

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

5 juillet 2022

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**en vue d'une gestion plus ciblée
de la violence et du harcèlement sur le rail
et dans les infrastructures ferroviaires**

(déposée par M. Tomas Roggeman et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 juli 2022

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**met het oog op een doelgerichtere
aanpak van geweld en intimidatie
op en rond het spoor**

(ingediend door de heer Tomas Roggeman c.s.)

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Ces dernières années, les statistiques relatives à la violence et au harcèlement sur le rail et dans les infrastructures ferroviaires présentent malheureusement une tendance à la hausse, comme en témoigne aussi le nombre accru d'interventions effectuées par le service de sécurité Securail. Cette évolution entraîne également une augmentation du nombre de personnes en incapacité de travail en raison d'une agression¹. L'insécurité est l'une des principales raisons qui poussent les voyageurs à délaisser les transports en commun². Dans une enquête menée par le SPF Mobilité, une femme sur trois et un homme sur cinq indiquent ainsi que l'insécurité est la raison par excellence pour ne pas utiliser les transports en commun et opter pour un transport individuel. Si nous voulons tous ensemble mettre en œuvre le transfert modal, il est crucial de satisfaire à la condition d'un sentiment de sécurité suffisant et donc de maîtriser et de réduire le nombre d'incidents.

Les voyageurs comme le personnel en sont les victimes

Si les voyageurs sont souvent la cible d'actes de violence et/ou de harcèlement, le personnel ferroviaire est également touché de plein fouet par ce phénomène. Ce sont surtout les membres du personnel de première ligne, comme les accompagnateurs de train, les guichetiers et le personnel de sécurité, qui sont victimes d'agressions verbales et/ou physiques. Dans certains cas, ces actes d'agression ont de lourdes conséquences. Certains membres du personnel concernés demeurent ainsi longtemps en incapacité de travail. Outre les conséquences néfastes à court terme, ces événements ont également de graves conséquences sur le plus long terme. Les membres du personnel qui reprennent le travail après avoir été victimes d'actes d'agression continuent à être marqués par ces actes dans l'exercice de leur fonction.

La relation entre Securail et la Police des chemins de fer

À ce jour, deux grands acteurs peuvent garantir la sécurité physique sur le rail et dans les infrastructures ferroviaires, à savoir Securail et la Police des chemins de fer. Securail existe depuis 2004 et a dans l'intervalle démontré toute son importance. Ce service de sécurité fait partie du *Corporate Security Service*, le service de la SNCB qui est responsable de la sécurité des voyageurs et de son personnel et ressort donc de la compétence

¹ <https://www.dekamer.be/doc/CCRA/pdf/55/ac590.pdf>

² https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/bemob_2020_10_avantagesinconvenients_rapport_fr.pdf

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De statistieken over geweld en intimidatie op en rond het spoor tonen de laatste jaren spijtig genoeg een stijgende lijn. Het aantal interventies door veiligheidsdienst Securail stijgt navenant met als gevolg een toename van het aantal arbeidsongeschikten door agressie¹. Onveiligheid is één van de belangrijkste redenen waarom reizigers het openbaar vervoer links laten liggen². Zo gaven in een bevraging van de FOD Mobilité één op drie vrouwen en ook één op vijf mannen aan dat onveiligheid dé reden bij uitstek is om het openbaar vervoer niet te gebruiken en te opteren voor individueel vervoer. Wanneer we met z'n allen de *modal shift* willen bewerkstelligen, is het van uitermate groot belang om aan de voorwaarde van een gevoel van voldoende veiligheid te voldoen, en dus om het aantal incidenten onder controle te houden en terug te dringen.

Zowel reizigers als personeel zijn de dupe

Niet alleen reizigers zijn vaak de dupe van incidenten met geweld en/of intimidatie, maar ook het spoorpersoneel krijgt het hard te verduren. Vooral personeelsleden in eerste lijn zoals treinbegeleiders, loketbedienden en veiligheidspersoneel worden het slachtoffer van verbale en/of fysieke agressie. In sommige gevallen hebben deze agressiedaden verregaande gevolgen. Zo zijn verschillende van de personeelsleden in kwestie voor langere tijd werkonbekwaam. Naast de nefaste gevolgen op korte termijn, hebben dergelijke gebeurtenissen ook een verregaande impact op langere termijn. Personeelsleden die het slachtoffer zijn geworden van agressiedaden en nadien opnieuw aan de slag gaan, blijven veelal deze feiten meedragen tijdens het verdere uitoefenen van hun job.

De verhouding tussen Securail en de Spoorwepolitie

Tot op heden zijn er twee grote actoren die de fysieke veiligheid op en langs het spoor kunnen waarborgen, namelijk Securail en de Spoorwepolitie. Securail bestaat al sinds 2004 en heeft in de tussentijd al haar belang aangetoond. De veiligheidsdienst is een onderdeel van de 'Corporate Security Service'. Deze dienst binnen de NMBS is verantwoordelijk voor de veiligheid van de reizigers en het personeel en valt dus onder de bevoegdheid van de

¹ <https://www.dekamer.be/doc/CCRA/pdf/55/ac590.pdf>

² https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/bemob_2020_10_voor-nadelen_rapport_nl.pdf

du ministre de la Mobilité. La Police des chemins de fer relève quant à elle de la compétence du ministre de l'Intérieur.

