

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

9 février 2024

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

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

Rapport

fait au nom de la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales
par
M. Joris Vandenbroucke
et Mme **Chanelle Bonaventure**

Sommaire	Pages
I. Procédure	3
II. Réunion du 28 février 2023	4
II.1. Exposé introductif de l’auteur principal	4
II.2. Discussion	4
A. Questions et observations des membres	4
B. Réponses de l’auteur principal	9
III. Réunion du 30 janvier 2024	10
II.1. Exposé introductif de l’auteur principal	10
II.2. Discussion	10
A. Questions et observations des membres	10
B. Réponses de l’auteur principal	12
C. Répliques des membres	13
IV. Votes	14
Annexe	16

Voir:

Doc 55 **2809/ (2021/2022)**:
001: Proposition de résolution de M. Roggeman et consorts.
002: Amendements.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

9 februari 2024

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

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

Verslag

namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
de heer **Joris Vandenbroucke**
en mevrouw **Chanelle Bonaventure**

Inhoud	Blz.
I. Procedure	3
II. Vergadering van 28 februari 2023	4
II.1. Inleidende uiteenzetting van de hoofddiener	4
II.2. Bespreking	4
A. Vragen en opmerkingen van de leden	4
B. Antwoorden van de hoofddiener	9
III. Vergadering van 30 januari 2024	10
II.1. Inleidende uiteenzetting van de hoofddiener	10
II.2. Bespreking	10
A. Vragen en opmerkingen van de leden	10
B. Antwoorden van de hoofddiener	12
C. Replieken van de leden	13
IV. Stemmingen	14
Bijlage	16

Zie:

Doc 55 **2809/ (2021/2022)**:
001: Voorstel van resolutie van de heer Roggeman c.s.
002: Amendementen.

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
 Ecolo-Groen Kim Buyst, Sarah Schlitz, Olivier Vajda
 PS Chanelle Bonaventure, Jean-Marc Delizée, Laurence Zanchetta
 VB Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
 MR Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
 cd&v Jef Van den Bergh
 PVDA-PTB Maria Vindevoghel
 Open Vld Marianne Verhaert
 Vooruit Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
 Guillaume Defossé, Louis Mariage, Eva Platteau, Gilles Vanden Burre
 Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
 Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
 Christophe Bombled, Florence Reuter
 Jan Briers, Franky Demon
 Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
 Maggie De Block, Tim Vandenput
 Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membre sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigd lid:

Les Engagés Josy Arens

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:

DOC 55 0000/000 Document de la 55^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
 QRVA Questions et Réponses écrites
 CRIV Version provisoire du Compte Rendu Intégral
 CRABV Compte Rendu Analytique
 CRIV Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
 PLEN Séance plénière
 COM Réunion de commission
 MOT Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkorting bij de nummering van de publicaties:

DOC 55 0000/000 Parlementair document van de 55^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV Beknopt Verslag
 CRIV Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
 PLEN Plenum
 COM Commissievergadering
 MOT Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de résolution au cours de ses réunions des 25 octobre 2022, 28 février 2023 et 30 janvier 2024.

I. — PROCÉDURE

Lors de l'examen prévu le 25 octobre 2022 de la proposition de résolution de Mme Kim Buyst et M. Nicolas Parent concernant la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles dans le train (DOC 2508/001), M. Tomas Roggeman a demandé de joindre la proposition de résolution en vue d'une gestion plus ciblée de la violence et du harcèlement sur le rail et dans les infrastructures ferroviaires (DOC 55 2809/001) au texte précité.

Les deux propositions de résolution ont été présentées lors de la réunion du 25 octobre 2022, lorsque les auteurs respectifs des propositions ont chacun prononcé un exposé introductif – voir le rapport de l'examen de la proposition de résolution concernant la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles dans le train (DOC 2508/003).

Le texte de cette dernière résolution ayant été choisi comme texte de base, M. Tomas Roggeman a demandé de disjoindre son texte à l'issue de la discussion générale.

Lors de sa réunion du 28 février 2023, votre commission a décidé de demander des avis écrits et d'organiser des auditions d'une demi-journée sur le thème de la "sécurité dans le rail" (art. 28, 1, alinéa 1^{er}, du Règlement).

Des avis écrits ont été demandés aux organismes suivants:

- SPF Intérieur;
- SPF Mobilité et Transports;
- Police des chemins de fer (SPC);
- Comité Permanent de contrôle des services de police;
- Autorité de protection des données;
- SNCB;
- CSC Transcom;

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit voorstel van resolutie besproken tijdens haar vergaderingen van 25 oktober 2022, 28 februari 2023 en 30 januari 2024.

I. — PROCEDURE

Tijdens de bespreking op 25 oktober 2022 van het voorstel van resolutie van mevrouw Kim Buyst en de heer Nicolas Parent betreffende de bestrijding van seksuele intimidatie en agressie in de trein (DOC 2508/001) heeft de heer Tomas Roggeman gevraagd om het voorstel van resolutie met het oog op een doelgerichtere aanpak van geweld en intimatie op en rond het spoor (DOC 55 2809/001) ermee samen te voegen.

Beide voorstellen van resolutie werden toegelicht tijdens de vergadering van 25 oktober 2022, waarbij de respectievelijke indieners elk een inleidende uiteenzetting hebben gegeven – zie het verslag van de bespreking van het voorstel van resolutie betreffende de bestrijding van seksuele intimidatie en agressie in de trein (DOC 2508/003).

Omdat de tekst van het laatstgenoemde voorstel als basistekst werd gekozen, heeft de heer Tomas Roggeman na de algemene bespreking gevraagd zijn tekst ervan los te koppelen.

Tijdens haar vergadering van 28 februari 2023 heeft uw commissie beslist om schriftelijke adviezen in te winnen en hoorzittingen van een halve dag te houden over de veiligheid op het spoor (artikel 28, eerste lid, van het Reglement).

Bij deze instanties is schriftelijk advies ingewonnen:

- FOD Binnenlandse Zaken;
- FOD Mobiliteit en Vervoer;
- Spoorwegpolitie (SPC);
- Vast Comité van Toezicht op de politiediensten;
- Gegevensbeschermingsautoriteit;
- NMBS;
- ACV Transcom;

- *TreinTramBus*;
- *Navetteurs.be*;
- Institut fédéral des droits humains;
- Metisp.

Lors des auditions du 31 mai 2023 ont été entendus:

— M. Koen Kerckaert, *Director Passenger Transport* et M. Hendrik Vanderkimpfen, *Head of Corporate Security Services* (SNCB);

— M. Pierre Lejeune, président de la CGSP Cheminots;

— Mme Stéphanie Silvestre, directrice, de M. Dirk Vanhove, premier commissaire de police, et Mme Sylvie Ricour, conseillère (Police fédérale – Direction de la police des chemins de fer).

Les avis écrits obtenus ont été mis à la disposition des membres, tandis que le rapport des auditions est joint en annexe du présent document.

II. — RÉUNION DU 28 FÉVRIER 2023

II.1. Exposé introductif de l'auteur principal

M. Tomas Roggeman (N-VA) renvoie aux travaux évoqués au point I. "Procédure" et se réfère à des titres récents parus dans la presse qui illustrent, une nouvelle fois, le problème que sa proposition de résolution dénonce. Celle-ci se distingue de l'autre proposition (DOC 2508/005) en ce qu'elle aborde la violence de manière plutôt globale, alors que le texte de Mme Kim Buyst concerne un type de comportement particulier, à savoir les agressions sexuelles.

Plus spécifiquement, la proposition de M. Tomas Roggeman appelle à préciser les compétences du personnel du service de sécurité de la SNCB, Securail, et à renforcer la collaboration avec la police. Il s'indique par ailleurs d'équiper les agents du service en question de caméras mobiles, pour résoudre d'éventuelles questions de preuve.

II.2. Discussion

A. Questions et observations des membres

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) déplore le grand nombre d'agressions envers le personnel des chemins

- *TreinTramBus*;
- *Navetteurs.be*;
- Federaal Instituut voor de Rechten van de Mens;
- Metisp.

Zijn gehoord tijdens de hoorzittingen van 31 mei 2023:

— de heer Koen Kerckaert, *Director Passenger Transport*, en de heer Hendrik Vanderkimpfen, *Head of Corporate Security Services* (NMBS);

— de heer Pierre Lejeune, voorzitter van CGSP Cheminots;

— mevrouw Stéphanie Silvestre, directrice, de heer Dirk Vanhove, eerste commissaris van politie, en mevrouw Sylvie Ricour, adviseur (Federale Politie – Directie van de spoorwegpolitie).

De schriftelijke adviezen zijn ter beschikking van de leden gesteld; het verslag van de hoorzittingen gaat als bijlage bij dit verslag.

II. — VERGADERING VAN 28 FEBRUARI 2023

II.1. Inleidende uiteenzetting van de hoofdindieners

De heer Tomas Roggeman (N-VA) verwijst naar de werkzaamheden waarvan sprake is in punt I. "Procedure" en attendeert op enkele recente krantenkoppen die eens te meer wijzen op het probleem dat zijn voorstel van resolutie aankaart. Zijn tekst verschilt in die zin van de andere resolutie (DOC 2508/005) dat geweld veeleer algemeen wordt benaderd, terwijl de tekst van mevrouw Buyst over een welbepaalde gedraging gaat, met name seksuele agressie.

Met zijn voorstel roept de heer Roggeman er meer bepaald toe op om de bevoegdheden van de mensen van Securail, de veiligheidsdienst van de NMBS, duidelijk af te lijnen en om nauwer samen te werken met de politie. Hij oppert bovendien om het veiligheidspersoneel uit te rusten met mobiele camera's om eventuele bewijslastproblemen te vermijden.

II.2. Bespreking

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) betreurt het grote aantal agressies tegen spoorwegpersoneel, waarbij in

de fer, accompagnées de violences dans quatre cas sur dix. Si l'on veut rendre le train et les transports publics confortables et accessibles, il faut regarder la réalité en face. La Chambre a ainsi adopté, le 17 novembre 2022, la proposition de résolution concernant la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles dans le train (DOC 55 2508/005). Le gouvernement et le Parlement ne sont toutefois pas restés les bras croisés, comme le prouve l'état d'avancement qui suit.

En ce qui concerne la justice, des peines plus sévères sont prévues pour les auteurs de violences à l'encontre des membres du personnel des chemins de fer, tandis que le vice-premier ministre et ministre de la Mobilité a, pour sa part, indiqué que chaque cas d'agression serait systématiquement poursuivi.

Votre commission a rendu un avis à la commission de l'Intérieur, de la Sécurité, de la Migration et des Matières administratives au sujet de la proposition de résolution (Eric Thiébaud, Daniel Senesael, Hervé Rigot, Chanelle Bonaventure, Joris Vandenbroucke) visant à renforcer la Police des Chemins de Fer, n° 2843/1 (DOC 55 2843/004, p. 12 e.s.).

La SNCB a lancé une campagne sur les agressions vis-à-vis du personnel ferroviaire pour mettre un terme au manque de respect dont ce dernier fait l'objet.

Certains points de la proposition de résolution ont d'ailleurs été repris dans le contrat de gestion conclu avec la SNCB: "La SNCB détermine sur base de matrices de risques dynamiques adaptées aux gares, aux trains et aux lignes ferroviaires, le nombre et l'affectation d'agents là où l'insécurité et la fréquence ou la gravité des incidents sont les plus élevés."

Un autre objectif vise à "évaluer en permanence la politique en matière de sécurité."

Ou encore: "La SNCB veillera à renouveler et développer ses moyens technologiques de prévention et de sécurité en tenant compte de l'innovation dans le domaine de la sécurité."

Et enfin: "La SNCB participera au processus de réforme de la répartition des missions des services de police sur le domaine ferroviaire. Elle s'engage à identifier les synergies possibles entre la police fédérale des chemins de fer, les zones de police locale et Securail. Dans ce cadre, la répartition des coûts de l'hébergement des services de police au sein des infrastructures de la SNCB sera revue." (voir le Contrat de service public 2023-2032,

vier op de tien gevallen ook geweld wordt gepleegd. Om de trein en het openbaar vervoer comfortabel en toegankelijk te maken, kan men niet van de realiteit wegkijken. Dit verklaart waarom de Kamer op 17 november 2022 het voorstel van resolutie betreffende de bestrijding van seksuele intimidatie en agressie in de trein heeft aangenomen (DOC 55 2508/005). Echter, regering en Parlement zijn niet bij de pakken blijven zitten, hetgeen de stand van zaken die hierna volgt aantoont.

Op het vlak van Justitie wordt in zwaardere straffen voorzien jegens personen die geweld plegen tegen treinpersoneel, terwijl de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit van zijn kant heeft aangegeven dat elk geval van agressie systematisch wordt vervolgd.

Uw commissie heeft aan de commissie voor Binnenlandse Zaken, Veiligheid, Migratie en Bestuurszaken een advies verstrekt met betrekking tot het voorstel van resolutie (Eric Thiébaud, Daniel Senesael, Hervé Rigot, Chanelle Bonaventure, Joris Vandenbroucke) over de versterking van de Spoorwegpolitie, nr. 2843/1 (DOC 55 2843/004, blz. 12 e.v.).

De NMBS heeft een campagne rond agressie op het spoorwegpersoneel gelanceerd om het gebrek aan respect ten aanzien van het spoorwegpersoneel een halt toe te roepen.

Een aantal punten in het voorstel van resolutie werden overigens reeds in het beheerscontract met de NMBS opgenomen: "NMBS bepaalt op basis van dynamische risicomatrices, die aangepast zijn aan de stations, treinen en spoorlijnen, het aantal agenten dat wordt ingezet op plaatsen waar de onveiligheid en de frequentie of ernst van de incidenten het hoogst zijn."

Een andere doelstelling is het "veiligheidsbeleid voortdurend te evalueren".

Of nog: "NMBS zal ervoor zorgen dat ze haar technologische middelen voor preventie en veiligheid vernieuwt en ontwikkelt, rekening houdend met innovatie in het veiligheidsdomein."

En tot slot: "NMBS zal deelnemen aan het proces van de hervorming van de verdeling van de opdrachten van de politiediensten op het spoorwegdomein. Zij verbindt zich ertoe om mogelijke synergiën tussen de federale spoorwegpolitie, de lokale politiezones en Securail te identificeren. In dit verband zal de verdeling van de kosten voor het onderbrengen van de politiediensten binnen de infrastructuur van NMBS worden herzien." (zie

https://mobilit.belgium.be/fr/file/5329/download?token=GQd_yW6m).

Securail prévoit de recruter 150 personnes et les équipes spéciales de contrôle devraient être redéployées dès que la situation de l'effectif des accompagnateurs de trains sera normalisée. La formation anti-agression sera actualisée et relancée. La structure de la communication sera revue et améliorée si nécessaire.

L'intervenante évoque ensuite un groupe de travail lié au SPF Intérieur, notamment pour la révision de la circulaire Duquesne, et rappelle qu'elle a également adressé des questions orales à plusieurs membres du gouvernement à ce sujet.

En résumé, certaines des demandes de la proposition de résolution sont justifiées, mais par ailleurs, certaines initiatives ont tout de même déjà été prises. Pour d'autres demandes, les écologistes souhaitent obtenir des avis.

M. Frank Troosters (VB) souligne que le VB soutiendra toute proposition qui représente un pas dans la bonne direction en termes de sécurité ferroviaire, quel qu'en soit l'initiateur. Le membre est particulièrement favorable à la proposition à l'examen, qui répond non seulement aux problèmes épinglés à plusieurs reprises en commission, mais aussi au rapport d'enquête du Comité Permanent de contrôle des services de police sur la manière dont les services de sécurité des entreprises de transport public, à savoir le service de sécurité de la SNCB (Securail) et le service de sécurité de la STIB/MIVB exercent les pouvoirs qui leur sont attribués. Jusqu'ici, les responsables politiques n'ont pas entrepris grand-chose sur la base des recommandations de ce rapport.

Mme Kim Buyst aura beau prétendre que le gouvernement fait beaucoup, le membre ne voit rien de concret en termes de résultats. Le nombre de cas d'agression ne cesse d'augmenter et ils sont de plus en plus lourds. La police des chemins de fer est en sous-effectif et les cadres du personnel n'ont pas été complétés depuis dix ans. L'alarme silencieuse ne s'est pas concrétisée. Les auteurs d'infractions ne sont pas poursuivis. Et les délais d'intervention s'allongent. Le rapport du gouvernement sur la sécurité ferroviaire est tout sauf glorieux.

Pour le VB, la sécurité ferroviaire est une priorité absolue. Les trains auront beau être confortables et ponctuels, si un passager ne se sent pas en sécurité sur le quai ou dans le train, il n'utilisera pas le train et les investissements seront inutiles. C'est regrettable, car

Openbaredienstcontract 2023-2032, https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/documents/regulations/2023/Openbaredienstcontract_NMBS_2023-2032_NL_0.pdf).

Securail plant 150 aanwervingen en de speciale controleteams van treinbegeleiding bij normale personeelsbezetting zullen opnieuw worden ingezet. De antiagressieopleiding wordt geactualiseerd en weer opgestart. De communicatiestructuur wordt geëvalueerd en verbeterd waar dat nodig is.

De spreker verwijst vervolgens naar een werkgroep met Binnenlandse Zaken, onder andere voor de herziening van de circulaire-Duquesne, en herinnert eraan dat ze verschillende leden van de regering hierover ook al mondelinge vragen heeft gesteld.

Kortom, een aantal verzoeken in het voorstel van resolutie zijn terecht, maar anderzijds werden toch ook al initiatieven genomen. Voor nog andere verzoeken wensen de groenen dan weer graag advies.

De heer Frank Troosters (VB) beklemtoont dat het Vlaams Belang elk voorstel zal steunen dat een stap in de goede richting van de veiligheid van het spoor betekent, van wie het initiatief ook moge uitgaan. Het lid staat bijzonder positief ten aanzien van voorliggend voorstel. Niet alleen komen de problemen aan bod die herhaaldelijk in de commissie worden besproken, bovendien wordt ingegaan op het onderzoeksrapport van het Vast Comité van toezicht op de politiediensten met betrekking tot de wijze waarop de veiligheidsdiensten van de openbaarvervoermaatschappijen, meer bepaald de veiligheidsdienst van de NMBS (Securail) en de veiligheidsdienst van de MIVB, de hun toegekende bevoegdheden uitoefenen. Met de aanbevelingen in dat rapport hebben de beleidsverantwoordelijken tot op heden weinig aangevangen.

Mevrouw Kim Buyst mag dan beweren dat de regering heel wat onderneemt, concreet ziet het lid niets concreets qua resultaat. Het aantal agressiegevallen neemt almaar toe en ze worden ook steeds zwaarder. De spoorwepolitie is onderbemand en de personeelskaders worden al tien jaar niet ingevuld. Het stil alarm is er niet gekomen. Wie feiten pleegt, wordt niet vervolgd. En de interventietijden worden langer. Het rapport van de regering inzake veiligheid van het spoor is allesbehalve glorieus.

Voor VB is veiligheid op het spoor echter een absolute topprioriteit. Hoe comfortabel de treinen ook mogen zijn en hoe stipt ze ook mogen rijden, als een reiziger zich op het perron of in de trein niet veilig voelt, zal hij de trein niet nemen en zijn investeringen zinloos. Dit is

la majorité et l'opposition veulent augmenter le nombre de voyageurs ferroviaires.

Les membres du groupe de l'intervenant soutiendront toutes les demandes, mais s'abstiendront en ce qui concerne la demande 9. Celle-ci vise à demander au gouvernement fédéral "de prévoir des engagements, dans la mesure du possible, afin de répondre aux demandes précitées, dans le prochain contrat de gestion de la SNCB"; en effet, le prochain contrat de gestion est prévu pour après 2032.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) rappelle à Mme Kim Buyst la distinction entre la théorie et la pratique. Les citations du contrat de gestion contrastent fortement avec la réalité: la situation n'a jamais été aussi déplorable qu'aujourd'hui. Chaque semaine, le personnel des chemins de fer se mobilise pour dénoncer les conditions. De meilleures solutions sont donc nécessaires pour le personnel et les voyageurs.

