

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2011-2012

12 MAART 2012

ADVIES

**betreffende de gelijkheid
tussen vrouwen en mannen**

HOOFDSTUK 3

Mobiliteit

VERSLAG

uitgebracht namens het adviescomité
voor gelijke kansen
voor mannen en vrouwen

door mevrouw Céline FREMAULT (F) en
mevrouw Anne HERSCOVICI (F)

Aan de werkzaamheden van het adviescomité hebben deelgenomen :

Leden : mevr. Nadia El Yousfi, mevr. Olivia P'tito, mevr. Dominique Braeckman, mevr. Céline Delforge, mevr. Anne Herscovici, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, mevr. Viviane Teitelbaum, mevr. Danielle Caron, mevr. Céline Fremault, mevr. Cécile Jodogne, mevr. Fatoumata Sidibe, de heren Jean-Luc Vanraes, Fouad Ahidar.

Andere leden van het Parlement : de heer Emmanuel De Bock, mevr. Zakia Khattabi, mevr. Mahinur Ozdemir.

PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2011-2012

12 MARS 2012

AVIS

**relatif à l'égalité entre
les femmes et les hommes**

CHAPITRE 3

Mobilité

RAPPORT

fait au nom du comité d'avis
pour l'égalité des chances
entre hommes et femmes

par Mmes Céline FREMAULT (F) et
Anne HERSCOVICI (F)

Ont participé aux travaux du comité d'avis :

Membres : Mmes Nadia El Yousfi, Olivia P'tito, Dominique Braeckman, Céline Delforge, Anne Herscovici, Anne-Charlotte d'Ursel, Viviane Teitelbaum, Danielle Caron, Céline Fremault, Cécile Jodogne, Fatoumata Sidibe, MM. Jean-Luc Vanraes, Fouad Ahidar.

Autres membres du Parlement : M. Emmanuel De Bock, Mmes Zakia Khattabi, Mahinur Ozdemir.

Inhoudstafel

. Mobiliteit	
1.a. Uiteenzetting van mevrouw Claudine Liénard, vertegenwoordigster van de « Université des Femmes » (vergadering van 9 januari 2012).....	3
1.b. Uiteenzetting van de heer Eric Nicolas, secrétaris-generaal van de GRACQ	12
1.c. Uiteenzetting van mevrouw Irène Zeilinger, directeur van de vzw Garance	17
1.d. Gedachtwisseling.....	20
2.a. Uiteenzetting van de heer Philippe Barrette, wnd. Ingénieur Directeur van de directie Stratégie van Mobiel Brussel (vergadering van 23 januari 2012)	23
2.b. Uiteenzetting van mevrouw Françoise Ledune, directeur Communicatie, woordvoerder, van de heer Geoffroy de Wilde d'Estmael, directeur Stratégie en Innovatie, vertegenwoordiger van de algemene directie van de MIVB, en van mevrouw Evelyne Parello, hoofd van de cel preventie van de MIVB	27
2.c. Gedachtwisseling.....	29
3. Procedure.....	40
4. Advies.....	40
5. Stemming.....	42

Table des matières

Mobilité	
1.a. Exposé de Mme Claudine Liénard, représentante de l'Université des Femmes (réunion du 9 janvier 2012)	3
1.b. Exposé de M. Eric Nicolas, secrétaire général du GRACQ	12
1.c. Exposé de Mme Irène Zeilinger, directrice de l'ASBL Garance	17
1.d. Echange de vues.....	20
2.a. Exposé de M. Philippe Barrette, Ingénieur Directeur ff. De la direction Stratégie de Bruxelles Mobilité (réunion du 23 janvier 2012)	23
2.b. Exposé de Mme Françoise Ledune, directrice de la Communication, porte-parole, de M. Geoffroy de Wilde d'Estmael, directeur de la Stratégie et de l'Innovation, représentant de la direction générale, et de Mme Evelyne Parello, responsable de la cellule Prévention, de la STIB	27
2.c. Echange de vues.....	29
3. Procédure.....	40
4. Avis.....	40
5. Vote.....	42

Mobiliteit

1.a. Uiteenzetting van mevrouw Claudine Liénard, vertegenwoordigster van de « Université des Femmes » (vergadering van 9 januari 2012)

Mevrouw Claudine Liénard heeft de volgende uiteenzetting gehouden voor de commissieleden :

De « Université des Femmes » (UF) is een vereniging zonder winstgevend doel, die erkend is door de « Fédération Wallonie-Bruxelles » voor haar werk inzake permanente opleiding voor volwassenen. Dit jaar viert zij haar dertigjarig bestaan. Haar activiteiten op het vlak van opleiding, verspreiding van informatie en onderzoek beogen het vergaren van kennis vanuit een feministische benadering. Zij beheert eveneens een documentatiecentrum, de bibliotheek Léonie Lafontaine.

Dankzij de UF heb ik een eindejaarswerk kunnen publiceren inzake mobiliteit, interacties tussen mobiliteit en gelijkheid tussen mannen en vrouwen, met voorbeelden van collectieve acties van vrouwen op dat doorgaans als genderneutraal beschouwd gebied.

Mijn uiteenzetting bestaat uit twee delen : het eerste is een kort overzicht van de gegevens die mijn hypothese hebben bevestigd dat mobiliteit verschilt naargelang het gender waartoe iemand behoort. Ik zal dat overzicht aanvullen met enkele conclusies en denkpistes.

In het tweede deel zal spreken als lid van de Brusselse coördinatie van de wereldvrouwenmars en u een mobiliteitgerelateerd uittreksel voorstellen uit diens memorandum in het kader van de laatste gewestverkiezingen.

Presentatie van het onderzoek « Ca roule, ma poule ? »

Mobiliteit is een relatief recent begrip, dat geleidelijk aan het licht gezien heeft.

Bij het uitwerken van overheidsmaatregelen, hebben de experts eerst het verkeer onderzocht : het aantal ingeschreven voertuigen, de afgelegde kilometers, de snelheid, enz. Het was voornamelijk de bedoeling kwantitatieve gegevens in te zamelen.

Daarna begonnen ze na te denken over de rol van het verkeer : de werknemers naar hun werk brengen, producenten hun goederen laten vervoeren, enz. Tevens biedt het de mogelijkheid om zich te begeven naar plaatsen voor specifieke activiteiten : school, ziekenhuis, theater of film-

Mobilité

1.a. Exposé de Mme Claudine Liénard, représentante de l'Université des Femmes (réunion du 9 janvier 2012)

Mme Claudine Liénard a tenu devant les commissaires le discours suivant :

L'Université des Femmes (UF) est une association sans but lucratif, reconnue par la Fédération Wallonie-Bruxelles pour ses activités d'éducation permanente pour adultes. Elle fêtera cette année ses 30 ans. Ses activités de formation, diffusion et recherche ont pour objectif l'élaboration de savoirs construits dans une approche féministe. Elle gère également un centre de documentation, la bibliothèque Léonie Lafontaine.

L'UF m'a permis de publier un travail de fin d'études consacré à la mobilité, à ses interactions avec l'égalité entre hommes et femmes, mais aussi aux exemples d'interventions collectives de femmes dans ce champ perçu généralement comme neutre au niveau du genre.

Mon intervention comportera deux parties. La première sera un court aperçu des données qui m'ont permis de confirmer mon hypothèse d'une mobilité différente selon la catégorie sexuée à laquelle on appartient. Je complèterai cet aperçu avec quelques conclusions et pistes.

Pour la deuxième partie, je prendrai ma casquette de membre de la coordination bruxelloise de la Marche Mondiale des Femmes pour présenter un extrait de son mémo-randum élaboré pour les dernières élections régionales, extrait qui concerne la mobilité.

Présentation de l'étude « Ca roule, ma poule ? »

La mobilité est un concept relativement récent qui s'est construit peu à peu.

Dans l'élaboration des politiques publiques, les experts ont d'abord examiné les circulations : combien de véhicules étaient immatriculés, combien de kilomètres étaient parcourus, les vitesses, etc. Il s'agissait essentiellement de récolter des données quantitatives.

Puis est venue la réflexion sur le rôle des circulations : cela permettait aux travailleurs de rejoindre leur lieu de travail, aux producteurs d'acheminer leurs marchandises, etc. Cela permettait aussi de rejoindre des lieux dédiés à des activités spécifiques : école, hôpital, théâtre ou cinéma,

zaal, vakantieverblijven ... Zo werd de link gelegd naar de ruimtelijke ordening en met de locatie van de sociale functies (wonen, werken, zorgverstrekking, leren, enz.), wat aanleiding gaf tot vragen over het belang van centralisatie of decentralisatie van die functies op grond van de weerslag van die locatie op het verkeer.

Tot slot zijn de sociale uitdagingen naar voren gekomen : zich kunnen verplaatsen heeft gevolgen voor het vinden van een job of het volgen van een opleiding, voor vrijetijdsbesteding, voor het bereiken van plaatsen waar burgers samenkommen, enz. Het beïnvloedt tevens de individuele mogelijkheden op het vlak van sociale banden, ontdekking, experimenteren.

Socioloog Vincent Kaufman gaat verder en omschrijft het begrip motiliteit : « de manier waarop een individu of groep zich de potentiële mobiliteit toe-eigent en gebruik ervan maakt om projecten uit te werken ». Dankzij die denktool, kan bijvoorbeeld rekening worden gehouden met het feit dat de kennis van een taal de redenen en de mogelijkheden om zich te verplaatsen in het buitenland kan beïnvloeden, en kunnen elementen inzake het potentieel en het gebrek aan mobiliteit aan bod komen.

Tot slot geeft feministisch onderzoek aanleiding tot vragen inzake de sociale verhoudingen tussen de geslachten : welke rol speelt het feit man of vrouw te zijn op het vlak van mobiliteit, hoe geschiedt de toegang tot de vervoermiddelen en tot de openbare ruimtes in een patriarchale maatschappij, welke weerslag heeft het overheidsbeleid inzake mobiliteit op de ongelijkheden tussen mannen en vrouwen ?

Wij overlopen de gegevens aan de hand waarvan wij ons de mobiliteit van de mannen en de vrouwen kunnen voorstellen. Daarbij onderzoeken wij de vervoermiddelen in het algemeen en vervolgens enkele specifieke vervoerwijzen. Daarna bekijken wij de redenen voor verplaatsingen, de context en de sociale weerslag ervan.

In de Franstalige wereld, en zeker in België, bestaan er wel gegevens over het verkeer, maar weinig gegevens met betrekking tot de andere dimensies van mobiliteit. Bovendien wordt lang niet systematisch rekening gehouden met gender in de officiële statistieken. In België is er echter in 2002 een grootscheepse enquête bekendgemaakt over de dagelijkse mobiliteit van de Belgen, die onderzocht werd door Jean-Paul Hubert en Philippe Toint, onderzoekers bij de Faculté Universitaire Notre-Dame te Namen. Zij maakten een verslag over de verplaatsingen van de Belgen, op grond van waarnemingen uit 1999. Het Nationaal Instituut voor Statistiek (NIS) publiceert regelmatig gegevens die ingezameld worden door de Federale Overheidsdienst Economie, maar die betreffen voornamelijk verkeersongevalen, het aantal voertuigen dat in België rijdt, enz.

séjours de vacances, ... Ainsi, le lien a été fait avec l'aménagement du territoire et la réflexion sur les circulations a rejoint celle de la localisation des fonctions sociales (habiter, travailler, se soigner, s'éduquer, etc). On s'est interrogé sur l'intérêt à centraliser ou à décentraliser ces fonctions selon l'impact de leur localisation sur les circulations.

Enfin, les enjeux sociaux sont apparus : pouvoir se déplacer a des incidences sur l'accès à un emploi ou une formation, aux loisirs, aux lieux de rassemblement citoyen, etc. Cela influence également le potentiel individuel en matière de liens sociaux, de découverte, d'expérimentations.

Le sociologue Vincent Kaufman va jusqu'à déterminer le concept de motilité : « la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets ». Cet outil de réflexion permet, par exemple, d'intégrer le fait que la connaissance d'une langue peut influencer les motifs et les possibilités de se déplacer à l'étranger. Il permet d'évoquer les éléments de potentiel et de manque en matière de mobilité.

Enfin, les recherches féministes interrogent, elles, les rapports sociaux de sexe : comment le fait d'appartenir à la catégorie des hommes ou à celle des femmes joue dans les pratiques de la mobilité, comment s'organise l'accès aux moyens de déplacement et aux espaces publics dans le contexte d'une société patriarcale, quelle incidence des politiques publiques de mobilité sur les inégalités hommes-femmes.

Nous allons survoler des données qui vont nous permettre de nous représenter la mobilité des catégories hommes et femmes. Nous examinerons les modes de déplacements, en général puis en pointant quelques modes précis. Nous verrons ensuite les motifs de déplacements, le cadre de ceux-ci et leurs incidences sociales.

Dans le monde francophone, et certainement en Belgique, s'il y a des données sur les circulations, il y a peu de données concernant les autres dimensions de la mobilité. A cela s'ajoute le fait que l'intégration de la variable du sexe dans les statistiques officielles est loin d'être systématique. En Belgique, il y a eu toutefois, en 2002, la publication d'une vaste enquête sur la mobilité quotidienne des Belges analysée par Jean-Paul Hubert et Philippe Toint, chercheurs des Facultés universitaires Notre-Dame de Namur. Il s'agit d'un rapport sur les déplacements des Belges réalisé sur la base d'observations récoltées sur l'année 1999. A noter que l'Institut national de Statistique (INS) publie régulièrement des données récoltées par le Service public fédéral de l'Economie mais ces données concernent essentiellement les accidents de la route, le nombre de véhicules en circulation en Belgique, etc.

Die nationale enquête over de mobiliteit van de gezinnen werd onlangs overgedaan door de federale diensten « Wetenschapsbeleid » en « Mobiliteit en Vervoer ».

Ik beschik nog niet over alle resultaten van de enquête BELDAM 2010, maar heb voor vandaag uit de informatie die de onderzoekers hebben verspreid snel overgenomen wat ons kan helpen bij een beter begrip van de Brusselse mobiliteit. Niet alle gegevens zijn opgesplitst volgens geslacht, maar de voornaamste trends die ik heb ontdekt in de voorafgaande federale enquête, maar ook in het Franse en Europese onderzoek schijnen geen sterke wijzigingen te hebben ondergaan.

Zo komen bij het gebruik van de vervoermiddelen al verschillen aan het licht op grond van het geslacht. De vrouwen gaan meer te voet en maken meer gebruik van het openbaar vervoer. Zij fietsen minder. Bij het gebruik van de auto, zijn zij vaker passagier. Mannen van hun kant maken meer gebruik van individuele motorvoertuigen en bevinden zich liever achter het stuur.

De gegevens van BELDAM 2010 die beschikbaar zijn voor Brussel bevestigen die algemene tendensen over de keuze van de vervoermiddelen.

Als wij verder ingaan op de gegevens, ontdekken wij een heel belangrijk aspect, die absoluut essentieel is bij het overheidsbeleid inzake mobiliteit : het openbaar vervoer. Het « Centre d'études Français sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Frans centrum voor onderzoek inzake de netten, het vervoer, stedenbouwkunde en openbare gebouwen) (CERTU) bevestigt dat vrouwen in het algemeen meer gebruik maken van het openbaar vervoer en meer te voet gaan, minder gebruik maken van auto's en fietsen, en dat vrouwen bijna twee derde van het cliënteel van stedelijk openbaar vervoer uitmaken. Hun aandeel schommelt tussen 50 à 65 % naargelang het net, zowel in Frankrijk als in andere Europese landen.

Waarom vormen vrouwen de grote meerderheid bij het gebruik van het openbaar vervoer ? Is dat een keuze of een noodzaak ? Dat vereist studie, maar een Europees onderzoek over de oorzaken van armoede stelt dat vrouwen in een moeilijke situatie en die daarover ondervraagd werden, antwoorden dat zij geen gebruik kunnen maken van de gezinswagen omdat hun man dat weigert en dat zij de wens tot controle van hun echtgenoot als reden geven voor die weigering. Die controle is makkelijker als de vrouwen gebonden zijn aan de urregelingen en de trajecten van het openbaar vervoer dan als zij beschikken over een auto.

Het gedeeld gebruik van de gezinswagen is niet de enige reden die vrouwen kan aansporen tot het gebruik van het openbaar vervoer. Het is ook een keuze die kan voortvloeien uit het feit geen auto, of eenvoudigweg geen rijbewijs te bezitten. In het Brussels Gewest heeft een derde van de gezinnen geen auto en beschikken vrouwen minder vaak over een rijbewijs dan mannen.

Cette enquête nationale sur la mobilité des ménages vient d'être renouvelée par les services fédéraux « Politique scientifique » et « Mobilité et Transports ».

Je ne dispose pas encore de l'ensemble des résultats de l'enquête BELDAM 2010, mais j'ai repris rapidement pour aujourd'hui ce qui pouvait nous aider à mieux connaître la mobilité bruxelloise dans ce qui a été diffusé par les chercheurs. Toutes les données ne sont pas sexuées, mais les tendances principales décelées au terme de mes recherches dans l'enquête fédérale préalable mais aussi dans des études françaises et européennes semblent ne pas avoir subi de fortes modifications.

Dans l'utilisation des modes de déplacement, on voit ainsi déjà une différenciation se dessiner selon le genre. Les femmes marchent davantage, utilisent plus les transports collectifs. Elles sont moins cyclistes. Dans l'usage de la voiture, elles sont plus souvent sur le siège passager. Les hommes, de leur côté, utilisent davantage les véhicules motorisés individuels et se retrouvent plus volontiers derrière le volant.

Les données BELDAM 2010 disponibles pour Bruxelles confirment ces indications générales sur les choix de modes de déplacement.

Si nous entrons dans le détail, une indication frappe dans l'utilisation d'un mode de transport qui constitue un incontournable dans les politiques publiques de mobilité : les transports en commun. Le Centre d'études français sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (le CERTU) confirme que, globalement, les femmes utilisent plus les transports collectifs et la marche, moins la voiture et le vélo et que « près des deux tiers de la clientèle des transports publics urbains sont des femmes. Leur proportion varie de 50 à 65 % selon les réseaux, en France comme dans d'autres pays européens ».

Pourquoi les femmes sont-elles largement majoritaires dans l'utilisation des transports collectifs ? Est-ce un choix ou une contrainte ? Il faudrait investiguer mais une étude européenne sur les causes de précarité signale que des femmes en situation précaire, interrogées à ce sujet, répondent qu'elles n'obtiennent pas l'accès à la voiture familiale du fait du refus de leur mari et qu'elles attribuent le motif de ce refus au souci de contrôle de leur conjoint. Ce contrôle est plus facile à exercer si les femmes sont liées aux horaires et aux circuits des transports collectifs que si elles disposent d'un véhicule.

Le partage d'utilisation de la voiture familiale n'est pas le seul motif qui peut pousser les femmes à utiliser les transports en commun. C'est aussi un choix qui peut être contraint par le fait de ne pas disposer de voiture ou de permis de conduire tout simplement. En Région bruxelloise, un tiers des ménages n'a pas de voiture et les femmes disposent moins souvent d'un permis que les hommes.

Zelfstandigheid en financiële onafhankelijkheid bieden vrouwen zeer zeker de mogelijkheid tot vrijere keuzes. Dat is ongetwijfeld de reden voor een relatief recent verschijnsel : de toenemende zin van vrouwen in een eigen auto.

In Frankrijk hebben onderzoekers Catherine Espinasse en Peggy Buhagiar dat verschijnsel bestudeerd. Volgens hen is het te wijten aan een negatief beeld : afhankelijkheid van de uurregelingen van het openbaar vervoer, gebrek aan comfort en plaats, gebrek aan netheid en veiligheid. Vrouwen kiezen voor de auto omdat ze de indruk hebben of hopen tijd te winnen, maar ook als middel om vrijheid en zelfstandigheid te verwerven. De auto is een plek voor zichzelf, om tot rust te komen, te zingen, na te denken ... maar ook om zich voor te bereiden op een andere rol of bezigheid, zoals overstappen van huismoeder naar professionele of sociale activiteiten. Tot slot roepen auto's prestige herinneringen op (leren rijden met hun vader, uitstapjes met vriendinnen, verliefdheden).

De markt heeft de verzuchting van vrouwen naar een eigen auto trouwens goed begrepen en speciale modellen ontworpen (verschillende merken hebben specifiek voor vrouwen bestemde modellen gemaakt); ook de reclamewereld heeft dat goed begrepen (er bestaan speciale internet-site met auto's voor vrouwen).