Toutefois, l'éventail des possibilités à disposition des membres du personnel de ces deux services lors d'une intervention est très différent. En effet, comme la Police des chemins de fer effectue les mêmes missions que les autres services de police équivalents dans notre pays, ses membres disposent notamment d'une large gamme d'équipements et peuvent priver des individus de leur liberté. Les membres du personnel de Securail effectuent quant à eux leurs missions dans le respect des règles fixées dans la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière (ci-après: la loi relative à la sécurité privée et particulière) et disposent dès lors d'un éventail de possibilités beaucoup plus restreint dans le cadre de leurs interventions dans les gares ou les trains. Ces agents ne disposent tout d'abord pas des mêmes équipements que leurs collègues de la Police des chemins de fer. Ensuite, ils bénéficient d'une marge de manœuvre nettement plus étroite en matière d'utilisation de menottes, de privation de liberté et d'usage de la violence.

D'une part, ces possibilités plus restreintes génèrent dans de nombreux cas de la frustration parmi le personnel de Securail, celui-ci ne pouvant pas effectuer son travail correctement. D'autre part, ces différences créent parfois des situations délicates lorsque ces agents sont appelés à intervenir. En effet, lorsqu'un agent Securail doit faire descendre du train un voyageur qui refuse de le faire volontairement, l'agent en question dispose de beaucoup moins de possibilités que les agents de la Police des chemins de fer pour désamorcer la situation et résoudre le problème. Cela débouche bien trop souvent sur des actes de violence illicites face auxquels les agents de sécurité de Securail sont désarmés et se retrouvent le dos au mur. Plus de la moitié des accidents du travail dont sont victimes les accompagnateurs de train résultent d'une agression et pour le personnel de Securail, ce sont même deux tiers des accidents du travail qui sont liés à une agression.³ Ces dernières années, un nombre croissant d'agents de Securail et de membres du personnel des chemins de fer sont victimes d'agressions. Fin novembre 2021, on enregistrait ainsi déjà plus de 1 300 actes d'agression à l'encontre du personnel à bord des trains, soit une augmentation de plus de moitié par rapport aux années précédentes (tant durant la première année de crise sanitaire qu'avant cette crise).⁴ Il va sans dire que le nombre de travailleurs en incapacité de travail temporaire augmente dans les mêmes proportions.

minister van Mobiliteit. De Spoorweggpolitie valt onder de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken.

Tussen beide diensten bestaat er een wezenlijk verschil in de mogelijkheden die men als personeelslid geniet bij een interventie. De Spoorweggpolitie opereert met dezelfde taken als de andere gelijkwaardige politiediensten in ons land. Zij beschikken dan ook over onder andere een brede uitrusting en de mogelijkheid tot het langduriger beroven van iemands vrijheid. Personeelsleden van Securail opereren onder de regels in de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid (hierna: de WPBV) en zijn daardoor veel beperkter in hun mogelijkheden wanneer zij moeten tussenkomen in de stations en op de treinen. Veiligheidsagenten van Securail beschikken in eerste instantie niet over een evenwaardige uitrusting als hun collega's bij de Spoorweggpolitie. Anderzijds zijn zij veel beperkter in de mogelijkheden tot het gebruik van handboeien, berovingen van vrijheid en het gebruiken van geweld.

Deze beperktere mogelijkheden leiden enerzijds in vele gevallen tot frustraties bij de personeelsleden van Securail. Ze kunnen hun job niet naar behoren uitvoeren. Anderzijds zorgt dit soms voor hachelijke situaties wanneer zij dienen tussen te komen bij een oproep. Wanneer een Securail-agent iemand van de trein dient te verwijderen, die niet vrijwillig de trein wil verlaten, bezit deze veel minder mogelijkheden dan agenten bij de Spoorweggpolitie om de situatie te ontminnen en op te lossen. Dit leidt er al te vaak toe dat ongeoorloofd geweld gebruikt wordt tegen veiligheidsagenten van Securail die zich in dergelijke situaties niet kunnen wapenen en met hun rug tegen de muur staan. Meer dan de helft van de arbeidsongevallen van treinbegeleiders zijn het gevolg van agressie; bij Securail-personeel loopt dat zelfs op tot twee derde van de arbeidsongevallen.³ De laatste jaren worden meer en meer Securail-agenten en spoorpersoneel slachtoffer van agressie. Eind november 2021 noteerde men al meer dan 1300 gevallen van agressie tegenover treinpersoneel, een stijging met meer dan de helft ten opzichte van de jaren ervoor (zowel tijdens het eerste coronajaar als vóór corona).⁴ Het aantal tijdelijk arbeidsongeschikten stijgt hierdoor natuurlijk navenant.

