

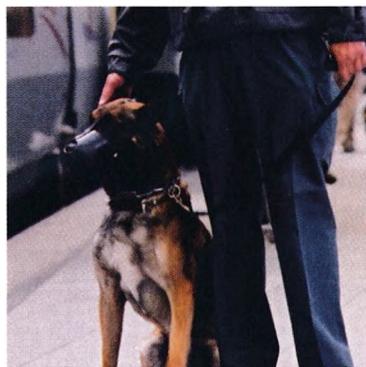
Sécurité: l'entreprise aux côtés de son personnel

La violence est évidemment un problème de société. On la voit dans la rue, dans les écoles, dans les surfaces commerciales, dans le milieu hospitalier... Elle a des formes très diverses. Elle est souvent verbale et laisse alors des traces indécélables. Parfois, elle porte atteinte au matériel; ce sont les graffitis, les tags, le vandalisme. Occasionnellement elle atteint physiquement les personnes, à des degrés qui entraînent des conséquences variées.

La violence physique entraîne des lésions pour tous ceux qui en sont victimes. Pour le personnel, elle débouche sur des incapacités de travail (1.460 journées en 2003). Ou pire, comme le 4 avril, à Bruxelles-Central, sur un décès. La criminalité sur notre réseau, mais aussi dans les autres sociétés de transports publics, qui ne sont pas épargnées, est un phénomène qui va croissant.

La fin de notre police

En 1998, l'Etat a procédé à une réforme des polices. La SNCB s'est alors trouvée dans une situation assez par-



Plusieurs types de délits sont constatés sur le réseau. Le vandalisme et les graffitis entraînent, pour la remise en ordre, des dépenses annuelles de l'ordre de 2,5 millions d'euros. Le vol est aussi un élément important: B-Security a enregistré 1.050 plaintes en 2003 et la police des chemins de fer a dressé en même temps 1.938 PV.

Mais l'absence de titre de transport valable est incontestablement la cause la plus fréquente de la violence exercée à l'encontre du personnel

surveillance au moyen de caméras est en cours d'installation: 300 actuellement, 1.500 à l'horizon 2009. Enfin, il faut citer l'accueil et l'accompagnement par un collègue après une expérience traumatisante.

Ajoutons que la SNCB offre une assistance juridique au personnel agressé, qu'elle encourage d'ailleurs à porter plainte. Elle se constitue systématiquement partie civile contre les agresseurs.

restant formeront le service de gardiennage interne chargé de surveillance du domaine ferroviaire et non d'intervention dans les gares et les trains.

Simultanément, le législateur a inscrit dans la loi-programme une mesure permettant d'exclure du transport et du domaine ferroviaire les personnes qui y ont déjà commis des délits.

C'est une politique de sécurité plus appropriée qui voit ainsi le jour et qui

doit permettre de mieux protéger les cheminots confrontés à la violence dans l'exercice de leur fonction.

Très clairement, en agissant dans ce sens, les responsables (jusqu'au plus haut niveau) de la SNCB et du monde politique disent au personnel "Nous sommes à vos côtés". Si chacun met le plus possible de chances de son côté dans la pratique quotidienne, on peut espérer voir le climat s'améliorer et les statistiques aborder une meilleure courbe.



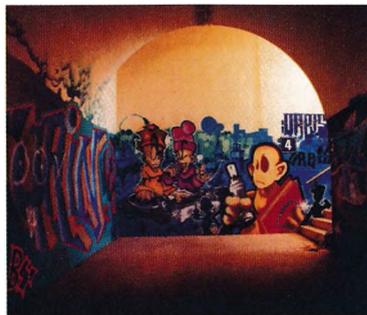


ticulière. Elle avait, jusque là, un vrai service de police, doté pratiquement, sur le territoire du chemin de fer, des mêmes compétences que les autres polices, et qu'elle gérait elle-même. Mais la réforme a considérablement changé la donne.