Tot slot nog iets over firmawagens : uit een Frans onderzoek van 2002 blijkt duidelijk dat mannen vaker een firmawagen krijgen, en vaker daarvoor kunnen kiezen, terwijl vrouwen een loonsverhoging verkiezen.

In België zou het interessant zijn na te gaan of de nieuwe bepalingen inzake overheidssteun voor firmawagens zullen leiden tot meer gelijkheid tussen de geslachten.

De fiets van zijn kant is het meest gendergebonden vervoermiddel, omdat de modellen verschillen naar gelang van het geslacht. Uit statistieken blijkt evenwel dat vrouwen niet echt de voorkeur geven aan de fiets, ongetwijfeld omdat het geen geschikt vervoermiddel is om andere personen te begeleiden (de kinderen wegbrengen en ouderen ergens heen brengen ...), pakjes te vervoeren, of omdat de fiets een gevoel van onveiligheid geeft. In België bestaan er bijvoorbeeld stages voor vrouwen die opnieuw willen leren fietsen.

Er kan veel gezegd worden over fietsen en vrouwen; de GRACQ heeft er overigens een dossier aan gewijd. De Franse historica Ingrid Babilotte heeft de « fiets »-archieven van Peugeot uitgespit en zegt dat de fiets vrouwen de mogelijkheid heeft geboden om zich te integreren in sportkringen, het corset om te ruilen voor een lange broek en het dragen van kinderen over te laten aan de vaders.

L'autonomie et l'aisance financières permettent très certainement aux femmes des choix plus libérés. C'est sans doute une des raisons d'un phénomène relativement récent : l'inclination croissante des femmes pour la voiture particulière.

C'est un phénomène qui a été étudié en France par les chercheuses Catherine Espinasse et Peggy Buhagiar. Elles l'attribuent à une mauvaise perception de la dépendance aux horaires des transports collectifs, leur inconfort et leur promiscuité, leur saleté et leur insécurité. Les femmes choisissent la voiture pour l'impression – ou l'espoir – de gain de temps mais aussi comme outil de liberté et d'autonomie. La voiture constitue un espace pour soi où l'on peut décompresser, chanter, réfléchir ... mais aussi se préparer à des changements de fonction et d'occupation comme passer de mère de famille aux activités professionnelles ou sociales. Enfin, la voiture est liée à des souvenirs heureux (l'apprentissage de la conduite avec leur père, des escapades avec des amies) et se trouve mêlée de près à leurs histoires amoureuses.

Le marché a d'ailleurs bien saisi cette aspiration des femmes à la voiture individuelle, diversifiant ses modèles (plusieurs marques ont développé des modèles destinés spécifiquement aux femmes) et sa publicité (des sites internet sont spécialement dédiés à la voiture au féminin).

Terminons avec un point sur les véhicules de fonction : une enquête française de 2002 indique une prédominance nette de l'attribution des véhicules de société aux hommes qui peuvent davantage les choisir alors que les femmes préféreraient être augmentées.

En Belgique, il serait intéressant de vérifier si les nouvelles dispositions en matière de soutien public aux voitures de fonction vont aller dans le sens d'une meilleure égalité entre les sexes.

Quant au vélo, il est le mode de déplacement le plus sexué car il propose des modèles différents selon le sexe. Pourtant, on le voit dans les statistiques, les femmes ne privilient pas vraiment le vélo, sans doute parce qu'il n'est pas le mode adéquat quand on veut accompagner d'autres personnes (conduire les enfants, véhiculer une personne âgée ...), transporter des colis ou parce qu'il donne un sentiment d'insécurité. C'est ainsi qu'en Belgique, des stages de remise en selle s'adressent spécialement aux femmes.

Il y aurait beaucoup à dire sur le vélo et les femmes. Le GRACQ en a d'ailleurs fait le thème d'un dossier. L'historienne française Ingrid Babilotte, qui a écumé les archives « vélo » du constructeur Peugeot, indique que le vélo a permis aux femmes d'intégrer les milieux sportifs, d'abandonner le corset pour le pantalon et de se décharger du portage des enfants sur le papa.

Laat ons even kijken naar de redenen waarvoor wij ons verplaatsen.

We beginnen met een overzicht van de gegevens van de BELDAM enquête 2010 om de Brusselse gegevens te kunnen plaatsen. Daaruit blijkt dat de orden van grootte vergelijkbaar zijn. Sommige Brusselse cijfers verschillen van het Belgisch gemiddelde en verdienen ongetwijfeld verder onderzoek : de begeleiding van personen (minder hoog), uit gaan eten of wandelen (hoger). Aangezien er geen gegevens beschikbaar zijn volgens het geslacht, nemen we die van de vorige enquête.

In dalende orde van belang, zijn de redenen voor verplaatsingen de volgende : terugkeer naar huis, naar het werk gaan, ontspanning, boodschappen, iemand afzetten of ophalen, naar school gaan. Bij de mannen ziet men meer verplaatsingen in verband met het werk, bij de vrouwen meer in verband met het vervoer van personen en goederen.

Algemeen kunnen we stellen dat mannen zich meer en verder verplaatsen, en dat voornamelijk doen in het kader van hun werk. Vrouwen verplaatsen zich meer om iemand te begeleiden of om boodschappen te doen voor het gezin.

In feite heeft mobiliteit bij vrouwen vooral tot doel een traject af te leggen om iets te doen. Vrouwen beslissen over hun verplaatsingen volgens het aantal ervan, de beschikbare middelen, de af te leggen afstand en de ligging van de plaatsen die zij bezoeken. Dat hun verplaatsingen complexer zijn dan die van mannen komt voornamelijk door de huishoudelijke taken en het betaald werk.

Volgend voorbeeld kan dat duidelijk maken. Het dateert van 1998 en kan voorbijgestreefd lijken, maar geeft een goed beeld van meer rechtstreekse mobiliteit voor mannen dan voor vrouwen. Touring heeft overigens een enquête uitgevoerd in het midden van 2009, waaruit blijkt dat 70 % van de kinderen die met de auto naar school gaan (85 % van de kinderen) gebracht worden door hun moeder (16 % door hun vader en 8 % door de grootouders). Dat bevestigt dat het vooral de vrouwen zijn die andere personen vervoeren.

We zullen onze waarnemingen nu uitbreiden tot de ruimte waarin wij ons verplaatsen. Het grondgebied, de manier waarop het georganiseerd en ingericht is, waarop de verschillende menselijke functies ingedeeld zijn (wonen, leren, zich verzorgen, werken, zich ontspannen ...), dat alles heeft rechtstreekse gevolgen voor de mobiliteit, die overigens verder gaat dan het aspect « verkeer » en ook de fysieke en sociale capaciteit om zich te verplaatsen omvat. Die mobiliteit in de ruime zin blijft doordrongen van het sociale model dat dominant blijft, te weten dat de man de voornaamste broodwinner is in het gezin.

Wij hebben niet de gewoonte om het grondgebied te ontcijferen op grond van het geslacht. Niettemin wordt se-

Regardons maintenant les raisons pour lesquelles nous nous déplaçons.

D'abord un aperçu des données de l'enquête BELDAM 2010 pour pouvoir situer les chiffres bruxellois. On voit que les ordres de grandeur sont comparables. Certains chiffres bruxellois, différents de la moyenne nationale, mériteraient sans doute un examen plus précis : l'accompagnement de personnes (moins élevés), se restaurer à l'extérieur ou se promener (plus élevés). Mais faute d'avoir des données sexuées, reprenons celles de l'enquête précédente.

Les motifs de déplacements sont, en ordre décroissant d'importance : le retour à la maison, se rendre au travail, les loisirs, les courses, déposer ou chercher quelqu'un, se rendre à l'école. On voit que les hommes se démarquent dans les déplacements liés à l'emploi et les femmes dans ceux liés au transport de personnes et de marchandises.

Comme indications générales, nous pouvons dire que les hommes se déplacent davantage et plus loin. Ils le font principalement dans le cadre de leur emploi. Les femmes se déplacent davantage pour accompagner des personnes ou pour approvisionner la famille.

De fait, pour les femmes, « la mobilité, c'est d'abord réaliser un parcours pour faire quelque chose ». Les femmes décident de leurs déplacements selon le nombre à effectuer, le mode disponible, la distance à parcourir et la localisation des espaces qu'elles fréquentent. Ce sont les tâches domestiques et le travail salarié qui motivent d'abord des déplacements plus complexes que ceux des hommes.

On peut schématiser cela par la caricature suivante. Elle date de 1998 et peut sembler dépassée mais elle montre bien la mobilité plus directe pour les hommes et plus séquencée pour les femmes. Une enquête de Touring datant de mi 2009 indique d'ailleurs que 70 % des enfants qui sont emmenés en voiture à l'école (85 % des enfants) le sont par leur mère (contre 16 % par leur père et 8 % par les grands-parents). Cela confirme le fait que ce sont surtout les femmes qui déplacent d'autres personnes.

Elargissons maintenant notre champ d'observation à l'espace dans lequel nous nous déplaçons. Le territoire, la façon dont on l'organise et dont on l'aménage, la manière dont on y répartit les différentes fonctions humaines (se loger, apprendre, se soigner, travailler, se détendre ...), tout cela a des incidences directes sur la mobilité. Sur une mobilité qui a d'ailleurs dépassé l'aspect « circulation » pour englober jusqu'à la capacité physique et sociale à se déplacer. Cette mobilité au sens large reste imprégnée par le modèle social qui reste dominant, modèle selon lequel l'homme est le principal pourvoyeur de revenus au sein de la famille.

Nous n'avons pas l'habitude de décoder le territoire en fonction des catégories hommes et femmes. Néanmoins,

dert de jaren 70 mobiliteit dagdagelijks onderzocht in de grote noord-westelijke steden en in die studies zijn criteria bepaald inzake de ongelijke fysieke toegankelijkheid voor mannen en vrouwen tot de verschillende types stedelijke ruimtes en dus tot de verschillende hulpbronnen die de stad biedt. Die verschillen zijn nauw verbonden met de verdeling van het werk op grond van het geslacht. Jacqueline Coutras, onderzoeker en socioloog, bestudeert de neutraliteit van de openbare ruimte, die het kader vormt voor andere facetten van door de samenleving gecreëerde geslachtelijke ongelijkheden : werk, cultuur, familie. Als wij kijken door de bril van het genderonderzoek, zien wij waarschijnlijk een cartografie van de ruimtes volgens het geslacht, net zoals de bril van het sociaal-economisch onderzoek de arme en rijkere wijken zichtbaar maakt.

Nicole Ortar, onderzoeker bij het « Laboratoire d'Economie des Transports de l'Ecole nationale des Travaux Publics d'Etat » heeft de mobiliteit bestudeerd van vrouwen in twee Franse voorstedelijke gemeenten, met name het verzoenen van de sociale en professionele mobiliteit van vrouwen. Daarvoor nam zij een groep vrouwen met man en kinderen, waarbij zij opmerkt dat deeltijds werk dominant is. De gezinnen beschouwen de voorstedelijke zones immers als gunstig voor de kinderen, maar zij bieden niet veel mogelijkheden op het vlak van opvang en werk ! Hoewel de echtparen doorgaans beschikken over twee auto's, kiezen de vrouwen een job in de buurt boven een job die aangepast is aan hun opleiding, te meer omdat zij minder geschoold zijn.

Zelfs al zijn de afstanden korter, dan nog belet dat evenwel niet dat het aantal verplaatsingen om zich van de ene bezigheid naar de andere te begeven evenveel of soms meer tijd in beslag neemt dan bij mensen die verder van hun werk wonen.

De onderzoeker merkt ook op dat de hoger opgeleide vrouwen (met betere job en inkomsten) beter onderhandelen met hun echtgenoot over de zorg voor de kinderen (vervoer, begeleiding). De afstand versterkt eveneens de traditionele verdeling van de rol volgens het geslacht (uit-huizige bezigheden voor de man en inhuijzige bezigheden voor de vrouw).

Zij komt tot het besluit dat gezinnen zich ver van de stedelijke agglomeraties kunnen vestigen omdat de vrouwen hun beroepsleven aanpassen aan hun gezinsleven, door hun werktijden of hun bezigheid aan te passen. Voor de vrouwen leidt het feit niet mobiel te zijn tot sterkere marginalisatie in de arbeidswereld. Die bestaat al in de samenleving, vooral in de zones met slechte voorzieningen.

De onderzoeken in het kader van mobiliteits- en verkeersplannen geven vaak de voorkeur aan woon-werkverkeer. Werk is niet de enige reden voor onze verplaatsin-

les mobilités sont étudiées au niveau quotidien dans les grandes villes nord-occidentales depuis les années 70 et ces études ont établi « les critères de l'inégale accessibilité physique des hommes et des femmes aux différents types d'espaces urbains, et donc aux différentes ressources qu'offre la ville ». Ces différences sont étroitement liées à la division sexuelle du travail. La chercheuse et sociologue Jacqueline Coutras pose cette question de la neutralité de l'espace public dans lequel s'inscrivent les inégalités sexuées créées dans les autres facettes de la société : le travail, la culture, la famille. Si nous chaussions nos lunettes de l'analyse de genre, il est probable que nous verrions se dessiner une cartographie sexuée des espaces comme les lunettes de l'analyse socioéconomique font apparaître les quartiers pauvres, les localités opulentes.

Nicole Ortar, chercheure au Laboratoire d'Economie des Transports de l'Ecole nationale des Travaux publics d'Etat, a mené une enquête sur la mobilité des femmes dans trois communes françaises périurbaines. Voulant examiner comment se conciliait la mobilité sociale et professionnelle des femmes, elle choisit un échantillon de femmes en couple avec enfants et note que le temps partiel domine dans son échantillon : les zones périurbaines sont en effet jugées par les familles comme bénéfiques aux enfants mais elles sont aussi pauvres en formules de garde d'enfants et en emplois ! Même si la règle générale des couples est la double motorisation, les femmes privilégient la proximité de l'emploi à son adéquation à leurs domaine et niveau de qualification et cela d'autant plus qu'elles sont moins qualifiées.

Pourtant, si les distances sont plus courtes, cela n'empêche pas la multiplication des déplacements pour passer d'une occupation à une autre si bien que « leurs temps de transport journaliers avoisinent voire dépassent ceux des personnes travaillant à des distances plus éloignées de leur domicile ».

La chercheuse observe aussi que les femmes plus qualifiées (ayant donc une meilleure situation et de meilleurs revenus) négocient plus favorablement avec leur conjoint la charge des enfants (assurer leur transport, rester auprès d'eux). La distance renforce ainsi les postures traditionnelles de répartition sexuée des rôles (les occupations publiques pour les hommes et les privées pour les femmes).

Elle conclut en notant que les installations des ménages loin des agglomérations urbaines sont rendues possibles parce que les femmes adaptent leur vie professionnelle à celle de leur famille que ce soit en modifiant les rythmes de travail ou en transformant leur activité. Donc, pour les femmes, ne pas être mobile revient à renforcer les mécanismes de marginalisation du monde du travail déjà à l'œuvre dans la société et particulièrement dans des zones mal desservies.

Les études effectuées pour établir les plans de mobilité et de circulation privilégient souvent les déplacements domicile-travail. L'emploi n'est pas le seul responsable de

gen, maar de doorslaggevende reden voor mannen. Voor de vrouwen daarentegen heeft de locatie van de scholen en van diensten rechtstreeks belang.

Zich kunnen verplaatsen is een economische uitdaging, want het biedt kans op werk en beroepsopleidingen. Vrouwen hebben echter minder vaak een rijbewijs, maken minder vaak alleen gebruik van de auto en de fiets, en krijgen minder een bedrijfswagen.

Zich kunnen verplaatsen is ook van belang voor onze relaties.

De mogelijkheid om zich te verplaatsen geeft toegang tot andere sociale functies. De sociale contacten zijn verschillend in een ruimte waar nabijheid tot gevolg heeft dat de mensen elkaar kennen en elkaar regelmatig ontmoeten dan in een plaats waar anonimiteit en onmiddellijke contacten domineren, zoals in de stadscentra waar het gemakkelijk is de overeengekomen sociale rollen te overstijgen, nieuwe zaken of competenties uit te testen. Sociale controle is er anders en gebeurt door andere personen. Uit door vrouwen uitgevoerd stedelijk onderzoek blijkt echter dat zij zich beperkt voelen tot hun thuis en de omgeving ervan.

Dat gevoel van vrouwen dat zij minder « mobiel » zijn, wordt bijvoorbeeld bevestigd door het feit dat mannen veel vaker verplaatsingen van meer dan 100 km van huis doen.

Wij geven hier in het kort enkele conclusies van dat onderzoek naar de mobiliteitsgegevens.

Volgens die gegevens, is mobiliteit bij mannen directer, ruimer en meer toegespitst op alles wat te maken heeft met werk. Bij vrouwen daarentegen is mobiliteit meer gelinkt aan hun gezin, wat hen aanzet tot minder lange, maar meer gevarieerde en talrijkere verplaatsingen. Mobiliteit is dus geen neutraal iets en onderzoek kan de mogelijkheid bieden ongelijkheden tussen de geslachten te bestrijden.

In het overheidsbeleid, wordt mobiliteit veeleer beschouwd als genderneutraal. Uit navraag bij vrouwen en officiële gegevens blijkt daarentegen dat het verkeer, de vervoerwijze, de redenen verschillen volgens het geslacht. De redenen om zich te verplaatsen zijn uiteenlopend en het overheidsbeleid moet daarmee rekening houden.

Enkele denksporen

Wil men ongelijkheden bestrijden, dan moet men ze eerst in kaart brengen. Het onderzoek naar en de waarnemingen over mobiliteit zouden naar geslacht gedifferentieerde gegevens moeten verstrekken. Dat is nodig om een volledig beeld van het mobiliteitsvraagstuk te krijgen. De federale

nos déplacements. Mais il concerne davantage les hommes. Par contre, les femmes sont concernées directement par la localisation des écoles, des services.

Pouvoir se déplacer est un enjeu économique car cela permet l'accès au travail mais aussi à la formation professionnelle. Or les femmes ont moins de permis de conduire, utilisent moins la voiture seules et le vélo, bénéficient moins de véhicule de fonction.

Pouvoir se déplacer joue aussi sur nos relations.

La capacité à se déplacer donne accès à d'autres socialités. Les échanges relationnels sont différents dans un espace où la proximité implique que les personnes se connaissent et sont amenées à se côtoyer régulièrement et dans un espace où dominent l'anonymat et l'immédiateté comme dans les centres urbains où il est plus aisés de transgresser des rôles sociaux convenus, de tenter des expériences, de tester de nouvelles compétences, où le contrôle social est différent et pratiqué par d'autres personnes. Or les diagnostics urbains menés par des femmes font ressortir qu'elles se sentent assignées à leur foyer et à ses environs.

Ce sentiment des femmes d'être moins « mobiles » est confirmé, par exemple, par une indication sur les déplacements à plus de 100 km du domicile que les hommes pratiquent largement plus souvent.

Très brièvement, quelques conclusions à cette investigation dans les « données mobilité ».

Elles indiquent que les hommes ont une mobilité à la fois plus directe, plus étendue mais aussi plus centrée sur tout ce qui touche la profession. Les femmes, elles, conditionnent leur mobilité davantage à leur famille, ce qui les amène à des déplacements moins étendus mais plus variés et nombreux. La mobilité n'est donc pas un champ neutre et le considérer peut permettre d'en faire un champ de lutte contre les inégalités de sexe.

La mobilité est un domaine réputé plutôt neutre en matière de sexe dans les politiques publiques. Cette recherche documentaire à partir d'analyses féministes et de données officielles a fait émerger au contraire une sexuation sociale des circulations, de leurs modes, de leurs motifs. Les enjeux des unes et des autres sont différents lorsqu'il s'agit de se déplacer. Les politiques publiques doivent en tenir compte.

Quelques pistes

Pour contrer des inégalités, il faut d'abord les cerner. Les recherches et observations en matière de mobilité devraient fournir des données différencierées selon la variable sexe. C'est indispensable pour obtenir une représentation complète du champ de la mobilité. Ainsi, l'enquête fédérale

mobiliteitsenquête BELDAM 2010 moet door de Gewesten geanalyseerd worden met het geslacht als invalshoek.

Mobiliteit is een gebied dat als neutraal en technisch wordt gepercipieerd. Men moet dus daadkracht aan de dag leggen om tegelijk die feitelijke situatie en de ingeburgerde opvattingen die daardoor versterkt worden, te wijzigen. Daartoe moeten meer vrouwen beroepen en functies in de sectoren mobiliteit en ruimtelijke ordening uitoefenen.