³ <https://www.lachambre.be/kvvcr/showpage.cfm?section=qrv&language=fr&cfm=qrv&Xml.cfm?legislat=55&dossierID=55-B029-1184-0009-2020202105483.xml>

⁴ <https://www.knack.be/nieuws/nmbs-na-nieuw-geval-van-zware-agressie-onaanvaardbaar/>

³ <https://www.dekamer.be/kvvcr/showpage.cfm?section=qrv&language=nl&cfm=qrv&Xml.cfm?legislat=55&dossierID=55-B029-1184-0009-2020202105483.xml>

⁴ <https://www.knack.be/nieuws/nmbs-na-nieuw-geval-van-zware-agressie-onaanvaardbaar/>

En raison des possibilités limitées que leur offre la loi, les agents Securail ne peuvent pas toujours intervenir de manière adéquate dans des situations dangereuses et face à des comportements agressifs, ce qui accroît le sentiment d'insécurité chez les voyageurs. En nous appuyant sur l'étude du SPF Mobilité sur les expériences des voyageurs et l'insécurité dans les transports publics, nous estimons qu'il est donc nécessaire de modifier en profondeur le fonctionnement de Securail.

Rapport d'enquête du Comité P

En 2022, le Comité permanent de contrôle des services de police a publié un rapport résultant d'une enquête de contrôle quant à l'exercice, par les services de sécurité des sociétés de transports en commun, plus particulièrement le service de sécurité de la SNCB (Securail) et le service de sécurité de la STIB, des compétences qui leur sont octroyées⁵.

Dans les conclusions et recommandations de ce rapport d'enquête, de nombreux points à améliorer sont énumérés concernant l'encadrement et les possibilités offertes aux agents de sécurité de Securail. Les points suivants ont tout particulièrement retenu notre attention:

Tout d'abord, les agents de sécurité trouvent problématique que les directives internes – dans la mesure où elles sont disponibles concernant certaines de leurs tâches/compétences – soient dans la plupart des cas de nature très théorique et se limitent à une liste ou à une répétition des prescriptions légales. Les personnes interrogées dans le cadre de l'enquête ont clairement demandé des directives qui reflètent la vision de leur direction, qui soient de nature pratique et qui répondent aux problèmes auxquels elles sont confrontées sur le terrain. Nous sommes dès lors convaincus que des directives internes plus claires permettront au personnel de Securail, qui se trouve souvent dans des situations nécessitant une action rapide, d'être mieux à même d'agir de façon appropriée en cas de situations dangereuses.

Un problème similaire se pose également pour les formations internes. La plupart des répondants estiment que trop peu de temps est consacré au côté pratique de leur fonction comme l'accomplissement d'un contrôle de sécurité ou le fait de passer les menottes à une personne. Ces formations seraient souvent données par des policiers qui ne sont pas toujours bien informés des compétences limitées d'un agent de sécurité et n'en

Door de weinige mogelijkheden die de wet Securail-agenten biedt, kunnen zij niet altijd adequaat optreden in onveilige en agressieve situaties. Hierdoor stijgt ook het onveiligheidsgevoel bij de reizigers. Verwijzend naar de studie van de FOD Mobilité over de ervaringen van reizigers en de onveiligheid op het openbaar vervoer bestaat dus de noodzaak om een grondige wijziging door te voeren inzake de werking van Securail.

Onderzoeksrapport Comité P

In 2022 publiceerde het vast comité van toezicht op de politiediensten een rapport als resultaat van een toezichtsonderzoek naar de wijze waarop de veiligheidsdiensten van de openbare vervoersmaatschappijen, meer bepaald de veiligheidsdienst van de NMBS (Securail) en de veiligheidsdienst van de MIVB, de hen toegekende bevoegdheden uitoefenen⁵.

In de conclusies en aanbevelingen van dat onderzoeksrapport staan heel wat verbeterpunten opgesomd rond de omkadering en mogelijkheden voor de veiligheidsagenten van Securail. Wij hechten vooral belang aan volgende punten:

Vooreerst ervaren veiligheidsagenten het als problematisch dat de interne richtlijnen – in zoverre die over bepaalde van hun taakstellingen/bevoegdheden al dan niet beschikbaar zijn – in de meeste gevallen zeer theoretisch van aard zijn en zich beperken tot een opsomming of een herhaling van de wettelijke voorschriften. De respondenten in het onderzoek waren duidelijk vragende partij om richtlijnen te bekomen die de visie weergeven van hun leiding en die praktisch van aard zijn en tegemoetkomen aan de problemen waarmee zij op het terrein geconfronteerd worden. Wij zijn er dan ook van overtuigd dat personeelsleden van Securail, die zich vaak in situaties bevinden waarin er snel moet gehandeld worden, door duidelijkere interne richtlijnen beter in staat zullen kunnen worden gesteld om adequaat te handelen in onveilige situaties.