Les agressions n'arrivent pas par hasard: les syndicats de cheminots dénoncent depuis longtemps des problèmes. Ils ont mis en garde contre les mesures d'économies, les fermetures de guichets, la suppression progressive de la police ferroviaire et la centralisation, le non-remplacement du personnel de la SNCB, l'interdiction de payer en liquide. Tous ces facteurs contribuent à augmenter les agressions. Et pourtant, on continue à mettre ces mesures en œuvre. De nombreuses gares et trains sont désespérément vétustes et couverts de graffitis. Et la membre ne parle même pas des trains retardés ou supprimés, qui favorisent aussi l'agressivité.

En ce qui concerne la proposition de résolution, l'accent n'est pas suffisamment mis sur la prévention. Les auteurs se concentrent sur les compétences et l'affectation des moyens pour intervenir *a posteriori*, mais les faits auront alors déjà été commis. La centralisation de la police ferroviaire ne parvient pas à enrayer les agressions, une présence à proximité des gares et des guichets est préférable. Il convient surtout de développer les services de police, plutôt que de miser sur Securail. Il ne faut en aucun cas s'engager dans la voie de la privatisation des services de police. La logique ferroviaire de la ministre de l'Intérieur aggrave la situation. Tous ces éléments font qu'une analyse complémentaire doit être menée avant de recommander des mesures visant à promouvoir la sécurité des déplacements et des conditions de travail correctes.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) estime que les agressions sont devenues un problème social général, qui ne se limite pas au train. Elles sont bien évidemment inacceptables.

jammer, omdat meerderheid en oppositie meer mensen op de trein willen.

De leden van de fractie van de spreker zullen zich voor alle verzoeken uitspreken, maar ten aanzien van verzoek 9 onthouden. Dat strekt ertoe de federale regering te vragen "waar mogelijk engagementen inzake voormelde verzoeken op te nemen in het volgende beheerscontract met de NMBS"; het volgende beheerscontract is immers voor na 2032.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) wijst mevrouw Kim Buyst op het onderscheid tussen theorie en praktijk. De citaten uit het beheerscontract staan in schril contrast met de realiteit: de situatie is nog nooit zo erg geweest als nu. Elke week voert het spoorwegpersoneel actie om de omstandigheden aan te kaarten. Betere oplossingen zijn dus noodzakelijk voor personeel en reizigers.

Agressie komt ook niet uit het niets: de spoorbonden geven reeds lang te kennen dat er problemen bestaan. Ze hebben gewaarschuwd tegen de besparingen, de sluitingen van loketten, de afbouw van de spoorwepolitie en de centralisatie, het niet vervangen van NMBS-personeel, het verbod om met baar geld te betalen. Deze factoren dragen allemaal bij tot de toename van agressie. En toch worden die maatregelen doorgevoerd. Veel stations en treinen zijn hopeloos verouderd en worden beklad met graffiti. En dan zwijgt het lid nog over de treinen die vertraging hebben of die afgeschaft worden. Ook dat stimuleert de agressie.

Wat het voorstel van resolutie betreft, wordt te weinig de klemtoon gelegd op preventie. De indieners focussen op bevoegdheden en toewijzing van middelen om als het ware *a posteriori* in te grijpen, maar dan zijn de feiten al gepleegd. Centralisatie van de spoorwepolitie kan het voorkomen niet beïnvloeden, aanwezigheid in de nabijheid van stations en loketten valt te verkiezen. Bovenal verdient het aanbeveling om de politiediensten uit te bouwen, in plaats van in te zetten op Securail. Men dient zich geenszins op het pad van de privatisering van politiediensten te begeven. De spoorweglogica van de minister van Binnenlandse Zaken verergert de gang van zaken. Een en ander vergt bijkomende analyse vooraleer maatregelen aan te bevelen ter bevordering van veilig reizen en correcte werkomstandigheden.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) meent dat agressie een algemeen maatschappelijk probleem geworden is, dat zich niet tot de trein beperkt. Uiteraard is agressie onacceptabel.

Si certains postes vacants ne sont pas pourvus, c'est dû aux caractéristiques du marché du travail actuel (en pénurie) et la rédaction d'une résolution n'y changera rien. Il n'empêche que pour les libéraux, la proposition est défendable.

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) reconnaît le problème de l'augmentation du nombre de cas d'agression dans les trains, qu'il juge également inacceptable. Tout le monde doit pouvoir se déplacer en toute sécurité et la sécurité de toute personne travaillant dans un train ou dans une gare doit être garantie. La sécurité fait partie des missions essentielles des pouvoirs publics.

Il y a d'ailleurs lieu de souligner que la proposition de résolution (Eric Thiébaud, Daniel Senesael, Hervé Rigot, Chanelle Bonaventure, Joris Vandenbroucke) visant à renforcer la Police des Chemins de Fer, n° 2843/1 (DOC 55 2843/004) a été adoptée. L'intervenant lui-même en était co-auteur.

Bien que la tentative des auteurs de la proposition d'approfondir la problématique ait du mérite, certaines des demandes sont interpellantes. Par exemple, l'échange de données d'identité entre les services de police et les services de sécurité (y compris privées) ne tombe pas sous le sens. Autoriser le personnel de Securail à porter des caméras-piétons n'est pas anodin non plus: il existe une distinction essentielle entre la police publique et les organisations privées.

M. Josy Arens (Les Engagés) est d'accord pour dire que la violence augmente dans la société; le phénomène touche donc aussi le rail. Mais il y a également trop peu d'agents de police, y compris au niveau local. Ainsi, la police ferroviaire sera transférée de Libramont à Liège. La ministre de l'Intérieur fait valoir que chaque lieu de la province de Luxembourg pourra être rejoint en 45 minutes depuis Liège.

L'intervenant préconise des services publics forts et s'oppose à leur privatisation. Les pays ayant privatisé la police n'obtiennent pas des résultats mirobolants. Les citoyens ont plus que jamais besoin d'une police des chemins de fer, d'une police fédérale et d'une police locale.

Il convient d'éviter que dans la province de Luxembourg, la mission d'assurer la sécurité ferroviaire et la sécurité dans les gares soit déléguée à la police locale. Cette dernière ne dispose pas de moyens suffisants, sauf si l'on compte sur le recours à l'hélicoptère pour parcourir le trajet Liège-Arlon en 45 minutes.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) souligne que les chiffres sont incontestables et soutiendra toutes les initiatives qui

Indien bepaalde vacatures niet ingevuld raken, heeft dat te maken met kenmerken van de huidige arbeidsmarkt (krapte) en daar kan het schrijven van een resolutie niets aan veranderen. Dit neemt niet weg dat voor de liberalen het voorstel verdedigbaar is.

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) erkent het probleem dat het aantal gevallen van agressie op de trein toeneemt en dat is ook voor hem onacceptabel. Iedereen moet zich op een veilige manier kunnen verplaatsen en van iedereen die op een trein of in een station werkt, dient de veiligheid te worden gewaarborgd. Veiligheid is een kerntaak van de overheid.

Het voormelde voorstel van resolutie (Eric Thiébaud, Daniel Senesael, Hervé Rigot, Chanelle Bonaventure, Joris Vandenbroucke) over de versterking van de Spoorweggpolitie, nr. 2843/1 (DOC 55 2843/004) is bovendien aangenomen. De spreker heeft het zelf mee ingediend.

Ofschoon de poging van de indieners van het voorstel om dieper in te gaan op de problematiek verdienstelijk is, doen sommige verzoeken de wenkbrauwen fronsen. Zo is de uitwisseling van identiteitsgegevens tussen politiediensten en veiligheidsdiensten (ook privédiensten) niet vanzelfsprekend. Bodycams toestaan voor Securail is eveneens verregaand: er bestaat een wezenlijk onderscheid tussen de openbare politie en privéorganisaties.

De heer Josy Arens (Les Engagés) is het ermee eens dat geweld in de maatschappij toeneemt; het fenomeen slaat dus ook neer op de treinen. Maar er is eveneens te weinig politie, onder meer lokaal. Zo wordt de spoorweggpolitie van Libramont naar Luik overgeplaatst. De minister van Binnenlandse Zaken maakt de redenering dat elke plaats in de provincie Luxemburg in 45 minuten kan worden bereikt vanuit Luik.

Het lid is voorstander van een sterke openbare dienst en kant zich tegen de privatisering ervan. Het resultaat in de landen die de politie hebben geprivatiseerd, is niet bepaald fraai. De burgers hebben meer dan ooit nood aan een spoorweggpolitie, een federale politie en een lokale politie.

Men dient er zich voor te hoeden dat in de provincie Luxemburg alle veiligheid inzake het spoor en de stations naar de lokale politie wordt doorgeschoven. De capaciteit is onvoldoende, tenzij men op de helikopter rekent om Luik-Aarlen in 45 minuten af te leggen.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) onderstreept dat men de cijfers niet mag loochenen en schaaft zich achter

pourront être prises. À cet égard, il conviendra toutefois de tenir compte des initiatives déjà prises, par exemple l'excellente campagne de prévention, auxquelles il faut donner une chance. Cela ne signifie nullement qu'il faut s'abstenir de prendre d'autres mesures. L'intervenante estime qu'il est quelque peu réducteur d'affirmer qu'elle ne parvient pas à distinguer la théorie de la pratique.

M. Jef Van den Bergh (cd&v) fait observer que le Parlement a accordé une grande attention à cette problématique et que les ministres compétents ont également annoncé des initiatives. À l'instar de Mme Kim Buyst, l'intervenant préconise d'attendre les résultats de certaines initiatives déjà prises.

B. Réponses de l'auteur principal

M. Tomas Roggeman (N-VA) se réjouit que le problème qu'il a soulevé soit également reconnu. Mener une campagne de prévention, c'est une bonne chose, mais ce n'est pas suffisant.

C'est également une bonne chose que la SNCB se constitue partie civile lors de chaque incident, mais ceci dit, elle le fait déjà depuis des années. Une pratique existante est établie, mais elle ne permettra pas de freiner l'augmentation des agressions.

L'imposition de sanctions plus sévères est une évolution positive, mais encore faut-il arrêter les auteurs. Or l'identification de ceux-ci pose actuellement problème. Securail n'est pas habilité à imposer un contrôle d'identité. Même lorsqu'une personne s'identifie volontairement, Securail n'a pas le droit de partager des données avec la police, car ce partage ne relève pas de ses missions. Il est également très difficile pour le personnel de se défendre contre des actes de violence, car il s'expose à tout le moins à une plainte pénale. C'est le monde à l'envers.

Le cadre légal existant est loin de donner satisfaction.

En ce qui concerne les éventuelles objections à l'élargissement de l'utilisation des caméras aux caméras corporelles, l'intervenant rappelle que certaines gares sont équipées de centaines de caméras.

La proposition de résolution ne porte pas sur la prévention, mais l'intervenant est curieux de connaître les éventuelles propositions en la matière.

La crainte relative à la privatisation est difficilement compréhensible. Securail travaille pour la SNCB, qui fournit un service public. À quel niveau la privatisation se situe-t-elle exactement?

alle initiatives die genomen kunnen worden. Daarbij moet men evenwel rekening houden met de initiatieven die reeds lopen, zoals de waardevolle preventiecampagne, die een kans verdienen. Dit impliceert echter geenszins dat er helemaal niets meer moet gebeuren. De opmerking dat de spreekster geen onderscheid kan maken tussen theorie en praktijk vindt ze net iets te kort door de bocht...

De heer Jef Van den Bergh (cd&v) merkt op dat er in het Parlement toch best wat aandacht is geweest voor de problematiek en de bevoegde ministers hebben ook initiatieven aangekondigd. Zoals mevrouw Kim Buyst pleit het lid voor het afwachten van de resultaten van bepaalde initiatieven die reeds werden genomen.

B. Antwoorden van de hoofdindienster

De heer Tomas Roggeman (N-VA) is blij dat het probleem dat hij aankaart ook erkend wordt. Een preventiecampagne is goed, maar onvoldoende.

Dat de NMBS zich burgerlijke partij stelt bij elk voorval is opnieuw positief, maar dat gebeurt anderzijds al jaren. Een bestaande praktijk wordt vastgelegd, maar kan de groei van agressiegevallen niet verhinderen.

Strengere sancties uitspreken is een gunstige ontwikkeling, maar veronderstelt dat de daders ook gevat worden en de identificatie is thans een probleem. Securail is niet bevoegd om een identiteitscontrole af te dwingen. Zelfs wanneer een persoon haar identiteit vrijwillig kenbaar maakt, dan nog kan Securail geen gegevens delen met de politie, want dat hoort niet tot haar takenpakket. Zelfs het zich verweren tegen geweldpleging is voor het personeel bijzonder moeilijk; bij het minste riskeert men een strafklacht. Dit is de omgekeerde wereld.

Het bestaande wettelijke kader geeft geen voldoening.

Wat de mogelijke bezwaren tegen de uitbreiding van camera's naar bodycams betreft, brengt het lid in herinnering dat sommige stations met honderden camera's zijn uitgerust.

Het voorstel van resolutie gaat niet over preventie, maar het lid is wel benieuwd naar mogelijke voorstellen ter zake.

De vrees voor privatisering is moeilijk te begrijpen. Securail werkt voor de NMBS, die een openbare dienst verleent. Waar zit de privatisering dan juist?

III. — RÉUNION DU 30 JANVIER 2024

III.1. Exposé introductif de l'auteur principal

m. Tomas Roggeman (N-VA) parcourt les avis. Le Comité Permanent de contrôle des services de police marque son accord sur les demandes 2, 3, 5 et 6 de la proposition de résolution. Il demande de préciser le cadre légal relatif aux demandes 4 et 8 (menottes et caméras corporelles).

La police fédérale évoque le rôle que la police locale devrait également endosser. Le SPF Intérieur cite également ce point et ne s'oppose pas à l'élargissement de l'utilisation des caméras corporelles aux agents de Securail.

Metisp, le syndicat du personnel de Securail, est favorable au texte à l'examen, mais constate une lacune en ce qui concerne le statut du personnel. Il est préférable d'examiner ce point séparément.

Enfin, la SNCB salue également de nombreux éléments, mais demande expressément de maintenir Securail au sein de la SNCB. L'utilisation des sprays au poivre et des menottes est acceptée, moyennant une modification de la loi à cette fin.

La proposition de résolution bénéficie d'un large soutien, comme l'audition l'a en outre révélé.

L'intervenant rappelle les positions adoptées à l'époque.

M. Tomas Roggeman présente les *amendements n^{os} 1 et 2* (DOC 55 2809/002), qu'il commente.

L'amendement n° 1 tend à remplacer, dans la demande 7, les mots "la Police des chemins de fer" par les mots "les services de police concernés".

L'amendement n° 2 tend à supprimer la demande 9.

Pour plus de précisions, il est renvoyé à la justification de ces amendements (*ibid.*).

III.2. Discussion

A. Questions et observations des membres

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) constate un consensus sur le fait qu'il convient de lutter contre les agressions sur le rail. Tout le monde se rend compte que les agressions constituent un problème majeur, mais il importe de comprendre la cause de celles-ci, à savoir la politique d'austérité. L'intervenante évoque les

III. — VERGADERING VAN 30 JANUARI 2024

III.1. Inleidende uiteenzetting van de hoofddiener

De heer Tomas Roggeman (N-VA) overloopt de adviezen. Het Vast Comité van Toezicht op de politiediensten stemt in met de verzoeken 2, 3, 5 en 6 van het voorstel van resolutie. Het comité vraagt een verduidelijking van het wettelijk kader met betrekking tot de verzoeken 4 en 8 (boeien en bodycams).

De federale politie verwijst naar de rol die ook de lokale politie zou dienen te spelen. De FOD Binnenlandse Zaken haalt hetzelfde punt aan en staat niet weigerachtig tegenover de uitbreiding van het gebruik van bodycams door agenten van Securail.

De vakbond van het personeel van Securail Metisp spreekt zich uit voor de tekst, maar stelt een hiaat vast wat betreft het statuut van het personeel. Deze kwestie behandelt men het beste afzonderlijk.

Tot slot juicht ook de NMBS heel wat punten toe, met wel de nadrukkelijke vraag om Securail binnen de NMBS te behouden. Het gebruik van pepperspray en handboeien wordt aanvaard mits de wet te dien einde wordt aangepast.

Het voorstel van resolutie wordt breed gedragen, hetgeen bovendien gebleken is uit de hoorzitting.

Het lid herinnert aan de standpunten die toen werden ingenomen.

De heer Tomas Roggeman dient de *amendementen nrs. 1 en 2* (DOC 55 2809/002), die hij toelicht.

Amendement nr. 1 strekt ertoe in verzoek 7 het woord "Spoorwegpolitie" te vervangen door de woorden "de betrokken politiediensten".

Amendement nr. 2 beoogt verzoek 9 weg te laten.

Voor details wordt verwezen naar de verantwoording bij deze amendementen (*ibid.*).

III.2. Bespreking

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) constateert dat er een consensus bestaat rond het feit dat er tegen agressie op het spoor dient te worden opgetreden. Iedereen beseft dat agressie een groot probleem is, maar belangrijk is de oorzaak te begrijpen, namelijk het besparingsbeleid. Het lid verwijst naar de maatregelen die

mesures déjà énumérées par ses soins et la politique menée par l'actuelle ministre de l'Intérieur.

Expliquer la cause du problème ne signifie pas pour autant que l'on cautionne les agressions commises à l'encontre du personnel ferroviaire. Il serait en revanche utile de s'atteler à la prévention. Les interventions à l'encontre des auteurs d'infractions doivent demeurer l'apanage de la police. Force est de constater que les effectifs de la police des chemins de fer ont été fortement revus à la baisse, précisément par M. Jan Jambon, ancien ministre de l'Intérieur et membre du même parti que l'auteur de la proposition à l'examen. Les onze unités opérationnelles ont été ramenées à cinq: deux en Flandre, deux en Wallonie et une dans la Région bruxelloise. Ce n'est pas sérieux, tout comme la tentative visant à demander à Securail d'effectuer ce travail. Les missions de police ne peuvent pas être confiées à des agents de sécurité.

M. Frank Troosters (VB) soutient la proposition de résolution à l'examen. Le VB soutiendra toute proposition qui contribue à la sécurité, comme celle à l'examen. Dès lors que les amendements découlent de ces avis, l'intervenant soutiendra également les amendements. Il s'étonne toutefois que l'Institut fédéral des droits humains, une institution bénéficiant de subventions qui atteignent 2,8 millions d'euros par an, réponde qu'il n'a pas eu le temps de rendre un avis.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) rappelle que son groupe avait déposé une proposition de résolution relative aux agressions commises notamment dans les transports en commun, qui prévoyait un important volet en matière de prévention. Pour voyager, les utilisateurs doivent être installés confortablement et se sentir en sécurité. C'est pourquoi le gouvernement a pris de nombreuses initiatives afin d'accroître la sécurité, à commencer par le nouveau Code pénal, qui prévoit des peines plus lourdes pour les auteurs de violences commises à l'encontre de personnes exerçant certaines fonctions, y compris le personnel ferroviaire.

Un commissariat a également été ouvert dans la zone de la gare du Midi et les contrats de services publics prévoient des mesures visant à promouvoir la sécurité.

En ce qui concerne la demande 4, le Comité P a rendu un avis négatif sur l'utilisation des menottes, alors que le SPF Intérieur souligne qu'il existe déjà un cadre clair.

En ce qui concerne la demande 5, l'Autorité de protection des données examine la possibilité d'échanger les images de la SNCB avec la police.

ze eerder heeft opgesomd en het beleid dat de huidige minister van Binnenlandse Zaken voert.

De oorzaak verklaren impliceert daarom nog niet dat men agressie tegen spoorwegpersoneel goedpraat. Wel zou het nuttig zijn om aan preventie te werken. Het optreden tegen daders die het recht schenden moet voorbehouden blijven voor de politie. Treffend is het dat de spoorwepolitie fors werd ingeperkt, uitgerekend door voormalig minister van Binnenlandse Zaken Jan Jambon, die tot dezelfde partij behoort als de indiener van het voorstel: de 11 operationele eenheden werden tot 5 gereduceerd: 2 in het Vlaamse, 2 in het Waalse en 1 in het Brusselse Gewest. Dat is niet ernstig meer, net zomin als de poging om van Securail te vragen dat die het werk opknapt. Politietaken mogen niet worden uitbesteed aan veiligheidsagenten.