Om het evenwicht te herstellen, is het ook van essentieel belang dat de collectieve acties van vrouwen op het vlak van mobiliteit (vaststellingen, voorstellen, adviezen) worden gesteund, want hun inbreng is waardevol.

Ik ken de cijfers voor het Brussels Gewest niet, maar tijdens mijn onderzoek heb ik vastgesteld dat slechts één op vijf deelnemers aan de Waalse gemeentelijke advies-commissies inzake ruimtelijke ordening en mobiliteit van het vrouwelijk geslacht was. De aanwezigheid van de twee geslachten in de organen voor inspraak in het beleid bevorderen is dus een denkspoor dat verder onderzocht dient te worden.

Ik heb eveneens gewerkt met een groep vrouwen om beter te begrijpen welk beeld vrouwen van mobiliteit hebben. Zodra vrouwen zich in de openbare ruimte begeven, zien ze zichzelf als potentiële prooien. Ze overschatten de risico's op agressie en ongevallen. Ze ontwikkelen ontwijkingsstrategieën die hun verplaatsingen en de duur ervan beperken volgens de plaatsen en de tijdstippen. 's Nachts ervaren ze de openbare ruimte als ontoegankelijk, vijandig en zelfs verboden terrein. Een mobiliteitsbeleid dat rekening houdt met die ervaring, kan hun mobiliteit en hun toegang tot de openbare ruimten bevorderen.

In het kader van mijn onderzoek heb ik een overzicht gemaakt van de collectieve acties van vrouwen op het vlak van mobiliteit.

Enkele voorbeelden van hun inbreng

In Italië, Duitsland en Frankrijk werden in de steden tijdsbureaus opgericht om de schooltijd, de arbeidstijd in de bedrijven en de dienstregeling van het openbaar vervoer beter op elkaar af te stemmen. Dat was een rationalisering waarvoor vrouwen die minder tijd willen verliezen met hun verplaatsingen, het initiatief hebben genomen.

De « vrouwenstadswandeling » komt uit Canada : groepen vrouwen maken regelrechte diagnoses van de situatie in hun wijk en stad. Ze bestuderen de inrichting van de openbare ruimte om het veiligheidsgevoel te verhogen.

In rurale gebieden, maar ook op het niveau van een of verschillende gemeenten vonden vrouwen alternatieve ver-

BELDAM 2010 doit être examinée par les Régions notamment, sous cet angle sexué.

La mobilité est un champ perçu comme neutre et technique. Il faut donc avoir une attitude volontariste pour changer à la fois cet état de fait et les représentations qu'il renforce. Pour cela, il convient d'intégrer davantage de femmes dans les métiers et fonctions des secteurs de la mobilité et de l'aménagement du territoire.

Pour rétablir l'équilibre, soutenir les interventions collectives de femmes en matière de mobilité (constats, propositions, avis) est essentiel également car leurs apports sont précieux.

Je ne connais pas les chiffres en Région bruxelloise, mais ma recherche m'a amenée à constater que seulement un cinquième des participants aux commissions communales wallonnes d'avis en matière d'aménagement du territoire et de mobilité étaient des participantes. Favoriser la présence des deux sexes dans les dispositifs de la participation politique est donc une piste à investiguer.

J'ai également travaillé avec un groupe de femmes pour mieux comprendre les représentations des femmes en matière de mobilité. Dès qu'elles abordent l'espace public, les femmes se perçoivent comme des proies potentielles. Elles surevaluent les risques d'agression et d'accident. Elles développent des stratégies d'évitement qui limitent leurs déplacements et leur durée en fonction des lieux et des moments. Ainsi, l'espace public, la nuit, leur semble inaccessible, hostile voire interdit. Intégrer ce vécu des femmes dans la mobilité officielle peut les amener à y participer davantage et à favoriser leur accès aux espaces publics.

Ma recherche m'a amenée à recenser des interventions collectives de femmes en matière de mobilité.

Quelques exemples de leurs apports

En Italie, en Allemagne, en France, des bureaux du temps ont été mis sur pied à l'échelle urbaine pour mieux harmoniser les temps de l'école, des entreprises, des transports publics. Une rationalisation initiée par des femmes soucieuses de gagner du temps dans leurs déplacements.

Venue du Canada, la formule de la marche exploratoire s'est étendue à l'élaboration de véritables diagnostics urbains menés par des groupes de femmes dans leur quartier, leur ville. Cela permet notamment de décoder et d'améliorer les aménagements publics de manière à augmenter le sentiment de sécurité.

En région rurale, mais aussi à l'échelle d'une ou plusieurs communes, des femmes ont été chevilles ouvrières

voersoplossingen en ijverden ze voor burgersolidariteit om hun verplaatsingen te verbeteren.

Tot slot wijs ik op het werk van de Franse vereniging « Femmes en mouvement », die zeer concrete samenwerkingsvormen met constructeurs van materieel voor het openbaar vervoer heeft opgezet. Daardoor konden, in overleg met de vrouwenverenigingen, de vervoersmodi (bus, tram, metro) worden aangepast, om beter te voorzien in de behoeften van alle doelgroepen.

Voorstelling van een uittreksel uit het memorandum van de Brusselse coördinatie van de Wereldvrouwenmars (WVM) voor de gewestelijke verkiezingen van juni 2009

De coördinatie dankt het Adviescomité voor de uitnodiging.

De Wereldvrouwenmars is in 2000 ontstaan in Canada en een internationale beweging geworden (6.000 groepen in 163 landen waaronder België).

De organisatie spitst zich toe op de strijd tegen armoede en geweld tegen vrouwen. Ze coördineert acties die om de vijf jaar wereldwijd worden gevoerd⁽¹⁾. In België kan ze steunen op een nationale coördinatie en lokale coördinaties.

Sinds 2005 bestaat een Brusselse coördinatie van de WVM uit een twintigtal organisaties om :

- de solidariteit tussen vrouwengroepen te behouden en te versterken, zodat de WVM de plaats van de vrouwen in de wereld verdedigt;
- de gelijkheid tussen vrouwen en mannen en tussen de volkeren te bevorderen;
- een proces van volksopvoeding te ondersteunen;
- de gezamenlijke eisen en alternatieven van de vrouwenbewegingen naar voren te brengen;
- de beslissingnemers van het maatschappelijk middenveld ertoe aan te zetten de veranderingen door te voeren die noodzakelijk zijn om het leven van de vrouwen te verbeteren.

De acties van de Brusselse coördinatie strekken ertoe :

- de werkzaamheden en acties van de WVM voort te zetten en te vertalen op gewestelijk niveau (de actie « handtassen in Brussel », Mars 2010);

de solutions alternatives de transport, ont œuvré à organiser la solidarité citoyenne pour mieux se déplacer.

Enfin, épinglons le travail de l'association française « Femmes en mouvement » qui a mené des collaborations très concrètes avec des constructeurs de matériel de transport public. Cela a permis d'adapter des modes de transport (bus, tram, rame de métro) en impliquant les organisations de femmes pour mieux répondre aux besoins de tous les publics.

Présentation d'un extrait du mémorandum de la coordination bruxelloise de la Marche Mondiale des Femmes pour les élections régionales de juin 2009

La coordination remercie le Comité d'avis de son invitation.

La Marche Mondiale des Femmes (MMF) s'est développée en 2000 à partir du Canada et est devenue internationale (6.000 groupes dans 163 pays dont la Belgique).

Elle a ciblé ses objectifs sur la lutte contre la pauvreté et la violence subies par les femmes. L'organisation coordonne des actions relayées mondialement tous les cinq ans⁽¹⁾. En Belgique, elle est relayée par une Coordination nationale et des coordinations locales.

Depuis 2005, une coordination bruxelloise de la MMF regroupe une vingtaine d'organisations pour :

- renforcer et maintenir la solidarité entre les groupes de femmes de la base de façon à ce que la MMF constitue un geste d'affirmation des femmes du monde;
- promouvoir l'égalité entre les femmes et les hommes et entre les peuples;
- soutenir un processus d'éducation populaire;
- mettre en avant les revendications et les alternatives communes aux mouvements de femmes;
- amener les décideurs et décideuses de la société civile à effectuer les changements nécessaires à l'amélioration de la vie des femmes.

Les actions de la coordination bruxelloise se sont concrétisées pour :

- relayer les travaux et les actions de la MMF et les traduire au niveau régional (action « mise à sacs de Bruxelles », Marche 2010);

(1) Zie www.worldmarchofwomen.org

(1) Voir www.marchemondialedesfemmes.org

- de kennis over de situatie van de vrouwen te delen en acties te organiseren om die te verbeteren (studiedagen over vrouwen en huisvesting, vrouwen en immigratie, ...);
- burgerwaakzaamheid en dialoog met de politici tot stand te brengen (Vrouwenparlement in 2008, ontmoetingen met de parlementsleden, memorandum 2009).

In het algemeen is de coördinatie van oordeel dat het Gewest voor gelijkheid kan ijveren via :

- de realisatie en verspreiding van het jaarverslag over de vooruitgang in de totstandkoming van gelijkheid tussen mannen en vrouwen (Pekingrapport);
- een slagvaardig, transversaal en gecontroleerd gelijkheidsbeleid (jaarlijkse monitoring, gedetailleerde inschrijvingen op de begroting);
- ondersteuning van het lokale beleid inzake gelijkheid tussen mannen en vrouwen (subsidies, administratie);
- de controleorganen (follow-up van het lokale beleid, adviescomité voor de gelijkheid van kansen tussen mannen en vrouwen).

De Brusselse coördinatie van de WVM die de dagelijkse gebruikers van de stad verenigt, beveelt aan om bij de reflectie over de stad rekening te houden met huisvesting, mobiliteit en ruimtelijke ordening. Die beleidsvelden worden al te vaak apart benaderd, wat de problemen van de inwoners verergert.

Het mobiliteitsprobleem dat het meest aangekaart wordt, is het overstappen.

De verenigingen zijn van oordeel dat mobiliteit duidelijk genderbepaald is en bevelen dan ook een participatieve en gendergerichte aanpak aan.

Vrouwen hechten veel belang aan een gebruiksvriendelijke en gedeelde mobiliteit (concepten « vrouwen toegelaten in de stad » en « zachte mobiliteit »).

De kennis en methodologieën van de feministen moeten eveneens geïntegreerd worden bij de besluitvorming inzake ruimtelijke ordening. ».

1.b. Uiteenzetting van de heer Eric Nicolas, secretaris-generaal van de GRACQ

De heer Eric Nicolas heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden :

- partager des savoirs sur la situation des femmes et organiser des actions pour l'améliorer (journées femmes et logement, femmes et immigration, ...);

- développer une vigilance citoyenne et un dialogue avec le monde politique (Parlement des femmes en 2008, rencontres avec les parlementaires, mémorandum 2009).

D'une manière générale, la coordination estime que la Région peut agir en matière d'égalité :

- à travers la réalisation et la diffusion du rapport annuel sur les avancées vers l'égalité hommes-femmes (Rapport Pékin);
- par une politique égalité hommes-femmes affirmée, transversale et supervisée (monitoring annuel, inscriptions détaillées au budget);
- en soutenant les politiques locales d'égalité hommes-femmes (subsidies, administration);
- à travers les organes de contrôle (suivi des politiques locales, comité d'avis pour l'égalité des chances entre hommes et femmes).

La coordination bruxelloise de la MMF, rassemblant des usagères de la ville au quotidien, recommande de réfléchir la ville en intégrant les fonctions du logement, de la mobilité et de l'aménagement du territoire. Trop souvent, ces politiques sont dissociées, ce qui agrave les difficultés rencontrées par les habitantes.

Le problème qui ressort le plus souvent en termes de mobilité est celui des ruptures de charge.

Les associations estiment que la mobilité est clairement sexuée et préconisent dès lors une approche participative et attentive au genre.

Les femmes sont particulièrement attachées au fait que la mobilité soit conviviale, partagée (concept de « ville femmes admises » et de « mobilité douce »).

Il convient également d'intégrer les savoirs et méthodologies féministes dans l'élaboration des décisions en matière d'aménagement du territoire. ».

1.b. Exposé de M. Eric Nicolas, secrétaire général du GRACQ

M. Eric Nicolas a tenu devant les commissaires le discours suivant :

Actieve mobiliteit (verplaatsingen per fiets of te voet) is een belangrijke invalshoek bij een reflectie over mobiliteit en gender.

Ik zal mijn uiteenzetting toespitsen op de verplaatsingen per fiets, aangezien de GRACQ de Groupe de recherche et d'action des Cyclistes Quotidiens is, een vereniging die al verschillende decennia actief is en de fiets als vervoersmiddel voor utilitaire verplaatsingen promoot (in tegenstelling tot een recreatief of sportief gebruik van de fiets) en voor betere omstandigheden ijvert, opdat iedereen elke dag veilig kan fietsen.

Fietsen is in de eerste plaats een zaak van cultuur. De relatie tot de fiets verschilt in Vlaanderen, Wallonië en Brussel. Fietsers werden lange tijd gezien als mensen die niet de gelegenheid of de middelen hadden om een wagen te kopen. De mentaliteit begint te veranderen en fietsen wordt steeds minder beschouwd als een verplaatsingsmodus voor de minderbedeelden.

Uit een enquête die werd gehouden voordat de Brusselse vijfhoek tot zone 30 werd uitgeroepen, blijkt dat de fietsers vandaag fietsen wegens de snelheid, efficiëntie en voorspelbaarheid in de tijd, aangezien verplaatsingen per fiets minder onderhevig zijn aan de verkeersdrukte. Fietsers fietsen ook voor het plezier – geen enkele automobilist beweert dat hij voor het plezier rijdt – en minder wegens het leefmilieu of de gezondheid of om te besparen.

Mobiliteit is niet enkel een kwestie van transport, maar vooral een kwestie van organisatie van de stad en het leven. De stedenbouw bepaalt dus in zeer grote mate of men zich veel of weinig met de fiets verplaatst. De woonplaats, de nabijheid van diensten en de keuze van de activiteiten voor de kinderen kunnen eveneens bepalend zijn voor het aantal verplaatsingen.

Enkele cijfers

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is slechts 30 % van de fietsers vrouw tegenover 50 tot bijna 60 % in Nederland, Denemarken of Duitsland.

De gegevens van het observatorium van de fiets van Pro-Vélo tonen voor het jaar 2010 aan dat op bepaalde plaatsen, waar het aandeel van de fiets vrij laag is, 80 (Paepsem, Van Praet) tot 88 % (Weststation) van de fietsers mannen zijn, terwijl dat percentage op andere plaatsen slechts 62 tot 64 % bedraagt (Mouterijbrug, Maalbeek).

De gebruiksters van Villo zijn veel beter vertegenwoordigd met meer dan 40 %.

Er worden verschillende redenen ingeroepen om te verklaren waarom de fiets niet gebruikt wordt :

Il est important de réfléchir à la question de la mobilité et du genre sous l'angle de la mobilité dite active (déplacements à vélo et à pied).

Je me focaliserai sur les déplacements à vélo puisque le GRACQ est le Groupe de recherche et d'action des Cyclistes Quotidiens, une association active depuis plusieurs décennies qui promeut l'utilisation du vélo comme mode de déplacement utilitaire (par opposition au vélo de loisir ou au vélo sportif) et qui vise à réunir les conditions pour que chacun puisse rouler à vélo en sécurité au quotidien.

Le vélo est d'abord une histoire de culture. La relation au vélo est ainsi différente en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles. Les utilisateurs du vélo ont longtemps été perçus comme celles et ceux qui n'avaient pas l'occasion ou les moyens d'acheter une voiture. Les mentalités commencent à évoluer et le vélo devient de moins en moins ringard.

Il ressort d'une enquête préalable à la mise en zone 30 du pentagone bruxellois que les cyclistes roulent aujourd'hui à vélo en raison de sa rapidité, de son efficacité et de sa prévisibilité dans le temps puisqu'indépendant des aléas de la circulation. Les cyclistes pratiquent également le vélo pour le plaisir – ce qu'aucun automobiliste ne prétend, moins pour des questions d'environnement, de santé ou d'économies.

La mobilité n'est pas uniquement une question de transport mais surtout une question d'organisation de la ville et de la vie. L'urbanisme conditionne ainsi énormément le fait qu'on se déplace beaucoup ou peu à vélo. Le lieu de résidence, la proximité des services et le choix d'activités destinées aux enfants sont également susceptibles de générer ou non un grand nombre de déplacements.

Quelques chiffres

En Région de Bruxelles-Capitale, seulement 30 % des cyclistes sont des femmes, pour 50 % à près de 60 % aux Pays-bas, au Danemark ou en Allemagne.

Les données issues de l'observatoire du vélo de Pro-Vélo montrent, pour l'année 2010, qu'à certains endroits, où la part modale du vélo est assez faible, de 80 (Paepsem, Van Praet) à 88 % (gare de l'Ouest) des cyclistes sont des hommes, qu'à d'autres, ils ne sont que 62 à 64 % (pont du Germoir, Maelbeek).

Les utilisatrices du Villo sont beaucoup mieux représentées avec un taux de plus 40 %.

Plusieurs raisons sont invoquées pour expliquer la non-utilisation du vélo :

- objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid : de objectieve redenen leggen evenwel veel minder gewicht in de schaal dan de subjectieve, aangezien er gemiddeld slechts één fietser per jaar omkomt in het verkeer;
- de onveiligheid in de stad : fietsen verhoogt het gevoel van kwetsbaarheid : men heeft een meer lichelijke ervaring van de stad dan met het openbaar vervoer of de wagen;
- het weer : minder dan één verplaatsing op tien gebeurt bij regenweer;
- het reliëf : de keuze van de trajecten is heel belangrijk;
- diefstal van de fietsen;
- complexiteit van de verplaatsingen.

Die verschillende aspecten kunnen worden geanalyseerd uit het genderoogpunt.

De aanwezigheid van infrastructuur bevordert de verplaatsing van vrouwen (en kinderen). Uit de ongevallenstatistieken blijkt bovendien dat vrouwen propotioneel dikwijls minder betrokken zijn bij ongevallen. Zij gedragen zich rustiger en zijn minder agressief tegenover automobilisten. In het algemeen, zijn de – 35-jarigen minder voorzichtig en dus meer betrokken bij ongevallen.

Het aspect weer houdt verband met aangepaste kledij en infrastructuur aan het eindpunt. De aanwezigheid van voorzieningen die de mogelijkheid bieden om van kledij te wisselen bevordert vanzelfsprekend het gebruik van de fiets. Vrouwen zijn, rekening houdend met de verscheidenheid aan kledij die ze kunnen dragen, kwetsbaarder.

Wat het reliëf betreft, stelt men vast dat vrouwen kiezen voor trajecten die in het algemeen langer zijn omdat ze punten vermijden die beschouwd worden als kritiek op het vlak van verkeersveiligheid maar ook omdat ze minder steile hellingen willen nemen.

Voorts gebeurt de verdeling van de taken niet op gelijke wijze. In de verplaatsingsproblematiek moet men dus ook rekening houden met wat er gebeurt met de kinderen. Ofschoon er oplossingen bestaan om de allerjongste kinderen te vervoeren, zijn die weinig bekend of in de praktijk moeilijk haalbaar. Een andere oplossing is de zelfstandigheid van de kinderen. Het is de bedoeling om de vicieuze cirkel te doorbreken : de weg van en naar school is gevvaarlijk, dus breng ik mijn kinderen met de wagen, waardoor ik het traject van de kinderen die met de fiets of te voet komen nog gevvaarlijker maak. Projecten zoals « stad 8-80 » strekken er aldus toe om ervoor te zorgen dat de burgers tussen 8 en 80 jaar zich geheel zelfstandig kunnen verplaatsen.

Boodschappen doen zou ook geen onoverkomelijke hindernis mogen zijn. Men kan de boodschappen zo opsplitsen

- l'insécurité routière objective et subjective : les raisons objectives sont toutefois bien moins que les raisons subjectives puisqu'il n'y a en moyenne qu'un cycliste tué par an;
- l'insécurité urbaine : le fait d'être sur un vélo renforce le sentiment de vulnérabilité; on est davantage « plongé » dans la ville qu'en transport en commun ou en voiture particulière;
- la météo : moins d'un déplacement sur dix se fait pourtant sous la pluie;
- le relief : le choix des trajets a beaucoup d'importance;
- le vol des vélos;
- la complexité des déplacements.

Ces différents éléments peuvent être analysés sous l'angle du genre.

La présence d'infrastructures favorise la circulation des femmes (et des enfants). L'accidentologie démontre par ailleurs que les femmes sont proportionnellement moins souvent victimes d'accident. Elles adoptent des comportements plus sages et se montrent moins violentes à l'égard des automobilistes. Globalement, les moins de 35 ans sont moins prudents et donc plus souvent victimes d'accident.

