

La police des chemins de fer

La création de la Police des Chemins de fer remonte à la loi du 25/07/1891, basée sur celle de 1843 qui en détermine son cadre. Cette loi sera remplacée par la loi du 27/04/2018 sur la police des chemins de fer, toujours en vigueur actuellement. Celle-ci vise à moderniser et renforcer la police des chemins de fer, en mettant l'accent sur la sécurité, la prévention des infractions et la gestion efficace des incidents.



Equipe Securail à Bruxelles-Midi. Photo : Lieven Van Assche, 2020. (Réf. B0175-01)

Historique

La création d'une police des chemins de fer remonte au **05/05/1835**, jour de l'inauguration de la première ligne Bruxelles-Malines. C'est à cette date qu'un arrêté royal est pris, stipulant que *Toute dégradation de la route, toute entrave apportée à la circulation, toute entreprise sur le corps de la route ou sur les terrains qui en dépendent, sera réprimée à la diligence **des gardes-barrières, des ingénieurs ou des conducteurs**.*

Le **16/01/1836**, un second arrêté royal confère aux agents de l'administration du chemin de fer le droit de rédiger des procès-verbaux pour les infractions constatées :

*La traversée des routes royales, provinciales, communales ou particulières par des personnes à pied ou à cheval ou par des voitures ou attelages de toute nature, ne pourra avoir lieu en vue des convois remorqués par des machines à vapeur, qu'immédiatement après leur passage../... Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront réprimées ../...et constatées sur procès-verbaux des **agents de l'Administration**.*

Cependant, les services rendus par ces agents sont assez restreints. En effet, leur autorité est contestée parce qu'elle est fondée sur simple arrêté royal et non sur un texte de loi. Ils doivent donc agir avec le concours de la gendarmerie et de l'autorité locale.

La **loi du 31/05/1838** sur les péages et la police judiciaire du chemin de fer va alors autoriser le gouvernement à désigner les agents de l'Administration des chemins de fer auxquels il pourra conférer des fonctions de police judiciaire.

Ce texte conforte l'autorité des agents de l'Administration du chemin de fer en prévoyant que certains d'entre eux pourront se voir conférer non seulement le droit de constater les infractions liées à

Police des chemins de fer

l'exploitation du chemin de fer mais aussi, en leur qualité d'officiers de police judiciaire, les délits de droit commun commis dans les stations ou leur voisinage pour lesquelles ils auront prévention sur les autres services de police.

Cette loi, valable pour un an, sera prorogée d'année en année jusqu'à la promulgation de la loi du **15/04/1843** sur la police des chemins de fer. Celle-ci comprend deux chapitres : le premier concerne les servitudes en matière de plantations et de bâtisses le long du rail, le second est relatif aux officiers et agents de la police des chemins de fer. Cette loi va rester en vigueur pendant près de cinquante ans.

Le titre II de cette loi, intitulé "Des officiers et des agents de la police des chemins de fer de l'Etat" reprend l'idée déjà présente dans la loi du **31/05/1838** de conférer à des agents de l'Administration des chemins de fer des fonctions de police judiciaire.



Uniforme d'un officier de police en 1878, James Thiriar (Réf. 2382)

La loi prévoit **trois grades** dans ces fonctions : les gardes-voyers, les inspecteurs de police et les inspecteurs en chef de police, et décrit très précisément leurs compétences respectives. Seuls les inspecteurs et inspecteurs en chef sont officiers de police judiciaire. Les *gardes voyers* quant à eux ont une compétence limitée.

Cette loi sera remplacée par celle du **25/07/1891** qui apporte quelques modifications aux dispositions concernant les servitudes, mais le chapitre relatif à la police est reproduit presque textuellement.

On peut dire que la création de la Police des Chemins de fer remonte à cette loi du **25/07/1891**, basée sur celle de **1843**, et qui en détermine son cadre. Cette loi sera remplacée par la loi du **27/04/2018** sur la police des chemins de fer, toujours en vigueur actuellement. (voir plus loin)



Officier de police de l'Etat Belge dans les années 1920. Collection Paul Pastiels

Police des chemins de fer

Jusqu'en **1999**, trois corps de police coexistent alors en Belgique : la gendarmerie, la police proprement dite et la police judiciaire des parquets. A côté de cela gravitent trois autres corps moins connus : la police des chemins de fer, la police maritime et la police aéronautique.