Quelque 150 membres de notre police ont été transférés à la police fédérale, pour devenir le service de la police spéciale des chemins de fer (SPC) et 158 ont été transformés en membres d'un service interne de gardiennage de la SNCB - qui n'a plus de compétences de police. Quelques années plus tard, les effectifs ont doublé: la police fédérale compte 300 policiers des chemins de fer et B-Security 310 hommes (et avec eux 14 chiens). Mais ces 310 cheminots n'avaient plus ni pouvoir ni moyens d'intervention, ce dont la SNCB s'est de tout temps inquiétée, au point d'avoir demandé au gouvernement de prendre au plus vite les mesures (législatives, notamment) qu'impose l'évolution du phénomène.

La séparation existe bien entre SPC et B-Security. Mais au fil du temps, une concertation régulière (et fréquente) entre les deux s'est mise en place et la coordination instaurée donne d'incontestables résultats.

Vols, agressions...



cheminot. Le constat est dressé, la régularisation est entamée, parfois le ton monte et les coups suivent. Si des problèmes surviennent aussi lors de contacts avec des personnes (ou des groupes) au comportement inadapté ou sous influence d'alcool ou de drogues, le contrôle des titres de transport est dans 80 % des cas à l'origine de la violence. Des opérations de contrôle doivent conduire à éviter ce genre de risques (voir encadré).

Des mesures en faveur des accompagnateurs

Depuis des années déjà des mesures sont prises pour lutter contre l'agression et protéger le personnel qui en court le risque.

A côté de la prévention, l'accompagnement est une démarche importante menée depuis des années au profit des accompagnateurs de trains. Il comprend des formations, par exemple à gérer les situations d'agression ou à observer le comportement des personnes.

Nantis d'un gsm, les accompagnateurs peuvent entrer en contact avec un Central d'Appels qui répond 7 jours sur 7. Un nouveau système de

Et elle en appelle aux autorités publiques, notamment pour que les interventions policières demandées en cas d'incident soient rapides, pour que les poursuites aboutissent (notamment lorsqu'il s'agit de resquilleurs) et que des peines plus sévères soient prononcées à l'encontre des agresseurs.

Des mesures pour B-Security

En mars dernier, avant même la tragédie dont un de nos collègues fut victime, la SNCB avait formulé plusieurs suggestions en vue d'étendre tant soit peu les compétences des agents de B-Security et de leur donner des moyens d'intervention qu'ils ne possédaient pas encore.

Le gouvernement a approuvé un certain nombre de dispositions qui doivent être mises en place progressivement à partir du 1er juin et totalement implémentée au 1er janvier 2005.

Premier élément: l'effectif de B-Security sera partagé en deux groupes. Deux tiers des agents formeront le service de sécurité ferroviaire, autorisé à contrôler les identités et constater les infractions. Ces agents disposeront d'un équipement propre à les protéger et à maîtriser les agresseurs. La centaine d'agents

Contrôles fair-play dans quelques gares

En février, la SNCB a procédé devant les accès aux quais d'Aarschot et de Louvain à un contrôle préventif des titres de transport. Une action fair-play du même genre avait été menée à Zaventem-Aéroport. C'est de la prévention, qui a pour but d'améliorer la sécurité du personnel roulant et sédentaire.

En menant des actions de contrôle, l'objectif de la SNCB est de faire comprendre aux usagers l'obligation d'être en possession d'un titre de transport avant de monter dans un train, même pour les petits trajets. Des billets à prix avantageux sont en vente pour les trajets courts, alors, pourquoi voyager en noir ?

Ces actions facilitent la tâche des accompagnateurs de train lors des opérations de contrôle et de délivrance de billets dans le train même. Elles réduisent le risque d'agressivité lors d'une discussion sur des titres de transport. Elles font comprendre au public qu'il ne devrait pas y avoir de place pour la fraude et la resquille. Des contrôles d'accès avaient déjà été organisés à Louvain l'an passé. Ils avaient permis de constater par exemple que bon nombre de clients omettaient de compléter leur Pass avant de monter dans le train, ce qui débouche inévitablement sur une régularisation...

A Aarschot, Louvain et Zaventem-Aéroport, les voyageurs qui n'étaient pas en règle ont été priés de régulariser leur situation avant de prendre le train. Cela s'est fait dans le calme, sans incident.