

TRANSPORTS. La mesure prise après les attentats du 13 novembre ne convainc pas

Des portiques pas très efficaces

LA MESURE ÉTAIT VOULUE par la ministre de l'Énergie, également en charge des Transports, Ségolène Royal. Depuis le 20 décembre, des portiques trônent à l'entrée des quais du Thalys à Lille et à Paris. Une réponse sécuritaire, après les attentats du 13 novembre à Paris. Deux mois plus tard, l'heure est déjà au bilan. Et il n'est pas très positif.

Plus de 260 000 personnes les ont empruntés, selon Thalys. Et la ministre souhaiterait les étendre à toutes les gares. Un déploiement pourtant loin d'emballer la SNCF. Si le patron de l'entreprise publique Guillaume Pepy estime que c'est « utile », il tempérait début janvier sur France Info en préconisant de prendre une décision « une fois que l'expérience sera complète ». L'efficacité du dispositif serait « limitée », selon un rapport sénatorial publié le 13 janvier.

Le problème réside surtout dans l'accès aux quais. « L'espace dans les

gares et les stations de métro rend impossible, à l'heure actuelle, l'installation systématique de portiques », souligne le rapport signé par les sénateurs les Républicains Alain Fouché et François Bonhomme. « Il faut rendre un espace hermétique », résume un cadre de Gare & Connexions, gestionnaire de gares de la SNCF. Ce qui signifie fermer tous les autres accès aux quais, engager du personnel de sécurité pour effectuer les contrôles aux portiques, aménager pour faire patienter les clients qui doivent venir plus tôt, etc.

Des contrôles aléatoires plus fréquents

« Les clients devraient être amenés à se présenter en gare cinquante minutes avant le départ », estime encore ce cadre. Bien loin donc des vingt minutes d'embarquement qui avaient été fixées au moment de l'installation des portiques. « Nous



(LP/Yann Foreix)

Le déploiement des portiques de sécurité (ici gare du Nord, à Paris) est voulu par la ministre Ségolène Royal mais jugé d'une efficacité « limitée » par un rapport du Sénat.

n'arrivons pas à contrôler tous les passagers en vingt minutes et nous devons alterner contrôles systématiques et contrôles aléatoires », reconnaissait déjà fin janvier Rachel Picard, la directrice générale de Voyages-sncf.com interrogée par « la Tribune ». « On essaie d'optimiser et on progresse », dit-on chez Thalys.

Pour les sénateurs, l'une des solutions réside dans des contrôles aléatoires plus fréquents. Mais le coût

fait également grincer des dents ; 2,5 Mds€ pour la seule gare du Nord. L'élargissement du dispositif à toutes les gares (3 200 en France, dont 83 de plus d'un million de voyageurs) pèserait lourd. Trop cher pour le groupe SNCF, déjà en déficit. L'argument est balayé par Ségolène Royal : « Si elle a un coût, la sécurité n'a pas de prix. »