De heer Frank Troosters (VB) staat achter het voorstel van resolutie. VB steunt elk voorstel dat bijdraagt tot de veiligheid en dit is er zo een. De adviezen spreken zich ook uit ten gunste van het voorstel. Daar de amendementen voortvloeien uit deze adviezen, zal de spreker eveneens voor de amendementen stemmen. Het verbaast hem wel dat het Federaal Instituut voor de Rechten van de Mens, een instelling die subsidies ontvangt a rato van 2,8 miljoen euro per jaar, antwoordt dat het de tijd niet had om advies te geven.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) herinnert aan een groen voorstel van resolutie inzake agressie op onder meer het openbaar vervoer, met een groot onderdeel preventie. Om te reizen dienen gebruikers zich comfortabel en veilig te voelen. Vandaar de vele initiatieven van de regering om ervoor te zorgen dat de veiligheid toeneemt, om te beginnen het nieuwe wetboek van strafrecht dat in zwaardere straffen voorziet voor daders die geweld plegen tegen personen die bepaalde functies uitoefenen, met inbegrip van het treinpersoneel.

Ook werd in de zone van het Zuidstation een politiebureau geopend, en de openbaredienstcontracten voorzien in maatregelen ter bevordering van de veiligheid.

Wat verzoek 4 betreft, luidt het advies van het Comité P inzake handboeien negatief, terwijl de FOD Binnenlandse Zaken erop wijst dat er reeds een duidelijk kader bestaat.

Met betrekking tot verzoek 5 onderzoekt de Gegevensbeschermingsautoriteit hoe NMBS-beelden kunnen worden uitgewisseld met de politie.

S'agissant de la demande 8 relative aux caméras corporelles, il est proposé d'évaluer d'abord l'utilisation de celles-ci.

La sécurité étant importante, la coalition investit également dans cette dimension. Les ministres compétents prennent des mesures. L'intervenante préconise d'attendre la mise en œuvre de ces mesures et de les évaluer par la suite.

M. Jan Briers (cd&v) a pris connaissance des avis avec intérêt. Securail demeure un service de sécurité privé, ce qu'il ne faut jamais perdre de vue. Ce service ne pourra jamais être assimilé à la police des chemins de fer.

À l'instar de la ministre de l'Intérieur, l'intervenant exprime ses préoccupations à l'égard de l'élargissement des compétences des services de sécurité privés. L'utilisation de menottes est d'ailleurs déjà inscrite dans la loi et est décrite avec précision en raison de son caractère délicat. La proposition en la matière formulée par l'auteur est donc irréaliste.

L'utilisation de caméras corporelles par les services de police est actuellement autorisée dans des situations bien précises et un cadre juridique a été établi à cet effet. Une évaluation sera réalisée, de sorte que l'élargissement de cette utilisation n'est pas encore considéré comme souhaitable.

La vigilance est de mise concernant le décloisonnement des tâches des divers services de sécurité, les statuts et les fonctions assurées. La concurrence peut avoir un effet négatif sur la coopération. Il est nécessaire de bien distinguer la police des chemins de fer de Securail.

B. Réponses de l'auteur principal

M. Tomas Roggeman (N-VA) admet qu'il vaut mieux prévenir que guérir. Il existait d'ailleurs déjà une proposition de résolution exclusivement axée sur la prévention de la violence dans les trains et les gares, à laquelle le groupe de l'intervenant avait également apporté son soutien. Elle ne contenait cependant pas de mesures contre les actes de violence commis.

La proposition à l'examen vise dès lors à remédier à une série de lacunes. L'ouverture d'un bureau de police à Bruxelles-midi est une bonne initiative, mais cela n'arrangera évidemment rien dans les autres gares du pays. Les actes de violence ne sont pas uniquement commis dans les gares, mais aussi dans les trains.

Le membre n'a pas envie d'attendre les résultats des mesures.

Over verzoek 8, dat bodycams betreft, wordt gesuggereerd om eerst het gebruik ervan te evalueren.

Omdat veiligheid belangrijk is, investeert de coalitie daar ook in. De bevoegde ministers treffen maatregelen. Het lid pleit ervoor om de uitwerking af te wachten en die vervolgens te beoordelen.

De heer Jan Briers (cd&v) heeft met belangstelling kennisgenomen van de adviezen. Securail blijft een privéveiligheidsdienst, hetgeen men nooit uit het oog mag verliezen, en die mag nooit gelijkgeschakeld worden met de spoorwegpolitie.

Samen met de minister van Binnenlandse Zaken spreekt het lid zijn bezorgdheid uit over de verruiming van bevoegdheden van privéveiligheidsdiensten. Het gebruik van handboeien is overigens reeds wettelijk verankerd en staat precies omschreven wegens het delicate karakter ervan. Het voorstel ter zake van de indiener is dus onrealistisch.

Het gebruik van bodycams door politiediensten is thans in welbepaalde situaties geoorloofd en er wordt een wettelijk kader uitgewerkt. Een evaluatie zal volgen zodat de uitbreiding van het gebruik nog niet wenselijk wordt geacht.

Ten aanzien van de vervaging van taken onder diverse veiligheidsdiensten, statuten en doeleindefuncties is waakzaamheid geboden. Concurrentie kan een negatief effect teweegbrengen op de samenwerking. Men dient de spoorwegpolitie goed van Securail te onderscheiden.

B. Antwoorden van de hoofdindiener

De heer Tomas Roggeman (N-VA) beaamt de stelling dat voorkomen beter dan genezen is. Er was trouwens reeds een voorstel van resolutie dat exclusief gericht was op preventie van geweld op de trein en in de stations waaraan de fractie van de spreker ook haar steun had verleend. Het ontbrak toen echter aan maatregelen tegen effectieve daden van geweld.

Voorliggend voorstel wenst dan ook een aantal hiaten te verhelpen. De opening van een politiebureau in Brussel-Zuid is een goede stap, maar zal in stations elders in het land natuurlijk geen zoden aan de dijk brengen. Geweld wordt overigens niet alleen in stations gepleegd, maar ook op de trein zelf.

Het lid is niet nieuwsgierig om de resultaten van de maatregelen af te wachten.

Il est important d'opérer la distinction entre la police et les services privés. Il n'en demeure pas moins qu'un renforcement de l'organisation de la sécurité de la SNCB, accompagné d'un cadre juridique approprié et spécifique est souhaitable. On ne peut pas comparer un agent de Securail à un videur de boîte de nuit, mais ils sont pourtant soumis aux mêmes règles. Cette situation ne peut plus durer.

Les autorités politiques compétentes peuvent en tout cas commencer par promulguer les arrêtés d'exécution requis, spécifiquement pour les transports en commun.

Les agents de Securail ne sont pas des policiers et ne doivent pas le devenir; il est en revanche utile d'améliorer la coopération entre Securail et la police. L'arrestation (et la détention) des personnes qui ont commis des actes de violence est une première étape sur laquelle notamment les acteurs de terrain (syndicats, Securail, police des chemins de fer) et aussi la SNCB insistent. Comme en témoigne d'ailleurs le titre d'un article de presse: "la SNCB demande d'urgence des caméras corporelles pour les accompagnateurs de train en raison d'une recrudescence des agressions"; *Het Nieuwsblad* du 21 décembre 2023 https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20231220_97246975. La CEO de la SNCB, Mme Sophie Dutordoir, tient d'ailleurs le même discours.

Il est incontestable que le service offert par la SNCB s'est dégradé ces dernières années. Il y a lieu de souligner que les syndicats adhèrent eux aussi aux mesures proposées par le membre: "Nous sommes ravis que nombre des problèmes rencontrés par le personnel de Securail soient pris en compte et que ces mesures puissent représenter une réelle avancée dans ce domaine." (lettre de Metsip datée du 19 avril 2023). Il est dès lors surprenant que certains membres proches des syndicats s'opposent à leur point de vue.

M. Tomas Roggeman demande une modification du droit. Comment peut-il convaincre les membres de la commission de cette nécessité? Si 1800 actes de violence par an ne suffisent pas à passer à l'action, l'auteur demande que sa proposition soit soumise au vote.

C. Répliques des membres

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) tient à nuancer: seul un petit syndicat est favorable à la proposition, et non "les syndicats". Sur le fond, l'intervenante soutiendra les demandes visant à renforcer les effectifs. L'élargissement des compétences, tel qu'il est défendu, est en revanche problématique.

Onderscheid maken tussen politie en privédiensten is belangrijk, wat niet wegneemt dat versterking van de veiligheidsorganisatie van de NMBS wenselijk is, met daarbij een aangepast en specifiek wettelijk kader. Een agent van Securail kan men niet vergelijken met een buitenwipper bij de disco, maar toch vallen beiden onder dezelfde regels en dat kan men niet langer volhouden.

De verantwoordelijke bewindslui kunnen alvast beginnen met de nodige uitvoeringsbesluiten uit te vaardigen, op maat van het openbaar vervoer.

De agenten van Securail zijn geen politiemensen en hoeven dat ook niet te worden; wel is het nuttig om de samenwerking tussen Securail en politie te verbeteren. Arrestatie van personen die geweld plegen (vasthouden) is een eerste stap waarop wordt aangedrongen, onder meer vanuit het veld (vakbonden, Securail, spoorweg-politie...) en ook door de NMBS. Een en ander blijkt uit de pers: "NMBS vraagt dringend bodycams voor treinbewakers door toenemende agressie", *Het Nieuwsblad* van 21 december 2023 https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20231220_97246975. De CEO van het bedrijf, mevrouw Sophie Dutordoir, vroeg overigens niets anders.

Het valt zeker niet te ontkennen dat de dienstverlening bij de NMBS er de afgelopen jaren op achteruit is gegaan. Het weze onderstreept dat de vakbonden zelf de maatregelen toejuichen die het lid voorstelt: "Het verheugt ons dat veel van de problemen waarmee het personeel van Securail wordt geconfronteerd, worden aangepakt en dat het op dit gebied een goede stap voorwaarts kan betekenen." (brief van Metisp gedagtekend 19 april 2023) Het is dan ook verrassend dat sommige leden die dicht bij de vakbonden aanleunen zich tegen hun standpunt verzetten.

De heer Tomas Roggeman verzoekt om een aanpassing van het recht. Hoe kan hij de commissieleden van deze noodzaak overtuigen? Als 1800 geweldplegingen per jaar niet voldoende zijn om in actie te schieten, vraagt de indiener om zijn voorstel ter stemming voor te leggen.

C. Replieken van de leden

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) nodigt uit tot enige relativisering: alleen een kleinere vakbond is het voorstel gunstig genegen, wat zich onderscheidt van "de vakbonden". Ten gronde zal de spreekster de verzoeken die voor meer personeel opkomen wel steunen. De uitbreiding van de bevoegdheden, zoals die wordt verdedigd, is echter problematisch.

IV. — VOTES

Considéran

Considéran

Les considérants A à D ne donnent lieu à aucune observation.

Ils sont rejetés par 9 voix contre 5.

Considérant E à J

Les considérants E à J ne donnent lieu à aucune observation.

Ils sont rejetés par 10 voix contre 4 et une abstention.

Considéran

Le considérant K ne donne lieu à aucune observation.

Il est rejeté par 11 voix contre 4.

Demandes

Demandes 1 à 3

Les demandes 1 à 3 ne donnent lieu à aucune observation.

Elles sont successivement rejetées par 10 voix contre 5.

Demandes 4 à 5

Les demandes 4 à 5 ne donnent lieu à aucune observation.

Elles sont successivement rejetées par 11 voix contre 4.

Demande 6

La demande 6 ne donne lieu à aucune observation.

IV. — STEMMINGEN

Consideransen

Consideransen A tot D

Over de consideransen A tot D worden geen opmerkingen gemaakt.

De consideransen A tot D worden verworpen met 9 tegen 5 stemmen.

Consideransen E tot J

Over de consideransen E tot J worden geen opmerkingen gemaakt.

De consideransen E tot J worden verworpen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Considerans K

Over considerans K worden geen opmerkingen gemaakt.

Considerans K wordt verworpen met 11 tegen 4 stemmen.

Verzoeken

Verzoeken 1 tot 3

Over de verzoeken 1 tot 3 worden geen opmerkingen gemaakt.

De verzoeken 1 tot 3 worden achtereenvolgens verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Verzoeken 4 en 5

Over de verzoeken 4 en 5 worden geen opmerkingen gemaakt.

De verzoeken 4 en 5 worden achtereenvolgens verworpen met 11 tegen 4 stemmen.

Verzoek 6

Over verzoek 6 worden geen opmerkingen gemaakt.

Elle est rejetée par 10 voix contre 4 et une abstention.

Demande 7

L'amendement n° 1 est rejeté par 10 voix contre 5.

La demande 7 est rejetée par 10 voix contre 5.

Demande 8

La demande 8 ne donne lieu à aucune observation.

Elle est rejetée par 11 voix contre 4.

Demande 9

L'amendement n° 2 est adopté à l'unanimité.

*
* *

Par conséquent, l'ensemble de la proposition de résolution est considéré comme rejeté.

Les rapporteurs,

Joris Vandenbroucke
Chanelle Bonaventure

Le président,

Jean-Marc Delizée

Verzoek 6 wordt verworpen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Verzoek 7

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Verzoek 7 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Verzoek 8

Over verzoek 8 worden geen opmerkingen gemaakt.

Verzoek 8 wordt verworpen met 11 tegen 4 stemmen.

Verzoek 9

Amendement nr. 2 wordt eenparig aangenomen.

*
* *

Dientengevolge wordt het gehele voorstel van resolutie als verworpen beschouwd.

De rapporteurs,

Joris Vandenbroucke
Chanelle Bonaventure

De voorzitter,

Jean-Marc Delizée

ANNEXE

AUDITION

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS
DES INVITÉS

**A. M. Koen Kerckaert, *Director Passenger Transport*,
et de M. Hendrik Vanderkimpén, *Head of Corporate
Security Services (SNCB)***

M. Koen Kerckaert, Director Passenger Transport, souligne l'importance de la sécurité pour la SNCB. Il rappelle que le système de production de la SNCB évolue et que le volume de voyageurs augmente fortement, surtout durant les week-end. Les déplacements domicile-travail sont encore impactés par le télétravail. La SNCB compte également une évolution dans ses activités commerciales où l'achat des tickets se fait de plus en plus en ligne et via les automates. Seulement 12 % des titres de transports sont achetés au guichet en 2023. Au niveau de la sécurité, la présence d'agents a été diminuée dans les gares de petite taille. Dans ce contexte, l'entreprise publique prépare une politique de contrôle dans laquelle Securail est plus impliquée dans le contrôle des titres de transport avant de monter à bord. Securail réalise déjà ce type contrôle.

De nouveaux phénomènes sociaux émergent. Le paysage de la sécurité est dynamique, constitue une projection des évolutions sociétales (par exemple, la crise énergétique, COVID-19, le terrorisme) et apporte de nouveaux défis. Les attentes des clients SNCB restent élevées. Le contrôle social reste important et doit s'inscrire dans une politique de sécurité globale et intégrée. Les clients attendent une certaine prestation de service de Securail. Il est important de prendre en compte le sentiment de sécurité (du personnel et des clients) qui est mesuré chaque mois. Actuellement, le baromètre de sécurité est positif mais certains endroits comme les parkings posent encore quelques problèmes. La SNCB se retrouve donc dans un contexte difficile avec une pression croissante sur le sentiment de la sécurité. Il faut également analyser le budget, puis faire des choix et fixer des priorités. Ce travail ne peut se réaliser qu'en travaillant ensemble avec Infrabel, les partenaires externes ainsi que la police.

Les missions de sécurité sociétale de la SNCB via le Securail, *Corporate Security Service (CSS)* sont

BIJLAGE

HOORZITTING

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN
VAN DE GASTSPREKERS

A. De heer Koen Kerckaert, directeur *Passenger Transport*, en de heer Hendrik Vanderkimpén, *Head of Corporate Security Services (NMBS)*

De heer Koen Kerckaert, directeur Passenger Transport, benadrukt dat veiligheid een belangrijk thema is voor de NMBS. Hij wijst erop dat het productiesysteem van de NMBS evolueert en dat het aantal treingebruikers sterk toeneemt, vooral in de weekends. Telewerk heeft nog steeds een invloed op het woon-werkverkeer. Ook de commerciële activiteiten van de NMBS veranderen: vervoerbewijzen worden steeds vaker online of via de automaten aangeschaft. Slechts 12 % van de vervoerbewijzen wordt in 2023 aan het loket gekocht. Wat de veiligheid betreft, is er minder personeel aanwezig in de kleinere stations. In dat verband bereidt het overheidsbedrijf een handhavingsbeleid voor waarbij wordt ingezet op de controle van de vervoerbewijzen door Securail vóór het opstappen. Dergelijke controles door Securail vinden nu al plaats.

Er ontstaan nieuwe sociale verschijnselen. Het veiligheidslandschap is dynamisch, weerspiegelt maatschappelijke veranderingen (bijvoorbeeld de energiecrisis, COVID-19, terrorisme) en schept nieuwe uitdagingen. De verwachtingen van de NMBS-klienten blijven hooggespannen. Sociale controle blijft belangrijk en moet deel uitmaken van een alomvattend, geïntegreerd veiligheidsbeleid. De klienten verwachten van Securail een bepaald niveau van dienstverlening. Het komt erop aan rekening te houden met het veiligheidsgevoel (van het personeel en van de klienten), dat maandelijks wordt gemeten. De veiligheidsbarometer is thans positief, maar er rijzen nog problemen op bepaalde plekken, zoals de parkeerterreinen. De context voor de NMBS is dus moeilijk, met een toenemende druk op het veiligheidsgevoel. Men dient voorts rekening te houden met het beschikbare budget, vervolgens keuzes te maken en prioriteiten te stellen. Dat kan alleen tot een goed einde worden gebracht door samen te werken met Infrabel, de externe partners en de politie.

De opdrachten van de NMBS op het gebied van maatschappelijke veiligheid, via Securail, *Corporate*

reprises dans la loi de mars 1991 sur les entreprises publiques autonomes. Les missions de service public sont les suivantes:

1. Contrôle du respect de la loi sur la police des chemins de fer;
2. Veiller à la sécurité, à la présence et aux interventions du service de sécurité;
3. Coordination des activités de lutte contre la fraude;
4. Gestion des caméras;
5. Traitement des appels d'urgence;
6. Contrôles de sécurité Trafic international Tunnel sous la Manche;
7. Coordination avec la justice, la police et la sûreté de l'État;
8. Surveillance des voies (vol de câbles).

Les missions du CSS reprises dans le nouveau contrat de service public 2023-2032 sont les suivantes:

Activités de sécurité

1. Contrôle des phénomènes de sécurité;
2. Assurer la sécurité du personnel, des voyageurs et de l'infrastructure: déploiement dynamique de Securail sur le domaine ferroviaire en fonction d'une matrice de risques;
3. Consolidation du rôle du *Security Operations Centre* (SOC) en tant que Centrale d'appels (0800 + WhatsApp);
4. Optimisation du contrôle du respect de la loi sur la police des chemins de fer;
5. *Passenger Flow Management*;
6. Lutte contre le terrorisme (notamment Infrastructure Critique Nationale);
7. Sécurité en trafic voyageur international;
8. Collaboration avec Infrabel.

Security Service (CSS), staan beschreven in de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Die opdrachten van openbare dienstverlening omvatten:

1. Het controleren van de naleving van de wetgeving betreffende de spoorwegpolitie;
2. Het waken over de veiligheid, inzonderheid door de aanwezigheid en de tussenkomsten van de veiligheidsdienst;
3. Het coördineren van alle activiteiten die de strijd tegen fraude beogen te verbeteren;
4. Het beheer van de camera's;
5. Het behandelen van de noodoproepen;
6. Het deelnemen aan de veiligheidscontroles voor internationaal verkeer via de Kanaaltunnel;
7. Het afstemmen van de verrichtingen inzake veiligheid met gerecht, politie en Staatsveiligheid;
8. Het toezicht houden op de sporen (kabeldiefstallen).

De opdrachten van de CSS, opgenomen in het nieuwe openbaredienstcontract voor de periode 2023-2032, omvatten:

Veiligheidsactiviteiten

1. Controle van de veiligheidsverschijnselen;
2. De veiligheid van het personeel, van de treingebruikers en van de infrastructuur waarborgen: dynamische inzet van Securail op en rond het spoor, op basis van een risicomatrix;
3. Consolidatie van de rol van het *Security Operations Centre* (SOC) als callcenter (0800 + WhatsApp);
4. Geoptimaliseerd toezicht op de naleving van de wetgeving betreffende de spoorwegpolitie;
5. *Passenger Flow Management* (PFM);
6. Terrorismebestrijding (inzonderheid nationale kritieke infrastructuur);
7. Veiligheid van het internationaal treinreizigersverkeer;
8. Samenwerking met Infrabel.