D'un point de vue administratif, la police des chemins de fer dépend des Chemins de fer belges mais d'un point de vue judiciaire, elle est soumise à l'autorité du procureur du Roi.



Casquette d'un officier de police de la SNCB (Réf. 2504)



Coiffe d'un agent féminin de la police des chemins de fer (Réf. 9046)

La police ferroviaire est alors assurée par des agents de la SNCB placés sous l'autorité d'un Inspecteur en chef de la police des chemins de fer, fonctionnaire dirigeant des Services Généraux (Affaires juridiques) de la SNCB.

Au niveau des compétences judiciaires on distingue deux catégories de mandats :

Les **gardes-voyers** ne sont pas officiers de police judiciaire et leur compétence est limitée tant d'un point de vue territorial -compétence dans l'étendue des chemins de fer et gare que d'un point de vue matériel : ils constatent par procès-verbaux tous délits en matière de voirie et infractions aux lois et règlements concernant les chemins de fer. Les fonctions sont attribuées aux chefs gardes, chefs de gare de 4e classe et contremaîtres de la voie.

Les **inspecteurs de police judiciaire** ont des compétences étendues par rapport aux gardes-voyers en ce sens qu'ils peuvent dresser des procès-verbaux pour tous crimes, délits et contraventions comme coups et blessures en cas de bagarre, outrages et injures, vols, ivresse publique, vandalisme,... Ces fonctions judiciaires étendues sont attribuées en premier lieu aux agents en uniforme et armés détenant les grades SNCB d'officier de police, de sous-commissaire et de chef de police mais aussi, dans le cadre de leurs fonctions, aux chefs de gare et leurs adjoints, chefs d'atelier, chefs et sous-chefs de bureau marchandises chefs gardes-contrôleurs,...



Ceinture portée par un agent de la police ferroviaire (Réf. 15095)

Un ancien chef de police de la zone de Bruxelles raconte : En cas de suicide, la police communale avertissait la SNCB qui envoyait sur place un officier de police de la SNCB. C'est lui qui établissait le procès-verbal en lieu et place de la police locale.

La police des chemins de fer disparaît le 01/03/**1999**, dans le cadre de l'accord politique « Octopus » de réforme de la police et de la gendarmerie en Belgique, successive aux dysfonctionnements de l'affaire Dutroux.¹

Les services de police sont alors réorganisés et structurés en deux niveaux : le niveau fédéral et le niveau local, lesquels assurent ensemble la fonction de police intégrée. Ces niveaux sont autonomes et dépendent d'autorités distinctes.

La police des chemins de fer est alors intégrée dans le corps opérationnel de la Gendarmerie et 147 des 260 membres de l'ancienne police de la SNCB rejoignent alors ses rangs. Mais ceux-ci gardent encore temporairement leur uniforme « ferroviaire » et n'endosseront celui de la gendarmerie que le 1er juin 2000.

Les autres membres de l'ancienne police ferroviaire seront versés dans la nouvelle société de gardiennage de la SNCB, B-SECURITY. Les mandats judiciaires sont retirés aux autres agents de la SNCB.



Insigne de la police des chemins de fer (Réf. 10135)
Don de Paul Pastiels.

B-SECURITY et SECURAIL

B-SECURITY est donc créé le 01/03/1999 au moment de la réforme des polices². La SNCB s'est référée à la loi du 10/04/1990 portant sur «les services de gardiennage, les entreprises de sécurité et services de gardiennage internes », pour la création de ce service. Dans ce cadre, elle a demandé et obtenu une licence temporaire. Le service collabore avec la division SPC (SpoorwegPolitie /Police des Chemins de fer) de la police fédérale.

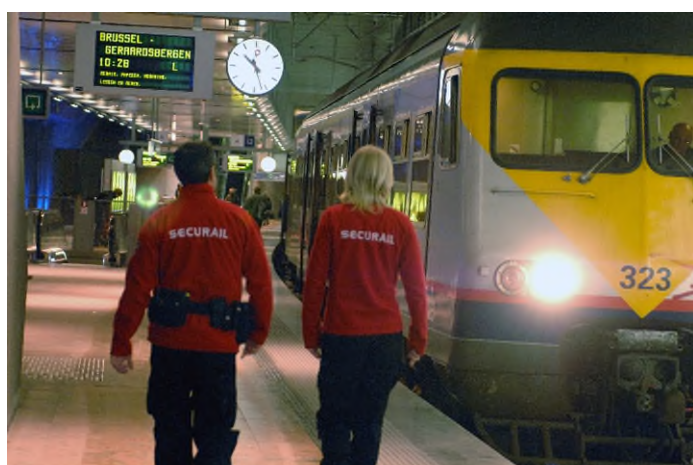
¹ Loi du 17/11/1998 (MB 11/12/1998) portant intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la gendarmerie.