Een gelijkaardig probleem rijst trouwens bij de interne opleidingen. Het merendeel van de respondenten meent dat daarin te weinig tijd wordt besteed aan de praktische kant van hun job zoals het uitvoeren van een veiligheidscontrole of het handboeien van personen. Deze opleidingen zouden ook veelal gegeven worden door politiemensen die niet altijd even goed op de hoogte zijn van de beperkte bevoegdheden van een veiligheidsagent

⁵ Rapport de l'enquête quant à l'exercice par les services de sécurité de la SNCB (Securail) et de la STIB de leurs compétences.pdf (comitep.be)

⁵ [https://comitep.be/document/onderzoeksrapporten/Rapport%20van%20het%20onderzoek%20naar%20wijze%20waarop%20de%20veiligheidsdienst%20van%20de%20NMBS%20\(Securail\)%20en%20de%20veiligheidsdienst%20van%20de%20MIVB%20hun%20bevoegdheden%20uitoefenen.pdf](https://comitep.be/document/onderzoeksrapporten/Rapport%20van%20het%20onderzoek%20naar%20wijze%20waarop%20de%20veiligheidsdienst%20van%20de%20NMBS%20(Securail)%20en%20de%20veiligheidsdienst%20van%20de%20MIVB%20hun%20bevoegdheden%20uitoefenen.pdf)

tiennent donc pas compte lors de la formation. Beaucoup d'agents de sécurité ressentent donc un 'inconfort' en posant de tels actes. Le Comité P recommande dès lors de mieux axer les formations internes sur les besoins exprimés par les agents de sécurité, et ceci principalement sur le plan des applications pratiques.

Certains exemples cités par les agents de sécurité montrent en outre que la rétention de personnes, l'accomplissement de contrôles de sécurité et l'utilisation des menottes peuvent poser de nombreux problèmes dans la pratique et que le cadre légal en la matière n'est pas aussi clair pour tous les répondants. C'est ainsi que l'utilisation des menottes est actuellement strictement limitée aux cas où la violence physique est utilisée par la personne concernée dans le cadre d'une rétention, alors que des situations potentiellement dangereuses peuvent survenir sans qu'il ne soit préalablement question de violence. Pensons plus particulièrement à la situation dans laquelle la personne retenue dispose d'une arme à feu ou d'une autre arme ou de tout autre objet dangereux. Son utilisation pourrait éventuellement être évitée en autorisant que la personne soit menottée, sans que l'objet ne doive être retiré par l'agent de sécurité ou par la personne concernée. Une telle extension des circonstances dans lesquelles les menottes pourraient être utilisées ne sera normalement pas observée comme une violation des libertés et droits individuels quand le contrôle se fait par les services de police prévu dans la loi relative à la sécurité privée et particulière, qui prévoit que les menottes ne peuvent être desserrées que par des fonctionnaires de police, et ce dans le but d'évaluer, à chaque fois, l'utilisation des menottes par les services de sécurité. Le Comité P recommande dès lors de clarifier les problèmes pratiques rencontrés avec la législation en vigueur dans le cadre de l'usage de la contrainte et de la force par les agents de sécurité, notamment lors de l'exercice du droit de rétention, la réalisation des contrôles de sécurité et l'utilisation des menottes. Cela pourrait se faire en édictant une directive générale au sens d'une circulaire ministérielle ou en élaborant plus en détail l'application pratique des dispositions légales sous la forme d'un arrêté d'exécution, à condition que l'article 108 de la Constitution soit respecté. Nous préférons la deuxième option, à savoir celle de l'arrêté d'exécution. Certains aspects tels que l'extension éventuelle du champ d'application de l'utilisation des menottes à un champ plus large peuvent en outre nécessiter une modification de la loi relative à la sécurité privée et particulière.

En outre, il convient d'élaborer également un règlement qui permette un échange de données d'identité entre les services de police et tous les services de sécurité.

en daarmee dan ook geen rekening houden bij de opleiding. Vele veiligheidsagenten voelen zich bijgevolg niet altijd even 'comfortabel' bij het stellen van dergelijke handelingen. Het Comité P beveelt daarom aan om de interne opleidingen beter af te stemmen op door de veiligheidsagenten geuite noden, dit voornamelijk op het vlak van praktijkgerichte toepassingen.

