Les Jeunes MR proposent de renforcer la sécurité dans et aux abords des gares

Niveau de pouvoir :

Fédéral

Catégorie :

Sécurité

État des lieux :

Depuis 2020, le secteur ferroviaire belge fait face à une augmentation notable des actes de fraude et d'incivilités constatés dans les gares et à bord des trains.
Les données consolidées de la SNCB et de Securail pour la période 2020–2024 mettent en évidence :

● une hausse du nombre d'interventions des agents Securail,
● une augmentation des cas de fraude aux titres de transport,
● et un manque à gagner commercial croissant pour la SNCB, aggravé par un important chiffre noir.

Cette évolution intervient dans un contexte de réduction progressive de la présence humaine dans certaines gares et d'un accès libre aux quais, contrairement à d'autres réseaux européens qui ont déjà adopté des dispositifs de contrôle d'accès (portiques, validation systématique des titres de transport).

La sécurité dans et autour des gares constitue un enjeu croissant pour les usagers du rail. Depuis plusieurs années, on constate une augmentation du sentiment d'insécurité, alimenté par la présence d'incivilités, de fraudes, de comportements perturbateurs ou d'intrusions sur les voies. Ces situations affectent non seulement la qualité du service, mais aussi la confiance des voyageurs, ce qui freine l'usage du train comme mode de déplacement quotidien.
Face à ces préoccupations, une première analyse avait été menée concernant l'installation éventuelle de portiques d'accès et de systèmes de validation des titres de transport. Cette étude avait conclu que la mise en place d'un tel dispositif n'était, à ce stade, ni réaliste ni souhaitable, principalement en raison de coûts élevés et de contraintes techniques majeures dans l'organisation actuelle du réseau.
Or, cette analyse a été réalisée dans un contexte qui n'est plus appelé à perdurer. Les conditions d'exploitation du rail vont évoluer de manière significative dans les prochaines années, rendant nécessaire une réévaluation de la situation.

Motivation de la proposition :

La libéralisation complète du rail prévue en 2030 constitue un véritable tournant structurel. L'arrivée potentielle de nouveaux opérateurs ferroviaires modifiera profondément la répartition des responsabilités et les obligations de performance entre l'État, Infrabel et les entreprises ferroviaires.
Dans ce nouveau cadre, Infrabel, en tant que propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure, restera l'acteur légalement chargé de garantir un environnement sécurisé et fonctionnel pour tous les opérateurs — publics ou privés. Un manquement de sa part pourrait entraîner des sanctions financières ou pénales pour l'État. Ce mécanisme existe déjà dans certaines relations contractuelles internationales, comme l'illustrent les pénalités infligées à la SNCB lorsqu'un retard imputable à l'infrastructure impacte des services tels qu'Eurostar.
La libéralisation implique donc :
● des normes de sécurité renforcées ;

● des obligations contractuelles plus strictes ;
● une responsabilisation accrue d'Infrabel ;
● de nouvelles attentes des opérateurs en matière de sûreté et de réduction des perturbations ;
● des réallocations budgétaires liées aux futurs contrats de service public et aux exigences européennes.

Dans ce contexte transformé, les conclusions de l'analyse initiale ne peuvent être considérées comme définitives.
La mise à jour de l'analyse doit permettre :
● D'obtenir un diagnostic précis, adapté aux conditions opérationnelles du rail libéralisé.
● De renforcer la sécurité des voyageurs, en évaluant objectivement les dispositifs susceptibles d'améliorer la sûreté et de réduire le sentiment d'insécurité.
D'offrir aux pouvoirs publics une base décisionnelle claire afin de déterminer si un contrôle d'accès est pertinent, techniquement faisable et financièrement justifié.
D'anticiper les obligations futures auxquelles Infrabel devra répondre pour éviter des sanctions ou des litiges avec les opérateurs ferroviaires.
● D'améliorer la qualité de service, notamment en réduisant les perturbations liées à des comportements problématiques ou à des intrusions sur les voies.
● De garantir que l'infrastructure ferroviaire reste attractive et compétitive dans un marché où plusieurs opérateurs cohabitent.

Étant donné l'évolution rapide du paysage ferroviaire et l'importance capitale que revêtira la sécurité dans le cadre de la libéralisation du rail, il apparaît indispensable de réévaluer la pertinence de dispositifs de contrôle d'accès dans les gares. L'étude initiale, fondée sur un contexte qui ne sera plus celui de 2030, ne peut être considérée comme suffisante pour orienter les décisions futures.
Une nouvelle analyse, pilotée par Infrabel, permettra de disposer d'une vision claire, actualisée et conforme aux exigences du futur cadre réglementaire et opérationnel.
Elle garantira que l'État, en tant que responsable des infrastructures, sera en mesure

d’assumer pleinement ses obligations en matière de sécurité, de qualité de service et de conformité contractuelle.

Proposition concrète :

Il est proposé de relancer une analyse complète et actualisée de l’opportunité d’installer des portiques d’accès et/ou des systèmes de validation des titres de transport dans les gares, en tenant compte du cadre profondément renouvelé qu’impliquerait la libéralisation du rail.
Il s’agit non pas de préjuger de la solution, mais de reconnaître que les conditions économiques, opérationnelles et sécuritaires seront modifiées, et que les conclusions antérieures doivent être revues.
Cette nouvelle étude doit être explicitement confiée à Infrabel, qui sera le premier responsable, dans le futur système, de garantir un accès sécurisé à l’infrastructure pour tous les opérateurs.

Elle devra être structurée autour de trois axes :
1. Axe budgétaire : réévaluation des coûts et bénéfices potentiels dans un marché ouvert.

2. Axe sécuritaire pour les citoyens : analyse de l’impact potentiel des dispositifs sur la sûreté perçue et réelle dans les gares.

3. Axe de lutte contre la criminalité et les comportements problématiques : étude du rôle que pourraient jouer ces dispositifs dans la réduction de la fraude, des intrusions et des incivilités.

Motion déposée par :

GT Justice, sécurité, défense, protection des libertés individuelles