² Arrêté royal du 16/01/1999 (MB 30/01/1999) portant la mise en vigueur de B-Security.



Agent de B Security au Ssecurity Operations Center (SOC), 2008, photo : Leo Goossenaarts (Réf. L3221-02)

SECURAIL a été créé par arrêté royal du 13/09/2004 (MB 16/09/2004) et par arrêté ministériel du 14/09/2004 et est opérationnel depuis le 01/12/2005. *Article 1er. La SNCB crée et organise, sous la dénomination de SECURAIL, au plus tard le 10 septembre 2004, un service de **sécurité des chemins de fer** hiérarchiquement structuré, composé uniquement d'agents statutaires assermentés au sens de l'article 10 de la loi du 25 juillet 1891 sur la police des chemins de fer, qui se consacrent à plein temps à l'exercice des compétences mentionnées aux articles 10 à 12 de cette loi.*



Agents Securail en gare d'Anvers-Central, 2008, photo : Leo Goossenaarts (Réf. L3328-11)



Détail de l'équipement d'un agent Securail. 2015, Photo : Julien De Wilde, (Réf. B0097-17)

Police des chemins de fer

La loi mentionne également : *Par le fait et au moment de leur prestation de serment, ils (les agents assermentés) cessent de faire partie du service interne de gardiennage de la SNCB.*

Assermentés signifie que les agents ont « les moyens légaux d'agir face aux personnes qui refuseraient de payer ou provoqueraient des problèmes». Ces agents reçoivent une formation spécifique pour gérer les problèmes d'agression.

Les agents sont identifiables par le port d'un uniforme spécifique.

SECURAIL dispose également d'une brigade canine.

Ses agents sont compétents dans les gares, les points d'arrêt non gardés, les trains, les voies et les autres espaces du domaine ferroviaire accessibles au public et tous les espaces gérés par la SNCB et Infrabel.

En 2023, Securail compte 550 agents et dépend du Corporate Security Service (CSS).

Dès la création de SECURAIL, B-Security ne disparaît pas complètement. Le service continuera d'assurer la sécurité interne et la surveillance des propriétés de la SNCB.



Maître-chien de Securail à Liège-Guillemins.
2015 (Réf. B0082-12)

Le Corporate Security Service (CSS)

L'organisation de la sécurité à la SNCB a évolué en fonction de la restructuration de l'entreprise. C'est aujourd'hui le CSS, le **Corporate Security Service** qui assure la sécurité des voyageurs, du personnel et de l'infrastructure. Il comprend entre autres le service de gardiennage et SECURAIL (sécurité).

Le CSS effectue une politique de sécurité intégrale et intégrée qui repose sur trois piliers :

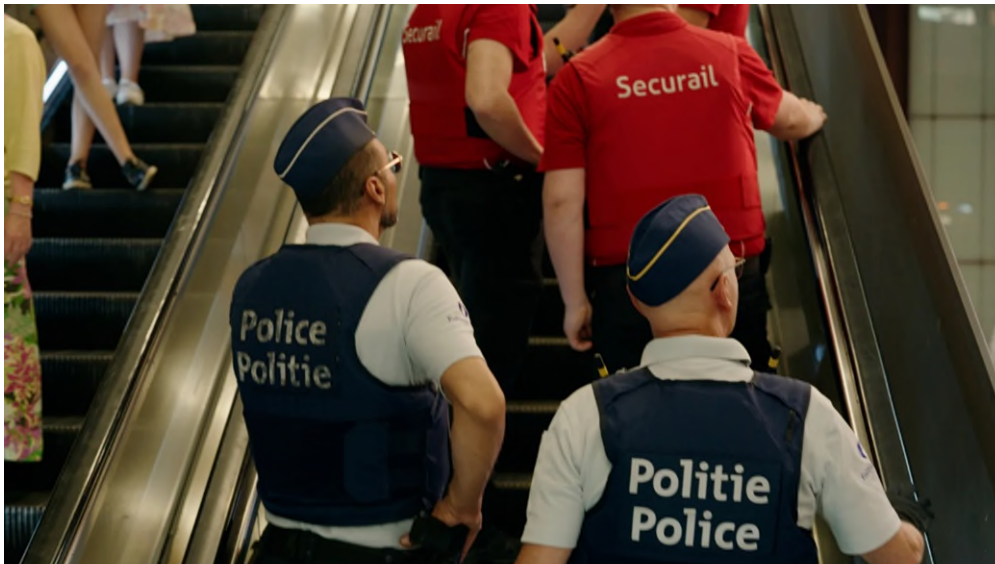
- présence de personnel de sécurité sur le terrain
- l'utilisation de moyens technologiques, tels que la surveillance par caméra
- Coopération avec des partenaires locaux