La question de la météo est une question de vêtements adaptés et d'infrastructures à destination. La présence d'installations permettant de se changer encourage évidemment la pratique du vélo. Les femmes, compte tenu de la diversité des types de tenues qu'elles peuvent porter, sont plus vulnérables.

En ce qui concerne le relief, on constate que les femmes optent pour des trajets globalement plus longs afin d'éviter les endroits considérés comme critiques en termes de sécurité routière mais aussi afin d'aborder des pentes moins fortes.

En outre, la répartition des tâches ne s'opère pas de manière égalitaire. La gestion des enfants doit ainsi être prise en compte dans la problématique des déplacements. Si des solutions existent permettant le transport des plus jeunes, elles sont méconnues ou paraissent pénibles. Une autre réponse est l'autonomie des enfants. L'idée est de sortir du cercle vicieux : le chemin de l'école est dangereux, j'y conduis mes enfants en voiture et rends encore plus vulnérables les enfants qui s'y rendent à pied ou à vélo. Des projets comme la « ville 8-80 » visent ainsi à ce que les citoyens de 8 à 80 ans puissent circuler en toute autonomie.

Faire ses courses ne devrait pas paraître insurmontable non plus. On peut ainsi les répartir de sorte qu'elles soient

dat ze kunnen worden vervoerd of dat ze aan huis kunnen worden geleverd. Op stedenbouwkundig vlak, moet men ook rekening houden met de implanting van de grootwarenhuizen.

Ook de verplaatsing met de fiets van huis naar werk zou moeten worden bevorderd, met premies en aangepaste structuren.

Fietsen, dat leert men

De meeste mensen hebben leren fietsen op zeer jonge leeftijd. Het leren fietsen in een stedelijke omgeving laat evenwel te wensen over.

De GRACQ organiseert opleidingen om te leren fietsen in de stad. Het is interessant te zien hoe mannen en vrouwen zich tijdens de opleiding gedragen. Mannen lijken zelfverzekerder terwijl vrouwen meer raad vragen. Men stelt evenwel vast dat vrouwen veel sneller veilig fietsen.

De Stad Brussel heeft bovendien het initiatief genomen om mensen van de derde en de vierde leeftijd aan te zetten tot fietsen. Het publiek dat die opleidingen volgt bestaat in hoofdzaak uit vrouwen. Dat is nog meer het geval in het kader van het project « fiets en gezondheid », dat door de GRACQ wordt gevoerd, in samenwerking met de federatie van de gezondheidscentra van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het is de bedoeling om de patiënten van de gezondheidscentra te doen fietsen, om gezondheidsredenen maar ook om ze meer zelfstandigheid terug te geven en te laten ontdekken hoe aangenaam het is om zich met de fiets te verplaatsen.

In het algemeen, trekken de opleidingen meer vrouwen aan. De fietsuitstappen zijn meer gemengd.

Opleidingen zoals « Dames, ga fietsen ! » zijn fundamenteel. Dat project bestaat erin migrantenvrouwen aan het fietsen te zetten. Het hoofddoel bestaat erin zelfstandigheid te geven aan vrouwen die minder zelfstandig waren en die hun eigen wijk niet verlieten of zich alleen begaven naar gebieden die met het openbaar vervoer te bereiken zijn.

De fiets, een kwestie van cultuur

Zoals gezegd aan het begin van de uiteenzetting, is fietsen ook een kwestie van cultuur. In Vlaanderen en in Nederland, rijst de genderproblematiek niet op dat vlak; de fiets is er verankerd in de mentaliteit.

Wat het imago betreft, wordt de fiets vandaag gezien als een symbool van elegante en van levenskunst. In vele re-

transportables ou se les faire livrer. L'urbanisme doit évidemment envisager différemment la localisation des grands surfaces.

Le déplacement à vélo du domicile au travail devrait également être promu, par des primes et des structures adaptées.

Le vélo, ça s'apprend

La plupart ont pu apprendre à rouler à vélo dès le plus jeune âge. L'initiation à la pratique du vélo en milieu urbain fait néanmoins parfois défaut.

Le GRACQ dispense des formations « Vélo-Trafic » visant à apprendre à rouler à vélo dans la circulation. Il est intéressant d'observer la façon dont hommes et femmes abordent la formation. Les hommes paraissent assez sûrs d'eux alors que les femmes sont plus demandeuses de conseils. On se rend toutefois compte que les femmes adoptent beaucoup plus rapidement des attitudes de sécurité.

La Ville de Bruxelles a par ailleurs pris l'initiative de remettre en selle des personnes des troisième et quatrième âges. Le public de ces formations est majoritairement féminin. C'est encore plus vrai dans le cadre du projet « Vélo et Santé » mené par le GRACQ en collaboration avec la Fédération des maisons médicales de la Région de Bruxelles-Capitale et dont l'objectif est de remettre en selle les patients des maisons médicales, pour des raisons de santé mais aussi pour leur faire retrouver l'autonomie et le plaisir de se déplacer à vélo.

De manière générale, les formations attirent davantage de femmes. Les balades se veulent plus mixtes.

Des formations telles que « A vélo mesdames ! » sont plus fondamentales. Cette initiative consiste à former des femmes issues de l'immigration à la pratique du vélo. Le principal effet est de donner de l'autonomie à des femmes qui n'en avaient pas et étaient confinées dans leur quartier ou dans des zones uniquement accessibles en transport en commun.

Le vélo, une affaire de culture

Comme précisé en début d'exposé, le vélo est aussi une affaire de culture. En Flandre et aux Pays-Bas, la question du genre ne se pose pas; le vélo est ancré dans les mentalités.

En termes d'image, le vélo est aujourd'hui perçu comme un emblème d'élégance et d'art de vivre. Nombre de publi-

clameboodschappen zien we fietsende vrouwen terwijl dat helemaal geen weerspiegeling is van de dagelijkse werkelijkheid.

Ook op internetsites treedt de fietser op het voorplan. De site www.bikebeauty.org verspreidt een film met Duitse en Britse adolescenten. De Duitse jonge meisjes verplaatsen zich alleen maar met de fiets, terwijl de Britse er helemaal niet aan denken. Tijdens een uitwisseling, worden de Duitsers zich ervan bewust dat fietsen moeilijk kan zijn en niet cool terwijl de Britten zich ervan bewust worden dat fietsen heel snel een natuurlijke zaak kan worden.

Een ander punt is de veiligheid als gevolg van het aantal. In landen waar veel gefietst wordt, gebruiken meer en meer personen de fiets omdat de automobilisten zich bewust zijn van hun aanwezigheid en een aantal onder hen ook fietsen.

Ten slotte zij erop gewezen dat de infrastructuur het gebruik van de fiets bevordert. Men mag evenwel niet verwachten dat er in elke straat fietsinfrastructuur komt, omdat het stedelijk weefsel dat niet toelaat. Dergelijke infrastructuur zou sommige wegen echter aantrekkelijker maken : de Generaal Jacqueslaan en de Louizalaan bijvoorbeeld. Dat is des te belangrijker voor de fietsers die hun kinderen met de fiets brengen of die hun kinderen met de fiets begeleiden.

Ten slotte, enkele commentaren van vrouwen die ondervraagd zijn in het nummer van « Ville à vélo »⁽²⁾ dat betrekking had op de genderproblematiek :

- « De Stad lijkt me kleiner, alles wordt bereikbaar in enkele minuten. [...] ‘s Avonds heb ik zelfs geen schrik omdat men heel snel zou moeten lopen als men mij op mijn fiets wil aanvallen. » (Liesbeth, 33 jaar);
- « Als ik op het werk aankom, haal ik mijn werkkleidij boven en onderga ik een metamorfose. Ik verander letterlijk van huid. » (Michel, 49 jaar);
- « Ik gebruik praktisch nooit een helm of een hesje omdat ik dat niet modieus genoeg vind. En ik slaag erin te fietsen ongeacht mijn kledij, zelfs met hoge hakken. Om maar te zeggen dat fiets en vrouwelijkheid heel goed kunnen samen gaan. » (Amélie, 28 jaar).

Het dragen van een helm en een hesje is niet verplicht, ofschoon dat wel wordt aangeraden. De GRACQ strijdt trouwens tegen de verplichting om een helm te dragen omdat dat het fietsen zou kunnen ontmoedigen, *a fortiori* bij de vrouwen. ».

cités mettent en scène des femmes cyclistes alors que cela ne reflète guère la réalité quotidienne.

Des sites internet mettent également le cycliste en avant. Le site www.bikebeauty.org diffuse un film mettant en scène des adolescentes allemandes et britanniques. Si les jeunes filles allemandes n’imaginent pas se déplacer autrement qu’à vélo, les Britanniques en revanche ne le conçoivent absolument pas. Au cours d’un échange, les Allemandes réalisent que la pratique du vélo peut être difficile et mal perçue alors que les Britanniques se rendent compte que la pratique du vélo peut devenir rapidement naturelle.

Un concept est aussi celui de la sécurité par le nombre. Dans les pays où les cyclistes sont nombreux, de plus en plus de personnes adoptent le vélo simplement parce que les automobilistes sont conscients de leur présence et que nombre d’entre eux sont également cyclistes.

Enfin, l’infrastructure favorise aussi l’usage du vélo. Il est toutefois illusoire d’espérer avoir dans chaque rue des infrastructures cyclistes, le tissu urbain ne le permet pas. De telles infrastructures rendraient toutefois certaines voiries plus attrayantes : le boulevard Général Jacques et l’avenue Louise entre autres. C’est d’autant plus important pour les cyclistes qui transportent leurs enfants ou les accompagnent à vélo.

En conclusion, quelques commentaires de femmes qui ont été interrogées dans un numéro de « Ville à vélo »⁽²⁾ consacré à la question du genre :

- « La ville me semble plus petite, tout devient accessible en quelques minutes. [...] Et le soir, « même pas peur » car il faudrait déjà courir vite pour m’agresser sur mon vélo. » Liesbeth, 33 ans;
- « A mon arrivée au bureau, je sors mes vêtements « de travail » de mes fontes et je me métamorphose. Je change littéralement de peau. » Michèle, 49 ans;
- « Je n’enfile quasiment jamais de casque ni de chasuble. Pas assez design. Et j’arrive à rouler quelle que soit ma tenue, même avec des hauts talons. Comme quoi vélo et féminité peuvent très bien s’allier. » Amélie, 28 ans.

Bien que recommandés, ni le port du casque ni celui de la chasuble ne sont obligatoires. Le GRACQ lutte d’ailleurs contre l’obligation du port du casque car elle pourrait décourager la pratique du vélo, *a fortiori* chez les femmes. ».

(2) Zie <http://www.gracq.be/files/uploads/VAV-2010/VAV149.pdf>

(2) Voir <http://www.gracq.be/files/uploads/VAV-2010/VAV149.pdf>

**1.c. Uiteenzetting van
mevrouw Irène Zeilinger,
directeur van de vzw Garance**

Mevrouw Irène Zeilinger heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden :

Garance is een Brusselse vereniging die zich inzet voor de primaire preventie van geweld gebaseerd op gender.

De kwestie van de mobiliteit is door Garance enkel behandeld in het kader van het openbaar vervoer, onder andere via een partnership met de MIVB. Het openbaar vervoer maakt deel uit van de openbare ruimte, die voor veel vrouwen een bron van angst is. Naast de kwestie van de verplaatsing, heeft de kwestie van de onveiligheid ook een belangrijke plaats in de mobiliteitsproblematiek.

De onveiligheid is het onderwerp bij uitstek in de vereniging. Op dat vlak moet een onderscheid gemaakt worden tussen de objectieve onveiligheid (het reële risico om slachtoffer te worden van verbaal, fysiek, seksueel geweld ...) en de subjectieve onveiligheid (het gevoel slachtoffer te kunnen worden van agressie). De objectieve onveiligheid houdt weinig verband met het subjectieve gevoel van onveiligheid.

De MIVB heeft een proefproject in 2009 gestart voor vrouwen van 55 jaar en ouder. De resultaten van dat proefproject zijn bevestigd in ons dagelijks werk met het publiek. Vrouwen vormen inderdaad de meerderheid van de gebruikers van het openbaar vervoer in de meeste grootsteden in de wereld en vrouwen van 55 jaar en ouder hebben sneller een subjectief gevoel van onveiligheid. Dat leidt tot ontwijkingsgedrag : zij durven niet naar buiten op een bepaald moment of op bepaalde plaatsen in de stad, vooral wanneer zij niet begeleid worden en dat doet problemen rijzen met de toegang tot opleiding, werk, diensten ... maar ook op het vlak van autonomie.

Het project heeft geleid tot de oprichting van praatgroepen rond het Belgica-station. De groepen komen achtmaal bijeen, eenmaal per week gedurende twee uur, en denken via rollenspellen na over de wijze om het veiligheidsgevoel te versterken en de actiemogelijkheden inzake preventie te verbeteren.

Er zijn ook ontdekkingstochten georganiseerd in en rond het station, om de openbare ruimte te bekijken door de bril van vrouwen van 55 en ouder.

Er zijn « focusgroepen » opgericht om dieper in te gaan op de manier waarop vrouwen van 55 en ouder het openbaar vervoer bekijken en op wat zij wensen.

**1.c. Exposé de
Mme Irène Zeilinger,
directrice de l'ASBL Garance**

Mme Irène Zeilinger a tenu devant les commissaires le discours suivant :

Garance est une association bruxelloise active dans le domaine de la prévention primaire des violences basées sur le genre.

La question de la mobilité n'a été travaillée par Garance que dans le cadre des transports en commun, entre autres à travers un partenariat avec la STIB. Les transports publics relèvent de l'espace public, qui, pour beaucoup de femmes, est un espace génératrice de peurs. A côté des questions de déplacement, la question de l'insécurité prend donc également une place importante dans la problématique de la mobilité.

L'insécurité est le sujet de prédilection de l'association. Il convient à ce niveau de distinguer l'insécurité objective – le risque réel d'être victime d'une agression verbale, physique, sexuelle, ... – de l'insécurité subjective – l'impression de pouvoir être victime d'une agression. L'insécurité objective est très peu liée au sentiment subjectif d'insécurité.

Un projet pilote a été mené pour la STIB en 2009, qui ciblait les femmes de 55 ans et plus. Les résultats de ce projet pilote ont été confirmés dans notre travail habituel avec ce public. Les femmes constituent effectivement la majorité des usagères des transports en commun dans la plupart des grandes villes du monde et celles de 55 ans et plus sont davantage sensibles au sentiment subjectif d'insécurité. Cela crée des comportements d'évitement : elles n'osent pas sortir à tel moment à tel endroit de la ville surtout lorsqu'elles ne sont pas accompagnées, et cela pose des problèmes d'accès à la formation, à l'emploi, aux services, ... mais aussi d'autonomie.

Ce projet s'est traduit par la mise sur pied de groupes de réflexion autour de la station Belgica. De tels groupes se réunissent à huit reprises, une fois par semaine pendant deux heures et réfléchissent, à travers des jeux de rôles, à la manière de renforcer le sentiment de sécurité et la capacité d'action dans le domaine de la prévention.

Des marches exploratoires ont également été organisées dans et autour de la station, destinées à analyser l'espace public à travers le regard des femmes de 55 ans et plus.

Des « focus groupes » ont enfin été mis sur pied en vue d'approfondir la manière dont les femmes de plus de 55 ans perçoivent les transports en commun et ce qu'elles souhaitent.

Het project is in 2009 van start gegaan na de lijnswijzigingen met als gevolg dat de bepaalde ingrepen nog niet plaatsgevonden hadden. Op het net vond men slechts enkele poortjes en MOBIB-kaartlezers. Het preventiepersoneel was nog maar weinig aanwezig op het net. Collecto bestond ook nog niet.

Vaststellingen

Volgens een verkennend onderzoek van Garance over het onveiligheidsgevoel van vrouwen van 55 en ouder in Brussel, hebben zij veel interesse voor het openbaar vervoer als gebruikers (sommigen zijn er afhankelijk van). Zij zijn bijzonder gevoelig voor de veiligheid in het openbaar vervoer omdat het een plaats is waar het onveiligheidsgevoel zeer groot is.

Vrouwen willen meer informatie over de lijnswijzigingen, meer informatie op voorhand en wensen nauwer betrokken te worden bij de raadplegingsprocedure. De MIVB vraagt volgens hen te weinig hun mening.

Kritiek

Algemeen

Het openbaar vervoer zit soms te vol en voldoet te weinig aan de behoeften. De MIVB past de dienstregeling en de voertuigen niet snel genoeg aan aan de veranderingen (nieuwe woningen, nieuwe scholen ...) of aan de punctuele evenementen.

De vertraging is frequent.

Men kan zich moeilijk oriënteren in de stations.

Het overstappen naar een andere lijn (frequenter sinds de verhoging van het aantal overstappen) gebeurt meestal in onaangename omstandigheden.

De ervaring met het personeel is positief.

Stations en stopplaatsen

De eerste kritiek over de stations en de stopplaatsen heeft betrekking op de netheid. Het gebrek aan netheid creëert een onveiligheidsgevoel en geeft de indruk van beperkte sociale controle. Men zou dus beter moeten samenwerken met de gemeenten, met name rond het station. De openbare toiletten zouden gratis moeten zijn en zouden moeten worden onderhouden.

Op het vlak van het comfort zouden er meer zitplaatsen moeten zijn, vooral in de buurt van de stations en bij de mu-

Le projet s'est déroulé en 2009 juste après les changements de lignes, de sorte que des développements n'avaient pas encore eu lieu. On ne trouvait sur le réseau que quelques portiques et lecteurs de cartes MOBIB. Les agents de prévention étaient encore peu présents sur le réseau. Collecto n'existe pas encore non plus.

Constats

Selon une enquête exploratrice de Garance sur le sentiment d'insécurité des femmes de 55 ans et plus à Bruxelles, elles manifestent un grand intérêt pour les transports en commun en tant qu'utilisatrices (certaines en sont dépendantes). Elles sont particulièrement sensibles aux questions de sécurité dans ces mêmes transports parce qu'ils sont un lieu où le sentiment d'insécurité est extrêmement marqué.

Les femmes souhaitent être davantage informées des changements de ligne, être plus informées en amont et être davantage impliquées dans les processus de consultation. La STIB ne semble pas leur demander suffisamment leur opinion.

Critiques

De manière générale

Les transports en commun sont trop souvent bondés et répondent insuffisamment aux besoins. La STIB n'adapte pas assez rapidement ses horaires et véhicules aux changements (nouvelles habitations, nouvelles écoles, ...) ou aux évènements ponctuels.

Les retards sont fréquents.

L'orientation en station est difficile.

Les changements d'une ligne à l'autre (plus fréquents depuis l'augmentation des ruptures de charge) s'opèrent généralement dans des conditions désagréables.

Les expériences avec le personnel s'avèrent par contre positives.

Stations et arrêts

La première critique émise quant aux stations et arrêts porte sur la propreté. L'absence de propreté crée un sentiment d'insécurité, elle donne l'impression d'un faible contrôle social. Il s'agirait dès lors de mieux coopérer avec les communes notamment quant aux alentours de la station. Les toilettes publiques devraient être gratuites et entretenues.

Au niveau du confort, les bancs devraient être plus nombreux, particulièrement aux alentours des stations, et pro-

ren. De vloerbekleding zou beter moeten zijn om valpartijen te voorkomen (ontbrekende tegels, gaten ...). De liften zijn te traag, te klein en niet zichtbaar genoeg; de roltrappen zijn te vaak defect en er is niet altijd een trap ernaast.

De zichtbaarheid zou ook beter moeten om te voorkomen dat mensen met slechte bedoelingen zich kunnen verbergen. De bochten in de lange gangen zouden voorkomen moeten worden of ten minste uitgerust worden met spiegels. De menselijke aanwezigheid (handel, stewards ...) zou versterkt moeten worden, ook in het weekend.

Op het vlak van de oriëntatie :

- de informatieborden zouden duidelijker moeten zijn en beter bereikbaar;
- de gesproken mededelingen zou uitgebreider moeten zijn, duidelijker en explicieter, zodanig dat men weet wat men kan verwachten;
- de informatie in geval van wijziging (verplaatsing van een halte bijvoorbeeld) zou verbeterd moeten worden;
- er zou meer informatie moeten zijn in trams en bussen;
- de informatieborden zouden zichtbaarder en minder hoog moeten zijn;
- het personeel dat op de vragen om inlichtingen moet antwoorden zou beter opgeleid moeten zijn;
- men zou beter geen informatieborden plaatsen aan de kant van het bushokje vanwaar het voertuig komt; zo zouden de gebruikers op tijd zien dat hun vervoer eraan komt terwijl ze toch kunnen blijven zitten.