Activités de surveillance

1. Surveillance des installations de la SNCB (bâtiments et matériel roulant);
2. Protection physique et sécurité à distance via les *control rooms*;
3. Recommandations en matière de sécurité;
4. Évolution continue des moyens technologiques.

Concernant les activités de surveillance, la SNCB a conclu un contrat avec une entreprise externe de surveillance. Cette entreprise assiste Securail pour un certain nombre d'activités comme la surveillance statique et mobile. Ces agents externes interviennent également en cas d'alerte.

La SNCB peut participer à la mobilité durable en motivant les voyageurs à prendre le train et transformer les gares en des lieux de rencontre ainsi que d'intermodalité. Pour réaliser ces objectifs, l'entreprise publique doit investir dans des moyens technologiques pour sécuriser les gares.

La coordination de la sécurité se passe via le *Corporate Security Service* (CSS) et de façon intégrée. Cette coordination suit toute la chaîne de sécurité en passant par la prévention jusqu'à la réaction et se réalise en collaboration avec les partenaires.

La SNCB dispose d'une politique de sécurité solidement élaborée qui contribue d'une part, à assurer la sécurité (priorité 1 pour la SNCB) du personnel, des voyageurs, ainsi que de l'infrastructure et du processus de production. Et d'autre part, limiter les pertes de recettes notamment en luttant contre la fraude et en établissant des amendes administratives. Cette politique de sécurité intégrée prévoit de travailler avec le personnel de terrain comme les agents de Securail, d'avoir des moyens technologiques comme les caméras et de promouvoir une collaboration étroite avec la police fédérale, la police des chemins de fer et la police locale. L'approche de la chaîne de sécurité s'articule autour de quatre mesures: proactif, préventif, répressif et curatif.

Cette approche intégrée de la sécurité commence par une identification et une analyse de risque des *hots spots*, des gares et des lignes qui posent problème. La SNCB essaie au mieux d'éviter les risques à travers la prévention et la sensibilisation à la sécurité. L'entreprise demande également aux voyageurs de signaler les problèmes qu'ils observent. Elle désire également miser sur la prévention technologique et prévoir une sécurité

Bewakingsopdrachten

1. Bewaking van de installaties van de NMBS (gebouwen en rollend materieel);
2. Fysieke beveiliging en beveiliging op afstand via de *control rooms*;
3. Aanbevelingen op het gebied van veiligheid;
4. Voortdurende ontwikkeling van de technologische middelen.

Wat de bewakingsactiviteiten betreft, heeft de NMBS een contract gesloten met een extern bewakingsbedrijf. Dat bedrijf helpt Securail met een aantal activiteiten, waaronder de statische en mobiele bewaking. Die externe agenten grijpen ook in wanneer alarm wordt geslagen.

De NMBS kan bijdragen tot duurzame mobiliteit door de reizigers te motiveren de trein te nemen en de stations om te vormen tot ontmoetingsplaatsen met een aanbod aan intermodale faciliteiten. Om die doelstellingen te verwezenlijken, moet het overheidsbedrijf investeren in technologische middelen om de stations te beveiligen.

De veiligheid wordt op geïntegreerde wijze gecoördineerd via de *Corporate Security Service* (CSS). Die coördinatie omvat de hele veiligheidsketen, van preventie tot reactie, en wordt in samenwerking met de partners uitgevoerd.

De NMBS beschikt over een gedegen veiligheidsbeleid dat bijdraagt tot het waarborgen van de veiligheid (hoogste prioriteit voor de NMBS) van het personeel, van de treingebruikers, van de infrastructuur en van het productieproces. Anderzijds beoogt het de mogelijke inkomstenderving te beperken, met name door fraude te bestrijden en administratieve geldboetes uit te schrijven. Dat geïntegreerd veiligheidsbeleid omvat personeel in het veld (zoals de agenten van Securail), technologische middelen (zoals camera's) en de bevordering van een nauwe samenwerking met de federale politie, de spoorwegpolitie en de lokale politie. De benadering van de veiligheidsketen berust op vier soorten maatregelen: proactief, preventief, repressief en curatief.

Die geïntegreerde benadering van veiligheid begint met de identificatie en een risicoanalyse van de hotspots, de stations en de lijnen waar zich problemen voordoen. De NMBS probeert risico's zoveel mogelijk te voorkomen via preventie en aanscherping van het veiligheidsbewustzijn. Het bedrijf vraagt de treingebruikers ook om eventuele problemen te melden. Het beoogt tevens in te zetten op technologische preventie en te zorgen voor

by design, c'est-à-dire tenir compte des problèmes de sécurité dans la modernisation de gare.

La méthode de travail de la SNCB concernant la sécurité se construit autour de trois piliers: le personnel sur le terrain, le support technologique et la collaboration avec les différentes instances. L'orateur insiste sur le renforcement des effectifs de Securail. Le recrutement de 150 nouveaux collaborateurs Securail est prévu pour l'année 2023.

L'orateur constate que les flux de voyageurs et des phénomènes liés sont très dynamiques. À cet égard, la SNCB a développé la stratégie de "*flux management*" qui permet aux voyageurs d'emprunter les trains de façon structurée. Il y a aussi le projet SIMS SOC où le SOC fait office de plaque tournante pour la gestion et l'optimisation des incidents. Le SOC sera également modernisé et équipé de nouveau programme dans le but d'améliorer la communication.

La SNCB entretient de très bonnes relations avec le parquet fédéral. L'entreprise publique souhaite aussi conclure une collaboration avec les zones de police locale.

M. Hendrik Vanderkimpfen, Head of Corporate Security Services (SNCB), fait le point sur les initiatives en cours. La SNCB s'est attelée à collaborer avec le parquet afin de poursuivre les multirécidivistes. Un procureur général a été nommé comme point de contact au sein du SPF Justice et il sera en charge des dossiers d'agressions au sein de la SNCB. Depuis mars 2023, une procédure numérique pour le dépôt de plaintes d'agressions a également été établie. La sensibilisation du parquet et de la police constitue un élément essentiel pour la SNCB. L'objectif est d'appliquer correctement la circulaire Duquesne de 2002 et de l'ancrer durablement dans le paysage sécuritaire. Les différents partenaires ont lancé un appel pour veiller à l'application de cette circulaire. L'entreprise ferroviaire a lancé des campagnes de sensibilisation sur le sujet et a pris l'initiative de proposer une possible adaptation du Code pénal sur l'alourdissement des peines.

Quelles sont les demandes de la SNCB?

1. Révision de la circulaire Duquesne (2002) pour veiller à une meilleure couverture du domaine ferroviaire par la police (surveillance et intervention). La SNCB demande une nouvelle répartition des rôles et responsabilités des services de police sur le domaine ferroviaire. Il faut coordonner l'approche de la sécurité sur le domaine ferroviaire par les services de police avec la SNCB (*Corporate Security Service*).

veiligheid *by design*; bij de modernisering van stations wordt met andere woorden geanticipeerd op mogelijke veiligheidsproblemen.

De werkmethode van de NMBS op het gebied van veiligheid berust op drie pijlers: het personeel in het veld, de technologische ondersteuning en de samenwerking met de verschillende instanties. De spreker dringt erop aan het personeelsbestand van Securail te vergroten. In 2023 staat de indienstneming van 150 nieuwe Securail-medewerkers gepland.

De spreker stelt vast dat de reizigersstromen en de daarmee verband houdende verschijnselen heel dynamisch zijn. In dat verband heeft de NMBS een flowmanagementstrategie uitgetekend waarmee treingebruikers hun reis gestructureerd kunnen plannen. Daarnaast is er het SIMS SOC-project, waarbij het SOC fungeert als een hub voor incidentbeheer en -optimalisatie. Het SOC zal ook worden gemoderniseerd en uitgerust met nieuwe programma's om de communicatie te verbeteren.

De NMBS heeft een uitstekende relatie met het federaal parket. Het overheidsbedrijf streeft daarenboven naar samenwerking met de lokale politiezones.

De heer Hendrik Vanderkimpfen, Head of Corporate Security Services (NMBS), geeft een overzicht van de lopende initiatieven. De NMBS zet in op samenwerking met het parket, met als doel veelplegers te doen vervolgen. Bij de FOD Justitie werd een procureur-generaal aangesteld als contactpersoon die belast zal zijn met de dossiers aangaande agressiedaden waar de NMBS mee te maken krijgt. Sinds maart 2023 bestaat er bovendien een digitale procedure voor de indiening van klachten betreffende geweld. Bewustmaking van parket en politie is voor de NMBS cruciaal. Het is de bedoeling om de rondzendbrief-Duquesne uit 2002 correct toe te passen en blijvend in het veiligheidslandschap te verankeren. De diverse partners hebben ertoe opgeroepen die rondzendbrief toe te passen. De spoorwegmaatschappij heeft ter zake bewustmakingscampagnes opgestart en de suggestie geopperd het Strafwetboek aan te passen om de straffen te verzwaren.

Wat vraagt de NMBS?

1. Herziening van de rondzendbrief-Duquesne uit 2002, opdat de bewaking en de interventies door de politie het spoorwegdomein beter dekken. De NMBS vraagt met betrekking tot het spoorwegdomein een nieuwe rol- en verantwoordelijkheidsverdeling bij de politiediensten. Binnen het spoorwegdomein moet de veiligheidsbenadering van de politie worden gecoördineerd met de NMBS (*Corporate Security Service*).

2. Collaboration avec les parquets dans le cadre de l'adaptation de la procédure administrative SNCB. Une modification de la loi a été demandée.

3. Partage des caméras de la SNCB en temps réel pour les services de police (fédérale et locale). Les discussions avec le ministre de la mobilité sont en phase finale. L'approche a été validée par la direction de la SNCB et une lettre portant sur le financement de ces caméras sera bientôt envoyée au cabinet du ministre la mobilité.

4. Securail demande de pouvoir disposer de *Bodycams*. Pour se faire, il faut modifier la loi et la SNCB voudrait réaliser un test au préalable.

5. Une meilleure coopération européenne. Le partage des compétences entre les partenaires étrangers s'arrête à la frontière et l'utilisation des technologies varie d'un pays à un autre. La SNCB plaide pour la mise en place de mesures européennes qui peuvent être appliquées au sein de l'Union des chemins de fer.

6. Un débat public sur la réglementation liée aux services de sécurité dans les sociétés de transport public.

B. M. Pierre Lejeune, président de la CGSP Cheminots

Avant de commencer l'analyse de la problématique de la sécurité dans les trains, *M. Pierre Lejeune, président de la CGSP Cheminots*, estime nécessaire de livrer une statistique de la réalité de celle-ci. En 2022, il y a eu 1.861 rapports établis au sujet de phénomènes d'agressions à l'encontre du personnel. En 2021, il y en a eu 1.923. Mais en 2019, seulement 1.160. L'évolution est malheureusement en hausse constante. Il faut noter que ces rapports ont débouché sur 459 accidents de travail en 2022 qui ont généré 9.200 jours d'incapacité de travail. Les derniers chiffres du mois d'avril 2023 indiquent une baisse par rapport au 1^{er} trimestre de l'année. Néanmoins, cela représente une hausse d'agressions pour le mois d'avril 2023 supérieure de 20 % en comparaison avec le mois d'avril 2022.

En comparant ces chiffres pour le premier trimestre de l'année, la CGSP-ACOD-Cheminots-Spoor déplore une progression de 36,6 % de faits d'agressions entre 2022 et 2023: 608 agressions en 2022 et 831 agressions en 2023. À noter que depuis 2020, ces chiffres sont en hausse constante pour le mois d'avril, de 31 en 2020 à 179 en 2023.

La recrudescence et la violence de ceux-ci inquiètent fortement et impactent profondément le bien-être des cheminots. Pour la CGSP-Cheminots, ces agressions

2. Samenwerking met de parketten in het raam van de aanpassing van de administratieve procedure van de NMBS. Er werd verzocht de wet te wijzigen.

3. Realtimebeschikbaarheid van de NMBS-camera-beelden voor de federale en de lokale politie. De besprekingen met de minister van Mobiliteit zitten in de eindfase. De benadering werd goedgekeurd door de NMBS-directie en binnenkort vertrekt een brief over de financiering van die camera's naar het kabinet van de minister van Mobiliteit.

4. Securail vraagt om over *bodycams* te mogen beschikken. Daartoe moet de wet worden gewijzigd, maar de NMBS zou eerst een test willen uitvoeren.

5. Betere Europese samenwerking. Het delen van bevoegdheden met buitenlandse partners stopt aan de grens en de inzet van technologie is voor elk land anders. De NMBS pleit voor Europese maatregelen die binnen de internationale spoorwegunie (UIC) kunnen worden toegepast.

6. Een openbaar debat over de regelgeving inzake veiligheidsdiensten bij de openbaarvervoersmaatschappijen.

B. De heer Pierre Lejeune, voorzitter van ACOD Spoor

Alvorens de analyse van de veiligheid op de treinen aan te vatten, acht *de heer Pierre Lejeune, voorzitter van ACOD Spoor*, het onvermijdelijk cijfers te geven over de feitelijke toestand. In 2022 werden 1.861 verslagen over agressie jegens personeel opgesteld. In 2021 waren dat er 1.923, maar in 2019 ging het slechts om 1.160 gevallen. De tendens is helaas een constante stijging. Aangestipt kan worden dat de gemelde incidenten in 2022 hebben geleid tot 459 arbeidsongevallen en tot 9.200 arbeidsongeschiktheidsdagen. De jongste cijfers dateren van april 2023 en geven aan dat er een daling is ten opzichte van het eerste trimester van het jaar. Ten opzichte van april 2022 is het aantal agressiegevallen in april 2023 evenwel toegenomen met meer dan 20 %.

Wanneer de cijfers van het eerste trimester van respectievelijk 2022 en 2023 met elkaar worden vergeleken, stelt ACOD Spoor vast dat het aantal gewelddaden helaas is gestegen met 36,6 %; van 608 agressiegevallen in 2022 tot 831 in 2023. Overigens stijgen de cijfers voor de maand april sinds 2020 voortdurend, namelijk van 31 gevallen in 2020 tot 179 in 2023.

De toename en de ernst van de incidenten verontrust de personeelsleden van de spoorwegen ten zeerste en heeft een zware weerslag op hun welzijn. ACOD Spoor

sont intolérables et inacceptables dans l'exercice des missions de service public. Elle refuse que des cheminots mais également des usagers soient agressés et victimes de comportements inappropriés. Le personnel d'accompagnement et les agents de sont les principales victimes, 70 % des agressions concernent les accompagnateurs de train et 20 % les agents Securail. De plus, les agents commerciaux (aux guichets), le personnel de gare, et, d'une manière générale, tout le personnel des chemins de fer en contact avec le public est particulièrement touché par le phénomène. Les agressions physiques et verbales peuvent marquer une personne à vie. Elles ne peuvent pas être minimisées.

Les statistiques à elles seules, ne permettent pas de traduire le ressenti des victimes qui subissent des insultes, intimidations et humiliations. Les agressions ont de nombreux visages et provoquent des cicatrices parfois visibles ou d'autres moins. Cela affecte également la famille de la victime, qui doit vivre avec un partenaire, une mère ou un père brisé, qui s'inquiète lorsque le téléphone sonne tard le soir, avec le message que leur proche est amené à l'hôpital ou qu'il rentrera plus tard parce qu'il doit encore faire une déclaration à la police.

La CGSP-Cheminots est consciente que l'agression ne peut pas être complètement bannie. La polarisation politique et sociale, l'accroissement des inégalités sociales et le déclin du sens des normes et des valeurs dans notre société font des ravages. L'agression est un phénomène social, surtout en période d'insécurité et d'inégalité, mais les syndicats n'acceptent pas qu'elle soit banalisée. Cependant, il incombe à l'employeur et au gouvernement de faire le maximum en vue d'apporter des solutions concrètes permettant d'assurer une sécurité maximale.

Dans cette perspective, "l'intervenant souhaite soumettre quelques pistes de réflexion afin d'atteindre les objectifs.

Un meilleur soutien et une présence accrue de la police des chemins de fer

La CGSP-Cheminots regrette que les effectifs de la police des chemins de fer aient été réduits par le précédent ministre de l'Intérieur, de telle sorte, qu'elle a été contrainte à réduire certaines de ses activités. En conséquence, les équipes Securail doivent faire appel à l'aide de la police locale, qui a de nombreuses autres missions. Il s'agit d'une très mauvaise décision dans le cadre de la lutte contre l'insécurité dans les installations ferroviaires. Les répercussions de cette décision

vindt dat dergelijke agressiedaden bij de uitvoering van opdrachten van openbare dienstverlening niet mogen worden getolereerd en onaanvaardbaar zijn. Het is voor de vakbond onverdraaglijk dat spoorwegpersoneel Securail worden aangevallen of het slachtoffer zijn van onbetamelijk gedrag. Treinbegeleiders (70 %) en Securail-personeelsleden (20 %) zijn de voornaamste slachtoffers van agressiedaden. Daarenboven treft dat fenomeen ook de verkoopmedewerkers (loketbedienden), het stationspersoneel en algemeen alle spoorwegpersoneelsleden die in contact komen met het publiek. Fysiek of verbaal geweld kan iemand levenslang kraken. Dergelijke feiten mogen niet worden geminimaliseerd.

Statistieken alleen kunnen niet weergeven hoe de slachtoffers van beledigingen, intimidaties en vernederingen zich voelen. Geweld heeft vele gezichten en veroorzaakt littekens die soms zichtbaar maar evengoed minder zichtbaar zijn. Het raakt ook het gezin van het slachtoffer, want dat krijgt te maken met een gebroken partner, moeder of vader en is ongerust wanneer 's avonds laat de telefoon gaat, met de boodschap dat hun naaste naar het ziekenhuis is gebracht of later thuiskomt omdat er nog eerst een verklaring moet worden afgelegd bij de politie.

ACOD Spoor beseft dat geweld niet volledig kan worden voorkomen. De politieke en maatschappelijke polarisatie, de toename van de sociale ongelijkheid en de teloorgang van de normen en waarden binnen onze samenleving richten grote schade aan. Geweld is een sociaal verschijnsel, vooral in tijden van onveiligheid en ongelijkheid, maar de vakbonden kunnen niet aanvaarden dat het als een banaal verschijnsel wordt afgedaan. De werkgever en de regering moeten doen wat zij kunnen om concrete oplossingen aan te dragen en maximale veiligheid tot stand te brengen.

De spreker oppert dan ook enkele denksporen om die doelstellingen waar te maken.

Een betere ondersteuning en versterkte aanwezigheid van de spoorwepolitie

ACOD Spoor betreurt dat de vorige minister van Binnenlandse Zaken het personeel van de spoorwepolitie heeft ingekrompen, waardoor die bepaalde activiteiten noodgedwongen heeft moeten terugschroeven. Ten gevolge daarvan moeten de Securail-teams een beroep doen op de lokale politie, die veel andere opdrachten heeft. Met het oog op de bestrijding van de onveiligheid in en op spoorweginfrastructuur was dat een heel slechte beslissing. De weerslag van die keuze komt dagelijks tot

se ressentent quotidiennement dans les statistiques d'agressions. C'est la raison pour laquelle la CGSP-Cheminots demande une révision de cette décision.

Des moyens pour renforcer le sentiment de sécurité

L'importance de disposer du personnel ferroviaire en suffisance dans les trains et les gares constitue un autre point déterminant dans la lutte contre les agressions. Le récent accord social pour 2023-2024 prévoit environ 4.200 recrutements pour cette période. Parmi ceux-ci, 2.600 devraient être affectés à la SNCB. En 2023, parmi les quelques 1.444 recrutements prévus à la SNCB, figurent 454 accompagnateurs de trains et 198 agents de sécurité. Aujourd'hui, 256 recrutements d'accompagnateurs de trains sont réalisés ou en voie de l'être et il en va de même pour 85 agents de sécurité. Cette tendance doit être confirmée, au regard, notamment, de la réalité mais aussi de celle des échecs à la formation ou des démissions.