Uit een aantal door de veiligheidsagenten aangehaalde voorbeelden blijkt voorts dat het vatten van personen, het uitvoeren van veiligheidscontroles en het gebruik van handboeien in de praktijk voor de nodige problemen kan zorgen en dat het wettelijk kader ter zake niet voor alle respondenten even duidelijk lijkt. Zo is het gebruik van handboeien bijvoorbeeld momenteel strikt beperkt tot de gevallen waarbij er, in het kader van een vating, fysiek geweld gebruikt wordt door de betrokkene, maar kunnen er zich situaties aandienen die potentieel gevaarlijk zijn zonder dat er voorafgaand sprake is van het gebruik van geweld. Hierbij kan in het bijzonder gedacht worden aan de situatie waarin de gevatte persoon beschikt over een vuur- of ander wapen of over eender welk gevaarlijk voorwerp. Het gebruik daarvan zou mogelijks kunnen worden voorkomen door het handboeien van de persoon, zonder dat het voorwerp door de veiligheidsagent dan wel door de betrokkene zelf verwijderd hoeft te worden, tóch toe te laten. Een dergelijke uitbreiding van de omstandigheden waarin handboeien zouden kunnen worden aangewend, zal normaliter niet als een schending van de individuele rechten en vrijheden worden beoordeeld wanneer daar de in de WPBV voorziene controle door de politiediensten tegenover staat, die bepaalt dat de handboeien enkel kunnen losgemaakt worden door politieambtenaren, met als doel het gebruik van handboeien door veiligheidsdiensten telkenmale tegen het licht te houden. Het Comité P beveelt dan ook aan om duidelijkheid te creëren met betrekking tot de praktische problemen die met de vigerende wetgeving ervaren worden in het kader van de uitoefening van dwang en geweld door veiligheidsagenten, meer bepaald bij het uitoefenen van het vattingsrecht, het uitvoeren van de veiligheidscontrole en het gebruik van handboeien. Mogelijk kan dit door het uitvaardigen van een algemene richtlijn in de zin van een ministeriële omzendbrief of door het meer gedetailleerd uitwerken van de praktische toepassing van de wettelijke bepalingen in de vorm van een uitvoeringsbesluit, mits naleving van artikel 108 G.W. Wij geven voorkeur aan de tweede optie, met name die van het uitvoeringsbesluit. Bepaalde aspecten zoals het eventueel uitbreiden van het toepassingsgebied van het gebruik van handboeien vereisen daarnaast mogelijks een wijziging van de WPBV.

Verder dient er ook een regeling uitgewerkt te worden die een uitwisseling van identiteitsgegevens tussen de politiediensten en alle veiligheidsdiensten mogelijk

À cet égard, on pourrait envisager de modifier la loi relative à la sécurité privée et particulière en y intégrant ce règlement.

Il faut encore ajouter à ce tableau que la collaboration avec les services de police n'est pas optimale. La loi relative à la sécurité privée et particulière prévoit l'intervention de la police régulière lorsque certains actes sont posés par les services de sécurité. Cette intervention doit être vue comme un premier contrôle de la légalité des actes posés. Il est donc crucial que la collaboration entre eux soit bonne et ait lieu en connaissance de cause. L'enquête suggère que ce ne serait pas toujours le cas. La connaissance insuffisante ou la prétendue méconnaissance des compétences des services de sécurité par les services de police est mise en avant par les répondants comme cause de ces frictions. Du côté de Securail, les agents font également état d'un certain sentiment de 'concurrence' entre les services et principalement les membres de la Police des chemins de fer (SPC). Le cas échéant, une telle manière de collaborer serait en contraste par rapport à ce qui figure dans la note interne de la police fédérale relative au "Partenariat entre la SPC et les services de sécurité du groupe SNCB et de la STIB – Attitude sur le terrain". À cet égard, il convient de préciser que ce constat se base uniquement sur les déclarations des agents de sécurité de Securail. Il semble au Comité P que la mise en pratique des recommandations contenues dans la note précitée, pour autant que ce ne soit pas encore le cas, pourrait favoriser la collaboration entre les deux services.

En réaction à l'affirmation selon laquelle l'intervention de la police régulière doit être considérée comme un premier contrôle de la légalité des actes posés, Securail fait également remarquer qu'elle ne s'applique pas à la loi sur la Police des chemins de fer. La société de sécurité fait valoir que les deux qualités (agent de sécurité au sens de la loi relative à la sécurité privée et particulière et agent de sécurité au sens d'"agent constatateur") sont indissociablement liées et que la loi relative à la sécurité privée et particulière prévoit surtout des moyens pour que les contrôles en tant qu'agent constatateur puissent avoir lieu de manière plus efficace et sûre. La plupart des interventions de Securail s'inscrivent dans le cadre du contrôle du respect des dispositions de la loi sur la Police des chemins de fer. La police vient plutôt pour porter assistance (en cas d'agression envers des agents de sécurité ou pour transmettre des données d'identité) que pour contrôler les agents de Securail. Cette double mission de la police fait qu'il est parfois difficile de trouver l'équilibre entre l'assistance aux et le contrôle des agents de Securail.

maakt. Er kan daarbij gedacht worden aan een wijziging van de WPBV waarin een dergelijke regeling kan opgenomen worden.

Dan is er ook nog de suboptimale samenwerking met de politiediensten. De WPBV voorziet de tussenkomst van de reguliere politie naar aanleiding van het stellen van bepaalde handelingen door de veiligheidsdiensten. Deze tussenkomst dient gezien te worden als een eerste controle op de wettelijkheid van de gestelde handelingen. Het is dan ook van cruciaal belang dat de samenwerking tussen beiden vlot en met kennis van zaken verloopt. Uit het onderzoek komt naar voor dat zulks niet altijd het geval zou zijn. Het onvoldoende kennen dan wel vermeend miskennen van bevoegdheden van de veiligheidsdiensten door de politiediensten wordt door de respondenten naar voor geschoven als mogelijke oorzaak van deze strubbelingen. Voor wat betreft Securail, wordt tevens gewag gemaakt van een zeker gevoel van 'concurrentie' die haar personeelsleden zouden ervaren vanwege voornamelijk de leden van de Spoorwegpolitie. In voorkomend geval zou een dergelijke manier van samenwerken in contrast staan met hetgeen hierover werd opgenomen in de interne nota van de federale politie aangaande "Partnerschap tussen de Spoorwegpolitie en de veiligheidsdiensten van de NMBS-groep en van de MIVB – Houding op het terrein". Hierbij dient duidelijk vermeld te worden dat deze vaststelling enkel gebaseerd is op de verklaringen van veiligheidsagenten van Securail. Het komt het Comité P voor dat het in de praktijk toepassen van hetgeen in de voormelde nota werd opgenomen, voor zover dit nog niet het geval zou zijn, de samenwerking tussen beide diensten ten goede zou komen.

