys et les Eurostar ont cessé de circuler, les gares ont été fermées, les sorties scolaires annulées. Plusieurs magasins du centre-ville de Bruxelles ont préféré baisser leur rideau de fer. C'est la seconde fois que le niveau 4 est déclenché à Bruxelles : du 21 au 26 novembre, la ville avait vécu un véritable couvre-feu, le gouvernement fédéral belge redoutant une réplique des attentats de Paris. Mais cette fois-ci, il n'était pas question de fermer toutes les administrations et de paralyser les transports publics. L'objectif est de renforcer la surveillance en mobilisant au maximum les forces de police et l'armée. Le niveau 4 proclamé en novembre était pour le moins curieux : il se limitait à la région de Bruxelles-Capitale et à ses dix-neuf communes (ainsi qu'à la commune flamande de Vilvorde, un des hauts lieux de l'intégrisme musulman flamand). En revanche, tout le reste de la périphérie flamande de Bruxelles était resté au niveau 3, bien moins paralysant, et en particulier la commune de Zaventem où se situe l'aéroport international de Bruxelles. Pourquoi une telle exclusion alors qu'un aéroport, comme vient de le prouver l'attentat de mardi, est une cible de choix ? Si la menace d'un attentat majeur était déjà avérée en novembre, l'exclusion de l'aéroport resterait un mystère.

J.Q. (à Bruxelles)

●●● Olivier Hassid, directeur de la revue *Sécurité & Stratégie*. Le système ne peut pas fonctionner qu'avec des portiques.» François Bonhomme, sénateur et coauteur du rapport sur la sécurité des réseaux terrestres face à la menace terroriste, est aussi dubitatif. «Il ressort de l'audition des autorités de sécurité que les portiques fixes sont peu efficaces quand ils sont déployés en tout temps et aux mêmes endroits.» D'où sa proposition d'organiser des contrôles aléatoires, avec des portiques mobiles.

En attendant les caméras «intelligentes»

La SNCF teste actuellement un logiciel d'analyse comportementale, censé détecter tout geste suspect. Intégré à une caméra, il doit pouvoir repérer «le changement de température corporelle, le haussement de la voix ou le caractère saccadé des gestes», avait précisé en décembre Stéphane Volant, secrétaire général de la SNCF. Ce système pourrait potentiellement équiper les 40000 caméras de surveillance de la compagnie ferroviaire.



Le pistage européen des passagers divise les socialistes

Après les attentats de mardi, le débat sur le fichier PNR, base de données recensant chaque passager à l'échelle européenne, refait surface.

C'est devenu une habitude. A chaque réplique terroriste qui frappe l'Europe, des voix s'élèvent pour demander l'adoption en urgence du PNR européen (Passenger Name Record), ce registre des passagers européens destiné à prévenir les risques terroristes. Lors des questions au gouvernement, mardi, le ministre de l'Intérieur, Bernard Cazeneuve, s'est fâché tout rouge pour demander l'inscription à l'ordre du jour du Parlement européen de ce texte, serpent de mer depuis 2011. Un coup de gueule destiné... à son propre camp. Car si le PNR n'est pas encore à l'ordre du jour, c'est en partie parce que la gauche européenne ne l'a pas souhaité. Le 7 mars, les eurodéputés ont en effet voté pour une inscription du texte à l'ordre du jour de la séance plénière. Verdict: 207 voix contre (gauche, libéraux et verts) et 163 voix pour. C'est peu dire que les représentants du PS n'ont pas montré un grand enthousiasme, en dépit, dit l'un d'eux, de quelques SMS bien sentis expédiés par le cabinet du ministre. Certes, on compte trois votes pour, mais aussi quatre absences et cinq abstentions. «Certains se sont débrouillés pour ne pas être là au moment du vote.» Ce qu'un autre traduit à sa manière: «On est allés pisser.»

