

Le manque de sécurité sur les quais de gare inquiète les CFF

TRANSPORTS Trop de voyageurs, des quais trop petits, vidéosurveillance insuffisante: de nombreuses gares ne sont pas sûres. Il faudra des milliards pour améliorer ces infrastructures.

ROLAND GAMP

Francfort, le 29 juillet dernier. Habte A. cherche à fuir. Les caméras de surveillance le montrent courant le long du quai. Peu après avoir poussé sous un train un gosse et sa mère et tenté de pousser une seconde femme, cet Érythréen de 40 ans, habitant en Suisse, a été arrêté. Un acte inconcevable. Les bandes vidéo indiqueront peut-être ce qui s'est réellement passé. Un jour après cet assassinat présumé (l'enfant est mort), le ministre de l'Intérieur allemand a annoncé une extension de la vidéosurveillance.

C'est «indispensable pour concrétiser une véritable sécurité» a plaidé le ministre. Il en va de même en Suisse. «Les caméras dans les trains et dans les gares connues comme des lieux à risque augmentent le sentiment de sécurité et sont, du point de vue policier, un élément positif qui peut permettre de prévenir ou d'éliminer des actes délictueux», déclare le conseiller d'État argovien Urs Hofmann, président de la Conférence des chefs des départements cantonaux de justice et police (CCDJP).

Reste que fort peu de quais sont surveillés chez nous. Les CFF exploitent 745 gares et haltes. Seules 54 sont équipées de vidéo, indique les données accessibles au public sur l'infrastructure des Chemins de fer fédéraux. «La situation est constamment évaluée avec l'appui des polices locales, déclare le porte-parole CFF Daniele Pallecchi. On place une caméra là où elle permet d'améliorer sensiblement la sécurité.»

La Confédération exige que les bandes soient gardées au minimum 3 jours. Pour Urs Hofmann de la CCDJP, c'est trop peu: «Pour les autorités judiciaires, il serait raisonnable de conserver plus longtemps ces preuves pour faire la lumière sur des crimes graves.» Ces éléments visuels sont en effet une denrée très recherchée: en 2018, les CFF ont transmis aux autorités de poursuite pénale 3359 analyses vidéo. Le nombre d'incidents dans les TP est cependant nettement plus élevé. L'an dernier, la police des transports a reçu 172 966 appels d'urgence. Soit 475 par jour, un record.

Appels à l'aide par erreur

Les CFF n'indiquent pas quelles sont les causes de ces appels. Selon le porte-parole, la hausse de ces dernières années est due à la notoriété accrue du numéro de téléphone. «Avant, les appels arrivaient souvent au 117.» Comme les quais sont mieux équipés en interphones, «il y a plus de gens qui appuient par erreur sur la touche d'appel urgent». Mais «le contexte sécuritaire demeure stable», assure Daniele Pallecchi. Des agressions comme celle de Francfort sont extrê-

mement rares en Suisse. Mais ça arrive. La plupart du temps, les accidents sont provoqués par les victimes elles-mêmes. La base de données des événements nationaux cite le cas de plusieurs personnes ivres tombées sur les voies. À Dietikon (ZH), un homme a été happé par un convoi pendant qu'il téléphonait avec son portable trop près des rails. À Pfäffikon (SZ) et à Colombier (NE), des gens sont tombés sur la voie parce qu'ils courraient derrière un train venant de démarrer. À Berne, la base de données indique que «lors de l'entrée en gare d'un train, une bousculade/un acte téméraire a poussé des gens à dépasser la ligne blanche de sécurité». Un wagon a alors «happé et traîné une personne». Dans son rapport 2018 sur la sécurité, l'Office fédéral des transports (OFT) note que «les principales causes d'accidents sont le non-respect du Code de la route, l'insouciance et l'inattention».

Parallèlement, le rapport note que l'infrastructure n'est pas à la hauteur: «En raison de la forte augmentation du nombre de voyageurs, les dimensions des passages inférieurs ou supérieurs, ainsi que des rampes, des escaliers et des secteurs de quais de différentes gares ne suffisent plus à garantir un accès sécurisé et rapide aux trains.» Andreas Windlinger, porte-parole de l'OFT, précise: «Lorsqu'il n'y a pas assez de place sur un quai, les voyageurs risquent d'être pris dans la cohue et d'être trop près des trains, voire d'être poussés sur les voies. Non de manière malveillante comme à Francfort, mais simplement parce que le quai est trop petit.» En planifiant à l'avance les travaux d'extension, on pourra assurer que la sécurité sera maintenue.

«L'OFT prévoit ainsi de très importants moyens financiers pour les projets des chemins de fer, précise Andreas Windlinger. Toutes les gares ont été examinées en matière de sécurité, de capacité et d'accès aux personnes avec handicap.»

«L'enquête a révélé que les coûts de rénovation s'élèveraient à 8,4 milliards de francs jusqu'à l'horizon 2040», peut-on lire dans le rapport sur la sécurité. On cite les cas de la gare badoise de Bâle, Bâle CFF, Morges, Neuchâtel, Yvonand, Olten, Wädenswil, Zurich Gare centrale et Zurich Stadelhofen.



En 2018, les CFF ont transmis aux autorités de poursuite pénale 3359 analyses vidéo