A l'heure actuelle, le service interne de gardiennage du **Corporate Security Service** travaille de concert avec un service de gardiennage externe avec qui la SNCB a conclu un contrat-cadre. Ils doivent veiller à la sécurité du patrimoine de la SNCB et procurer un sentiment de sécurité aux voyageurs, au personnel et à tous ceux qui utilisent les installations ferroviaires ainsi que de la lutte contre le vandalisme.

Leurs missions peuvent être classées en quatre grandes catégories :

- 1/Protéger les personnes de tout rang : voyageurs et personnel,
- 2/protéger les bâtiments, les ateliers et le matériel roulant,
- 3/porter secours lors d'accidents et de catastrophes,
- 4/protéger les transports de fonds.

La police des Chemins de fer (SPC)



© SNCB

La Police des Chemins de Fer (SPC) est un service spécialisé de la Police Fédérale ayant comme terrain d'action prioritaire les trains, les voies ferrées, les quais des gares ou points d'arrêt, ainsi que le réseau des lignes et stations de métro et pré-métro.

Une des priorités de la Police des Chemins de Fer est la lutte contre les phénomènes d'insécurité :

- vols à la tire,
- vols avec violence,
- armes (détention, port, ...),
- dégradations,
- encadrement de grands événements entraînant le déplacement de nombreux voyageurs par train ou métro (concerts, manifestations, matches de football importants, ...).

Une particularité de la gare de Bruxelles-Midi est la présence de son terminal Eurostar qui en fait une frontière Schengen.

Elle dispose donc d'un poste de contrôle aux frontières occupé par des policiers spécialement formés. Pour les trains internationaux (TGV, THALYS, ICE), les gares de Bruxelles-Midi, d'Anvers et de Liège disposent d'un dispositif de contrôle aux rayons X et de détecteurs de métaux pour contrôler les voyageurs et leurs bagages.

Composition

La Police des Chemins de Fer fait partie des 10 directions qui composent la Direction générale de la police administrative de la Police Fédérale (DGA).

Le personnel de la Police des Chemins de Fer est réparti en six entités :

- Direction SPC,
- SPC Bruxelles,
- SPC Région Nord (Anvers, Brabant flamand, Limbourg),
- SPC Région Sud (Charleroi, Mons),
- SPC Région Est (Liège, Luxembourg, Namur),
- SPC Région Ouest (Flandre orientale et occidentale).

Police des chemins de fer

Des partenariats

Des partenariats sont mis en place et développés tant en interne (Police Fédérale et Police Locale) qu'en externe (Securail, Infrabel, Société des Transports intercommunaux de Bruxelles, SNCB...).

En ce qui concerne les voies ferrées, Infrabel est chargée de la sécurité technique telle que la signalisation, les aiguillages, les voies elles-mêmes,...

Comme nous l'avons vu plus haut, La SNCB, avec le CSS (corporate security services) comprend aussi bien un service de gardiennage qu'un service de sécurité des chemins de fer avec SECURAIL.

La loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer

La loi de 2018 sur la police des chemins de fer ³ est entrée en vigueur le 01/11/2018. Elle a apporté plusieurs modifications importantes visant à renforcer la sécurité et à améliorer la gestion des infractions dans le domaine ferroviaire. Voici les principaux changements :