Als reactie op de stelling dat de tussenkomst van de reguliere politie dient gezien te worden als een eerste controle op de wettelijkheid van de gestelde handelingen, merkt Securail daarnaast ook op dat deze niet opgaat voor de toepassing van de wet op de politie van de spoorwegen. Ze stelt dat beide hoedanigheden (veiligheidsagent in de zin van de WPBV en veiligheidsagent in de zin van 'vaststellend beambte') onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn en de WPBV vooral voorziet in middelen om de controles als vaststellend beambte efficiënter en veiliger te laten verlopen. De meeste interventies van Securail kaderen in controle op de naleving van de bepalingen van de wet op de politie van de spoorwegen. De politie komt eerder om bijstand te leveren (bij agressie ten overstaan van veiligheidsagenten of voor het overmaken van identiteitsgegevens) dan om de Securailagenten te controleren. Die dubbele taak van de politie maakt dat het soms moeilijk is om een evenwicht te vinden tussen het leveren van bijstand en het controleren van de Securailagenten.

À la lumière des deux points précités relatifs à la coopération entre les services de sécurité et de police, le Comité P recommande enfin que cette coopération se déroule de manière structurée. À cette fin et compte tenu de la réforme de la Police fédérale des chemins de fer, il faudra peut-être revoir le partenariat actuel et, par extension, il faudra également prévoir une coopération officialisée avec la police locale. Dans ce contexte, il faudra en tout cas accorder l'attention nécessaire à l'opérationnalisation de la collaboration, mais également à la connaissance et à la reconnaissance des compétences réciproques.

Objectif de la présente proposition de résolution

L'objectif de la présente proposition de résolution est dès lors de modifier le fonctionnement actuel de Securail, le service de sécurité de la SNCB. L'objectif est, à court terme, de combattre l'insécurité qui règne et qui grandit sur le rail et dans les infrastructures ferroviaires et, à long terme, de pouvoir continuer à garantir la sécurité. Pour y parvenir, le gouvernement fédéral doit prendre d'urgence des mesures pour donner suite aux conclusions et recommandations précitées que le Comité P a formulées dans son rapport d'enquête.

Outre les améliorations précitées susceptibles d'être apportées à la coopération entre les deux organes en charge de la sécurité sur le rail et dans les infrastructures ferroviaires, à savoir Securail et la Police des chemins de fer, il existe aussi plus particulièrement une lacune dans la communication et la coordination concrètes entre ces deux services. Pour renforcer le sentiment de sécurité, il convient dès lors aussi d'améliorer la coordination et la communication concrètes entre ces deux services sur le terrain, ce qui passera notamment, mais pas uniquement, par la création d'une plate-forme de communication commune.

Par ailleurs, nous estimons aussi qu'il serait opportun d'équiper le personnel de sécurité de Securail de caméras-piétons. Si les wagons plus récents sont équipés de caméras, ce n'est évidemment pas toujours le cas des nombreux wagons plus anciens. La présence de caméras ne produit pas seulement un effet dissuasif, les images filmées pouvant aussi constituer des preuves déterminantes pour connaître les circonstances précises d'un incident et pour savoir exactement quelle partie à

Naar aanleiding van de twee voormelde punten inzake de samenwerking tussen de veiligheids- en de politiediensten beveelt Comité P tot slot aan dat deze samenwerking op een gestructureerde manier moet verlopen. Mogelijk moet hiertoe, in het licht van de hervorming van de federale spoorwepolitie, het huidige partnerschap herbekeken worden en moet bij uitbreiding tevens worden voorzien in een geofficialiseerde samenwerking met de lokale politie. Daarbij dient alleszins, behalve aan de operationalisering van de samenwerking, ook de nodige aandacht te worden geschonken aan het kennen en erkennen van elkaars bevoegdheden.

Doel van deze resolutie

Onderhavig voorstel tot resolutie wil dan ook een aanpassing doorvoeren aan de huidige werking van de NMBS-veiligheidsdienst Securail. Het doel is om op korte termijn de heersende en stijgende onveiligheid op en langs het spoor te bestrijden en op lange termijn de veiligheid te kunnen blijven waarborgen. Daartoe dient de federale regering dringend stappen te zetten om tegemoet te komen aan de hoger vermelde conclusies en aanbevelingen van het onderzoeksrapport van het Comité P.