13 % des agressions sont dues à des comportements dérangeants, et 16 % à des infractions aux règles ferroviaires comme les disputes entre voyageurs, sdf, bandes de jeunes. La présence visible du personnel dans les installations ferroviaires, les investissements dans du matériel ferroviaire confortable ainsi que des gares agréables et accueillantes exercent une influence positive sur le sentiment de sécurité des cheminots et des voyageurs.

De même, l'organisation opérationnelle doit être améliorée. Dans ce contexte, la ponctualité ou les suppressions de train peuvent également constituer des vecteurs importants d'agressions.

La prévention assurée par les agents de Securail est essentielle car elle permet de contrôler la détention d'un titre de transport anticipativement à la montée à bord du train. Elle doit être complétée par les contrôles à bord assurés par les brigades TICO (*Tickets Control Team*).

Dans ce contexte, il nous semble déraisonnable d'en envisager la suppression, pour confier ses missions à Securail. Ces deux unités jouent un rôle différent mais complémentaire. Enfin, la présence de 2 accompagnateurs de train doit être confortée, particulièrement sur les trains, les lignes et aux heures identifiées comme sensibles.

Une politique commerciale cohérente et pertinente

Plus de 50 % des agressions trouvent leur origine dans un litige de nature commerciale (titre de transport non conforme, ou absence de celui-ci). Les récentes

uiting in de geweldstatistieken. Om die reden verzoekt ACOD Spoor om een herziening van die beslissing.

Middelen om het veiligheidsgevoel te versterken

Voldoende spoorwegpersoneel op de treinen en in de stations is een andere bepalende factor in de bestrijding van het geweld. Het recente sociaal akkoord voor 2023-2024 voorziet in ongeveer 4.200 indienstnemen tijdens die periode. Daarvan zouden er 2.600 aan de NMBS worden toegewezen. In 2023 omvatten de 1.444 geplande indienstnemen bij de NMBS 454 treinbegeleiders en 198 veiligheidsagenten. Momenteel of binnenkort worden 256 treinbegeleiders en 85 veiligheidsagenten in dienst genomen. Die trend moet worden aangehouden, rekening houdend met de realiteit, maar ook met het aantal niet-voltooides opleidingen en met het aantal personeelsleden dat ontslag neemt.

13 % van de agressiedaden heeft te maken met storend gedrag en 16 % met inbreuken tegen de spoorwegvoorschriften, zoals woordenwisselingen tussen reizigers, daklozen, jongerenbendes enzovoort. De zichtbare aanwezigheid van personeel in het station, investeringen in comfortabel spoormaterieel en aangename, gezellige stationsgebouwen hebben een positieve invloed op het veiligheidsgevoel van het spoorwegpersoneel en de reizigers.

Ook de operationele organisatie dient te worden verbeterd. In dat verband zij aangestipt dat vertragingen en afschaffingen ook vaak de aanleiding kunnen zijn voor agressie.

Het preventieve optreden van de Securail-agenten is zeer belangrijk, aangezien er aldus nog voor het opstappen op kan worden toegezien dat de reiziger over een vervoerbewijs beschikt. Een noodzakelijke aanvulling daarop zijn de controles aan boord door de TICO-brigades (*Tickets Control Team*).

In die context lijkt het ons niet verstandig de afschaffing van die brigades te overwegen en de opdrachten ervan aan Securail toe te vertrouwen. Die twee entiteiten hebben een weliswaar verschillende, maar aanvullende rol. Tot slot dient meer te worden ingezet op treinbegeleidersduo's, inzonderheid op risicotreinen, -lijnen en -tijdstippen.

Een samenhangend en relevant commercieel beleid

Meer dan 50 % van de agressiedaden vloeit voort uit een "commercieel" dispuut (een ongeldig of ontbrekend vervoerbewijs). De recente beslissingen om aan boord

décisions d'appliquer le "No Cash" et d'augmenter le tarif à bord risquent d'entraîner une exacerbation des agressions. Ces décisions n'ont pas été concertées avec les organisations syndicales et ne s'inscrivent pas, selon l'intervenant, dans les missions de service public. La fermeture de guichets et la fracture numérique accentuent la discrimination entre les citoyens.

Une attention particulière pour le trafic transfrontalier

En effet, le trafic transfrontalier connaît des problèmes de sécurité particuliers, par exemple, sur la ligne Maastricht – Liège. Afin de renforcer la sécurité du personnel et des usagers sur ces lignes, une concertation entre les différents services de sécurité et les sociétés ferroviaires des différents pays semble indispensable et nécessaire.

L'application d'une tolérance "Zéro" et un meilleur suivi judiciaire à l'égard des coupables d'actes d'agressions

Il règne aujourd'hui souvent un sentiment d'impunité qui peut être de nature à favoriser les récidives.

C. Mme Stéphanie Silvestre, directrice, de M. Dirk Vanhove, premier commissaire de police, et de Mme Sylvie Ricour, conseillère (Police fédérale – Direction de la police des chemins de fer)

Contextualisation

Mme Stéphanie Silvestre, directrice de la police des chemins de fer, souligne que la mobilité douce est en constante augmentation, ce qui aura un impact sur l'ensemble du réseau ferroviaire. Il est donc nécessaire d'avoir une police des chemins de fer forte et spécialisée.

La sécurité dans les trains se décline dans différents champs d'action: les infrastructures ferroviaires, les trains, le personnel de bord, les passagers et les agents de sécurité. Cette sécurité se présente sous différentes formes: les risques d'accidents, les risques d'incidents, les crimes/délits et la gestion négociée de l'espace public lors des déplacements en masse. La police est également confrontée à de nouveaux phénomènes comme la présence de pickpockets et des personnes en séjour illégal dans les trains.

Quelques chiffres 2022

Les faits enregistrés sur le terrain d'action de la police des chemins de fer (trains, voies, les phénomènes *supra* locaux sur les quais) sont en augmentation, à hauteur de 5 % par an. Ces faits sont généralement des vols, séjours illégaux, drogues et agressions. La police partage donc l'avis de la SNCB quant à l'augmentation croissante

de cash plus à bord et le fait que le tarif à bord risque d'entraîner une exacerbation des agressions. Ces décisions n'ont pas été concertées avec les organisations syndicales et ne s'inscrivent pas, selon l'intervenant, dans les missions de service public. La fermeture de guichets et la fracture numérique accentuent la discrimination entre les citoyens.

Bijzondere aandacht voor grensoverschrijdend verkeer

Het grensoverschrijdend treinverkeer, zoals de lijn Maastricht-Luik, heeft af te rekenen met heel eigen veiligheidsproblemen. Teneinde de veiligheid van het personeel en van de gebruikers op die lijnen te versterken lijkt overleg tussen de veiligheidsdiensten en de spoormaatschappijen van de verschillende landen onontbeerlijk en noodzakelijk.

Nultolerantie en een betere gerechtelijke opvolging van agressieplegers

Thans heerst vaak een gevoel van straffeloosheid, wat recidive in de hand kan werken.

C. Mevrouw Stéphanie Silvestre, directrice, de heer Dirk Vanhove, eerste commissaris van politie, en mevrouw Sylvie Ricour, adviseur (Federale Politie – Directie van de spoorwegpolitie)

Achtergrond

Mevrouw Stéphanie Silvestre, directrice van de Spoorwegpolitie, beklemtoont dat de zachte mobiliteit in opmars is, wat een impact zal hebben op het hele spoorweganet. Er is bijgevolg nood aan een krachtige, gespecialiseerde spoorwegpolitie.

Voor de veiligheid op de trein wordt het vizier gericht op verscheidene actieterrains: de stationsgebouwen, de treinen, het boordpersoneel, de passagiers en de veiligheidsagenten. Die veiligheidsbenadering heeft verschillende facetten: risico's op ongevallen, risico's op incidenten, strafbare feiten en het genegotieerde beheer van de publieke ruimte bij reizigersdrukte. De politie wordt eveneens met nieuwe verschijnselen geconfronteerd, zoals de aanwezigheid op de treinen van gawddieven en illegalen.

Enkele cijfers voor 2022

De spoorwegpolitie stelt vast dat het aantal feiten op haar actieterrain (treinstellen, sporen, perrons en de aldaar gepleegde supralokale feiten) toeneemt, naar rato van 5 % per jaar. Die feiten betreffen over het algemeen diefstal, onwettig verblijf, drugs en agressiedaden. De politie is het dus met de NMBS eens dat het

de ces faits d'agressions. Le pourcentage des faits enregistrés dans les trains est entre 8 et 17 %. La police a enregistré 3.359 arrestations pour l'année 2022 et le nombre d'arrestations judiciaires est de 34 %. Au niveau des procès-verbaux rédigés, la police en a rédigé 26.055. Ils se déclinent tant pour la police des chemins de fer que de la police locale qui intervient également sur le même terrain d'action. Ces chiffres clés sont stables dans le temps, malgré la présence visible de la police des chemins de fer à bord des trains.

Le rôle de la SPC (Police des chemins de fer)

La méthode de travail de la SPC est guidée par l'information. Elle élabore des analyses stratégiques qui déterminent les lignes critiques dans le but de diriger les patrouilles vers ces endroits. Sur base du plan de sécurité 2022-2025, la police a développé un plan d'action national et opérationnel qui détermine des objectifs stratégiques et opérationnels. Le premier objectif stratégique concerne notamment le besoin d'un cadre réglementaire clair, une répartition entre police locale et police fédérale qui soit aussi claire. Dans ce contexte, un projet de circulaire ministérielle est en cours de rédaction et aura comme objectif de clarifier ce cadre réglementaire. Il faudra ensuite réaliser une série de protocoles avec les partenaires de terrain et avoir une coopération nationale et internationale et beaucoup plus approfondie. Le deuxième objectif porte sur l'image stratégique du terrain d'action prioritaire qui doit être constamment mise à jour. De plus, il faut miser sur les partenariats avec les différents acteurs de terrain pour avoir un terrain d'action sécurisé. Les troisième et quatrième objectifs portent sur la planification d'urgence intégrée avec les partenaires et une professionnalisation du principe de "readiness", c'est-à-dire que la patrouille doit être prête à tout moment pour prendre les mesures adéquates lors d'un événement particulier.

Ces objectifs vont être réalisés de manière journalière par les équipes d'intervention et lors des actions intégrée avec nos partenaires des missions de police de base. Les domaines d'actions de la police des chemins de fer sont au nombre de cinq. Le premier domaine concerne l'intervention. Les policiers sont fort occupés par les personnes qui sont en séjour illégal, sous influence et/ou en errance qui sont en séjour illégal, sous influence et/ou en errance, les pickpockets dans les infrastructures ferroviaires, les agressions physiques et verbales tant pour les agents Securail, le personnel de bord et les policiers. Il s'agit d'une combinaison de tous ces phénomènes. Les policiers doivent aussi gérer beaucoup de comportements dérangeants, des menaces, des conflits et des atteintes à l'honneur. L'intervention de premier niveau s'occupe de tous ces phénomènes. Le

aantal agressiedaden voortdurend toeneemt. Tussen de 8 en 17 % van die feiten doet zich voor op de trein. Voor 2022 registreerde de politie 3.359 aanhoudingen; in 34 % van de gevallen werd er gerechtelijk vervolgd. In totaal werden 26.055 processen-verbaal opgemaakt. Dat zijn processen-verbaal van zowel de spoorwegpolitie als de lokale politie, die op diezelfde plaatsen actief is. Die kerncijfers blijven stabiel ondanks de zichtbare aanwezigheid van de spoorwegpolitie aan boord van treinen.

De rol van de spoorwegpolitie

De werkmethode van de spoorwegpolitie stoelt op informatie. Ze werkt strategische analyses uit om de kritieke lijnen te identificeren en er vervolgens patrouilles naar uit te sturen. Op basis van het Veiligheidsplan 2022-2025 heeft de politie werk gemaakt van een nationaal actieplan en een operationeel plan, met respectievelijk de strategische en operationele doelstellingen. De eerste strategische doelstelling betreft inzonderheid de nood aan een helder regelgevend kader en een al even heldere taakverdeling tussen de lokale en de federale politie. In dat verband wordt de hand gelegd aan een ontwerp van ministeriële rondzendbrief, die tot doel zal hebben dat regelgevingskader te verduidelijken. Vervolgens zal het aankomen op het sluiten van protocollen met de partners in het veld en op het uitdiepen van de nationale en internationale samenwerking. De tweede doelstelling heeft te maken met de constant bij te stellen strategische beeldvorming van het prioritaire actieterrein. Bovendien dient in het streven naar een beveiligd actieterrein te worden ingezet op partnerschappen met de verschillende actoren in het veld. De derde en vierde doelstelling hebben betrekking op de geïntegreerde noodplanning met de partners en op een professionalisering van het paraatheidsprincipe (*readiness*); een patrouille moet met andere woorden te allen tijde klaarstaan om passende maatregelen te nemen in het geval van een bepaalde situatie.

Die doelstellingen worden dagelijks bereikt door de interventieteams en tijdens geïntegreerde acties met onze partners. De spoorwegpolitie is op vijf actiedomeinen actief. Interventie is het eerste actiedomein. De politieagenten hebben veel werk met mensen die illegaal verblijven, onder invloed zijn en/of rondzwerven, met gawddieven in en rond de stationsgebouwen, met fysieke en verbale agressie jegens zowel Securail-agenten als treinpersoneel en politiemensen zelf. Het gaat om een combinatie van al die verschijnselen. De politiemensen dienen ook vaak op te treden bij storend gedrag, bedreigingen, conflicten en vernederingen. De eerstelijnsinterventie richt zich op al die verschijnselen. Het tweede actiedomein van de spoorwegpolitie is informatiegaring, die tot doel heeft een goede kennis van het actieterrein op te bouwen. De spoorwegpolitie

domaine 2 correspond à la récolte d'informations, c'est-à-dire avoir une bonne connaissance du terrain d'action. La SPC est organisée en 5 régions: Nord, Sud, Est, Ouest et Bruxelles. Ces régions ont un domaine d'action particulier. Elles ont des actions de visibilité axées sur la prévention. Cette répartition régionale correspond au niveau 3. Le domaine 4 concerne les actions nationales et internationales. Dans ce cadre, la police a un projet pluriannuel de visibilité à bord des trains (lignes à risques), pendant les vacances d'été (les voyages vers la mer du Nord) et actions en partenariat avec les pays voisins (par exemple les trains ICE). Le dernier domaine porte sur la gestion négociée avec l'espace public. La police des chemins de fer est impactée par toute une série d'événements comme les concerts, les festivals, les manifestations.

Action visibilité

La police se concentre via cette action sur la prévention. La majorité des actions se situe entre 10 heures et 20 heures et les trajets effectués dans le cadre de cette action couvrent l'ensemble du territoire. Il s'agit d'un "tour de Belgique" qui a comme objectif d'avoir une efficacité dans l'action policière.

Conclusions

La Police des chemins de fer a des défis énormes au niveau de la sécurité du terrain d'action prioritaire. Ce sentiment d'insécurité est en évolution. Les efforts sur l'intervention urgente concerne 62 % des interventions. Les capacités libres sont orientés vers des actions de prévention dans les trains et lignes à risques.

II. — QUESTIONS ET REMARQUES DES MEMBRES

M. Roggeman Tomas (N-VA) rappelle que tous les membres de cette commission sont unanimes par rapport à la problématique de la sécurité dans les trains. Il souligne des similitudes au niveau des propos des invités concernant les problèmes d'opérationnalité et du cadre légal qui pose des obstacles.

L'orateur prend acte de la demande de la police des chemins de fer qui souhaite une répartition claire des tâches de chacun et d'avoir une révision légale en la matière. Dans le contexte de la circulaire ministérielle du 15 avril 2002, il existe déjà des accords de travail avec les zones de police locale qui peuvent intervenir et portent sur la responsabilité des autorités administratives et la répartition des tâches entre les services de police en matière de sécurité dans les chemins de fer. Pourquoi

is georganiseerd in vijf regio's: Noord, Zuid, Oost, West en Brussel. Elke regio heeft een specifiek actiedomein. Alle regio's zetten in op preventieve zichtbaarheidsacties. Die regionale indeling komt met het derde domein overeen. Het vierde domein bestrijkt de nationale en internationale acties. In dat kader ontplooit de politie een meerjarig project voor versterkte zichtbaarheid op de treinen (op risicolijnen), tijdens de zomervakantie (bestemming kust), alsook acties in samenwerking met de buurlanden (bijvoorbeeld ICE-treinen). Het laatste domein betreft het genegotieerd beheer van de openbare ruimte. De spoorwegpolitie is betrokken partij bij een hele reeks evenementen, zoals concerten, festivals en manifestaties.

Zichtbaarheidsacties

Met zichtbaarheidsacties focust de politie op preventie. De meeste acties vinden plaats tussen 10 en 20 uur, op trajecten die het hele land bestrijken. Met het oog op een doeltreffend politieoptreden wordt dus een "ronde van België" gedaan.

Conclusies

De spoorwegpolitie staat voor heel grote uitdagingen met betrekking tot de veiligheid binnen haar prioritaire actieterrain. Het voormelde onveiligheidsgevoel evolueert. De interventies betreffen in 62 % van de gevallen dringende zaken. De vrije capaciteit wordt ingezet voor preventie-initiatieven op risicotreinen en -lijnen.

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

De heer Tomas Roggeman (N-VA) herinnert eraan dat alle commissieleden het erover eens zijn dat er op de treinen een veiligheidsprobleem bestaat. Hij benadrukt dat de gastsprekers gelijklopende opmerkingen formuleren omtrent de operationele aspecten en de door het wetgevingskader gecreëerde belemmeringen.

De spreker neemt er nota van dat de spoorwegpolitie verzoekt om een duidelijke taakverdeling en om een wetgevingsherziening ter zake. Op grond van de ministeriële rondzendbrief van 15 april 2002 bestaan er reeds werkafspraken met de lokale politiezones, die kunnen ingrijpen. De voormelde afspraken betreffen de verantwoordelijkheid van de bestuurlijke overheden en de wijze waarop de politiediensten de taken aangaande de veiligheid op het spoor verdelen. Waarom moet worden

faut-il attendre une révision de cette circulaire pour prendre de tels accords avec tous les corps de police locale? Est-ce qu'il y a un problème juridique? Cette coopération pose-t-elle parfois problème? Quelles sont les lacunes qui se présentent dans les grandes gares?

L'orateur demande également plus d'informations concernant les échanges d'images: d'où provient la demande? Existe-t-il des échanges directs d'images de caméra? Et si ce n'est pas encore indiqué, y a-t-il encore des conditions qui doivent être remplies? Est-il possible d'avoir des caméras dans les trains M7 qui sont commandés?

Par la suite, l'intervenant demande plus d'informations à propos de la communication entre Securail et la police. En effet, les deux entités n'ont pas la même fréquence radio et doivent établir des contacts par téléphone.

L'intervenant constate que la Police des Chemins de Fer approuve l'ensemble des suggestions de sa proposition de résolution (DOC 55 2809/001), à l'exception de celle concernant les échanges de données et d'identités. Selon ses informations, plusieurs incidents s'opèrent lorsqu'un accompagnateur de train demande l'identité d'un voyageur. Si le voyageur refuse, Securail est alors appelé et s'il persiste, la police est à son tour appelée pour intervenir. Est-ce qu'il ne faudrait pas revoir la loi en elle-même et éviter d'appeler les deux forces de sécurité qui ont des capacités déjà très limitées?

Concernant le contrôle préventif, la SNCB a annoncé qu'elle allait effectuer un contrôle des tickets avant que les voyageurs montent dans les trains. L'entreprise publique compte également réaliser ce contrôle en 2023. Est-ce que ce contrôle fonctionne et opère-t-il un effet de dissuasion pour la fraude? L'intervenant est d'avis que ce contrôle n'est pas optimal car un fraudeur peut toujours aller à un endroit où il n'y a pas de contrôleurs. Qu'en est-il également de la brigade TICO?

L'orateur revient par la suite sur la mise en place de portes d'accès dans les gares. Une étude a été menée sur le sujet et notamment sur la mise en place de portiques à la gare centrale. D'un point de vue pratique, il était difficile de mener à bien cette étude car l'espace était limité mais qu'en est-il pour les grandes gares comme Bruxelles-Midi ou Anvers-Centrale? Cette idée ne résoudra pas le problème de sécurité mais facilitera les contrôles. Securail s'est déjà positionné sur la question et estime qu'effectivement le contrôle sera plus facile. Est-ce que cela va de pair avec la volonté d'augmenter l'offre?

gewacht op een herziening van die rondzendbrief om dergelijke afspraken te maken met alle lokale politie-korpsen? Is er een juridisch knelpunt? Verloopt die samenwerking soms stroef? Welke manco's zijn er in de grote stations?