Voertuigen

Versnellen en remmen gebeurt bruusk en kan tot valpartijen leiden.

Sommige voertuigen stoppen ver van het trottoir.

De reizigers zouden bewust gemaakt worden van het feit dat ze meer respect moeten hebben en informatie krijgen over de manier waarop buggy's en rugzakken gebruikt worden.

De haltes zouden auditief en visueel aangekondigd moeten worden.

De handgrepen zouden voor iedereen beschikbaar moeten zijn en de bellen zouden niet enkel bij de deuren geplaatst mogen worden; het zou interessant zijn om daarover te debatteren met de constructeurs.

ches des murs. Les revêtements de sol devraient être fiables de manière à éviter les chutes (pavés manquants, trous, ...). Les ascenseurs sont trop lents, trop petits et pas assez visibles; les escalators sont souvent en panne et la présence d'un escalier parallèle n'est pas systématique.

Il faudrait également améliorer la visibilité en évitant notamment de créer des recoins permettant à certains esprits malveillants de se cacher. Les virages dans les longs couloirs devraient être évités ou, à tout le moins, équipés de miroirs. La présence humaine (commerces, stewards, ...) devrait être renforcée, y compris pendant le week-end.

Au niveau de l'orientation :

- les panneaux d'information devraient être plus clairs et plus facilement accessibles;
- les annonces sonores devraient être plus nombreuses, plus compréhensibles et plus explicites, de manière à savoir à quoi il faut s'attendre;
- l'information en cas de modification (déplacement d'un arrêt par exemple) devrait être améliorée;
- les informations au sein des trams et des bus devraient être plus nombreuses;
- les bornes d'information devraient être plus visibles et moins hautes;
- le personnel censé répondre aux demandes de renseignements devrait être plus adéquatement formé;
- il faudrait éviter de placer les panneaux publicitaires du côté de l'abribus d'où provient le véhicule; cela permettrait aux usagers de s'apercevoir à temps de l'arrivée de leur transport tout en restant assis.

Véhicules

L'accélération et le freinage sont brusques et susceptibles de provoquer des chutes.

Des véhicules s'arrêtent loin du trottoir.

Il faudrait éduquer les usagers au respect et leur expliquer comment utiliser poussettes et sacs à dos.

Les arrêts devraient être signalés de manière sonore et visuelle.

Les mains courantes devraient être accessibles à tous et les sonnettes pas uniquement placées aux alentours des portes; il serait intéressant de travailler sur ce point avec les constructeurs.

Er moet nagedacht worden over de kwestie van de halte op aanvraag, naar het voorbeeld wat gebeurt in andere steden bij het vallen van de nacht.

Innovatie

De communicatie van de MIVB is te sterk gericht op internet en het sms-systeem. Die twee communicatiekanalen zijn minder toegankelijk voor vrouwen van 55 en ouder. De uitleg over het gebruik van de GO-automaten zouden ook begrijpelijk moeten zijn voor personen die minder vertrouwd zijn met informatica.

Wat de poortjes betreft, hebben de vrouwen schrik voor trekken en duwen. Zij vrezen ook gekneld te zitten met caddy's of door defecten, vooral in de stations met weinig menselijke aanwezigheid. ».

1.d. Gedachtwisseling

Mevrouw Zakia Khattabi heeft vragen bij de conclusies die de MIVB getrokken heeft uit het werk van de vzw Garance.

Mevrouw Irène Zeilinger legt uit dat het voor een kleine vereniging zoals Garance niet gemakkelijk is te werken met een sterk gehiérarchiseerde instelling zoals de MIVB. De spreker kan dus mevrouw Khattabi niet helpen.

Mevrouw Zakia Khattabi vraagt van wie het voorstel uitgaat.

Mevrouw Irène Zeilinger antwoordt dat het om een initiatief van Garance gaat. De aanvraag is ingediend in 2006 maar heeft slechts in 2009 tot een resultaat geleid. Het is dan dat de maatschappij haar werkwijze met de verenigingen veranderd heeft. Vroeger werden de subsidies aan de verenigingen toegekend. Sinds 2009 schrijft de MIVB offerteaanvragen uit waarop de verenigingen antwoorden. Garance heeft uiteindelijk de overheidsopdracht in kwestie binnengehaald.

De spreker legt uit dat de resultaten ook aan de minister van mobiliteit en aan Mobiel Brussel bezorgd zijn.

Sinds een jaar wordt een tweede project met de MIVB uitgevoerd. Het is niet genderspecifiek. Het coördineert de uitwisseling tussen de partners (de verenigingen en de gemeenten) van de MIVB op het vlak van preventie van overlast en vandalisme.

Mevrouw Olivia P'tito bedankt de sprekers.

Il faudrait également réfléchir à la question de l'arrêt sur demande, à l'instar de ce qui se pratique dans certaines villes à la tombée de la nuit.

Innovation

La communication de la STIB est trop axée sur internet et le système SMS. Ces deux modes de communication sont moins accessibles pour les femmes de 55 ans et plus. Les explications relatives à l'utilisation des automates GO devraient également être plus accessibles aux personnes peu familiarisées avec l'informatique.

Quant aux portiques, les femmes craignent qu'ils n'engendrent des bousculades. Elles disent aussi avoir peur de rester coincées avec des caddies ou par des pannes, particulièrement dans les stations où la présence humaine n'est pas assurée. ».

1.d. Echange de vues

Mme Zakia Khattabi s'interroge sur les conclusions qu'a tirées la STIB du travail réalisé par l'ASBL Garance.

Mme Irène Zeilinger explique qu'il n'est pas évident pour une petite association telle que Garance de travailler avec une très grande institution fort hiérarchisée comme la STIB. L'intervenante ne peut dès lors éclairer Mme Khattabi.

Mme Zakia Khattabi demande d'où émane la proposition.

Mme Irène Zeilinger répond qu'il s'agit d'une initiative de Garance. La demande a été introduite en 2006 mais n'a abouti qu'en 2009. C'est à ce moment que la société a modifié sa manière de coopérer avec les associations. Précédemment, des subventions étaient octroyées aux associations. Depuis 2009, la STIB lance des appels d'offres auxquels répondent ces associations. Garance a finalement remporté le marché public en question.

L'intervenante explique que les résultats ont également été transmis à la Ministre de la Mobilité ainsi qu'à Bruxelles Mobilité.

Depuis un an, un deuxième projet est mené avec la STIB. Il n'est pas spécifique au genre. Il coordonne l'échange entre les partenaires associatifs et communaux de la STIB dans le domaine de la prévention des incivilités et du vandalisme.

Mme Olivia P'tito remercie les orateurs.

Het zou interessant zijn mocht de MIVB de resultaten van het onderzoek aan de leden van het adviescomité bezorgen.

De volksvertegenwoordigster vraagt ook of de kwestie van ophaling met schoolbussen overwogen is. Mevrouw Claudine Liénard verklaarde dat in totaal 85 % van de kinderen met de wagen naar school gebracht werden, in 70 % van de gevallen door de moeder. Hoe zit het in Brussel ?

Mevrouw P'tito stelt voor om de commissie voor de Ruimtelijke Ordening – Mobiliteit van de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te horen.

Mevrouw Viviane Teitelbaum stelt vast dat het sterftecijfer van de fietsers tamelijk laag is, maar vraagt statistieken over de ongevallen en de ernst ervan.

Mevrouw Dominique Braeckman stelt ook vast dat maar weinig vrouwen met de fiets rijden, maar dat hun aantal hoger is bij de gebruikers van het Villo-systeem. Geldt eenzelfde opmerking voor de wagen en het Cambio-systeem ?

Mevrouw Anne Herscovici wijst erop dat de meeste opmerkingen in het kader van het onderzoek door Garance betrekking hadden op de metro. Is er bij de ontdekkings-tochten meer aandacht gegaan naar de metro ? Waarom ? De aanbevelingen hebben dan ook misschien betrekking op de openbaarvervoerswijze die niet het meest gebruikt wordt.

*
* *

Mevrouw Claudine Liénard legt uit dat de kwestie van de schoolverplaatsingen weinig onderzocht is, maar verder uitgespit zou moeten worden. De vrouwen, die vaker voor de kinderen, bejaarden of zieken zorgen, verplaatsen zich vooral voor het begeleiden van personen.

De genderkwestie bevestigt de rolverdeling. Het evenwicht herstellen gaat echter verder dan de mobiliteitskwestie.

In verband met Cambio zijn de gegevens niet relevant want te recent en al zeker niet geslachtsgebonden.

De heer Eric Nicolas herinnert eraan dat de Brusselse scholen voor de ophaling een schoolverplaatsingsplan kunnen laten opstellen. De plannen hebben echter zelden effect omdat maar weinig middelen besteed worden aan de organisatie van de rangen (zij die met de fiets komen, of te voet).

Die worden nu eens georganiseerd door de inrichtende macht, dan weer door een oudervereniging ... Er bestaan

Il serait intéressant que la STIB transmette les résultats de l'enquête aux membres du comité d'avis.

La députée se demande également si la question du ramassage scolaire a été envisagée. Mme Claudine Liénard déclarait que, globalement, 85 % des enfants étaient conduits en voiture à l'école et que, parmi ceux-ci, 70 % l'étaient par leur mère. Qu'en est-il à Bruxelles ?

Mme P'tito suggère encore d'entendre la commission Aménagement du Territoire – Mobilité du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale.

Mme Viviane Teitelbaum observe que la mortalité des cyclistes est assez faible mais désirerait obtenir des statistiques sur les accidents et leur degré de gravité.

Mme Dominique Braeckman constate encore que la proportion de femmes qui utilisent le vélo est faible mais qu'elle est plus importante parmi les utilisateurs du système Villo. Une même observation peut-elle être faite pour ce qui concerne la voiture et le système Cambio ?

Mme Anne Herscovici observe que la plupart des remarques émises dans le cadre de l'étude menée par Garance visaient le métro. Les marches exploratoires ont-elles davantage ciblé le métro ? Pourquoi ? Les recommandations portent dès lors peut-être sur le mode de transport qui n'est pas le plus utilisé.

*
* *

Mme Claudine Liénard explique que la question des déplacements scolaires a été peu investiguée mais devrait être approfondie. Les femmes, davantage en charge des enfants, des personnes âgées ou des malades, se déplacent surtout pour le transport de personnes.

La question du genre conforte la répartition des rôles. Rétablir l'équilibre dépasse toutefois le champ de la mobilité.

Concernant Cambio, les données ne sont pas significatives parce que trop récentes et, de toute façon, non sexuées.

M. Eric Nicolas rappelle qu'en matière de ramassage scolaire, les écoles bruxelloises peuvent faire réaliser un plan de déplacement scolaire. Les plans sont toutefois rarement suivis d'effets en raison du peu de moyens dédiés à l'organisation de rangs (vélos ou à pied).

Ceux-ci sont organisés tantôt par le pouvoir organisateur, tantôt par une association de parents, ... Il n'existe pas

geen algemene maatregelen om dat soort initiatieven te steunen. Die zijn niet eenvoudig en blijven niet duren.

Een andere oplossing is de leerlingen zelfredzaam te maken. Pro-Vélo wordt bijvoorbeeld gesubsidieerd om opleidingen te geven en vervolgens fietsbrevetten af te geven aan leerlingen van het vijfde en het zesde leerjaar van de basisschool.

De spreker legt het succes van Villo bij de vrouwen uit door het feit dat het publiek ervan niet representatief is voor alle fietzers. De meest verwoede dagelijkse fietzers hebben eerder een gemiddeld en hoger sociaaleconomisch niveau.

De informatie over de ongevallen is schaars omdat het vaak om bijna-ongevallen of ongevallen met kleine gevolgen gaat die niet bij de politie aangegeven worden. Het is dus moeilijk om cijfers te verzamelen. In sommige landen wordt samengewerkt met de ziekenhuizen, die informatie geven over de oorsprong van de verongelukte en opgenomen personen.

De Fietsersbond, de Nederlandstalige tegenhanger van de GRACQ, werkt thans aan het programma Bike Watcher dat een inventaris maakt van de plaats van de ongevallen en de bijna-ongevallen.

De spreker zal de resultaten van het SHAPE-onderzoek bij duizend dagelijkse fietzers bezorgen.

Mevrouw Irène Zeilinger voegt eraan toe dat in het kader van de praatgroepen en de focusgroepen de vrouwen verzocht werden te vertellen over hun ervaringen met alle vormen van openbaar vervoer. De vrouwen ouder dan 65 hebben bijvoorbeeld uitgelegd dat zij als gevolg van de invoering van de MOBIB-kaart de trein niet meer konden gebruiken. Die vervoerswijze maakt echter soms een snellere verplaatsing mogelijk in Brussel dan met de metro, de tram of de bus.

Garance had overigens liever een station geanalyseerd gezien dat meer problemen veroorzaakt dan Belgica, zoals Ribaucourt of Rogier. De beslissing is echter door de MIVB genomen.

Mevrouw Irène Kaufer, medewerkster van Garance, voegt eraan toe dat de ontdekkingstochten vertrokken van de zetel van de vzw en dat men dus de omgeving van het station heeft kunnen bekijken. Daar zijn meer problemen dan in het station zelf (ook al behoort dat niet tot de bevoegdheid van de MIVB).

De bussen zijn ook aan bod gekomen in de focusgroepen door de problemen met de stabiliteit en de plaats van de bellen en de handgrepen. De nieuwe trams en bussen

de dispositif général qui permettrait de supporter ce type d'initiatives. Elles sont lourdes à porter et souvent éphémères.

Une autre solution est de rendre les élèves autonomes. Pro-Vélo est ainsi subsidié pour dispenser des formations et délivrer ensuite des brevets cyclistes aux élèves de cinquième et sixième primaires.

L'orateur explique le succès de Villo auprès des femmes par le fait que son public n'est pas représentatif de l'ensemble de la population cycliste. Les plus fervents cyclistes quotidiens sont plutôt de niveau socio-économique moyen à supérieur.

Les informations relatives aux accidents sont rares parce qu'ils sont souvent des « presque accidents » ou des accidents aux conséquences mineures qui ne font pas nécessairement l'objet d'une déclaration à la police. Il est donc difficile de collecter les chiffres. Dans certains pays, on travaille avec les hôpitaux qui renseignent l'origine des personnes accidentées et hospitalisées.

Le Fietsersbond, pendant néerlandophone du GRACQ, met pour l'instant sur pied le programme Bike Watcher, qui répertorie les lieux des accidents et des « presque accidents ».

L'intervenant fera parvenir les résultats de l'enquête SHAPE réalisée auprès d'un millier de cyclistes quotidiens.

Mme Irène Zeilinger ajoute que, dans le cadre des groupes de réflexion et des « focus groupes », les femmes ont été invitées à partager l'ensemble de leurs expériences avec tous les modes de transport en commun. Les femmes de plus de 65 ans ont ainsi expliqué que l'introduction de la carte MOBIB ne leur permettait plus d'utiliser le train. Or, ce mode de transport permet un déplacement assez rapide à l'intérieur de Bruxelles, parfois plus rapide qu'en métro, tram ou bus.

Garance aurait par ailleurs préféré analyser une station plus conflictuelle que Belgica : Ribaucourt ou Rogier par exemple. La décision a toutefois été prise par la STIB.

Mme Irène Kaufer, collaboratrice de Garance, ajoute que les marches exploratoires démarraient du siège de l'ASBL et qu'ont donc pu être analysés les environs de la station, qui posaient plus de problèmes que la station elle-même (même s'ils ne relèvent pas de la responsabilité de la STIB).

Les bus ont également été évoqués dans les « focus groupes » à cause des problèmes de stabilité ou d'emplacement des sonnettes et des mains courantes. Les nouveaux trams

worden trouwens minder goed beoordeeld dan de nieuwe metro's.

Het is waar dat het onderzoek betrekking had op Belgica, wat ertoe geleid heeft dat de aandacht vooral naar de metro gegaan is.

Er zijn zeker positieve effecten geweest. Zo zijn er vrouwen die nog nooit de metro genomen hadden en het nu wel doen.

Mevrouw Zakia Khattabi vraagt hoe men nu na de vaststellingen de genderdimensie zal verwerken in een mobilitetsbeleid en hoe een vereniging zoals de GRACQ dat in de praktijk kan uitvoeren.

Mevrouw Claudine Liénard legt uit dat de sector a priori zeer mannelijk is. Aandacht voor de genderkwestie veronderstelt dat men observeert wat er gebeurt, toeziet op een evenwicht tussen man en vrouw op alle niveaus (openbaar en instanties). Er bestaan instrumenten daarvoor : *gendermainstreaming, genderbudgetting, ...* Het genderaspect kan geïntegreerd worden in de praktijk, het dagelijkse leven, de communicatie ... Het is een transversale dimensie.

De heer Eric Nicolas legt uit dat de genderdimensie al lang geïntegreerd is en steeds meer ook binnen de GRACQ. De raad van beheer telt verplicht een derde vrouwen; de vereniging mikt op pariteit binnen het personeel en probeert de militanten warm te maken voor functies als hoofd van lokale afdelingen; bijzondere aandacht gaat naar de beelden en de foto's in de publicaties : evenwicht tussen mannen en vrouwen, volwassenen en kinderen ...

De gewestelijke commissie voor de mobiliteit moet ook voldoen aan bepaalde verplichtingen inzake pariteit. De voorzitter en de secretaris zorgen ervoor dat elk orgaan dat binnen de commissie vertegenwoordigd is, een effectieve kandidaat en een plaatsvervangende kandidaat van verschillend geslacht voorstelt.

De fietsmanager in het Waalse Gewest is een vrouw. De zaken evolueren stilaan, ook al blijft de fietssport een « manenzaak ».

2.a. Uiteenzetting van de heer Philippe Barrette, wnd. Ingenieur Directeur van de directie Strategie van Mobiel Brussel (vergadering van 23 januari 2012)

De heer Philippe Barette heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden :

et bus sont par ailleurs moins appréciés que les nouveaux métros.

Il est toutefois vrai que l'enquête ne portait que sur la station Belgica, ce qui a conduit à se focaliser, surtout, sur le métro.

Des effets positifs sont également à souligner puisque des femmes qui n'avaient jamais emprunté le métro ont commencé à le prendre.

Mme Zakia Khattabi demande, au-delà des constats, comment intégrer la dimension du genre dans une politique de la mobilité et comment une association telle que le GRACQ peut la mettre en pratique.

Mme Claudine Liénard explique que le secteur est a priori très masculin. Accorder une attention au genre suppose qu'on observe ce qui se passe, qu'on veille à l'équilibre hommes-femmes à tous les niveaux (public et instances). Des outils existent : *gendermainstreaming, genderbudgetting, ...* Le genre peut être intégré dans la pratique, le vécu, la communication, ... C'est une dimension transversale.

M. Eric Nicolas explique que la dimension du genre est intégrée depuis longtemps et de plus en plus au sein du GRACQ. Le conseil d'administration comporte obligatoirement un tiers de femmes; l'association vise à la parité au sein du personnel et tente de susciter des vocations parmi les militantes comme responsables d'antennes locales; une attention particulière est apportée aux images et photographies des publications : équilibre hommes/femmes, adultes/enfants, images pas trop sécuritaires.

La Commission régionale de la Mobilité doit également répondre à certaines obligations de parité. La présidente et la secrétaire sont très attentives à ce que chaque organisme représenté au sein de la Commission présente un candidat effectif et un candidat suppléant de sexe différent.

Le manager vélo en Région wallonne est une femme. Les choses évoluent peu à peu, même si le sport cycliste demeure un « truc de mecs ».

2.a. Exposé de M. Philippe Barrette, Ingénieur Directeur ff. de la direction Stratégie de Bruxelles Mobilité (réunion du 23 janvier 2012)

M. Philippe Barrette a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« Situatie

Vandaag zijn er cijfers beschikbaar ter illustratie van het verschil tussen mannen en vrouwen op het vlak van mobiliteit. Die cijfers worden aangeleverd door het tweede nationale onderzoek over de Mobiliteit (BELDAM, Belgian Daily Mobility). Een eerste nationaal onderzoek over de mobiliteit (MOBEL) is tien jaar geleden uitgevoerd.

Dat onderzoek is gestart door de FOD (Federale Overheidsdienst) Mobiliteit en Transport en de POD (programmatorische overheidsdienst) Wetenschappelijk Beleid, en wordt medegefincierd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Waals Gewest, de provincie Luxemburg, de MIVB, de NMBS, ...