Er bestaat naast de voormelde verbeterpunten rond samenwerking tussen de twee instanties die instaan voor de veiligheid op en langs het spoor, namelijk Securail en de Spoorwepolitie, ook meer specifiek een lacune in de concrete communicatie en coördinatie tussen de diensten onderling. Om voor een groter veiligheidsgevoel te zorgen, moet ook de concrete coördinatie en communicatie tussen deze diensten op het terrein verbeterd worden, zoals maar niet beperkt tot het opzetten van een gemeenschappelijk communicatieplatform.

Verder zien wij ook heil in de inzet van *bodycams* voor het veiligheidspersoneel van Securail. De recentere spoorwagons hebben camera's aan boord, maar bij veel oudere wagons is dat vanzelfsprekend niet het geval. De aanwezigheid van camera's hebben niet alleen een ontradend effect; beelden kunnen doorslaggevend zijn als bewijs van de precieze omstandigheden bij een bepaald incident en welke betrokkene daarbij precies welk wederrechtelijk gedrag heeft gesteld. Rond de inzet

l'incident a posé quel acte illégal. Il convient évidemment aussi d'élaborer un cadre légal régissant le recours à ces caméras-piétons.

van *bodycams* dient uiteraard ook een wettelijk kader uitgewerkt te worden.

Tomas ROGGMAN (N-VA)
Frieda GIJBELS (N-VA)
Wouter RASKIN (N-VA)
Sophie DE WIT (N-VA)
Darya SAFAI (N-VA)
Kathleen DEPOORTER (N-VA)
Kristien VAN VAERENBERGH (N-VA)
Yngvild INGELS (N-VA)
Sigrid GOETHALS (N-VA)
Theo FRANCKEN (N-VA)
Michael FREILICH (N-VA)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant que, dans la perspective de la mise en œuvre du transfert modal, un sentiment suffisant de sécurité dans les trains et dans les gares est un facteur décisif pour amener davantage de personnes à abandonner les moyens de transport individuels au profit du train;

B. considérant que le nombre de faits d'agression et/ou d'intimidation à bord des trains et dans les gares a sensiblement augmenté ces dernières années;

C. considérant que le nombre de faits de violence ou d'agression à l'encontre du personnel ferroviaire semble également avoir augmenté ces dernières années;

D. considérant que Securail semble confrontée, depuis plusieurs années, à une pénurie structurelle d'agents de sécurité, notamment en raison d'une augmentation inquiétante des absences du personnel pour cause d'incapacité de travail;

E. considérant que les directives internes de Securail manquent souvent de clarté et ne sont pas assez axées sur la pratique;

F. considérant que la formation et l'entraînement des agents de Securail pourraient être significativement améliorés et viser davantage aussi la pratique;

G. considérant qu'à l'heure actuelle, l'exercice pratique du droit de rétention, des contrôles de sécurité et de l'utilisation de menottes par les agents de sécurité de Securail ne semble pas être réglementé de manière suffisamment détaillée et uniforme;

H. considérant que les possibilités de menotter dont disposent les agents de sécurité de Securail sont perçues comme trop limitées;

I. considérant qu'il semble nécessaire d'établir un cadre réglementaire pour l'échange de données d'identité entre les services de police et les services de sécurité tels que Securail;

J. considérant que la coopération, la coordination et la communication entre Securail et la Police des chemins de fer pourraient manifestement être améliorées; qu'il conviendrait en outre de mettre en place une coopération structurée entre Securail et la police locale;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. overwegende dat in het licht van de verwezenlijking van de *modal shift* een voldoende gevoel van veiligheid op treinen en in stations doorslaggevend is om méér personen de overstap te laten maken van een individueel vervoersmiddel naar de trein;

B. overwegende dat het aantal incidenten van agressie en/of intimidatie op treinen en in stations de laatste jaren significant toeneemt;

C. overwegende dat ook het aantal gevallen van geweld of agressie jegens spoorpersoneel de laatste jaren lijkt te stijgen;

D. overwegende dat er de laatste jaren een structureel tekort aan veiligheidsagenten bij Securail lijkt te zijn ontstaan, onder meer omwille van een zorgwekkende toename van afwezigheden bij het personeel wegens arbeidsongeschiktheid;

E. overwegende dat de interne richtlijnen bij Securail vaak niet duidelijk genoeg zijn en te weinig toegespitst op de praktijk;

F. overwegende dat de opleiding en vorming van Securail merklijk verbeterd kan worden én eveneens meer toegespitst op de praktijk;

G. overwegende dat de praktische uitoefening van het vattingsrecht, veiligheidscontroles en het gebruik van handboeien door veiligheidsagenten van Securail op heden niet gedetailleerd en uniform genoeg geregeld lijkt;

H. overwegende dat de mogelijkheden voor veiligheidsagenten van Securail om personen te handboeien als te beperkt worden ervaren;

I. overwegende dat er nood lijkt aan een regelgevend kader voor de uitwisseling van identiteitsgegevens tussen de politiediensten en veiligheidsdiensten zoals Securail;

J. overwegende dat de samenwerking, coördinatie en communicatie tussen Securail en de Spoorwegpolitie merklijk voor verbetering vatbaar zijn; er aanvullend best ook werk wordt gemaakt van een gestructureerde samenwerking tussen Securail en de lokale politie;

K. considérant que l'utilisation de caméras corporelles pourrait accroître significativement la sécurité des voyageurs, du personnel ferroviaire et des agents Securail.