De spreker vraagt voorts meer informatie over de uitwisseling van camerabeelden. Waar komt het desbetreffende verzoek vandaan? Worden camerabeelden soms rechtstreeks uitgewisseld? Indien zulks nog niet wenselijk is, moeten dan nog andere voorwaarden worden vervuld? Kunnen in de bestelde M7-treinen camera's worden geïnstalleerd?

Vervolgens wil de spreker meer uitleg over de communicatie tussen Securail en de politie. Beide entiteiten gebruiken immers niet dezelfde radiofrequentie en moeten telefonisch contact leggen met elkaar.

De heer Roggeman stelt vast dat de Spoorwepolitie instemt met alle suggesties in zijn voorstel van resolutie (DOC 55 2809/001), met uitzondering van die over de uitwisseling van informatie en van identiteitsgegevens. Volgens zijn informatie ontstaan er al snel incidenten wanneer een treinbegeleider een passagier verzoekt zich te legitimeren. Wanneer de passagier dat weigert, wordt Securail opgeroepen; blijft de passagier zich dan nog verzetten, wordt de politie gebeld om in te grijpen. Zou de wet zelf niet moeten worden herzien opdat niet de beide veiligheidskorpsen moeten worden opgeroepen, aangezien hun capaciteit zo al heel beperkt is?

Wat de preventieve controles betreft, heeft de NMBS aangekondigd dat er vervoerbewijscontroles zouden worden uitgevoerd voordat de passagiers op de trein stappen. Het overheidsbedrijf is bovendien van plan dergelijke controles in 2023 toe te passen. Werken zulke controles en gaan ze fraude tegen? De spreker meent dat dergelijke preventieve controles niet optimaal zijn, aangezien een fraudeur altijd naar een plek kan gaan waar geen controleurs staan. Hoe zit het bovendien met de TICO-teams?

De heer Roggeman gaat vervolgens in op de plaatsing van toegangspoortjes in de stations. Er is daarover een studie uitgevoerd, meer bepaald voor het Centraal Station. Wegens de beperkte ruimte was het praktisch moeilijk om die studie uit te voeren, maar hoe zit het met de grote stations, zoals Brussel-Zuid of Antwerpen-Centraal? Dat idee zal het veiligheidsprobleem niet oplossen, maar maakt wel de controles eenvoudiger. Securail heeft ter zake al een standpunt ingenomen en meent dat de controles vlotter zouden verlopen. Is dat middel bestaansbaar met het streven om het aanbod uit te breiden?

En matière de sanctions, l'orateur demande s'il existe des données sur le nombre de poursuites judiciaires. Cette question a déjà été posée au ministre de la Justice mais celui-ci n'a pas pu donner de réponse. Est-ce qu'il ne faudrait pas alourdir les sanctions, en prévoir davantage pour les voyageurs qui refusent de montrer leurs cartes d'identités? Quel est l'avis des intervenants concernant l'interdiction aux multirécidivistes de prendre le train? Est-ce que cette idée peut être envisagée comme sanction?

Concernant Securail, des recrutements supplémentaires ont été annoncés. Est-ce exact que le nombre d'effectifs est en baisse? Ce recrutement correspond-t-il à une augmentation des effectifs en place ou simplement de combler les postes vacants? Est-ce que des candidats se présentent aux recrutements?

La compétence et les actes autorisés de Securail sont flous. Comment les collaborateurs peuvent-ils se défendre? Faut-il un éclaircissement ou un élargissement des compétences?

Pour terminer, l'orateur revient sur le formulaire "post-agression" à remplir par la personne agressée. Ce formulaire demande apparemment beaucoup de temps et les personnes agressées ne reçoivent pas de retours. Par conséquent, beaucoup d'entre eux sont hésitants à répondre à ce formulaire.

M. Olivier Vajda (Ecolo-Groen) relève un certain consensus au niveau de la question de la sécurité dans les trains.

L'orateur est d'avis que l'absence ou la baisse de personnel de la SNCB dans les gares a une incidence sur la sécurité. Le choix de fermer certains guichets dans les gares n'était peut-être pas le bon. Il comprend la demande de mettre en place des caméras de surveillance car il n'y aurait pas assez d'investissements humains. L'utilisation de ces caméras pose encore certaines questions, notamment au niveau de la protection de la vie privée.

Aux Pays-Bas, les règles en matière de sécurité stipulent que les trains dépassant les sept voitures doivent avoir un deuxième accompagnateur. Or, en Belgique, il est possible qu'un accompagnateur de train soit responsable de plus de 10 voitures. La SNCB fait effectivement face à une pénurie de personnel mais est-ce qu'il y a une volonté d'augmenter le personnel à bord sur les lignes dites "à risque"?

Concernant la prévention, il existe une alarme pour appeler discrètement à l'aide. Ce système discret utilisé par le personnel est-il mis en place? L'orateur souhaite

Wat de sancties betreft, wil de spreker vernemen of er gegevens beschikbaar zijn over het aantal gerechtelijke vervolgingen. Die vraag werd al gesteld aan de minister van Justitie, maar die bleef het antwoord schuldig. Moeten de sancties niet worden verzaamd, met name jegens reizigers die weigeren hun identiteitskaart te tonen? Hoe staan de sprekers tegenover een verbod voor veelplegers om de trein te nemen? Komt zulks in aanmerking als sanctie?

Voor Securail wordt bijkomend personeel in uitzicht gesteld. Klopt het dat het aantal personeelsleden daalt? Leiden die indienstneming inderdaad tot meer personeel of dienen ze louter om vacante betrekkingen in te vullen? Bieden zich sollicitanten voor die banen aan?

De bevoegdheden en machtigingen van Securail zijn vaag. Hoe kunnen zijn medewerkers zich verdedigen? Moeten de bevoegdheden worden verduidelijkt of uitgebreid?

Tot slot gaat de spreker in op het formulier dat het slachtoffer na een agressiedaad moet invullen. Dat blijkt heel tijdrovend te zijn; ook ontvangen de slachtoffers van het geweld geen feedback. Bijgevolg aarzelen velen van hen om het formulier in te vullen.

De heer Olivier Vajda (Ecolo-Groen) stelt vast dat over de onveiligheid op de treinen een zekere consensus heerst.

Hij meent dat wanneer er in de stations geen of minder NMBS-personeel aanwezig is, zulks een weerslag heeft op de veiligheid. De keuze om in stations loketten te sluiten was misschien niet verstandig. De spreker heeft begrip voor de vraag naar bewakingscamera's door het gebrek aan investeringen in personeel. Het gebruik van dergelijke camera's doet evenwel nog vragen rijzen, vooral inzake privacybescherming.

In Nederland bepalen de veiligheidsregels dat treinen met meer dan zeven wagons een tweede treinbegeleider aan boord moeten hebben. In België kan het daarentegen voorvallen dat één treinbegeleider verantwoordelijk is voor meer dan tien rijtuigen. De NMBS kampt inderdaad met een personeelstekort, maar is de wil aanwezig om meer personeel in te zetten op de zogeheten risicolijnen?

Wat preventie betreft, bestaat er een discreet noodoproepsysteem. Wordt al van dat discrete systeem voor het personeel gebruikgemaakt? Het lid verzoekt

avoir plus d'informations à ce sujet. Qu'en est-il également de la formation des agents Securail dans le cadre de situation de crise ou de l'aide aux victimes? Est-ce qu'il y a une attention particulière au niveau des régions rurales car les délais d'interventions de Securail sont plus longs en région rurale. L'orateur se réjouit de la collaboration entre les différentes instances mais il se demande s'il y a des collaborations ou consultations avec d'autres acteurs de terrain. L'information aux voyageurs est aussi à prendre considération, est-ce que ce type d'action peut être envisagée?

Mme Chanelle Bonaventure (PS) estime primordial de garantir la sécurité dans les trains et gares du pays, de mettre en place un encadrement et des mesures pour que l'ensemble des voyageurs et des employés puissent se déplacer et travailler dans des conditions appropriées. Le groupe auquel appartient l'intervenante a déposé une proposition de résolution (DOC 55 2843/001) visant à renforcer la police des chemins de fer. Tandis que les moyens alloués à la police des chemins de fer ont diminué sous le précédent gouvernement et que le nombre d'agressions à l'encontre du personnel de la SNCB a augmenté ces dernières années, il était nécessaire d'appeler le gouvernement à mettre en place un plan pour donner à ce service, qui assure des fonctions bien spécifiques et nécessaires, un réel avenir dans notre pays. Au sein de cette thématique générale de la sécurité du transport ferroviaire, il faut pouvoir distinguer deux points – des points qui, bien que distincts, sont intrinsèquement liés: la sécurité des voyageurs et celle des employés de la SNCB – à savoir le personnel roulant et le personnel en gare.

Premièrement, l'oratrice souhaite obtenir des informations sur les dispositions et les procédures en vigueur pour prévenir et encadrer les comportements problématiques à l'encontre des voyageurs au sein des gares et des trains. Concrètement, que se passe-t-il lorsqu'un voyageur compose le numéro d'urgence de la SNCB? Dans quelle mesure la suite qui y est donnée dépend-elle de l'heure à laquelle l'appel est passé, ainsi que de la zone géographique où se trouve la personne? Que se passe-t-il si le voyageur ne se trouve pas dans une grande gare, à une heure de pointe, et qu'aucune patrouille Securail ne se trouve à proximité? La police des chemins de fer est-elle systématiquement contactée? En outre, est-ce que les voyageurs utilisent effectivement ce numéro de téléphone en cas de nécessité? Quel est le nombre d'appels reçus par le SOC (*Security Operations Center*) depuis le début de l'année, ainsi que son évolution au cours des années précédentes? Pour quels faits? En moyenne, dans quelle proportion le recours à ce numéro de téléphone mène-t-il effectivement à une intervention et à la protection des personnes agressées?

dienaangaande om meer toelichting. Hoe worden de Securail-medewerkers opgeleid voor crisissituaties of slachtofferhulp? Wordt er bijzondere aandacht besteed aan landelijke gebieden, waar de aanrijtijden van Securail langer zijn? De spreker is tevreden dat de diverse instanties samenwerken, maar vraagt zich af of wordt samengewerkt of overlegd met andere spelers in het veld. Ook met de informatieverstrekking aan de reizigers moet als factor rekening worden gehouden; zijn op dat vlak acties te overwegen?

Mevrouw Chanelle Bonaventure (PS) vindt het essentieel dat de veiligheid in de Belgische treinen en stations wordt gewaarborgd en dat een kader en maatregelen worden ingevoerd om ervoor te zorgen dat alle treingebruikers en werknemers in gepaste omstandigheden kunnen reizen en werken. De fractie van de spreekster heeft een voorstel van resolutie ingediend over de versterking van de Spoorweggpolitie (DOC 55 2843/001). De middelen voor de spoorweggpolitie werden onder de vorige regering nog verminderd; tegelijk is het aantal gevallen van agressie jegens NMBS-personeel de jongste jaren toegenomen. Aldus was het zaak de regering ertoe op te roepen een plan op te stellen om die dienst, die heel specifieke en noodzakelijke functies vervult, een echte toekomst te geven in België. Binnen dit algemene thema van veiligheid op en rond het spoor komt het erop aan een onderscheid te maken tussen twee punten die weliswaar verschillend zijn, maar tegelijk intrinsiek met elkaar verbonden zijn: de veiligheid van de treingebruikers en die van het NMBS-personeel – zowel op de treinen als in de stations.

De spreekster verzoekt eerst om toelichting over de geldende bepalingen en procedures om problematisch gedrag jegens treingebruikers in de stations en op de treinen te voorkomen en aan te pakken. Wat gebeurt er concreet wanneer een reiziger het noodnummer van de NMBS belt? In hoeverre hangt de respons af van het tijdstip van de oproep en van de plaats van de beller? Wat gebeurt er als de treingebruiker zich niet in een groot station bevindt, niet tijdens de spits belt of er geen Securail-patrouille in de buurt is? Wordt er systematisch contact opgenomen met de spoorweggpolitie? Bellen treingebruikers in geval van nood ook echt naar dat nummer? Hoeveel oproepen heeft het SOC (*Security Operations Center*) sinds het begin van het jaar ontvangen en hoe zijn de cijfers de voorbije jaren geëvolueerd? In verband met welke feiten? In hoeveel procent van de gevallen leidt een oproep naar dat telefoonnummer daadwerkelijk tot een tussenkomst en tot bescherming van de aangevallen personen?

Dans la continuité de ces questions: la présence des agents de Securail est partagée entre les gares et les trains pour assurer leur rôle de prévention. *A priori*, cette présence est accrue dans les grandes gares ou au départ des grandes gares. Statistiquement, les lignes les plus importantes présentent-elles un taux d'agression par nombre de voyageurs plus grand? La SNCB prévoit d'engager 150 nouveaux agents Securail – 71 ayant déjà été engagés, dont environ une cinquantaine est déjà active. Dans quelle mesure ces engagements permettront-ils une présence accrue sur le réseau? Ceci est-il jugé suffisant au vu de la situation? Qu'en est-il des brigades TICO (*Ticket Control Team*) – assurant des contrôles aléatoires et approfondis des billets à bord? Ce dispositif sera-t-il renforcé?

Un autre élément, qui concerne la police des chemins de fer: est-il possible d'avoir un retour sur la coopération avec les autorités locales quant à la sécurisation de gares et la lutte contre les faits et les phénomènes de criminalité qui y sont constatés? Des procédures standardisées existent-elles dans ce cadre?

Deuxièmement, en ce qui concerne les agressions du personnel de la SNCB, l'oratrice constate une hausse des chiffres enregistrés sur ces derniers mois par rapport aux dernières années. Il est évident que chaque agression, qu'elle intervienne à l'encontre d'autres voyageurs ou de membres du personnel, est une agression de trop. Il s'agit là d'un phénomène contre lequel il faut lutter et dont il faut identifier les causes. La politique tarifaire de la SNCB semble constituer un facteur déterminant de la sécurité au sein des trains et des gares. Les chiffres tendent à le confirmer. Est-ce que l'augmentation récente des tarifs de 10 %, l'augmentation du tarif à bord – le supplément à bord étant passé de 7 à 9 euros –, l'impossibilité de payer avec du cash ou une carte bancaire qui ne fonctionne pas "sans contact" à bord des trains, ainsi que la fermeture des guichets ont effectivement favorisé la hausse des faits d'agression? Quel impact dispositions ont-elles sur le sentiment de sécurité des accompagnateurs? Quelle est la réaction de la SNCB sur ce point?

Il est tout de même plus que paradoxal que le tarif à bord ait été pensé pour éviter les tensions entre voyageurs et accompagnateurs, tandis que cette mesure semble aujourd'hui au contraire favoriser leur insécurité.

De plus, l'intervenante imagine aisément que le faible taux de ponctualité des trains affecte la sécurité du personnel roulant. Lorsque le train est en retard, que les navetteurs sont à bout après avoir subi de tels retards plusieurs fois dans la semaine, les accompagnateurs sont les premiers interlocuteurs et, bien souvent, voient

Nog in dat verband: de Securail-agenten worden gespreid ingezet over de verschillende stations en treinen om zo hun preventieve rol te vervullen. Zij zijn nadrukkelijker aanwezig in de grotere stations of op de treinen vanuit die stations. Is het statistisch gezien zo dat de grootste lijnen ook een grotere agressiefrequentie per vervoerd aantal reizigers hebben? De NMBS is van plan om 150 nieuwe Securail-agenten in dienst te nemen – 71 van hen werden al in dienst genomen en ongeveer 50 daarvan zijn al actief. In hoeverre zullen die extra indienstnemingen zich vertalen in meer aanwezigheid op het net? Zal een en ander volstaan, gelet op de situatie? Hoe zit het met de TICO-brigades (*Ticket Control Team*), die op de treinen willekeurige en grondige ticketcontroles uitvoeren? Zal daar meer op worden ingezet?

Inzake de spoorweggpolitie verzoekt de spreker om feedback over de samenwerking met de lokale besturen betreffende de beveiliging van de stations en de bestrijding van de aldaar vastgestelde criminele feiten en verschijnselen. Bestaan daar standaardprocedures voor?

Betreffende de gevallen van agressie jegens NMBS-personeel stelt de spreker vast dat de cijfers van de jongste maanden hoger liggen ten opzichte van de voorbije jaren. Het ligt voor de hand dat elke agressiedaad jegens andere treingebruikers dan wel personeelsleden er een te veel is. Dat verschijnsel moet worden aangepakt en de oorzaken ervan moeten worden vastgesteld. Het prijsbeleid van de NMBS lijkt een bepalende factor te zijn voor de veiligheid op de treinen en in de stations. De cijfers lijken die vaststelling te bevestigen. Hebben de recente verhoging van de tarieven met 10 %, de verhoging van het "boordtarief" (de boordtoeslag werd verhoogd van 7 naar 9 euro), de onmogelijkheid om op de trein te betalen met baar geld of met een bankkaart zonder contactloze functie, alsook de sluiting van de loketten daadwerkelijk de stijging van het aantal gevallen van agressie in de hand gewerkt? Wat is de weerslag daarvan op het veiligheidsgevoel van de treinbegeleiders? Hoe luidt de reactie van de NMBS dienaangaande?

Het is toch zonder meer paradoxaal dat het boordtarief bedoeld was om spanningen tussen treingebruikers en treinbegeleiders te voorkomen, maar de onveiligheid nu juist lijkt te vergroten.

Bovendien kan de spreker zich ook gemakkelijk voorstellen dat de povere stiptheidscijfers van de treinen de veiligheid van het treinpersoneel beïnvloeden. Wanneer de trein vertraging heeft, de pendelaars ten einde raad zijn omdat ze meerdere keren per week met dergelijke vertragingen te maken krijgen, worden de

les frustrations leur être directement exprimées. L'oratrice souhaite plus d'informations sur ce sujet.

Mme Bonaventure souhaite poser une question spécifiquement aux représentants syndicaux: ces derniers mois, suite à de nombreux faits de violence, des accompagnateurs sont spontanément entrés en grève dans plusieurs villes de Belgique, à Liège et à Courtrai, notamment. S'en seraient suivies des discussions avec la SNCB et les ministres de l'Intérieur, de la Justice et de la Mobilité, des discussions menées parallèlement à la négociation du contrat social. Qu'en est-il de ces discussions? Des éléments du contrat social laissent-ils entrevoir des améliorations en matière de sécurité?

M. Emmanuel Burton (MR) estime que les exposés sont révélateurs de la situation et que les constats sont largement partagés. Il considère que la sécurité du personnel est évidemment la première priorité. L'impunité doit cesser, la peur doit changer de camp et les interceptions doivent être plus efficaces. Les sanctions doivent donc être immédiates, efficaces et proportionnelles au méfait commis.

Les auditions mettent en lumière des faits d'agressions et de violences devenus trop nombreux. Il faut tout d'abord une meilleure collaboration entre les différents départements, à savoir le SPF Mobilité, le SPF Justice et le SPF Intérieur afin d'améliorer ce sentiment de sécurité en faveur du personnel de la SNCB et des voyageurs. Selon les différents orateurs, comment optimiser la collaboration avec la police locale et fédérale. L'orateur demande également si la mise en place de 10.000 caméras dans les gares et sites vulnérables est suffisant? Est-ce que le besoin en la matière est évalué? Qu'en est-il du texte des *bodycams* destiné au personnel de sécurité. Concernant le déploiement dynamique de Securail, comment est-il organisé?

Selon les invités, le nombre de procès-verbaux et autres agressions reste stable mais tout de même élevé. La SNCB a-t-elle fixé des objectifs ambitieux en la matière dans le but de diminuer l'insécurité? L'orateur rappelle aussi que le trafic ferroviaire est marqué par deux années "au ralenti", liées à la pandémie du COVID-19.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) signale qu'une femme sur trois a peur de prendre le train. La sécurité doit donc être primordiale tant pour le voyageur que pour les membres du personnel. Il faut avant tout miser sur la prévention.

trainbegeleiders daar als eersten op aangesproken en zijn zij vaak het mikpunt van alle opgekropte frustratie. De spreekster verzoekt om meer toelichting hieromtrent.

