

## Les suicides du métro, tabous et traumatismes

**La RATP est discrète sur les « accidents graves de voyageurs », mais les collisions peuvent traumatiser les conducteurs de rame.**

Dans le métro parisien (Audrey Cerdan/Rue89).

**L**undi, 9h45, ligne 9. Le métro s'arrête, le courant est coupé. La voix du conducteur retentit : « En raison d'un accident grave de voyageur, vous êtes priés de descendre immédiatement de la rame. » Quelques grommellements parmi les personnes présentes, mais la plupart ont la mine inquiète. « Accident grave », cela veut dire que quelqu'un est tombé sur les voies. Peut-être un suicide. Les voyageurs ont l'habitude.

Ce jour là, personne n'a été heurté. En arrivant à la station Voltaire, le conducteur de la rame a eu le temps de voir quelqu'un tomber sur les voies, de faire couper le courant et stopper le métro. L'issue est rarement aussi heureuse.

Le sujet est tabou, comme en témoigne le nombre de nos interlocuteurs qui ont désiré rester anonymes. Et il est difficile d'avoir des statistiques ou des informations sur ces « accidents de personne ». Le point en quatre questions.

### Combien de suicides ?

Derrière l'expression « accident grave de voyageur », se cachent plusieurs réalités dont on parle peu. Il peut s'agir d'un voyageur qui tombe accidentellement, d'un inconscient qui tente de traverser les voies ou qui descend ramasser un objet. Fréquemment toutefois, c'est une tentative de suicide.

Tentative, car près de la moitié des personnes percutées survivraient, mais toujours avec des séquelles très importantes. Comme l'explique brutalement un représentant de la CGT-RATP : « Les gens ne meurent pas sur le coup. Ils ont les membres écrasés par la rame, mais avec la chaleur des voies, les plaies sont aussitôt cautérisés. »

Difficile de recueillir des témoignages sur ces événements : délicats pour la RATP, susceptibles d'encourager les suicides selon les psychiatres. « On sait que le métro et la Tour Eiffel sont deux lieux parisiens privilégiés pour les tentatives de suicide », précise-t-on à l'hôpital Saint-Anne. « Mais il est très délicat d'en parler, car on redoute les conséquences les jours suivants. »

Les chiffres, eux aussi, sont rares. A la RATP, on évoque 70 « accidents graves » en 2006, une paille comparés « aux 2,8 milliards d'utilisateurs sur la même période. Et la proportion de suicides est plus faible qu'on ne le croit ». Aucun chiffre précis n'est avancé.

Au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT), les chiffres sont tout autres : 189 accidents sur voies en 2005, 149 en 2006. Les chiffres auraient la même source : la RATP. « Et les suicides représentent une grosse part », témoigne Michaël Bignotti, élu CHSCT. « Après les fêtes, après les vacances, il y a beaucoup plus 'd'accidents'. »

### Quelles personnes se jettent sur les voies ?

A notre connaissance, il n'existe pas, en France, de rapports sur le type de personne qui choisit le métro pour tenter de mettre fin à ses jours. C'est au Canada

---

## Les suicides du métro, tabous et traumatismes

---

que l'on trouve quelques études, comme [celle-ci](#) <sup>[1]</sup>, datant de 1996.

On y décèle une proportion importante de personnes vivant en institution médicale, ou soignées pour des « problèmes de santé mentale ». Un relevé de la situation à Montréal qui semblerait correspondre à Paris, selon les agents RATP : « La station Corvisart, proche de l'hôpital Sainte-Anne, est régulièrement un lieu de drames. »

L'étude canadienne relève que les suicidés du métro ont, plus souvent que les autres, consommé de l'alcool ou des drogues avant de passer à l'acte. Il s'agit souvent de personnes en situation « marginale ». Cependant, pour les personnes en état d'ébriété ou vivant dans le métro, il est parfois difficile de distinguer l'accident du suicide.