- **Extension des compétences des agents de sécurité :**
 - La loi clarifie et étend les compétences des agents de sécurité ferroviaire, leur permettant d'intervenir plus efficacement en cas d'infractions ou de situations dangereuses.
 - Ils peuvent, dans certaines conditions, retirer les titres de transport et interdire l'accès aux trains et aux gares.
- **Renforcement des sanctions :**
 - La loi prévoit des sanctions administratives plus sévères pour certaines infractions, comme la fraude aux titres de transport, les comportements perturbateurs ou les atteintes à la sécurité.
 - Elle prévoit des poursuites pénales en cas de récidive c'est-à-dire plus de 10 infractions relatives aux titres de transport
 - Elle permet également d'interdire l'accès aux infrastructures ferroviaires pour une durée déterminée en cas d'infractions graves.
- **Réglementation de la végétation :**
 - La loi encadre plus strictement la gestion de la végétation à proximité des voies ferrées, afin de prévenir les risques d'incendie, d'obstruction ou d'autres dangers pour la circulation des trains.
 - Les gestionnaires d'infrastructure peuvent imposer des restrictions sur la végétation.
- **Clarification des interdictions :**
 - La loi précise les interdictions relatives aux comportements dans les trains et les gares, afin de garantir la sécurité et le confort des voyageurs.
 - Elle renforce les interdictions liées à l'accès aux zones non autorisées.
- **Coopération avec les forces de l'ordre :**
 - La loi favorise la coopération entre les agents de sécurité ferroviaire et les forces de police, afin d'assurer une meilleure coordination en cas d'incidents.

³ Moniteur belge du 29/05/2018.

La coopération à l'international : RAILPOL



RAILPOL
EUROPEAN ASSOCIATION OF RAILWAY POLICE FORCES

RAILPOL est une association européenne regroupant les organisations chargées de la police ferroviaire dans les États membres de l'UE. Son objectif est de renforcer et d'intensifier la coopération policière ferroviaire internationale en Europe, de prévenir les menaces et de garantir l'efficacité des mesures de lutte contre la criminalité transfrontalière.

Elle compte aujourd'hui 22 membres dont les États-Unis et le Canada comme membres associés.

Catherine Walravens

Avril 2025

Bibliographie succincte

- Articles :** 12 avril 1835 - Loi concernant les péages et les règlements de police sur les chemins de fer - 12 avril 1835 - Wet betreffende het tolgeld en de reglementen van de spoorwegpolitie, *Moniteur belge / Belgisch Staatsblad*, 17-04-1835, p.316-319, BIB_K38859
- La police des chemins de fer a vécu, *Trans-Fer*, n° 111, 01-04-1999, p.67, BIB_K621688
- Mieux lutter contre les infractions dur le rail. La nouvelle loi sur la police des chemins de fer, *Lachambre.be*, n° 22, 10-2018, p.4-6, BIB_K706835
- BROWN L., Security policy for Europe's railways, *EURAILmag Business & Technology*, n° 29, 01-06-2014, p.100-101, BIB_K572500
- DIRICKX P. La police des chemins de fer, *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, n° 103, 01-03-1965, p.6-9, BIB_K703325
- JACOBS P. De spoorwegpolitie, *Politiejournaal & Politieofficier*, 01-11-2003, p.18-21, BIB_K36990
- Livres :** *Opleiding van de leden van B-Security en Securail*, Brussel : NMBS, 2004, 9 p., BIB_P701152
- ACCARAIN M. *La police des chemins de fer et le maintien de l'ordre dans le domaine ferroviaire belge de 1835 à 1895. Construction d'un ordre public dans le temps. Séminaire d'histoire du droit*. Louvain-la-Neuve : UCL, Fac. Philosophie et Lettres, 1996, 41 p., BIB_C4109
- BOLAND B. *La police des chemins de fer*. Liège : Université de Liège. Faculté de Droit, Ecole de criminologie, 1977, 68 p., BIB_C3682
- DE NOBELE E. *De la police des chemins de fer concédés en Belgique*. Gand : Imprimerie et lithographie de G. Van Melle, 1863, 18 p., BIB_C572525
- DUPUIS J. *La Police des chemins de fer belges*. 8 p. , BIB_C702931
- L'HOEST I. *Législation de police des chemins de fer belges, des postes & des télégraphes*. Lois, arrêtés, règlements et décisions. Liège : Léon de Thier, 1873. - 167 p. ; BIB_B03235
- VANDERKIMPEN H. *Veiligheidsdenken op het spoor: De evolutie van de bevoegdheden in de veiligheidscontext van het Europese spoorwegdomein*. KUL, 2013, 109 p., BIB_C702105
- Internet :** <https://www.police.be/5998/fr/a-propos/police-administrative/direction-de-la-police-des-chemins-de-fer>
- https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&cn=2018042718&table_name=loi

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : police des chemins de fer

Collection musée : personnel de sécurité