Vervolgens heeft mevrouw Bonaventure een specifieke vraag voor de vakbondsafgevaardigden: de jongste maanden zijn, na een aantal geweldsincidenten, de treinbegeleiders spontaan in staking gegaan in meerdere Belgische steden, met name in Luik en Kortrijk. Dat zou aanleiding hebben gegeven tot gesprekken met de NMBS en de respectieve ministers van Binnenlandse Zaken, Justitie en Mobiliteit, parallel met de onderhandelingen over het sociaal contract. Wat hebben die besprekingen opgeleverd? Bevat het sociaal contract elementen die inzake veiligheid beterschap in uitzicht stellen?

De heer Emmanuel Burton (MR) is van oordeel dat de uiteenzettingen een veelzeggend beeld geven van de situatie en dat de bevindingen breed worden gedeeld. Hij stelt dat de veiligheid van het personeel uiteraard de hoogste prioriteit heeft. Aan de straffeloosheid moet een einde komen, niet het personeel maar de daders moeten voortaan op hun hoede zijn en de intercepties moeten meer vruchten afwerpen. De sancties moeten dus onmiddellijk en doeltreffend zijn en in verhouding tot het gepleegde misdrijf staan.

De hoorzittingen hebben voor het voetlicht gebracht dat er te veel gevallen van agressie en van geweld zijn. Eerst en vooral moeten de verschillende departementen, namelijk de FOD Mobiliteit, de FOD Justitie en de FOD Binnenlandse Zaken, beter samenwerken om het veiligheidsgevoel van het NMBS-personeel en van de treingebruikers te verbeteren. Welke mogelijkheden zien de verschillende sprekers om de samenwerking met de lokale en de federale politie te optimaliseren? De spreker vraagt ook of de installatie van 10.000 camera's in de stations en op kritieke locaties volstaat. Worden de noden in dezen geëvalueerd? Hoeveel staat het met de tekst betreffende de *bodycams* voor het veiligheidspersoneel? Hoe wordt de dynamische inzet van Securail georganiseerd?

Volgens de gastsprekers blijft het aantal pv's en agressiedaden stabiel maar hoog. Heeft de NMBS op dit gebied ambitieuze doelstellingen vastgelegd om de onveiligheid tegen te gaan? De spreker wijst er ook op dat het spoorverkeer naar aanleiding van de COVID-19-pandemie twee jaren "in een lagere versnelling" heeft doorgemaakt.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) wijst erop dat een op de drie vrouwen bang is om de trein te nemen. Veiligheid moet dus vooropstaan, voor de treingebruikers én de personeelsleden. Er moet vooral worden ingezet op preventie.

La situation actuelle de la SNCB comme les retards ou les suppressions provoque beaucoup de frustrations et donc par conséquent, des agressions. Il faut donc comprendre la source de ces agressions. Les tarifs proposés par la SNCB sont compliqués à comprendre: est-ce que cela ne va pas aboutir à des frustrations venant des voyageurs? L'intervenante indique également que son groupe est opposé à la suppression du paiement en cash dans les trains.

La mise en place des brigades TICO avait pour objectif de diminuer les agressions. Pourquoi donc les supprimer? N'était-ce pas un bon système? L'oratrice indique que la SNCB compte restructurer son réseau de gares. Elle souhaite plus d'informations à ce sujet et demande si cela concerne aussi le personnel.

Son groupe estime qu'une présence humaine est une bonne manière de lutter contre l'insécurité dans les gares et dans les trains. Les caméras de surveillance ne résoudront pas les problèmes. Est-ce qu'il y a une volonté de la SNCB de réduire son personnel? Qu'en est-il de la formation qui porte sur la gestion des conflits? Selon les chiffres des syndicats, les accompagnateurs de train seraient les premières victimes d'agressions. Est-ce que cela concerne plus les femmes ou les hommes?

Le processus de plainte est assez long. Est-ce qu'un délai raisonnable est prévu à cet égard? Comment se déroule la procédure?

La police des chemins de fer a été réduite et centralisée. Quelle est la vision de la police par rapport à cette centralisation? L'oratrice est pour un renforcement de la police des chemins de fer car elle a plus de compétences.

Concernant les campagnes de sensibilisation sur les agressions, l'intervenante demande si elles ont eu un impact? Les chiffres ne démontrent aucune diminution.

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) estime qu'il incombe à l'État de garantir la sécurité publique, y compris dans les transports en commun. Il s'avère donc que la réduction des effectifs de la police des chemins de fer était une erreur. Concernant les chiffres sur les agressions, existe-t-il des données comparables avec d'autres pays? Est-ce qu'il y a une augmentation des cas d'agressions dans les pays voisins?

La SNCB a affirmé avoir réalisé de bonne collaboration avec le parquet fédéral. En 2022, le ministre de la Justice a déclaré vouloir travailler sur une politique "tolérance zéro". Est-ce que cette volonté se traduit dans les faits

De huidige situatie bij de NMBS, met vertragingen of afgeschafte treinen, zorgt voor veel frustratie en leidt aldus tot agressie. Het komt er dus op aan inzicht te krijgen in de oorzaak van die agressiedaden. De NMBS-tarieven zijn ingewikkeld: leidt zulks uiteindelijk niet tot frustratie bij de treingebruikers? De spreker geeft ook aan dat haar fractie gekant is tegen de afschaffing van cashbetalingen op de trein.

De TICO-brigades werden opgericht om het aantal gevallen van agressie te verminderen. Waarom zou men ze dan afschaffen? Was het geen goed systeem? De spreker geeft aan dat de NMBS haar netwerk van stations beoogt te herstructureren. Ze verzoekt om meer informatie dienaangaande en ze vraagt of een en ander ook voor het personeel geldt.

Haar fractie vindt menselijke aanwezigheid een goede manier om de onveiligheid in de stations en op de treinen tegen te gaan. Bewakingscamera's zullen de problemen niet oplossen. Wil de NMBS het met minder personeel doen? Hoe zit het met de opleiding conflictbeheersing? Volgens de cijfers van de vakbonden zouden vooral de treinbegeleiders het slachtoffer zijn van agressie. Gaat het daarbij veeleer om vrouwen of om mannen?

Een klacht neemt veel tijd in beslag. Wordt in dat verband nagedacht over een redelijke termijn? Hoe verloopt de procedure?

De spoorwegpolitie moet het met minder personeel doen en werd gecentraliseerd. Wat denkt de politie over die centralisatie? De spreker is voorstander van een versterking van de spoorwegpolitie, want die heeft meer bevoegdheden.

De spreker vraagt of de bewustmakingscampagnes over agressie tot resultaten hebben geleid. Uit de cijfers blijkt in elk geval geen afname van het aantal gevallen.

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) vindt dat het de taak van de Staat is om de openbare veiligheid te waarborgen, ook op het openbaar vervoer. Het is een vergissing gebleken om het aantal personeelsleden van de spoorwegpolitie te verlagen. Zijn er met betrekking tot de gevallen van agressie cijfers beschikbaar op basis waarvan een vergelijking met andere landen kan worden gemaakt? Is er in de buurlanden een toename van het aantal gevallen van agressie?

De NMBS heeft verklaard dat er een goede samenwerking met het federaal parket tot stand is gekomen. In 2022 heeft de minister van Justitie aangegeven werk te willen maken van een nultolerantiebeleid. Vertaalt die

et dans les chiffres? La part de cas d'agressions qui mènent à une condamnation a-t-elle augmenté?

La proposition de résolution (DOC 55 2508/001) portant sur les violences et intimidations dans les trains a été adoptée en commission mobilité. Une des demandes de cette résolution était de mettre à disposition aux voyageurs un canal communication direct avec Securail via une application. Qu'en est-il de cette application?

La SNCB propose régulièrement de faire circuler des trains sans accompagnateurs sur des trajets courts. Quel est l'avis des invités par rapport à la sécurité?

Concernant les formations du personnel à bord, l'orateur demande si elles contiennent des modules de gestion des conflits?

Les parkings vélos de la SNCB sont dotés de caméras de surveillance. Or, les communes enregistrent une augmentation de vols de vélos dans ces parkings. La police locale estime qu'il y a trop de caméras pour vérifier ces parkings. Est-ce que la SNCB est prête à investir davantage dans la surveillance des parkings vélos?

L'orateur remarque que beaucoup de personnes vagabondent dans les gares et que ce phénomène ne fait que s'aggraver. Est-ce une compétence de la police de gérer ce type d'attroupement dans les gares?

Les syndicats estiment que la suppression des paiements en cash dans les trains et le supplément tarifaire à bord pourraient être une cause d'agression. L'intervenant comprend cela mais il suppose également que cette suppression ainsi que ce supplément rappelleraient aux voyageurs qu'il faut acheter un titre de transport avant de monter dans les trains. Il est d'avis que beaucoup de voyageurs montent intentionnellement dans le train sans titre de transport. Le supplément tarifaire à bord doit donc rester.

III. — RÉPONSES DES INVITÉS

A. M. Koen Kerckaert, *Director Passenger Transport* et de M. Hendrik Vanderkimpén, *Head of Corporate Security Services (SNCB)*

M. Koen Kerckaert, Director Passenger Transport, revient tout d'abord sur les images des caméras. Le visionnage de ces images se fait sur demande de la police. La SNCB voudrait que les images soient transmises aux différentes instances policières en temps

bereidheid zich in de feiten en in de cijfers? Worden verhoudingsgewijs meer agressiegevallen vervolgd?

Het voorstel van resolutie betreffende de bestrijding van seksuele intimidatie en agressie in de trein (DOC 55 2508/001) werd aangenomen in de commissie voor Mobiliteit. Die resolutie bevat onder meer een verzoek om de reizigers de mogelijkheid te bieden via een app rechtstreeks met Securail te communiceren. Hoe zit het met die app?

De NMBS stelt met de regelmaat van de klok voor om op korte trajecten treinen zonder begeleiders in te zetten. Wat denken de gastsprekers hierover met betrekking tot de veiligheid?

Wat de opleidingen voor het boordpersoneel betreft, vraagt de spreker of die opleidingen ook modules conflictbeheersing bevatten.

De fietsparkings van de NMBS zijn uitgerust met bewakingscamera's. Niettemin stellen de gemeenten er een toename van het aantal fietsdiefstallen vast. Volgens de lokale politie zijn er te weinig camera's om toezicht te kunnen houden op die parkings. Is de NMBS bereid meer te investeren in de bewaking van de fietsparkings?

De spreker merkt op dat veel mensen doelloos rondhangen in de stations en dat die situatie er niet beter op wordt. Is de politie bevoegd om dergelijke samenscholingen in de stations aan te pakken?

De vakbonden zijn van oordeel dat de afschaffing van de mogelijkheid om op de trein contant te betalen en de tariefsupplementen de agressie mee in de hand kunnen werken. De spreker heeft begrip voor dat argument, maar is tegelijk van oordeel dat die afschaffing en de toeslag de reizigers eraan herinneren dat ze in het bezit van een vervoerbewijs moeten zijn voordat ze op de trein stappen. Volgens hem stappen veel reizigers bewust zonder vervoerbewijs op de trein. Het tariefsupplement moet dus blijven.

III. — ANTWOORDEN VAN DE GASTSPREKERS

A. De heer Koen Kerckaert, *directeur Passenger Transport*, en de heer Hendrik Vanderkimpén, *Head of Corporate Security Services (NMBS)*

De heer Koen Kerckaert, directeur Passenger Transport, wil het vooreerst hebben over de camera-beelden. Die beelden worden bekeken op vraag van de politie. De NMBS zou willen dat ze realtime naar de verschillende politie-instanties worden doorgestuurd. Dat

réel. Cet échange se fera via une application web. Conformément aux accords pris dans le contrat de gestion, le financement de ces caméras sera pris en charge par l'État.

Le matériel roulant et les caméras

Des caméras seront systématiquement prévues dans les nouveaux wagons M7. Un cahier des charges a déjà été créé à cet égard. L'objectif du placement de ces caméras dans le matériel roulant est d'avoir une meilleure connaissance des faits. Les images seront aussi utilisées dans la construction de dossiers en cas d'agression.

Les caméras sont une aide aux agents de Securail mais ne remplacent pas un agent. Les caméras sont placées en fonction des besoins et des analyses de risques réalisées par la SNCB.

Les *bodycams* sont de plus en plus utilisées par les agents de sécurité au niveau européen. La SNCB n'est pas opposée mais demande une réglementation claire et de lancer un projet pilote afin d'évaluer la plus-value des *bodycams*.

Brigade TICO

Les discussions sont en cours au niveau des commissions paritaires. Il est également discuté du rôle de Securail dans le contrôle des titres de transport dans les trains. La SNCB est d'avis que les risques de sécurité doivent être prises en charge par Securail.

Portiques à l'entrée des gares

Cette installation est liée aux discussions relatives à la fraude. La SNCB a récemment mis en place un groupe de travail "fraude" qui regroupe différents partenaires. L'entreprise publique envisage d'agir de manière plus optimale contre la fraude via de nouvelles technologies. Néanmoins, l'installation de portiques ne correspond pas à l'idée d'avoir une "gare plus ouverte". L'engagement des 150 agents Securail permettra d'assurer une meilleure présence dans les gares et les lignes à risques. De plus, de moins en moins d'agents quittent la SNCB ou Securail pour une autre instance comme l'armée ou la police.

La circulaire Duquesne 2002

Les arrangements pris avec la police locale sont pris dans le cadre d'une collaboration plus générale entre la SNCB, les villes, les communes et les différentes zones de police. La police des chemins de fer ainsi que les

zou gebeuren via een webapplicatie. Zoals bepaald in de beheersovereenkomst zullen die camera's door de Staat worden gefinancierd.

Camera's in de rijtuigen

De nieuwe M7-wagons worden standaard met camera's uitgerust. Daartoe werd reeds een bestek opgesteld. Het aanbrengen van camera's in de rijtuigen is bedoeld om meer inzicht te verwerven in de feiten. De beelden zullen ook worden gebruikt voor het opstellen van dossiers over agressiegevallen.

De camera's zijn een handig hulpmiddel voor de Securail-agenten, maar kunnen hen niet vervangen. De camera's worden aangebracht naargelang van de behoeften en de risicoanalyses van de NMBS.

Elders in Europa werken de veiligheidsagenten steeds vaker met *bodycams*. De NMBS heeft daar niets op tegen, maar vraagt wel dat de regelgeving ter zake helder is en dat er een proefproject komt om de meerwaarde van *bodycams* te evalueren.

TICO-brigade

Over de TICO-brigades zijn gesprekken aan de gang op het niveau van de paritaire comités. Het gaat daarbij ook over de rol van Securail bij de controle van de vervoerbewijzen in de treinen. De NMBS is van oordeel dat de veiligheidsrisico's onder de bevoegdheid van Securail moeten vallen.

Toegangspoortjes in de stations

De eventuele plaatsing van toegangspoortjes houdt verband met het debat over fraude. De NMBS heeft onlangs een werkgroep "fraude" opgericht, waar verschillende partners deel van uitmaken. Het overheidsbedrijf wil de strijd tegen fraude optimaliseren door gebruik te maken van nieuwe technologieën. De installatie van toegangspoortjes strookt echter niet met het streven naar een "meer open station". De inzet van 150 Securail-agenten zal zorgen voor meer aanwezigheid in de stations en op de risicolijnen. Bovendien ruilen steeds minder NMBS- en Securail-personeelsleden hun baan in voor een betrekking bij bijvoorbeeld het leger of de politie.

De rondzendbrief-Duquesne van 2002

De schikkingen met de lokale politie worden getroffen in het kader van een ruimere samenwerking tussen de NMBS, de steden, de gemeenten en de verschillende politiezones. In geval van vervolging worden ook de

procureurs sont impliqués dans ces arrangements dans le cas d'éventuelles poursuites. La répartition prévue dans cette circulaire pose problème, surtout au niveau des interventions liées au titres de transport.

Les échanges d'images

Les images sont échangées après les faits et sont demandées par la police ou le parquet. En moyenne, 6.000 images sont demandées par an. Les images de faits criminels constatés sont directement sauvées puis envoyées à la police. La communication entre Securail et la police se fait par téléphone via le point SOC car les systèmes radio sont différents. Néanmoins, il n'y a pas de problèmes de mauvaise communication entre les deux instances.

Les contrôles de sécurité préventifs

Les brigades de Securail assurent des permanences au sein des grandes agglomérations. Les délais de déplacements pour arriver à de petites gares sont raisonnables. Cependant, la SNCB demande de collaborer avec la police locale.

Nombre de poursuites

Il n'y a pas de chiffres concrets. Par contre, l'orateur signale que 30 % des faits d'agressions font l'objet de poursuites. De plus, la collaboration entre la SNCB et la Justice fonctionne bien.

Les amendes

Le contrôle d'identité pose problème pour les agents de Securail et des accompagnateurs de train. Le *Security Operation Center* de la SNCB peut vérifier l'identité via le registre national.

Interdiction de monter dans le train

Cette interdiction n'est possible que pour quelques cas très concrets, notamment lorsque celle-ci est prononcée par un juge. Le problème de ce genre d'interdiction est son maintien. Il faut donc que la SNCB soit mise au courant pour la faire perdurer et par conséquent lui donner du sens. Généralement, cette interdiction concerne les multirécidivistes et elle ne reste qu'une peine temporaire imposée par le juge.

Le formulaire post-agression

Ce formulaire a été numérisé dans le but de notifier plus facilement une agression. Remplir ce formulaire n'est pas long et les répondants ne recevront pas systématiquement une notification.

spoorwegpolitie en de procureurs daarbij betrokken. De rolverdeling waarin die rondzendbrief voorziet, vormt een probleem, vooral met betrekking tot de interventies die verband houden met de vervoerbewijzen.

De uitwisseling van beelden

De beelden worden na de feiten uitgewisseld op vraag van de politie of het parket. Jaarlijks worden gemiddeld 6.000 beelden opgevraagd. De beelden van vastgestelde criminele feiten worden onmiddellijk opgeslagen en aan de politie bezorgd. Securail en de politie communiceren telefonisch met elkaar via het SOC, aangezien ze elk hun eigen radiosysteem hebben. Er doen zich echter geen communicatieproblemen tussen beide instanties voor.

Preventieve veiligheidscontroles

De treinbrigades van Securail zijn permanent aanwezig in de stations van de grote agglomeraties. De aanrijtijd naar de kleinere stations is vrij lang. De NMBS vraagt daarom om met de lokale politie samen te werken.

Aantal vervolgingen

Er zijn geen concrete cijfers voorhanden. De spreker stipt wel aan dat 30 % van de agressiedaden wordt vervolgd. Bovendien werken de NMBS en justitie goed samen.

Boetes

Identiteitscontroles vormen een probleem voor de Securail-agenten en de treinbegeleiders. Het *Security Operations Center* van de NMBS kan de identiteit na-trekken in het Rijksregister.

Treinreisverbod

Dit verbod is enkel mogelijk in een paar zeer specifieke gevallen, met name wanneer het door een rechter wordt opgelegd. Het probleem met dit verbod is de handhaving ervan. De NMBS moet dus van dit verbod op de hoogte worden gebracht om de handhaving en dus ook de zin ervan te waarborgen. Gewoonlijk geldt dit verbod voor veelplegers en is het slechts een tijdelijke straf die door de rechter wordt opgelegd.

Het post-agressieformulier

Dit formulier is voortaan elektronisch beschikbaar om gevallen van agressie gemakkelijker te kunnen melden. Het invullen ervan kost weinig tijd; de respondenten ontvangen niet systematisch een melding.

Les compétences de Securail

Ces compétences sont l'objet de discussion, Securail ne désire pas avoir des compétences de police mais souhaite avoir des compétences qui vont en adéquation avec le terrain d'action déjà complexe.

Le budget

La SNCB a décidé d'externaliser une partie de ses activités comme la surveillance de bureau et du matériel. Le budget 2023 a été majoré de 50 emplois temps plein pour répondre à ce problème de sécurité.

Les alarmes silencieuses

Les agents de Securail travaillent toujours à deux. De plus, il existe une alarme connue du milieu du gardiennage "man down". Celle-ci est obligatoire lorsqu'un agent travaille seul et il est en liaison avec le *Security Operation Center* qui peut agir sur base de données qu'il reçoit. Les accompagnateurs de train ont également à leur disposition un système d'alarme et un nouveau système est en cours d'étude.

