

Colis suspects dans les transports en commun : les chiens à la rescousse

Sur le réseau francilien, vingt équipes de détection cynophile vont opérer d'ici à la fin de l'année. Objectif : vérifier en quinze minutes que les sacs oubliés sont sans danger. Et limiter les retards.



Julien, agent de la Sûreté ferroviaire, avec son malinois Jack, appelle le central de sécurité après avoir levé le doute sur un sac à dos abandonné à la gare Bibliothèque François-Mitterrand. (Philippe Fraysseix)

Les bagages oubliés dans le [RER](#) – la petite valise, la sacoche, le sac de sport – occasionnent des retards en cascade. L'an passé, 1.528 interventions ont été déclenchées en raison de colis abandonnés sur le réseau [Transilien en Île-de-France](#), soit près de quatre par jour. Ces chiffres sont en forte augmentation : + 122% de 2014 à 2016, plus du double en deux ans! "Cette hausse est considérable, explique Alain Krakovitch, le directeur de Transilien. Elle s'explique par le fait que les usagers et nos agents se montrent plus vigilants depuis les attentats et donnent tout de suite l'alerte." L'impact sur la ponctualité des trains est considérable, puisqu'il faut faire appel aux services de police et aux démineurs (basés à la Chapelle et dans le sud de Paris). "Un bagage oublié, c'est un train supprimé, ou immobilisé pendant une à trois heures", indique-t-on à la SNCF. Sur le réseau RATP, sept colis suspects ont été détectés chaque jour en 2016, et ont occasionné dans les quarante-trois minutes d'interruption de trafic en moyenne.

Au prochain conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif), le 22 mars, un plan de développement d'équipes cynophile dans le réseau ferré et les gares va être dévoilé : il prévoit le déploiement d'ici à fin 2017 de vingt binômes maître-chien sur le réseau Transilien (pour un budget de 4 millions d'euros sur trois ans). Pour l'instant, cinq de ces tandems opèrent déjà dans les grandes gares parisiennes et sur le tronçon central du RER C (où chaque immobilisation provoque des retards en chaîne). Mi-mai, sept nouveaux "équipages" – le nom technique – entreront en action, et huit autres viendront compléter le dispositif à la fin de l'année.

Tout se joue en quinze minutes maximum après la découverte d'un colis oublié

Côté RATP, deux équipages cynophiles sont basés, depuis le 1er décembre 2016, au pôle Châtelet afin de rayonner rapidement sur le réseau. L'expérience côté métro est pour l'instant prévue pour une durée de six mois. La régie a fait appel à des prestataires extérieurs, alors que la SNCF emploie ses propres agents issus de la Sûreté ferroviaire et forme ses équipages pendant plus d'une dizaine de semaines.

Pourquoi ces chiens renifleurs, que les douanes, les militaires et la sécurité aéroportuaire utilisent d'ordinaire, viennent-ils ainsi patrouiller dans les gares et les trains? "L'objectif est double : plus de sécurité et moins de retards pour les usagers dans les transports en commun grâce aux équipes cynophiles, précise Valérie Péresse, la présidente du conseil régional et du Stif, au JDD. Ces binômes permettent une "levée de doute" beaucoup plus rapide sur un bagage abandonné."

Tout se joue en quinze minutes maximum (après quoi les forces de police et les démineurs sont appelés) après la découverte d'un colis oublié. Un large périmètre de sécurité est établi avec du ruban plastique rouge et blanc dans la gare. L'équipage cynophile entre en action, tandis qu'une enquête dite "environnementale" est lancée : appels sonores au propriétaire distrait afin qu'il se fasse connaître, vérification via la vidéosurveillance... Pendant ce temps, le maître du chien et son berger malinois s'approchent du sac : en quelques secondes à peine, l'animal, sans toucher le bagage, cherche s'il reconnaît des vapeurs de dynamite, de C4 ou de TATP. Le chien est capable de repérer d'infimes traces. S'il se couche, il "marque", et son maître appelle les démineurs. "C'est le responsable qui prend la décision, précise Michel Rouget, chargé notamment du développement cynotechnique à la SNCF. Après, c'est du domaine des spécialistes. Mais nous apportons du confort à nos passagers." Si le chien ne repère rien, et que l'enquête via le PC central est rassurante, le conducteur de chien lève le doute, souvent en moins de dix minutes. Le sac finit alors aux objets trouvés. Et le trafic peut reprendre.

Gain de ponctualité

"En janvier, sur le RER C, avant les patrouilles d'équipes cynophiles, sur 11 colis suspects signalés, nous avons retrouvé un des propriétaires, et nous avons dû appeler à dix reprises le service des démineurs, ce qui a occasionné à chaque fois des retards de quarante-cinq minutes à une heure, raconte Alain Krakovitch. En février, grâce aux équipes cynophiles alors en action sur la ligne C, nous avons pu lever les doutes sans faire appel aux démineurs sur la moitié des sacs abandonnés." Soit un gain de ponctualité non négligeable.

Les chiens détecteurs sont reconnaissables à leur harnais orange fluo. "Les gens me posent des questions quand ils nous voient, reconnaît Julien, en binôme avec le berger malinois Jack depuis quelques mois. Ils se demandent pourquoi il n'a pas de muselière : je leur explique qu'il ne peut rien sentir avec." Pour Jack, il s'agit d'un jeu et de faire plaisir à son maître, avec qui il vit au quotidien. Mais l'entraînement est très sérieux : il pratique des exercices de détection trois à quatre fois par semaine à la plateforme cynotechnique de la SNCF à Villeneuve-Triage. Là, des éducateurs forment les chiens à reconnaître les différentes odeurs d'explosifs, à les avoir dans "le pif", comme les parfumeurs révisent quotidiennement les senteurs avec des mouillettes. Ces chiens – des malinois, épagneuls et springer spaniels – ont un odorat affûté comme une mécanique de précision. "Ensuite, ajoute Julien, tout est question d'écoute." Selon ce passionné de chiens, "l'accueil des voyageurs est plutôt bienveillant".

Marie-Anne Kleiber - Le Journal du Dimanche

Suivre @Makleiber 2 546 abonnés

dimanche 12 mars 2017