Avancées. Cette tiédeur de la délégation socialiste française n'est pas neuve. Depuis un an et demi, le PS nage dans une certaine schizophrénie sur le sujet. D'un côté, le gouvernement pousse pour l'adoption d'un dispositif présenté comme une arme essentielle. De l'autre, des eurodéputés, conformément à la position de leur groupe européen, sont peu convaincus de l'efficacité du dispositif et soucieux de limiter les atteintes aux libertés individuelles. En avril 2013, la commission des libertés civiles du Parlement (Libe) avait re-

jeté la proposition au nom de la protection des données personnelles. La représentante PS au sein de la commission, Sylvie Guillaume, avait voté contre. Bis repetita deux ans plus tard. Après les attentats de janvier, la France relance le débat sur le PNR européen, qui repasse le 15 juillet devant la commission Libe. Sylvie Guillaume vote à nouveau contre, mais le texte est cette fois approuvé, ce qui vaut feu vert pour les négociations entre le Conseil, la Commission et le Parlement. Six mois plus tard, l'accord politique ayant été obtenu, le texte repasse devant la même commission. Cette fois, la représentante PS (Christine Revault d'Allonnes-Bonnefoy) vote pour. Un communiqué de la délégation socialiste a insisté sur les avancées obtenues lors des négociations, notamment le fait que les règles du PNR soient alignées sur les futures règles du paquet européen sur la protection des données, un autre texte. Restait à inscrire le texte à l'ordre du jour du Parlement. Ce à quoi la gauche s'est donc refusée. «L'accord prévoyait que le texte soit voté en même temps

que le paquet sur la protection des données personnelles, ce qui est logique. Il aurait fallu que le vote soit avancé lui aussi», explique l'eurodéputée PRG Virginie Rozière, qui assure que le texte, «une bonne mesure», sera inscrit à l'ordre du jour et adopté dans les prochaines semaines.

«Agitation». Un peu moins affirmatif, un eurodéputé socialiste estime que «la majorité des députés socialistes, français compris, attendent encore des garanties sur les données personnelles pour voter le texte», même s'il concède que, «vu le contexte, ça devrait aller plus vite maintenant». Dans tous les cas, le décalage d'un mois n'est pas une grande affaire, à en croire Jan Albrecht. L'eurodéputé vert allemand, vice-président de la commission Libe et opposant au texte, juge que ce débat est «juste une mauvaise agitation symbolique sur le dos des victimes», puisqu'il faudra de toute façon environ deux ans entre le vote au Parlement européen et sa mise en œuvre au niveau de chaque Etat membre.

PAULINE MOULLOT
et **CÉDRIC MATHIOT**

Mais la technologie est balbutiante. «Une personne stressée, sous l'émotion ou en colère, a sa température qui augmente, mais c'est rarement plus de 0,5°C, nous avait déclaré le patron d'une entreprise spécialisée dans la détection d'intrusion par caméra. Et il y a beaucoup d'autres raisons d'avoir un peu de température.» Le groupe électronique de défense Thales, interrogé par l'AFP, avait confirmé étudier des logiciels identiques «depuis quelques années». Mais les solutions ne sont opérationnelles «qu'en laboratoire».

«C'est difficile d'aller au-delà, on est au niveau maximal depuis tellement longtemps.»

LE SERVICE DE COMMUNICATION DE L'AÉROPORT DE ROISSY

Gare à l'effet plumeau

L'effet plumeau décrit les risques terroristes qui, telle la poussière, ne seraient pas supprimés mais détournés vers d'autres lieux bondés. Olivier Hassid est davantage inquiet pour ce qu'il appelle les *soft targets*, des lieux qui, à la différence des espaces de transport, ne sont pas protégés. «Ce sont les écoles et les centres commerciaux. L'attentat au Kenya en 2013 a eu lieu dans un centre commercial. Les tueries de masse aux Etats-Unis ont eu lieu dans des écoles ou des universités.» Xavier Tytelman, spécialiste de la sécurité aérienne, enfonce le clou. «Oui, on peut mettre des portiques à l'entrée des aéroports. On peut aussi mettre des check-points à chaque coin de rue. Mais cela ne fait que déplacer le problème.» Seule solution à se yeux, comme pour de nombreux spécialistes: le renforcement du renseignement, seule mesure de fond capable de réduire les risques dans les lieux publics.

RICHARD POIROT
et **SERVICE FRANCE**

Devant la gare du Nord, à Paris, mardi.

PHOTO ALBERT FACELLY