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de prendre les mesures nécessaires pour que les directives internes du service de sécurité de la SNCB dénommé Securail soient précisées et plus axées sur la pratique;

2. d'investir davantage dans le recrutement, la formation et l'entraînement du personnel de Securail; de mieux faire correspondre les formations internes aux besoins exprimés par les agents de sécurité; principalement sous la forme d'applications pratiques;

3. de préciser la mise en œuvre pratique des règles légales réglementant l'usage de la contrainte et de la force par les agents de sécurité, sous la forme d'un arrêté d'exécution de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière, en particulier en ce qui concerne l'exercice du droit de rétention, la réalisation des contrôles de sécurité et l'utilisation des menottes;

4. d'élargir l'éventail des cas dans lesquels les agents de Securail peuvent menotter les voyageurs récalcitrants en modifiant la loi précitée;

5. d'élaborer un règlement permettant un échange de données d'identité entre les services de police et tous les services de sécurité, et de l'inscrire dans la loi précitée;

6. de prendre les mesures nécessaires pour que Securail et les services de police puissent collaborer de manière plus structurée; de revoir le partenariat actuel, à la lumière de la réforme de la Police fédérale des chemins de fer, et de prévoir également, par extension, une coopération officialisée avec la police locale; à cet égard, il conviendra en tout cas également de prêter l'attention nécessaire à la connaissance et à la reconnaissance des compétences réciproques;

7. d'élaborer en outre des mesures spécifiques pour améliorer la coordination et la communication entre la Police des chemins de fer et Securail, par exemple en mettant en place une plateforme commune de communication mais sans se limiter à cette mesure;

8. de prévoir un cadre légal, dans la loi précitée, pour l'utilisation de caméras corporelles par les agents de sécurité de Securail;

K. overwegende dat de inzet van *bodycams* de veiligheid van reizigers, spoorpersoneel en agenten van Securail aanzienlijk kan verhogen,

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. het nodige te ondernemen opdat de interne richtlijnen bij Securail, de veiligheidsdienst van de NMBS, worden verduidelijkt en meer toegespitst op de praktijk;

2. extra te investeren in aanwerving, opleiding en vorming van Securail-personeel; de interne opleidingen daarbij beter af te stemmen op door de veiligheidsagenten geuite noden, dit voornamelijk op het vlak van praktijkgerichte toepassingen;

3. de praktische toepassing van de wettelijke regels die de uitoefening van dwang en geweld door veiligheidsagenten regelen, gedetailleerder uit te werken in de vorm van een uitvoeringsbesluit bij de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, meer bepaald voor wat betreft het uitoefenen van het vattingsrecht, het uitvoeren van veiligheidscontroles en het gebruik van handboeien;

4. de mogelijkheden voor agenten van Securail om weerspannige reizigers te handboeien te verruimen middels een aanpassing van voornoemde wet;

5. een regeling uit te werken die een uitwisseling van identiteitsgegevens tussen de politiediensten en alle veiligheidsdiensten mogelijk maakt, en deze te verankeren in voornoemde wet;

6. de nodige maatregelen te treffen opdat de samenwerking tussen Securail en de politiediensten op een meer gestructureerde manier kan verlopen; daarbij, in het licht van de hervorming van de federale spoorwegpolitie, het huidige partnerschap te herbekijken en bij uitbreiding tevens te voorzien in een geofficialiseerde samenwerking met de lokale politie; hierbij dient alleszins ook de nodige aandacht te worden geschonken aan het kennen en erkennen van elkaars bevoegdheden;

7. daarnaast specifiek ook maatregelen uit te werken met het oog op een betere coördinatie en communicatie tussen Spoorwegpolitie en Securail, zoals maar niet beperkt tot het opzetten van een gemeenschappelijk communicatieplatform;

8. in voornoemde wet een wettelijk kader te scheppen voor het gebruik van *bodycams* door veiligheidsagenten van Securail;

9. de prévoir des engagements, dans la mesure du possible, afin de répondre aux demandes précitées, dans le prochain contrat de gestion de la SNCB.

2 juin 2022

9. waar mogelijk engagementen inzake voormelde verzoeken op te nemen in het volgende beheerscontract met de NMBS.

2 juni 2022

Tomas ROGGMAN (N-VA)
Frieda GIJBELS (N-VA)
Wouter RASKIN (N-VA))
Sophie DE WIT (N-VA)
Darya SAFAI (N-VA)
Kathleen DEPOORTER (N-VA)
Kristien VAN VAERENBERGH (N-VA)
Yngvild INGELS (N-VA)
Sigrid GOETHALS (N-VA)
Theo FRANCKEN (N-VA)
Michael FREILICH (N-VA)