Les régions rurales

Il est important d'avoir une aide de la police locale en région rurale. La collaboration n'est pas optimale, surtout pour les trains qui circulent tard car les équipes de police sont plus réduites.

Formation dans la gestion des conflits

Celle-ci fait partie de la formation de base et permanente des accompagnateurs de train et des agents de Securail.

Autres collaborations

La SNCB se penche sur des nouvelles collaborations. Pour les personnes en situation d'errance dans les gares, l'entreprise a engagé un référent par région qui prend en charge ce problème et les dirige vers l'association qui leur correspond au mieux. Beaucoup de personnes en situation d'errance refusent de faire appel à ces aides. La SNCB a aussi mis en place un "plan hiver" qui maintient les gares ouvertes.

L'utilisation numéro Securail

Le numéro de Securail est fortement utilisé: Securail a reçu plus de 100.000 appels en 2022.

De bevoegdheden van Securail

De bevoegdheden zijn voer voor debat; Securail is niet uit op politionele bevoegdheden, maar wil zijn bevoegdheden afgestemd zien op het zo al complexe actieterrein.

Begroting

De NMBS heeft beslist om een deel van haar activiteiten uit te besteden. Voorbeelden hiervan zijn de bewaking van gebouwen en spoorwagematerieel. In de begroting van 2023 wordt in middelen voorzien voor de aanwerving van 50 extra voltijdse krachten om het veiligheidsprobleem aan te pakken.

Stille alarmen

De agenten van Securail werken altijd per twee. Daarnaast bevat hun uitrusting een alarmsysteem dat in de bewakingssector "man down" wordt genoemd. Dit behoort tot de verplichte uitrusting wanneer een agent alleen werkt. Dit alarm stuurt een signaal naar het *Security Operations Center*, dat stappen kan ondernemen op basis van de gegevens die het ontvangt. Ook de treinbegeleiders beschikken over een alarmsysteem. Een nieuw systeem is momenteel in studie.

Landelijke regio's

In landelijke regio's is de hulp van de lokale politie belangrijk. De samenwerking verloopt niet optimaal, vooral omdat er minder politieteams ter beschikking zijn voor treinen die laat rijden.

Opleiding conflictbeheersing

Dit aspect maakt deel uit van zowel de basisopleiding als de permanente nascholing van treinbegeleiders en Securail-agenten.

Andere samenwerkingen

De NMBS buigt zich over nieuwe samenwerkingen. Voor mensen die in stations rondlopen heeft het bedrijf voor elke regio een referentiepersoon aangesteld om zich over dat pijnpunt te ontfemen en die mensen door te verwijzen naar de vereniging die hen het best kan helpen. Veel rondzwervende mensen wijzen echter elke hulp af. De NMBS heeft ook een "winterplan" opgesteld om de stationsgebouwen open te houden.

Gebruik van het noodnummer van Securail

Naar het noodnummer van Securail wordt heel veel gebeld. In 2022 kreeg Securail meer dan 100.000 oproepen.

L'achat de titre de transport

La règle générale est que le voyageur doit disposer d'un titre de transport valable avant de monter à bord du train. Il doit se le procurer via les guichets, automates, l'application mobile SNCB ou le site internet. Dans le cas contraire, le voyageur a la possibilité d'acheter un ticket à bord du train avec un supplément. Cette possibilité d'acheter à bord est facultative et beaucoup d'entreprises ferroviaires européennes ne la proposent plus. L'achat de tickets à bord ne représente que 2 % des ventes. La SNCB ne refuse pas le paiement en espèces et veille à proposer un paiement digital. Néanmoins, il est vrai qu'il n'est plus possible de payer en cash à bord du train. Le but est de pousser les voyageurs à disposer d'un titre de transport avant de monter dans le train et de permettre à l'accompagnateur de train de ne pas transporter de l'argent sur lui. Cela induirait un réel risque d'agression pour les accompagnateurs de train et de mettre à mal la sécurité de l'ensemble des voyageurs. Le rôle de l'accompagnateur est d'informer et de veiller à la sécurité des voyageurs. D'autres opérateurs dans le secteur des transports ont déjà supprimé cette possibilité de payer en cash à bord du véhicule.

Différence homme-femme au niveau des agressions

La SNCB constate que les victimes sont plus souvent des hommes. Néanmoins, il y a plus de femmes qui ont peur de subir des agressions.

Les campagnes contre les agressions

Ces campagnes n'atteignent pas systématiquement le groupe cible mais la SNCB va continuer à les afficher afin de bien faire passer le message.

Les trains automatiques

Ces trains ne sont pas à l'ordre du jour en ce qui concerne la sécurité.

B. M. Pierre Lejeune, président de la CGSP Cheminots

M. Pierre Lejeune, président de la CGSP Cheminots, revient sur l'installation des portiques à l'entrée des gares et signale que cela représente un certain investissement pour le réaliser. Actuellement, cet investissement n'est pas possible. L'orateur est d'avis que le voyageur doit acheter son titre de transport avant de monter dans les trains. Néanmoins, une série de mesures prises par la SNCB font que ce n'est pas toujours possible de le faire.

Aankoop van een vervoerbewijs

De algemene regel is dat de reiziger een geldig vervoerbewijs bij zich moet hebben vooraleer hij op de trein stapt. Vervoerbewijzen kunnen worden aangeschaft aan de loketten en automaten alsook via de app en website van de NMBS. Anders kan de reiziger nog altijd een ticket kopen op de trein, met boordtoeslag. Deze aankoopmogelijkheid aan boord is optioneel en wordt door veel Europese spoorwegmaatschappijen niet meer aangeboden. De aankoop van tickets aan boord maakt slechts 2 % van het aantal verkochte tickets uit. De NMBS weigert geen contante betalingen, maar zorgt ervoor dat elektronische betaling mogelijk is. Het is echter wel zo dat het niet langer mogelijk is om op de trein zelf contant te betalen. Het doel hiervan is reizigers te stimuleren een vervoerbewijs te kopen vooraleer ze opstappen en ervoor te zorgen dat de treinbegeleider niet met baar geld moet rondlopen. Zulks zou immers een reëel risico op agressie tegen treinbegeleiders kunnen vormen. Ook de veiligheid van de reizigers zou in het gedrang kunnen komen. De taak van de treinbegeleider is om reizigers te informeren en voor hun veiligheid te zorgen. Andere vervoeroperatoren hebben de mogelijkheid om aan boord contant te betalen al afgeschaft.

Verschil tussen mannelijke en vrouwelijke slachtoffers van agressie

De NMBS stelt vast dat meer mannen het slachtoffer van agressie zijn. Vrouwen hebben echter meer angst om te worden aangevallen.

Antiagressiecampagnes

Deze campagnes bereiken niet systematisch de doelgroep. De NMBS zal hier echter op blijven inzetten zodat de boodschap blijft verkondigd worden.

Zelfrijdende treinen

In het raam van de veiligheidskwestie is het inzetten van automatische treinen zonder boordpersoneel momenteel niet aan de orde.

B. De heer Pierre Lejeune, voorzitter van ACOD Spoor

De heer Pierre Lejeune, voorzitter van ACOD Spoor, haakt in op de plaatsing van veiligheidspoortjes aan stationsingangen en wijst erop dat daar toch wel een fikse investering mee gemoeid is. Op dit moment is deze investering niet mogelijk. De spreker is van mening dat de reiziger zijn vervoerbewijs moet kopen voordat hij opstapt. Door een aantal maatregelen van de NMBS is dit echter niet altijd mogelijk. Zo zijn loketten gesloten,

En effet, ces mesures sont la fermeture de guichets, la modification des heures d'ouvertures, le remplacement du personnel par un automate. L'orateur est conscient du fait que certains voyageurs n'achètent pas volontairement leurs titres de transport et doivent être sanctionnés. La politique commerciale de la SNCB est pensée comme une entreprise voulant faire des économies et non comme une entreprise de service public.

Il ne faut donc pas déshumaniser les gares et il convient de mieux organiser une présence en gare. Une idée serait de confier d'autres attributions aux agents présents en gare comme l'accueil des PMR. Ces nouvelles attributions pourraient être des missions de service public. Elles pourraient rentrer dans le cadre de la prévention des agressions.

La gratuité des transports publics pourraient aussi être une solution face à l'insécurité. En effet, 50 % des agressions sont liées au titre de transport. Néanmoins, cette gratuité coûterait 700 millions d'euros à la SNCB chaque année.

La SNCB a effectivement un projet portant sur la présence en gare et qui contient une série de réformes. Ce projet risque également de réduire le personnel, demander des déplacements, des regroupements d'activités et la suppression de la brigade TICO. L'ambition de la SNCB à terme est de ne plus avoir de vente de titres de transport dans les trains.

L'orateur affirme qu'il y a bien eu une augmentation des équivalents temps plein chez Securail mais qu'en contrepartie le nombre de brigade TICO a été réduit. Or ces brigades ont un rôle complémentaire à celui des agents de Securail qui doivent agir dans la prévention. L'orateur est d'avis que le contrôle de tickets avant de monter à bord doit être une mission pour la brigade TICO.

L'interdiction de monter à bord du train pour les multirécidivistes peut être une piste de solution. Il faut que ce sentiment d'impunité disparaisse mais la "tolérance zéro" n'est pas vraiment appliquée.

L'intervenant estime important d'avoir une bonne coordination et collaboration entre toutes les polices et Securail. Néanmoins, il rappelle que la police locale peut parfois être démunie par manque de moyens pour pouvoir réagir à temps. Les agents des forces de l'ordre sont donc livrés à eux-mêmes.

L'accord social signé par les partenaires sociaux prévoit des recrutements supplémentaires. Les syndicats sont positifs car il y a une réelle ambition d'augmenter le nombre d'équivalent temps plein pour 2024.

werden openingsuren gewijzigd en is personeel vervangen door automaten. De spreker is er zich van bewust dat sommige reizigers opzettelijk geen vervoerbewijs kopen; zij dienen te worden gesanctioneerd. Het commercieel beleid van de NMBS is op maat van een onderneming die wil besparen en niet van een bedrijf dat een openbaredienstopdracht vervult.

De menselijke aanwezigheid in de stations mag niet verdwijnen, maar moet integendeel beter worden georganiseerd. Een goed idee zou zijn om het stationspersoneel andere taken toe te wijzen, zoals het onthaal van mensen met beperkte mobiliteit. Het zou dus kunnen gaan om nieuwe opdrachten van openbare dienstverlening die kunnen passen binnen de preventie van agressie.

Ook gratis openbaar vervoer zou een oplossing kunnen zijn voor het onveiligheidsprobleem. 50 % van de agressiegevallen heeft immers te maken met het vervoerbewijs. Gratis vervoer zou de NMBS echter 700 miljoen euro per jaar kosten.

De NMBS werkt inderdaad aan een project dat inzet op menselijke aanwezigheid in de stations en dat een reeks hervormingen bevat. Het dreigt echter te leiden tot minder personeel, overplaatsingen, hergroeperingen van activiteiten en de afschaffing van de TICO-brigade. Op termijn wil de NMBS dat er niet langer vervoerbewijzen worden verkocht op de trein.

De spreker erkent dat het aantal VTE's bij Securail is toegenomen, maar wijst erop dat het aantal TICO-brigades is teruggedrosht. De rol van die brigades is nochtans complementair met die van de preventief optredende Securail-agenten. De spreker is van mening dat de controle van de vervoerbewijzen vóór het opstappen op de trein een taak moet zijn van de TICO-brigade.

Een treinreisverbod voor veelplegers kan ook een oplossing zijn. Er moet een einde komen aan het gevoel van straffeloosheid, maar de nultolerantie wordt niet echt toegepast.

De spreker vindt het belangrijk dat er een goede coördinatie en samenwerking bestaat tussen alle politiediensten en Securail. Helaas heeft de lokale politie niet altijd de middelen om tijdig te handelen. De leden van de ordediensten zijn dus op zichzelf aangewezen.

Het sociaal akkoord dat de sociale partners hebben bereikt, bevat het voornemen om meer mensen in dienst te nemen. De vakbonden zijn positief gestemd, omdat er een reële ambitie is om het aantal VTE's tegen 2024 te verhogen.

C. Mme Stéphanie Silvestre, directrice, M. Dirk Vanhove, premier commissaire de police, et Mme Sylvie Ricour, conseillère (Police fédérale – Direction de la police des chemins de fer)

Mme Stéphanie Silvestre, directrice de la police des chemins de fer, revient sur la collaboration entre les différents services et parties prenantes. La Police a cette capacité d'identifier le type de collaboration, à savoir: stratégique, tactique ou opérationnelle. Des structures sont déjà mises en place, notamment au niveau stratégique comme des plateformes de discussions qui regroupent toutes les parties prenantes. Il en va de même pour le niveau tactique et opérationnel. Lors de grands événements par exemple, toutes les parties concernées à savoir la police, les entreprises de transports régionales et la SNCB sont concertées.

En termes de collaboration, la police compte un protocole "safety" qui prévoit la mise en place d'un *single point of contact*. Celui-ci est utilisé lorsqu'un individu se trouve sur la voie et qu'il faut donc être certain qu'aucun train ne circule pour que la police œuvre en toute sécurité.

La SPC s'efforce d'avoir une collaboration efficace avec Securail et les entreprises de transports régionaux. Elle informe également l'équipe des douanes lors de patrouilles au niveau international. Des collaborations sont donc prévues pour être en plus grand nombre et être plus visible. La SPC a également des contacts journaliers avec les zones de polices locales. Elle est également présente dans différents forums pour justement parler de la sécurité dans et autour des gares.

La collaboration transfrontalière s'opère lors d'événements particuliers. La SPC prend directement contact avec les instances des pays voisins.

La SPC essaye au mieux d'avoir de bonnes collaborations entre les différents SPF (Intérieur, Justice et Mobilité).

Concernant la révision de la circulaire ministérielle, l'oratrice rappelle qu'il est important de bien répartir les tâches et les missions entre les différents acteurs responsables. La police locale a une importance fondamentale et doit inclure les gares dans son plan zonal de sécurité. La police des chemins de fer devrait avoir une spécialisation dans l'intervention dans les trains, sur les voies et pour les phénomènes *supra* locaux au niveau des quais. Il faudrait donc une répartition géographique très claire pour pouvoir avoir des protocoles d'accord très clairs entre les parties prenantes.

C. Mevrouw Stéphanie Silvestre, directrice, de heer Dirk Vanhove, eerste commissaris van politie, en mevrouw Sylvie Ricour, adviseur (Federale Politie – Directie van de spoorwegpolitie)

Mevrouw Stéphanie Silvestre, directrice van de Spoorwegpolitie, brengt de samenwerking tussen de verschillende diensten en stakeholders ter sprake. De politie kan bepalen welke vorm van samenwerking nodig is: strategisch, tactisch of operationeel. Er werden al structuren opgezet, meer bepaald op strategisch niveau, zoals overlegplatformen waar alle stakeholders samenzitten. *Idem* voor het tactische en het operationele niveau. Zo wordt bij grote evenementen overleg gepleegd tussen alle betrokken partijen (politie, gewestelijke vervoerbedrijven en NMBS).

Met betrekking tot de samenwerking beschikt de politie over een veiligheidsprotocol dat voorziet in een *single point of contact*. Dat wordt ingeschakeld wanneer er een spoorloper is en men de zekerheid moet hebben dat er geen enkele trein rijdt opdat de politie in alle veiligheid haar werk kan doen.

De spoorwegpolitie streeft naar een doeltreffende samenwerking met Securail en de gewestelijke vervoerbedrijven. Bij internationale patrouilles brengt ze ook het team van de douane op de hoogte. Er wordt dus samengewerkt om talrijker en zichtbaarder te zijn. De spoorwegpolitie heeft ook dagelijks contact met de lokale politiezones. Ook is ze aanwezig op verschillende fora om het er juist over veiligheid in en rond de stations te hebben.

Bij specifieke voorvallen gaat men over tot grensoverschrijdende samenwerking. De spoorwegpolitie neemt dan onverwijld contact op met de instanties van de buurlanden.

Ze probeert zo goed mogelijk samen te werken met de verschillende FOD's (Binnenlandse Zaken, Justitie en Mobiliteit).

Wat de herziening van de ministeriële rondzendbrief betreft, wijst de spreker op het belang van een goede verdeling van de taken en opdrachten tussen de verschillende verantwoordelijke actoren. De lokale politie is van fundamenteel belang en moet de stations in haar zonaal veiligheidsplan opnemen. De spoorwegpolitie zou zich moeten specialiseren in interventies in de treinen en op de sporen en in bovenlokale perronfeiten. Er is dus nood aan een heel duidelijke geografische verdeling om te komen tot heel heldere protocolovereenkomsten tussen de belanghebbenden.

La police des chemins de fer possède actuellement 200 caméras et participe directement avec le *Security Operations Center* (SOC) lors d'événements particuliers. Il y a toujours un officier de liaison au SOC pour pouvoir agir plus rapidement.

Même si la SPC est découpée en cinq régions, son action couvre l'ensemble du territoire national. Il faut donc bien séparer la gestion administrative d'un côté et le déploiement opérationnel de l'autre. Lorsque les délais d'intervention sont trop longs, la SPC fait appel au Centre d'information et de communication (CIC) pour rediriger vers la zone de police. La SPC reprend le dossier si le fait est de sa compétence. Les zones rurales ne sont donc pas délaissées.

Les critères par rapport aux lignes problématiques sont construits sur base de données croisées de différentes instances: banque nationale de données, les faits enregistrés par la police et les enquêtes internes de la SPC sur les faits auxquels ils sont confrontés et les données des partenaires (SNCB et STIB). Le croisement de toutes ces données a permis d'identifier les lignes problématiques et le profil des malfaiteurs.

La SPC n'a pas d'objectif minimum à atteindre en quant au nombre de procès-verbaux à établir.

Le policier n'a pas la compétence légale de sortir un voyageur du train, sauf si celui-ci est en défaut sur le plan juridique ou administratif.

La SPC constate de nouvelles problématiques comme les personnes en errance, la toxicomanie, les personnes en séjour illégal. L'oratrice rejoint les propos de la SNCB affirmant que ces personnes refusent de coopérer. Il s'agit donc d'un travail beaucoup plus large que celui de la police et prendre le problème dans son ensemble en partenariat avec les associations.

De spoorwegpolitie beschikt thans over 200 camera's en werkt bij specifieke voorvallen rechtstreeks samen met het *Security Operations Center* (SOC). Het SOC heeft te allen tijde een verbindingsofficier ter beschikking om snel te kunnen handelen.

De spoorwegpolitie is weliswaar opgedeeld in vijf regio's, maar haar actie dekt het hele land. Het administratief beheer moet dus duidelijk worden onderscheiden van de operationele ontplooiing. Wanneer de interventietermijnen te lang zijn, doet de spoorwegpolitie een beroep op het Informatie- en communicatiecentrum (CIC) om de zaak door te verwijzen naar de politiezone. De spoorwegpolitie neemt de zaak over indien die onder haar bevoegdheid valt. De landelijke gebieden worden dus niet aan hun lot overgelaten.

De criteria ter bepaling van de problematische lijnen worden vastgesteld op basis van gekruiste gegevens van verschillende instanties, namelijk de Algemene Nationale Gegevensbank, de door de politie geregistreerde feiten en de interne onderzoeken van de spoorwegpolitie naar bepaalde feiten waarmee ze worden geconfronteerd, alsook van de gegevens van de partners (NMBS en MIVB). Door al die gegevens te kruisen kan men de probleemstations identificeren en een profiel opmaken van de daders.

De spoorwegpolitie is niet gebonden aan minimum-doelstellingen het aantal inzake processen-verbaal.

Een spoorwegpolitieagent beschikt niet over de wettelijke bevoegdheid om een reiziger uit de trein te zetten, tenzij de betrokkene gerechtelijk of bestuurlijk in gebreke is.

De spoorwegpolitie stelt nieuwe problemen vast, zoals zwervers, drugsverslaafden en illegalen. De sprekerster is het met de NMBS eens dat die mensen weigeren samen te werken. Het werk reikt dus veel verder dan dat van de politie; het probleem moet in zijn totaliteit en in samenwerking met de verenigingen worden aangepakt.