Ongeveer 8.000 gezinnen zijn ondervraagd gedurende het hele jaar 2010 aangezien rekening gehouden moet worden met de seizoensgebonden verplaatsingen. De eerste resultaten zijn op 21 december 2011 bekendgemaakt.

Mobiel Brussel heeft die dan geanalyseerd volgens gender en heeft er de conclusies uitgetrokken voor de Brusselaars (ongeveer 2.200 gezinnen, met andere woorden 4.000 personen die ondervraagd zijn). De hiernavolgende uiteengezette cijfers houden dus geen rekening met de mensen die van buiten komen en die zich in het Gewest verplaatsen.

Een eerste vraag had betrekking op de middelen waarover de mensen beschikken om zich te verplaatsen. Het bezit van een rijbewijs of een abonnement op het openbaar vervoer heeft natuurlijk gevolgen voor het gedrag. Zowat 65 % van de mannen zijn houder van een rijbewijs tegenover 44 % van de vrouwen (dus een verschil van 20 %) en 44 % van de mannen hebben een MIVB-abonnement of/een NMBS-abonnement tegenover 49 % voor de vrouwen (een verschil van 5 %).

Een andere vraag had betrekking op de fysieke moeilijkheden om zich te verplaatsen met het ene of het andere vervoermiddel. De vrouwen zeggen vaker dan de mannen dat zij zich moeilijk kunnen verplaatsen. De verhouding is tweemaal voor wat de fiets betreft (tweemaal meer vrouwen dan mannen hebben problemen om zich met de fiets te verplaatsen), 1,7 voor de wagen, 2,4 om in te stappen op het openbaar vervoer of uit te stappen.

Het antwoord op de vraag naar het aantal verplaatsingen per gemiddelde dag (de zeven dagen van de week worden bekeken) toont aan dat de vrouwen (2,8) zich iets minder verplaatsen dan de mannen (2,22).

De redenen voor de verplaatsingen hangen ook af van het verslag. De vrouwen besteden meer tijd aan verplaatsingen om iemand te voeren of te halen of de kinderen af te halen op school, boodschappen te doen of bepaalde verplichtingen te vervullen (administratieve zaken, raadpleging van de arts) maar minder om naar het werk te gaan, om beroeps-

« Situation

Des chiffres sont aujourd’hui disponibles illustrant la différence hommes-femmes en termes de mobilité. Ils ressortent de la deuxième enquête nationale sur la mobilité (BELDAM, Belgian Daily Mobility). Une première enquête nationale sur la mobilité (MOBEL) avait été menée il y a dix ans.

Cette enquête a été financée par le SPP Politique Scientifique (BELSPO) et le SPF Mobilité & Transports, avec l'aide de la Région de Bruxelles-Capitale (en collaboration avec la STIB), de l'IWEPS, de la Province du Luxembourg (en collaboration avec le TEC Namur-Luxembourg) et de la SNCB.

Plus de 8000 ménages ont été interrogés et ce, pendant toute l’année 2010 puisqu'il faut tenir compte de la variation saisonnière des déplacements. Les premiers résultats ont été publiés le 21 décembre 2011.

Bruxelles Mobilité les a alors analysés selon le genre et en a tiré des conclusions quant aux Bruxellois (environ 2200 ménages, soit environ 4000 individus, interrogés). Les chiffres ci-après exposés ne prennent donc pas en compte les gens qui viennent de l’extérieur et se déplacent dans la Région.

Une première question portait sur les moyens dont disposent les gens pour se déplacer. La possession d'un permis de conduire ou d'un abonnement de transport public influe évidemment sur les comportements. Or, 65 % des hommes sont titulaires d'un permis de conduire pour 44 % des femmes (soit une différence de 20 %) et 44 % des hommes possèdent un abonnement STIB et/ou SNCB pour 49 % des femmes (soit une différence de 5 %).

Une autre question concernait les difficultés physiques éprouvées pour se déplacer par un moyen ou un autre. De manière générale, les femmes déclarent plus souvent que les hommes avoir du mal à se déplacer. Le rapport est de 2 pour ce qui concerne le vélo (deux fois plus de femmes que d'hommes déclarent avoir des difficultés à faire du vélo), de 1,7 pour la voiture, de 2,4 pour monter dans les transports en commun ou en descendre.

La réponse à la question du nombre de déplacements par jour moyen (les sept jours de la semaine sont pris en considération) montre que les femmes (2,08) se déplacent un peu moins que les hommes (2,22).

Les motifs de déplacement varient également en fonction du sexe. Les femmes consacrent plus de déplacements que les hommes à déposer ou à aller chercher quelqu'un, à déposer ou à aller chercher les enfants à l'école, à faire les courses, ou à remplir certaines obligations (démarches administratives, visites médicales, ...) mais moins à se rendre

redenen, voor maaltijden buitenhuis, voor wandelingen of vrije tijd. Die resultaten vormen een weerspiegeling van de werking van de maatschappij.

De regelmatige verplaatsingen (verplaatsingen van meer dan tien minuten ten minste vijf maal per week) gebeuren meer te voet, met het openbaar vervoer of met de wagen (als passagier) voor de vrouwen dan voor de mannen, maar minder met de fiets, de bromfiets of de moto of de wagen (als bestuurder). In het algemeen maken de mannen meer gebruik van de wagen (als bestuurder of passagier).

De gemiddelde afstand van de verplaatsingen hangt ook af van het geslacht : twee kilometer meer voor de mannen. Dat verschil heeft natuurlijk te maken met de vervoerswijze; de vervoerswijzen waarvan de vrouwen het meest gebruik maken zijn de vervoerswijzen die men gebruikt voor de kortste afstanden.

De vrouwen verplaatsen zich tot slot het vaakst met kinderen en boodschappen en bagage. Dat toont ook aan dat het mogelijk is om zich anders te verplaatsen, ook met bagage, aangezien de vrouwen de wagen minder gebruiken.

Enkele acties

Gegevens

Een van de grote acties die Mobiel Brussel voert is de analyse van de resultaten van het onderzoek BELDAM vanuit het genderstandpunt. Die cijfers zijn bijzonder nuttig voor de werkgroep die opgericht is om efficiënte maatregelen te kunnen voorstellen.

In het algemeen zijn de analyse die Mobiel Brussel maakt gendergebonden. Dat is het geval met het onderzoek BELDAM, het Observatorium voor de Fiets, de Barometer van de Mobiliteit (die de tevredenheid van de gebruikers over het geheel van de vervoersmodi meet) of de barometer van de MIVB-reizigers.

Bovendien is het formulier voor de klachten over de taxi's aangepast. Het bevat een aantal voorafbepaalde motieven voor een klacht, meer gericht op de mannen of de vrouwen.

Fietsen

Opleidingen zoals « Dames, ga fietsen ! » worden aangeboden om het fietsgebruik bij de vrouwen te bevorderen.

Stappen

Het aantal die zich te voet verplaatsen verantwoordde de uitvoering van een voetgangersplan. Tijdens de uitwerking

au travail, pour des raisons professionnelles, pour des repas à l'extérieur, pour des promenades ou pour les loisirs. Ces résultats reflètent en fait le fonctionnement de la société.

Les déplacements réguliers (déplacements de plus de dix minutes au moins cinq fois par semaine) s'effectuent plus à pied, en transport public ou en voiture (en tant que passager) pour les femmes que pour les hommes, mais moins à vélo, en cyclo / moto ou en voiture (en tant que conducteur). De manière générale, l'usage de la voiture (comme conducteur ou comme passager) est plus répandu chez les hommes.

La distance moyenne des déplacements varie également selon le sexe : deux kilomètres de plus pour les hommes. Cette différence est évidemment liée aux modes de déplacements; les modes utilisés majoritairement par les femmes sont des modes que l'on utilise sur de plus courtes distances.

Enfin, les femmes se déplacent plus souvent accompagnées d'enfants et de courses et bagages. Cela démontre aussi, puisque les femmes utilisent moins la voiture, qu'il est possible de se déplacer autrement, même chargé.

Quelques actions

Données

Une des actions menées par Bruxelles Mobilité est précisément d'analyser les résultats de l'enquête BELDAM sous l'angle du genre. Ces chiffres seront particulièrement utiles pour que le groupe de travail mis en place à cet effet puisse préconiser des mesures efficaces.

De manière générale, les enquêtes réalisées par Bruxelles Mobilité sont systématiquement genrées. C'est le cas de l'enquête BELDAM, de l'observatoire du vélo, du baromètre de la mobilité (qui mesure la satisfaction des utilisateurs de l'ensemble des modes de transport) ou du baromètre des clients de la STIB, ...

En outre, le formulaire de plainte relatif aux taxis a été adapté. Il reprend un certain nombre de motifs de plainte prédéfinis, plus propres aux hommes ou aux femmes.

Vélo

Des formations telles que « A vélo mesdames » ont été développées afin d'encourager l'usage du vélo chez les femmes.

Marche

Le nombre de personnes se déplaçant à pied justifiait la réalisation d'un plan piétons. En cours de finalisation, il

van het plan zal de voetganger meer in het middelpunt van de verzuchtingen geplaatst worden. Het plan moet nadrukken over de inrichtingen en de initiatieven met de personen die zich moeilijk verplaatsen als uitgangspunt.

Een vademeicum voor de personen met beperkte mobiliteit is overigens al jaren in gebruik.

Er zijn ook initiatieven gestart voor de wegbedekking van de fietspaden en de voetgangerswegen. Er zullen opleidingen aangeboden worden aan de personen die instaan voor de werken en een fiets met een wiel uitgerust met software rijdt door de straten van de hoofdstad en meet de trillingen.

Het lichtplan van Mobiel Brussel zal tot slot proberen om de verlichting te verbeteren om de veiligheid te bevorderen.

Openbaar vervoer

Mobiel Brussel probeert de stations toegankelijk te maken.

De verlichting wordt herbekeken en er worden poortjes geplaatst, om te voorkomen dat mensen die daar niet zouden moeten zijn, aanwezig zijn.

Collecto heeft steeds meer succes.

Verkeersveiligheid

Het plan 2011-2020 overweegt een aantal acties voor het geheel van de gebruikers. Er worden echter verschillen vastgesteld tussen mannen en vrouwen op het vlak van de ongevallen.

Communicatie

De bestekken opgesteld door Mobiel Brussel omvatten een clausule om een respectvol imago van mannen en vrouwen te garanderen.

Naargelang de statistieken richten de verkeersveiligheidscampagnes zich tot bepaalde categorieën van gebruikers. De jongste was bijvoorbeeld gericht op de mannelijke bestuurders van 25 tot 45 jaar en vestigde de aandacht op de voetgangers. ».

mettra davantage le piéton au centre des préoccupations. Le plan devait aussi réfléchir aux aménagements et initiatives en prenant pour base les personnes qui se déplacent le plus difficilement.

Un vade-mecum relatif aux personnes à mobilité réduite est par ailleurs en vigueur depuis de nombreuses années.

Des initiatives ont également été lancées quant aux revêtements des aménagements cyclables et piétons. Des formations seront dispensées aux personnes qui s'occupent des chantiers et un relevé systématique de la qualité des revêtements cyclables est en cours à l'aide d'un vélo adapté. Ces initiatives contribueront à la réalisation de chantiers de qualité et confortables pour les usagers.

Enfin, le plan lumière développé par Bruxelles Mobilité tentera d'améliorer l'éclairage de manière à renforcer la sécurité.

Transport public

Bruxelles Mobilité s'efforce de rendre les stations plus accessibles.

L'éclairage y est retravaillé et des portillons ont été installés, qui empêchent l'accès des personnes qui ne devraient pas y être.

Le service de taxis collectifs de nuit Collecto connaît de plus en plus de succès.

Sécurité routière

Le plan 2011-2020 envisage une série d'actions destinées à l'ensemble des usagers. Des différences entre hommes et femmes peuvent toutefois s'observer en matière d'accidents.

Communication

Les cahiers des charges rédigés par Bruxelles Mobilité comprennent une clause destinée à garantir une image respectueuse des hommes et des femmes.

En fonction des statistiques, les campagnes de sécurité routière ciblent certaines catégories d'usagers. La dernière visait ainsi les conducteurs masculins âgés de 25 à 45 ans, davantage impliqués dans les accidents, et l'attention à porter aux piétons. ».

**2.b. Uiteenzetting van
mevrouw Françoise Ledune,
directeur Communicatie, woordvoerder,
van de heer Geoffroy de Wilde d'Estmael,
directeur Strategie en Innovatie,
vertegenwoordiger van de algemene directie
van de MIVB, en van mevrouw
Evelyne Parello,
hoofd van de cel preventie van de MIVB**

Mevrouw Françoise Ledune heeft voor de commissie de volgende uiteenzetting gehouden :

« De hiernavolgende cijfers worden eveneens aangeleverd door het onderzoek BELDAM.

België telt 51 % vrouwen, Brussel 52 % en de MIVB-gebruikers 54 %. De klachten komen voor 53 % van de vrouwen die dus proportioneel gezien minder vaak klacht indienen.

Uit een analyse sinds begin 2010 blijkt dat de meeste klachten betrekking hebben op de houding van het personeel; dat is trouwens het thema dat de mannen het meest beroert. Het tarief van de vervoerbewijzen en het verkoopnetwerk krijgen ook vaak kritiek te slikken; de vrouwen zijn daar in het bijzonder gevoelig voor.

De veiligheid is in ieder geval niet de hoofdbekommerenis van de klachten en de mannen en vrouwen hebben daar evenveel klachten over. Ook al vormen de vrouwen niet in het bijzonder het mikpunt van geweld (wel jongeren van 15 tot 25 jaar), toch ervaren zij meer een gevoel van onveiligheid.

Een groter aandeel van de vrouwen heeft overigens klachten over occasionele vertragingen. Die vertragingen hebben misschien grotere gevolgen voor een vrouw die haar kinderen naar school brengt dan voor een man die naar zijn werk gaat. De vrouwen hebben waarschijnlijk om dezelfde redenen meer klachten over het aanbod in het algemeen en de frequentie.

In het algemeen zijn de verschillen tussen mannen en vrouwen op dat vlak weinig relevant. De vrouwen tillen zwaarder aan de verhoging van de tarieven en de afgifte van vervoerbewijzen (vooral de schoolabonnementen), de vertragingen, de verzadiging van het net (als gevolg van de 329 miljoen reizigers geregistreerde reizigers in 2011, zitten de voertuigen steeds voller en wordt het comfort steeds slechter), de veiligheid (eerder subjectief dan objectief) en het gebrek aan burgerzin.

Er dient op gewezen te worden dat weinig klachten betrekking hebben op de toegankelijkheid met buggy's en dat de vrouwen de meeste klachten hebben over de aanwezigheid ervan. ».

**2.b. Exposé de
Mme Françoise Ledune,
directrice de la Communication, porte-parole,
de M. Geoffroy de Wilde d'Estmael,
directeur de la Stratégie et de l'Innovation,
représentant de la direction générale,
et de Mme Evelyne Parello,
responsable de la cellule Prévention,
de la STIB**

Mme Françoise Ledune a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« Les chiffres présentés ci-dessous sont issus de la même enquête BELDAM.

La Belgique compte 51 % de femmes, Bruxelles 52 % et les usagers de la STIB 54 %. Les plaintes émanent de 53 % des femmes, qui sont donc proportionnellement moins nombreuses à porter plainte.

Il ressort d'une analyse menée depuis le début de l'année 2010 que la plupart des plaintes portent sur l'attitude et le comportement du personnel; c'est d'ailleurs le sujet qui préoccupe le plus les hommes. Le tarif des titres de transport et le réseau de vente prêtent également souvent le flanc à la critique; les femmes y semblent particulièrement sensibles.

La sécurité n'est en tous cas pas le sujet principal des plaintes et hommes et femmes s'en plaignent autant. Toutefois, même si les femmes ne constituent pas la cible privilégiée des faits de violence (il s'agit des jeunes hommes de 15 à 25 ans), elles éprouvent davantage un sentiment d'insécurité.

Par ailleurs, une proportion plus importante de femmes se plaignent des retards occasionnels. Sans doute ces retards peuvent-ils avoir des conséquences plus importantes pour une femme qui conduit les enfants à l'école que pour un homme qui n'effectue que des déplacements domicile-travail. C'est probablement pour ces mêmes raisons que les femmes se plaignent également plus de l'offre générale et des fréquences.

De manière générale, les différences hommes-femmes sont peu significatives sur ce plan. Les femmes sont plus sensibles à l'augmentation des tarifs et à la délivrance des titres de transport (particulièrement des abonnements scolaires), aux retards, à la saturation du réseau (avec 329 millions de voyages enregistrés en 2011, les véhicules sont de plus en plus remplis et les situations de confort de moins en moins bonnes), à la sécurité (subjective plutôt qu'objective) et au manque de civisme.

Il est enfin à noter que peu de plaintes portent sur l'accèsibilité des poussettes et que ceux qui se plaignent le plus de leur présence sont des femmes. ».

De heer Geoffroy de Wilde d'Estmael heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden :

« De MIVB is een Brusselse actor in de openbare dienstverlening en discrimineert bepaalde bevolkingsgroepen niet. Wij moeten aan iedereen dezelfde dienstverlening garanderen.

De MIVB streeft al lang naar duurzame mobiliteit. De Corporate Social Responsibility maakt integraal deel uit van de strategie van het bedrijf. Er moet een minimumstandaard gehaald worden in alle activiteiten van de MIVB. Men mag zich dus niet tevreden stellen met de studie van de problematiek van de personen met beperkte mobiliteit in de ene of de andere dienst; dat moet transversaal gebeuren en deel uitmaken van het geheel van de activiteiten.

Onze maatschappelijke verantwoordelijkheid bestaat uit twee krachtlijnen :

- de duurzame ontwikkeling, in het bijzonder de toegankelijkheid voor iedereen;
- een verantwoordelijk, ethisch, geloofwaardig en coherent beheer.

1. De toegankelijkheid voor iedereen en de toegankelijkheid voor alle reizigers.

Zowat 54 % van onze klanten zijn vrouwen. Als de vrouwen bijzondere noden hebben, is de MIVB bereid om hun de beste dienstverlening te bieden.

De MIVB wenst in het algemeen in te spelen op de specifieke behoeften van een aantal categorieën van haar klanten. Het begrip specifieke behoeften wordt verkozen boven dat van beperkte mobiliteit. Het is minder pejoratief en geeft beter weer dat eenieder, volgens zijn levensomstandigheden (leeftijd, de ouderschap, ziekte, ...), specifieke behoeften kan hebben.

De vervoersmaatschappij werkt dan ook aan een referentiekader voor de personen met specifieke behoeften. De doelstelling is een aantal criteria vaststellen waaraan de te bouwen infrastructuur en het aan te kopen rollend materieel dienen te beantwoorden.

2. Het verantwoordelijk, ethisch, geloofwaardig en coherent beheer vereist dat de MIVB de diversiteit bevordert.

Er wordt in dat verband thans een reclamecampagne gevoerd die gelijktijdig ook de overlast wil bestrijden (de reclame herinnert eraan dat men zijn plaats moet afstaan aan zwangere vrouwen).

De MIVB stelt overigens maar 4 tot 5 % vrouwen te werk. Zij is een hoofdzakelijk technisch bedrijf met zware beroepen en is soms slecht verenigbaar met een gezinsleven. Zij streeft er wel voortdurend naar vrouwelijk perso-

M. Geoffroy de Wilde d'Estmael a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« La STIB est un acteur bruxellois de service public et n'est donc pas amenée à faire des discriminations vis-à-vis de certains types de population. Nous devons offrir un même service à tout le monde.

Depuis longtemps, la STIB s'est inscrite dans une logique de mobilité durable. Le Corporate Social Responsibility fait partie intégrante de la stratégie de l'entreprise. Il s'agit d'atteindre un minimum standard dans toutes les activités de la STIB. On ne peut se contenter d'étudier la problématique des personnes à mobilité réduite dans l'un ou l'autre service; cela doit être transversal et faire partie de l'ensemble des activités.

Notre responsabilité sociétale s'articule autour de deux axes :

- le développement durable et, en particulier, l'accessibilité universelle;
- une gestion responsable, éthique, crédible et cohérente.

1. L'accessibilité universelle est l'accessibilité de tous les clients.

54 % de nos clients sont des femmes. Dès lors que les femmes ont des besoins particuliers, la STIB veut leur livrer le meilleur service.

La STIB entend, de manière générale, répondre aux besoins spécifiques d'un certain nombre de catégories de clients. Le terme de besoins spécifiques est préféré à celui de mobilité réduite. Il est moins péjoratif et rend mieux compte du fait que chacun, selon les circonstances de la vie (l'âge, la parentalité, la maladie, ...), peut avoir des besoins spécifiques.