### Quels traumatismes pour les témoins ?

Suicides ou accidents, les témoins se disent tous traumatisés. Les voyageurs, dont on trouve sur Internet [quelques récits](#) <sup>[2]</sup>, mais surtout les conducteurs de rame. On estime qu'en moyenne, un conducteur assiste à une tentative de suicide dans sa carrière.

Depuis huit ans, l'Institut d'accompagnement psychologique et de ressources ([l'IAPR](#) <sup>[3]</sup>), accueille sur demande les agents RATP qui en ressentent le besoin. Mais tous n'y vont pas. « Il est encore trop répandu que cela fait partie du métier, que le conducteur s'y habituera », analyse Jacques Rondeleux, directeur général de l'IAPR. Pourtant, les conséquences d'un tel traumatisme peuvent être graves. Une des psychologues cliniciennes nous fait part de ses observations :

« Le traumatisme peut apparaître longtemps après. Le patient ne dort plus, il est hanté par l'image du choc, ou parfois par le bruit,

l'odeur. Le degré de traumatisme peut aussi dépendre du contact qu'a eu le conducteur avec la victime. Si leur regard se sont croisés, s'il lui a tenu la main en attendant les secours, les conséquences psychologiques peuvent être plus importantes. Certains patients viennent nous voir dans un état grave, parce qu'ils ont attendu le deuxième ou troisième accident avant de venir nous en parler. »

Aux dires d'agents de la RATP, certains ne parviennent plus à conduire. Ni métro, ni voiture. Ni même passer dans la station où a eu lieu l'accident. Michaël Bignotti, du CHSCT-Métro, décrit les conditions de freinage à bord d'une rame, et les conséquences qui en résultent, même quand le drame est évité :

Le traumatisme peut aussi apparaître lors de l'enquête qui, bien qu'acceptée, est parfois considérée comme culpabilisante :

### Quelles préventions ?

Pour éviter les accidents, les conducteurs ont pris l'habitude de s'entraider : « Il nous arrive quotidiennement de prévenir un collègue arrivant en face qu'on a repéré, sur son prochain quai, un homme louche. Et qu'il convient de réduire la vitesse par sécurité », raconte l'un d'eux.

Sur la ligne 4, réputée dangereuse car rapide, des « fosses anti-suicides » ont été construites, petits abris creusés sous les quais, le long des voies. Efficacité « relative » selon la RATP, « avérée » selon les agents CGT : « Les victimes sont ainsi poussées par le train, mais ensuite éjectées dans les fosses au lieu d'être écrasées ».

---

## Les suicides du métro, tabous et traumatismes

---

Mais pour l'administration de la RATP, le danger majeur vient des intrusions trop fréquentes sur les rails. Taggeurs, toxicomanes cachés dans les couloirs, fêtards éméchés qui traversent entre deux rames... Des barrières de séparation des voies, récemment installées, auraient ainsi joué sur la légère baisse observée l'an dernier.

Il est un aménagement plus efficace encore. Les [portes palières](#)<sup>[4]</sup>, installées sur les quais de la ligne 14 et dont la ligne 1 devrait se doter d'ici 2011. Comme dans le métro de Lille, elles ne s'ouvrent que pour laisser les voyageurs monter dans la rame. Les chiffres sont éloquentes : sur la ligne 14, aucun accident n'a été recensé l'an dernier.

Mais en cas de problème, impossible de compter sur une intervention humaine : les rames sont pilotées automatiquement. Si bien que, comme le remarque avec philosophie un agent affilié CGT : « S'il n'y a pas d'accident, il y a encore moins de traumatisme, vu qu'il n'y a plus de chauffeur ! »

**Photo : dans le métro parisien (Audrey Cerdan/  
Rue89)**

### Liens

[1] [securite-sanitaire.org](http://securite-sanitaire.org) | <http://bit.ly/na3Kf5>

[2] [blogencommun.free.fr](http://blogencommun.free.fr) | <http://bit.ly/nYjI7>

[3] [iapr.fr](http://iapr.fr) | <http://bit.ly/q8rKuu>

[4] [fr.wikipedia.org](http://fr.wikipedia.org) | <http://bit.ly/qZ2Y7s>