La société de transport travaille dès lors à l'élaboration d'un référentiel pour les personnes à besoins spécifiques. L'objectif est d'établir une série de critères auxquels doivent répondre les infrastructures à construire et le matériel roulant à acquérir.

2. La gestion responsable, éthique, crédible et cohérente suppose que la STIB stimule une diversité.

Une campagne de publicité est actuellement menée à cette fin et vise parallèlement à lutter contre les incivilités (la publicité rappelle par exemple qu'il faut céder sa place aux femmes enceintes).

La STIB n'occupe par ailleurs que quelque 4 à 5 % de femmes. Elle est une société essentiellement technique avec des métiers assez lourds et souvent peu compatibles avec une vie de famille. Elle s'emploie pourtant constamment à

neel aan te werven. De vrouwen rijden in het algemeen soepeler en krijgen dan ook minder klachten; de veiligheidsteams worden makkelijker aanvaard wanneer er een vrouw tussen zit ...

De vervoersmaatschappij wil 2.000 personen aanwerpen de komende twee tot drie jaar, en liefst zoveel mogelijk vrouwen. In de aanwervingscampagnes worden dan ook vrouwelijke ingenieurs in beeld gebracht of wordt er uitgelegd dat bestuurders niet enkel mannen moeten zijn. ».

Mevrouw Evelyne Parello heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden :

« Veiligheid is niet mogelijk zonder preventie.

In dat kader is een van onze prioritaire doelstellingen de strijd tegen overlast. Wanneer men spreekt van het bestrijden van overlast, concentreert men vaak de aandacht op de daders of op de vermoedelijke daders.

Er bestaan evenwel manieren om dat probleem zeer concreet aan te pakken, waarbij men zowel focust op de (vermoedelijke) daders als op de verschillende stakeholders.

Een van de manieren strekt ertoe zich op positieve wijze de openbare ruimte die wordt gevormd door de MIVB, of het nu is in haar voertuigen, haar stations of aan de haltes, weer toe te eischen door verschillende groepen daarbij te betrekken en erop toe te zien dat de jongeren, de scholieren, de verenigingen, de omwonenden, de mannen en vrouwen die met het openbaar vervoer reizen, er zich daadwerkelijk kunnen ontmoeten en gebruik kunnen maken van de ruimte. Hoe positiever het gebruik van de ruimte, hoe minder kans op onaangepast en ongewenst gedrag.

De MIVB levert ook inspanningen om verschillende groepen via partnerschappen bewust te maken en haar partners te sensibiliseren. Verenigingen, lokale overheden, scholen, allemaal ervaringsdeskundigen in aangelegenheden die van belang zijn voor de vervoersmaatschappij. Die bewustmaking impliceert dat die partners hun praktijken uitwisselen.

Tot slot, heeft de MIVB sedert vele jaren preventieteams samengesteld om de reizigers te begeleiden : vrouwen, kinderen, bejaarden, iedereen die op een bepaald tijdstip een specifieke behoefte op het net heeft. ».

2.c. Gedachtwisseling

Mevrouw Anne Herscovici vraagt tot welke leeftijdscategorieën de vragenlijst BELDAM gericht was. Het groot aandeel bejaarden zal de resultaten kunnen beïnvloeden. Ze

rechercher un personnel féminin. Les femmes conduisent généralement de façon plus souple et suscitent dès lors moins de réclamations ; les équipes de sécurité sont plus facilement acceptées lorsqu'elles comptent une femme, ...

La société de transport veut engager 2.000 personnes dans les deux ou trois années à venir et vise donc à recruter un maximum de femmes. Des publicités de recrutement mettent dès lors en avant des femmes ingénieries ou tendent à expliquer que les fonctions de conduite ne sont pas réservées aux hommes. ».

Mme Evelyne Parello a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« La sécurité passe d'abord par la prévention.

Dans ce cadre, un de nos objectifs prioritaires est de lutter contre les comportements inciviques. Souvent, lorsqu'on parle de lutter contre les comportements inciviques, on se focalise sur les auteurs ou ceux que l'on présume tels.

Or, des mécanismes permettent de travailler cette problématique de manière très concrète, tant en se focalisant sur les (présumés) auteurs qu'en impliquant différentes parties prenantes.

Un des mécanismes vise à se réapproprier positivement l'espace public que représente la STIB, que ce soit dans ses véhicules, dans ses stations ou aux arrêts, en impliquant différents groupes et en veillant à ce que les jeunes, les écoliers, les associations, les riverains, les femmes et les hommes qui utilisent les transports publics puissent réellement s'y rencontrer et être présents. Plus l'occupation de l'espace est positive, moins on laisse le champ libre à des comportements inadéquats et peu souhaités.

La STIB s'efforce également de sensibiliser différents groupes à travers des partenariats et de sensibiliser ses partenaires : associations, autorités locales, écoles, ... soit autant d'experts sur des thèmes qui intéressent la société de transport. Cette sensibilisation implique que ces partenaires échangent leurs pratiques.

Enfin, depuis de nombreuses années, la STIB a mis en place des équipes de prévention en vue d'accompagner la clientèle : femmes, enfants, personnes âgées, ... toute personne qui éprouvera à un moment un besoin spécifique sur le réseau. ».

2.c. Echange de vues

Mme Anne Herscovici demande à quelles catégories d'âge s'adressait le questionnaire BELDAM. La forte proportion de personnes âgées pourrait influer sur les résultats.

hebben wellicht meer last van de aanwezigheid van kinderwagens in de voertuigen.

De spreekster is ingenomen met de inspanningen inzake bouwkundige ingrepen die de heer Barette heeft aangekondigd. Men moet er echter voor zorgen dat die goede bedoeilingen ten gunste van de fietsers en voetgangers in daden worden omgezet.

Wat de kwestie van de universele bereikbaarheid betreft, dient te worden gepreciseerd dat de mobiliteitsvooraarden niet dezelfde zijn voor iedereen. Misschien zal men positieve discriminaties moeten overwegen. Wanneer de toegankelijkheid van plaatsen voor vrouwen met een kinderwagen wordt verbeterd, wordt die ook verbeterd voor andere personen.

Stellen de teams van de MIVB zich wel in de plaats van een vrouw die zich met een kinderwagen of boodschappen verplaatst ? Heel wat zaken zouden anders geregeld worden als degene die ze organiseren, er praktische ervaring mee zouden hebben.

Mevrouw Danielle Caron onderstreept dat de gereserveerde plaatsen in de nieuwe bussen duidelijk worden aangegeven, maar dat is niet zo in de metro. Zou men niet kunnen denken aan zitplaatsen die door iedereen gebruikt kunnen worden, maar die bij voorrang aan de toekomstige moeders moeten afgestaan ? Het communicatiebeleid in de stations is weliswaar zeer doelgericht, maar nu is het tijd om tot de praktijk over te gaan.

De commissie voor de Infrastructuur van het Parlement is trouwens naar Stuttgart gereisd. De aanwezigheid van winkels in de buurt van de haltes en de stations zorgt voor sociale controle en stelt de reizigers gerust. Wordt die optie overwogen in het Brussels Gewest ?

De oriëntatieborden of de dienstregelingen zijn doorgaans weinig zichtbaar en zetten de mensen op de verkeer voet. Het zou misschien wenselijk zijn om vrouwen te integreren in de teams die daarvoor verantwoordelijk zijn.

Tot slot is de MIVB van plan 2.000 personen aan te werken. Wacht de maatschappij op spontane sollicitaties van vrouwen of wordt er een krachtdadig beleid ingevoerd ?

Mevrouw Céline Delforge vraagt op haar beurt of er een foute marge bestaat in de cijfers van de BELDAM-enquête en, zo ja, of die marge significant is.

De spreekster was van mening dat het aandeel van de vrouwen bij de gebruikers van het openbaar vervoer hoger was. Zijn de cijfers van BELDAM het gevolg van een verschil tussen de spitsuren (waarin het woon-werkverkeer belangrijker is en er meer mannen in de metro zouden zijn) en de daluren (waarin er meer vrouwen gebruikmaken van het bovengronds openbaar vervoer) ?

Ainsi, la présence de poussettes dans les véhicules perturbe sans doute davantage les personnes âgées.

L'intervenante se dit également sensible aux efforts annoncés par M. Barette en matière de chantiers. Il faut toutefois veiller à ce que ces intentions en faveur des cyclistes ou des piétons se transforment en actes.

Sur la question de l'accessibilité universelle, il convient de préciser que les conditions de mobilité ne sont pas les mêmes pour tous. Il faudrait peut-être envisager des discriminations positives. D'ailleurs, quand on améliore l'accessibilité des lieux aux femmes équipées d'une poussette, on l'améliore aussi pour d'autres personnes.

Des équipes de la STIB se mettent-elles par ailleurs dans les conditions d'une femme qui circule avec une poussette ou ses courses ? Bien des choses se feraient autrement si ceux qui les concevaient en avaient la pratique.

Mme Danielle Caron souligne que, si les places réservées dans les nouveaux bus sont clairement mises en évidence, il n'en est pas de même dans les métros. N'imagine-t-on pas d'y créer des sièges accessibles à chacun mais à céder en priorité aux futures mamans, ... ? La politique de communication déployée dans les stations est certes bien ciblée mais il faudrait maintenant passer à la pratique.

La commission de l'Infrastructure du Parlement s'est par ailleurs rendue à Stuttgart. La présence de commerces à proximité des arrêts et des stations permet un contrôle social et rassure les usagers. Cette option est-elle envisagée en Région bruxelloise ?

Quant aux panneaux d'orientation ou aux horaires, ils sont généralement peu visibles et induisent les gens en erreur. Peut-être serait-il souhaitable d'intégrer des femmes dans les équipes en charge de ces problématiques.

Enfin, la STIB entend recruter 2.000 personnes. La société attend-elle que des femmes postulent d'elles-mêmes ou une politique volontariste est-elle mise en place ?

Mme Céline Delforge demande à son tour s'il existe une marge d'erreur dans les chiffres livrés par l'enquête BELDAM et, le cas échéant, si elle est significative.

L'intervenante imaginait que la proportion de femmes parmi les usagers des transports publics était plus élevée. Les chiffres avancés par BELDAM résultent-ils d'une différence entre heures de pointe, durant lesquelles le trajet domicile-travail prime et les hommes seraient nombreux dans le métro, et les heures plus creuses, caractérisées par une présence plus marquée des femmes dans les transports de surface ?

Voorts blijkt uit een enquête van Altéo, een beweging die werd opgericht op het initiatief van het Christelijke Ziekenfonds, dat bejaarden de voorkeur geven aan bovengronds vervoer. Geldt die vaststelling ook voor de vrouwen ? In dat geval zou een verbetering van de mobiliteit van de vrouwen veronderstellen dat men meer werkt maakt van andere vervoersmodi dan de metro.

De verplaatsing van de commissie voor de Infrastructuur naar Stuttgart en Karlsruhe heeft eveneens aangetoond dat het rijgedrag van vrouwelijke chauffeurs meer geaprecieerd wordt, maar ook dat vrouwen er beschikken over kinderopvang voor hun kinderen wanneer ze onregelmatige werkuren hebben. Zo'n maatregel bij de MIVB zou het zeker mogelijk maken om meer vrouwen aan te werven voor administratieve functies.

Voorts waardeert de volksvertegenwoordigster de inspanningen ten gunste van zwangere vrouwen. Er zou echter een systematisch een aangepaste signalisering (voor zwangere vrouwen of andere prioritaire reizigers) moeten komen in alle voertuigen, zoals het geval is bij de TEC (waar het pictogram op de stof van de zitplaats is gedrukt) of bij andere vervoersmaatschappijen. Het is veel ingewikkelder om de regel te doen naleven als er geen aangepaste signaletiek is.

Hetzelfde geldt voor de plaats die gereserveerd is voor kinderwagens (er bestaat een pictogram, maar dat is zeer discreet), de klapstoeltjes (er staat nergens vermeld dat ze niet gebruikt mogen worden als het zeer druk is) of de grotere zitplaatsen vooraan in de bus (veelen weten niet waarvoor ze dienen : een volwassene en een kind of twee kinderen).

Bovendien zijn de personen met beperkte mobiliteit minder stabiel en bewegen ze zich bijgevolg moeilijk in een voertuig, vooral in een bovengronds voertuig. Men moet evenwel opstaan om te bellen, vooral wanneer men voor-aan zit want daar zijn er geen belknoppen; men moet door de bus lopen om uit te stappen (de strikte toepassing van het reglement verbiedt dat iemand voor-aan uitstapt) ...

Er kunnen dus zeer concrete en goedkope maatregelen worden genomen.

Het gedwongen overstappen en de oncomfortabele halteplaatsen zijn eveneens een nadeel en gaan gepaard met een risico op modale shift. Dat is vooral het geval voor de vrouwen die zich met jonge kinderen verplaatsen.

Mevrouw Viviane Teitelbaum is ontgoocheld. Een beleid ter bevordering van de gelijkheid tussen mannen en vrouwen is niet hetzelfde als een diversiteitsbeleid of een beleid dat bestemd is voor personen met beperkte mobiliteit of bejaarden. De voornoemde ingrepen zullen niet bijdragen tot het voeren van een beleid inzake gelijkheid tussen

Il ressortait par ailleurs d'une enquête menée par Altéo, mouvement fondé à l'initiative de la Mutualité chrétienne, que les personnes âgées privilégiaient le transport de surface. Ce même constat peut-il être dressé pour les femmes ? Dans ce cas, améliorer la mobilité des femmes supposerait qu'on travaille davantage sur d'autres modes que le métro.

Il semblait également, à l'issue du déplacement de la commission de l'Infrastructure à Stuttgart et à Karlsruhe, que la conduite des moyens de transport par les femmes était plus appréciée. Il faut savoir que les femmes y disposent d'une garderie permettant de laisser leurs enfants lorsqu'elles sont soumises à des horaires irréguliers. L'adoption d'une telle mesure à la STIB permettrait certainement de recruter davantage de femmes à des postes administratifs.

La députée apprécie par ailleurs la publicité faite en faveur des femmes enceintes. Toutefois, une signalétique appropriée (pour les femmes enceintes ou d'autres usagers prioritaires) devrait être systématiquement prévue dans tous les véhicules comme c'est le cas aux TEC (où le pictogramme est imprimé dans le tissu du siège) ou dans d'autres sociétés de transport. Il est beaucoup plus compliqué de faire respecter la règle en l'absence d'une signalétique adéquate.

Il en est de même pour les espaces réservés aux poussettes (un pictogramme existe mais reste discret), les strapontins (rien n'indique qu'ils ne doivent pas s'utiliser en cas d'affluence) ou les sièges plus larges à l'avant des bus (beaucoup en ignorent la fonction : un adulte et un enfant ou deux enfants).

En outre, les personnes à mobilité réduite ont généralement moins de stabilité et se meuvent dès lors difficilement dans un véhicule, surtout de surface. Or, il faut se lever pour sonner en particulier lorsqu'on est assis à l'avant du bus dépourvu de sonnettes, traverser le bus pour descendre (l'application stricte du règlement empêche toute personne de descendre par l'avant), ...

Des mesures très concrètes et peu coûteuses peuvent donc être prises.

Les ruptures de charge et l'inconfort des arrêts sont également pénalisants et comprennent un risque de report modal. Cela touche particulièrement les femmes qui assurent généralement le transport des enfants en bas âge.

Mme Viviane Teitelbaum se dit déçue. Une politique en faveur de l'égalité des hommes et des femmes n'est pas une politique de diversité, une politique en faveur des personnes à mobilité réduite ou des personnes âgées. Les interventions énumérées plus haut n'aideront pas à élaborer une politique d'égalité hommes-femmes. Le comité d'avis

mannen en vrouwen. Het adviescomité heeft het probleem dan ook terecht aangekaart.

Misschien moet de betekenis van *gendermainstreaming* en *genderbudgetting* in herinnering worden gebracht. Er is nog veel werk aan de winkel, ook bij de MIVB.

Bovendien zegt de MIVB al verschillende jaren dat ze vrouwen wil aanwerven. De maatregelen om de situatie te verbeteren zijn echter noch doeltreffend noch zeer duidelijk aangekondigd. Mevrouw Grouwels legde onlangs uit dat er in 2010 een job day voor vrouwen plaatshad en dat die in de komende jaren opnieuw georganiseerd zou worden. In 2010 waren er slechts twaalf kandidaten en de job day werd niet georganiseerd in 2011.

Men kan evenwel een evolutie vaststellen – een job day is wellicht doeltreffender dan de publicatie van een vacature in een vrouwenblad – maar het zou waarschijnlijk efficiënter zijn om daartoe een echt beleid uit te stippelen.

Er werden ook maatregelen in verband met crèches, toiletten en kantines aangekondigd. Wat is de huidige stand van zaken ?

De voorzitster preciseert dat de bespreking over mobiliteit gaat.

Mevrouw Viviane Teitelbaum wijst erop dat, wat de mobiliteit betreft, de vzw Garance geen feedback heeft gekregen over het onderzoek dat ze samen met de MIVB heeft gevoerd. Is de vervoersmaatschappij van plan om daaruit conclusies te trekken en voor de follow-up te zorgen ?

De volksvertegenwoordiger wenst dat de woorden « mijn tram, mijn vrijheid » geen holle slogan voor de vrouwen zijn. Worden er maatregelen getroffen om vrouwen ertoe aan te moedigen het openbaar vervoer te nemen ? Werden de klachten onderzocht ? Werden er concrete acties gevoerd tegen het onveiligheidsgevoel ?

Mevrouw Nadia El Yousfi begrijpt de bekommernissen over de werkgelegenheid, maar wijst erop dat het vandaag over mobiliteit gaat.

De volksvertegenwoordiger heeft dezelfde vragen als haar collega's over de cijfers waarvan ze bepaalde verduidelijkingen verwacht. Het feit dat men zich op een bepaald tijdstip voor een bepaalde leeftijdscategorie interesseert kan de resultaten wijzigen. Het zou ook nuttig zijn om te weten op welke schaal het onderzoek werd uitgevoerd. Dat zou het mogelijk maken om de gegevens beter te interpreteren.

Mevrouw El Yousfi heeft dezelfde vragen als mevrouw Delforge over de kinderwagens, zowel wat degenen die ze duwen als de andere passagiers betreft. De volksvertegenwoordiger wijst ook op de problemen met het vooraan instappen.

a d'autant plus raison d'avoir mis la problématique à l'ordre du jour.

Il faut peut-être rappeler ce que recouvrent le *gendermainstreaming* et le *genderbudgetting*. Beaucoup de choses restent à faire, à la STIB aussi.

Cela fait en outre plusieurs années que la STIB déclare vouloir engager des femmes. Les mesures visant à améliorer la situation ne sont toutefois ni percutantes et ni annoncées de manière très claire. Mme Grouwels expliquait récemment qu'un job day consacré aux femmes avait eu lieu en 2010 et qu'il se répèterait dans les années à venir. L'événement n'a cependant réuni que douze candidates en 2010 et n'a pas eu lieu en 2011.

On peut certes distinguer une évolution – un job day est sans doute plus pertinent que la publication d'une offre d'emploi dans un magazine féminin – mais il serait probablement plus efficace d'élaborer une réelle politique à cette fin.

Des mesures avaient également été annoncées relatives aux crèches, aux toilettes ou aux cantines. Qu'en est-il exactement aujourd'hui ?

La présidente précise que le débat porte sur la mobilité.

Mme Viviane Teitelbaum rappelle, en termes de mobilité, que l'ASBL Garance n'a eu aucun retour de l'enquête qu'elle avait menée en collaboration avec la STIB. La société de transport entend-elle en tirer des conclusions et en assurer le suivi ?

La députée aimeraient encore entendre des femmes proclamer que « mon tram, c'est ma liberté ». Des mesures sont-elles prises pour encourager les femmes à prendre les transports en commun ? Des études ont-elles été faites sur les plaintes ? Des actions concrètes ont-elles été menées pour contrer le sentiment d'insécurité ?

Mme Nadia El Yousfi comprend les préoccupations relatives à l'emploi mais rappelle que le travail de ce jour porte sur la mobilité.

La députée rejoint les interrogations de ses collègues quant aux chiffres dont elle attend certaines précisions. Le fait de s'intéresser à telle ou telle tranche d'âge, de s'intéresser à tel ou tel moment, ... peut modifier les résultats. Il serait également utile de connaître l'échelle à laquelle l'enquête a été menée; cela permettrait de mieux interpréter les données.

Mme El Yousfi partage les préoccupations de Mme Delforge sur les poussettes, tant pour ceux qui les poussent que pour les autres usagers. La députée rappelle aussi les problèmes que pose la montée par l'avant.

Wat de communicatie betreft, stelt de spreekster voor om gedurende een bepaalde tijdspanne gesproken boodschappen te laten horen die herinneren aan bepaalde verplichtingen jegens bejaarden, jonge moeders enz.

Bovendien betreurt de spreekster dat er in de nieuwe bussen minder zitplaatsen zijn dan in de oude bussen, terwijl de bevolking vergrijs.

Wat de werkgelegenheid betreft, werden er acties zoals een open dag voor vrouwen gevoerd, maar het zou interessant zijn om voor elke functie het aandeel van de vrouwen te kennen. Wordt er een beleid gevoerd om vrouwen in alle functies te hebben ? Vrouwen kunnen de visie op het werk wijzigen. Gaan de personeelsleden een en ander na in de praktijk ?

Mevrouw Fatoumata Sidibe wenst te beschikken over de BELDAM-gegevens. Werd de enquête gevoerd, rekening houdend met de oproepen naar het groene nummer van Mobiel Brussel ?

Maken de gegevens over de klachten waarvan de MIVB heeft gesproken, een onderscheid tussen verbaal en fysiek geweld ? Zijn er gegevens beschikbaar ?

In de vervoersmaatschappij zijn er bovendien talrijke functies die door vrouwen uitgeoefend zouden kunnen worden. Is het mogelijk om het percentage vrouwen in elke functie te krijgen ? Dat zou het mogelijk maken om de zwakke punten vast te stellen, duidelijke doelen te omschrijven en middelen op het vlak van informatie, opleiding, promotie, veiligheid en kinderopvang aan te wenden.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel vraagt wat er concreet wordt gedaan om zich de openbare ruimte weer toe te eignen en overlast te bestrijden.

Worden de klachten per leeftijdscategorie ingedeeld ?

Tot slot moet het veiligheidsgevoel versterkt worden. Wordt er binnen de MIVB nagedacht om de gangen korter te maken ?

Mevrouw Dominique Braeckman vraagt welk gevolg aan het werk van de vzw Garance wordt gegeven.

Kunnen er duidelijke verschillen worden vastgesteld tussen de resultaten van de MOBEL-enquête en de BELDAM-enquête ?

*

* *

En termes de communication, l'intervenante suggère de consacrer un laps de temps déterminé à rappeler, au travers de messages sonores notamment, certaines obligations à l'égard des personnes âgées, des jeunes mamans, ...

L'intervenante déplore en outre que les places assises soient moins nombreuses dans les nouveaux bus que dans les anciens alors que la population vieillit.

Quant à l'emploi, des actions telles qu'une journée portes ouvertes destinées aux femmes ont été menées, mais il serait intéressant de connaître la proportion de femmes dans chaque fonction. Une politique est-elle menée pour les attirer dans chacun des métiers ? L'emploi des femmes permet aussi une autre vision. Les membres du personnel se mettent-ils en situation ?

Mme Fatoumata Sidibe souhaiterait disposer des données BELDAM. L'enquête a-t-elle aussi été menée en tenant compte des appels au numéro vert de Bruxelles Mobilité ?

Les données relatives aux plaintes dont faisait part la STIB, permettent-elles de distinguer les violences verbales des violences physiques ? Des données sont-elles disponibles ?

La société de transport comprend en outre de nombreux postes qui pourraient être occupés par des femmes. Est-il possible d'obtenir le pourcentage de femmes pour chaque poste ? Cela permettrait d'identifier les faiblesses, de définir des objectifs précis et de déployer des moyens en termes d'information, de formation, de promotion, de sécurité et de garde d'enfants.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel demande ce qui est entrepris concrètement, dans le domaine de la réappropriation de l'espace public, pour lutter contre les comportements inciviques.

Les plaintes sont-elles par ailleurs triées par classe d'âge ?

Enfin, le sentiment de sécurité doit être renforcé. Une réflexion est-elle menée au sein de la STIB pour réduire la longueur des couloirs ?

Mme Dominique Braeckman s'interroge également sur les suites données au travail effectué par Garance.

Des différences manifestes peuvent-elles par ailleurs être observées entre les résultats de l'enquête MOBEL et ceux de l'enquête BELDAM ?

*

* *

De heer Philippe Barette antwoordt dat de BELDAM-enquête werd uitgevoerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer en de FOD Wetenschapsbeleid. De steekproef werd samengesteld aan de hand van het rijksregister (er werden gezinnen uitgeloot). De gegevens werden gewogen volgens het aandeel mannen en vrouwen, de grootte van de gezinnen enz. zodat ze representatief zijn voor de bevolking.

In de betrokken gezinnen hebben alle gezinsleden ouder dan 6 jaar geantwoord.

De resultaten werden naar geslacht gefilterd. Het zou interessant zijn om ze ook per leeftijdscategorie te filteren, enkel de actieve bevolking in aanmerking te nemen, ...

De vergelijking met MOBEL maakt het misschien mogelijk om bepaalde evoluties in het verschil tussen mannen en vrouwen vast te stellen, maar dat was tot nu toe niet mogelijk.

Zoals hoger al is gezegd, poogt Mobiel Brussel de follow-up en de coördinatie van de werven te verbeteren, maar soms ontbreekt het aan personeel op het terrein.

Bovendien is lijn 71 getest door de afdeling « personen met beperkte mobiliteit » van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit. Die afdeling omvat vertegenwoordigers inzake verschillende handicaps (beweging, zicht, gehoor, ...) en vertegenwoordigers van de overheden (Mobiel Brussel, Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, Leefmilieu Brussel, MIVB, ...).

Op het vlak van sociale controle draagt de inrichting van de stations (wc, handelszaken, ...) bij tot de gezelligheid, hoewel de toegang ertoe afhankelijk is van de inrichting van de plaatsen.

De spreker zegt nog dat het personeel van Mobiel Brussel, een relatief technische administratie, voor 38 % bestaat uit vrouwen. De directie Strategie telt 59 % vrouwen.

Op het vlak van gendermainstreaming zijn betrouwbare gegevens nodig : MOBEL en BELDM verschaffen ze en de inzameling en het gebruik ervan zijn fundamenteel.

Tot slot zullen sommige ideeën van de volksvertegenwoordigers aansporen tot denkwerk, met name in het kader van het opstellen van de beheersovereenkomsten van de MIVB.

Mevrouw Hélène De Noose, assistent voor het project *gendermainstreaming* bij het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, voegt daaraan toe dat de verschillende processen ter zake bij Mobiel Brussel onderzocht zijn. De directie Taxi's werd geselecteerd om te zien wie de

M. Philippe Barette répond que l'enquête BELDAM a été réalisée par le SPF Mobilité et Transports et le SPP Politique scientifique. L'échantillon a été élaboré à partir du registre national (des ménages ont été tirés au sort). Les données ont été pondérées notamment selon la proportion d'hommes et de femmes, la taille des ménages de sorte qu'elles soient représentatives de la population.

Au sein des ménages concernés, toutes les personnes de plus de six ans ont répondu.

Les résultats ont été filtrés par sexe. Il serait intéressant de les filtrer aussi par classe d'âge ou de ne prendre en considération que la population active.

La comparaison avec MOBEL permettrait peut-être de relever certaines évolutions dans la différence hommes – femmes mais elle n'a pas encore pu se faire à l'heure actuelle.

Comme soulevé plus haut, Bruxelles Mobilité tente d'apporter des améliorations quant au suivi des chantiers et leur coordination mais le personnel de terrain fait encore parfois défaut.

La ligne 71 a par ailleurs été testée par la section « personnes à mobilité réduite » au sein de la Commission régionale de la Mobilité. Cette section rassemble des représentants de différents handicaps (moteur, visuel, auditif, ...) et des représentants des pouvoirs publics (Bruxelles Mobilité, Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement, Bruxelles Environnement, STIB, ...).

En matière de contrôle social, l'aménagement des stations (WC, commerces, ...) participe à la convivialité. L'accès à celles-ci dépend quant à lui de la configuration des lieux.

L'intervenant précise encore que le personnel de Bruxelles Mobilité, qui est aussi une administration relativement technique, est composé à 38 % de femmes. La direction Stratégie compte 59 % de femmes.

Quant au gendermainstreaming, il impose d'être en possession de données fiables; MOBEL et BELDAM les fournissent. Leur collecte et leur exploitation sont fondamentales.

Enfin, certaines des idées formulées par les députées alimenteront la réflexion, notamment dans le cadre de l'élaboration du contrat de gestion de la STIB.

Mme Hélène De Noose, assistante de projet *gendermainstreaming* au Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, ajoute qu'en matière de *gendermainstreaming*, les différents processus au sein de Bruxelles Mobilité ont été analysés. La direction des taxis a été sélectionnée afin de

taxi's gebruikt en hoe dat gebeurt; en tevredenheidsenquête is gestart.

Daarnaast wordt een onderscheid gemaakt tussen geweld in het algemeen en seksistisch geweld.

De voorzitter vraagt wanneer de resultaten van de taxi-enquête beschikbaar zullen zijn.

Mevrouw Hélène De Noose hoopt ze in de loop van het jaar te kunnen mededelen. De tevredenheidsenquête is gestart en thans worden de klachten verzameld.

De heer Geoffroy de Wilde d'Estmael stelt voor het antwoord rond drie thema's te structureren :

- algemene toegankelijkheid;
- het gevoel van onveiligheid;
- interne zaken.

1. Algemene toegankelijkheid ressorteert onder de strategie van de MIVB inzake maatschappelijke verantwoordelijkheid.

Het merendeel van het cliënteel bestaat overigens uit vrouwen en dus moet rekening gehouden worden met hen om te beantwoorden aan de verwachtingen van het ganse cliënteel.

Tevens heeft de vervoermaatschappij bijzondere aandacht voor personen met specifieke noden, zij het vrouwen of mannen, oudere of zeer jonge personen. De MIVB heeft beslist om in samenwerking met andere partners een referentiekader uit te werken met de elementen waarmee rekening moet worden gehouden om nieuwe voertuigen te kunnen leveren aan de MIVB of om nieuwe voorzieningen te installeren.

Vervolgens wordt een enquête verricht bij de klanten om te zien wat hun specifieke noden zijn voor bepaalde plaatsen. Het is inderdaad niet vanzelfsprekend het goede type voertuig op de goede plaats te gebruiken en de MIVB beoogt het aanbod aan te passen aan de vraag.

Sommige vandaag gedane voorstellen kunnen eveneens worden overgenomen.

2. De MIVB wil eveneens het gevoel van onveiligheid bestrijden.

Op 23 maart 2012 organiseert de vervoersmaatschappij een vooruitgangsbijeenkomst over het station van de toekomst, een onderwerp dat al aan bod kwam in het verleden maar ondertussen geëvolueerd is. Het is inderdaad nodig nieuwe stations te bouwen en zware renovaties uit te voeren. Het probleem van de lange gangen zal daarbij besproken worden.

voir qui utilise les taxis et comment par le biais d'une enquête de satisfaction.

A la direction des taxis, les motifs de plainte incluent celui des violences en général et celui des violences sexistes en particulier.

La présidente demande quand les résultats de l'enquête sur les taxis seront disponibles.

Mme Hélène De Noose espère pouvoir en faire part dans le courant de l'année. L'enquête de satisfaction a été lancée et les plaintes sont actuellement collectées.

M. Geoffroy de Wilde d'Estmael propose une réponse structurée en trois thèmes :

- l'accessibilité universelle;
- le sentiment d'insécurité;
- l'interne.

1. L'accessibilité universelle appartient à la stratégie de la STIB en matière de responsabilité sociétale.

Les femmes constituent par ailleurs la majorité de la clientèle. Répondre aux attentes de l'ensemble des clients suppose donc de prendre en compte celles des femmes.

La société de transport porte également une attention particulière aux personnes à besoins spécifiques, femmes ou non, âgées ou très jeune. Elle a décidé d'élaborer, en association avec d'autres partenaires, un référentiel précisant les éléments à prendre en compte pour pouvoir fournir des véhicules à la STIB ou installer de nouvelles infrastructures.

Une enquête sera ensuite menée auprès des clients afin d'identifier leurs véritables besoins, spécifiques et localisés. Il n'est effectivement pas évident d'avoir le bon type de véhicule au bon endroit. La STIB vise une adéquation de l'offre et de la demande.

Certaines propositions formulées ce jour pourront également être reprises.

2. La STIB vise également à lutter contre le sentiment d'insécurité.

La société de transport organisera le 23 mars 2012 un « rendez-vous de progrès » consacré à la station du futur. Ce sujet a déjà été abordé par le passé mais des choses ont évolué. De nouvelles stations vont effectivement devoir être construites et des rénovations lourdes réalisées. Le problème des longs couloirs y sera évoqué.

Voor de nabije toekomst geeft de MIVB de voorkeur aan de installatie van handelszaken in de stations (zie bijvoorbeeld Madou), de verlichting, ... Door de aanwezigheid van handelszaken voelen de reizigers zich veiliger en neemt de algemene tevredenheid van de klant tevens toe.

In twee grote stations (Beurs en De Brouckère) bestaan renovatieplannen, die voorzien in de installatie van handelszaken. Het is de bedoeling te komen tot een volledig aanbod van vervoer in combinatie met diensten.

3. Interne zaken

Het aantal vrouwen bij het personeel van de MIVB neemt toe.

Naast de 5.700 bestuurders of technische vaklui, telt het personeel 1.200 personen, waarvan 30 % vrouwen. Vrouwen vertegenwoordigen 2 % van de arbeiders, 4,8 % van de lijnpersoneel, ongeveer 20 % van de bedienden, kaderleden en directie.

De MIVB heeft overigens een aantal actieplannen opgesteld om meer vrouwen te werk te stellen, maar heeft enkele moeilijkheden bij de werving van personeel in het algemeen. Dat gaat zo ver dat de MIVB een technische school heeft opgericht voor de opleiding van mensen die de vereiste bekwaamheden niet bezitten.

Momenteel heeft MIVB ook problemen met de capaciteit. Gelet op de demografische evolutie te Brussel, zal het aantal gebruikers in de komende 15 à 20 jaar verdubbelen. Wegens die problematiek is uiteraard meer personeel vereist.

De MIVB moet binnenkort 2.000 personen aanwerven, want het personeel dat 40 jaar geleden massaal werd aangeworven voor de start van de metro bereikt de pensioenleeftijd.

Ter herinnering vermelden wij dat de ethische en deontologische code het volgende preciseert :

- « de MIVB verbindt zich ertoe al zijn medewerkers op gelijke wijze te behandelen door elke vorm van discriminatie (op grond van de leeftijd, het geslacht, het ras, de nationaliteit, de godsdienst of de opinies) te voorkomen »;
- « de MIVB wenst dat haar personeel een weerspiegeling vormt van de bevolking die zij dient en pleit voor opname van de multiculturele dimensie in haar werkomgeving, met het oog op evenwicht en gemengd-zijn, zonder afbreuk te doen aan de vereisten inzake competenties ».

De spreker vermeldt nog dat Garance een enquête heeft uitgevoerd met betrekking tot elf vrouwen van meer dan 55 jaar op een welbepaalde plaats, het Belgica-station. Dat is uiteraard heel interessant maar statistisch niet relevant.

Dans l'immédiat, la STIB favorise l'installation de commerces en station (voir l'exemple de Madou) et travaille sur la luminosité. La présence de commerces diminue le sentiment d'insécurité et, en même temps, augmente la satisfaction générale des clients.

Deux grandes stations (Bourse et De Brouckère) sont en projet de rénovation et il est prévu d'y installer des commerces. Il s'agit d'offrir une offre complète combinant transport et services.

3. Interne

Les chiffres de la présence de femmes parmi le personnel de la STIB sont en augmentation.

Abstraction faite des 5.700 personnes occupées à la conduite ou à des métiers techniques, on compte 1.200 personnes dont 30 % de femmes. Les femmes représentent 2 % du personnel ouvrier, 4,8 % des agents de ligne et environ 20 % des employés, des cadres et de la direction.

La STIB a par ailleurs élaboré un certain nombre de plans d'action pour augmenter le personnel féminin. Elle éprouve toutefois quelques difficultés à recruter du personnel de manière générale. A tel point qu'elle a créé en son sein une école technique destinée à former des gens qui n'ont pas les qualifications requises.

La STIB connaît également aujourd'hui des problèmes de capacité. Or, vu l'évolution démographique spécifique à Bruxelles, le nombre d'usagers devrait doubler d'ici quinze à vingt ans. Travailler cette problématique exige évidemment davantage de personnel.

La STIB devra prochainement recruter 2.000 personnes. Le personnel engagé en masse il y a quarante ans pour lancer le métro arrive effectivement à la pension.

Pour rappel, le Code d'éthique et de déontologie précise que :

- « la STIB s'engage à traiter tous ses collaborateurs de manière égale en ce sens qu'elle évitera toute forme de discrimination (basée sur l'âge, le sexe, la race, la nationalité, la religion ou les opinions) »;
- « la STIB entend que son personnel soit le reflet de la population qu'elle sert et prône l'intégration de la dimension multiculturelle et de genre de son environnement mais dans un souci d'équilibre et de mixité, et sans préjudice des prérequis en matière de compétences ».

L'orateur ajoute que l'enquête menée par Garance portait sur onze femmes de plus de 55 ans à un endroit précis, la station de métro Belgica. C'est évidemment fort intéressant mais ce n'est pas pertinent statistiquement. Le dénom-

Het lijkt relevanter de klachten te verzamelen en te onderzoeken, zoals hierboven al uitgelegd werd.

Inzake het verschil tussen bovengronds en ondergronds vervoer beschikt de MIVB niet over precieze cijfers, maar wellicht maken vrouwen minder gebruik van de metro. In het algemeen neemt elke vervoerwijze een derde van de gebruikers voor zijn rekening. De MOBIB-kaart zal daarover meer informatie moeten geven.

Mevrouw Evelyne Parello voegt daaraan toe dat er eerst een plan voor de heraanleg van het station Belgica opgesteld werd (met name de Perrons).

Verscheidene vaststellingen werden gedaan, onder andere het feit dat een gang onvoldoende gebruikt wordt en dat die ruimte op een positieve manier moet ingenomen worden. Voor dat project is een beroep gedaan op artiesten.

Parallel daarmee is het de bedoeling andere categorieën personen naar de metro te halen. Daarvoor is een beroep gedaan op Garance, niet met de hoofdbedoeling om aanbevelingen op te stellen maar om methodes uit te proberen die vrouwen de mogelijkheid bieden de ruimte terug te winnen door middel van verkenningen, gespreksgroep, bezoeken en bijstand bij afgelijnde trajecten.

Na dat doelgericht werk was het belangrijk de problematiek verder uit de diepen. Er is een oproep gedaan met het oog op het uitwisselen van praktijken tussen de partners uit de verenigingswereld en op denkwerk over verschillende topics, waaronder de genderkwestie. Dat moet gevuld worden door een publicatie.

De inspanningen om ruimte opnieuw op een positieve manier terug in te nemen worden dus gevuld door meer structurele inspanningen om de partnerverenigingen van de MIVB te sensibiliseren door denkoefeningen en meer concrete acties.

Mevrouw Françoise Ledune merkt ook dat vele voorstellen gedaan zijn inzake communicatie en bewegwijzering en is blij dat de gebruikers hun advies hebben gegeven.

Voor kinderwagens bestaan er regels : plooibare kinderwagens mogen gratis meegenomen worden (dat wil niet zeggen dat zij geplooid moeten zijn), voor andere kinderwagens moet betaald worden. De regel wordt echter niet streng toegepast.

Daarnaast moet het middel aangepast zijn aan het gebruik. Sommige kinderwagens zijn niet zo geschikt voor het openbaar vervoer. Grote modellen geraken moeilijk in de oudere voertuigen.

Opstappen vooraan vermindert fraude en verhoogt de sociale controle; dat is goed voor iedereen, ook voor de vrouwen. Een pictogram op de deur geeft evenwel aan dat

brement et l'analyse des plaintes tels qu'exposés ci-avant paraît plus relevant.

Quant à la différence de fréquentation entre transports de surface et transports sous terre, la STIB ne dispose pas de chiffres exacts mais il est probable que les femmes soient moins nombreuses dans le métro. De manière globale, la répartition est d'un tiers d'usagers pour chaque mode. La carte Mobib devrait délivrer plus d'informations.

Mme Evelyne Parello ajoute que la station Belgica avait préalablement fait l'objet d'un plan de réaménagement (des quais notamment).

Plusieurs constats avaient été dressés, dont l'occupation inadéquate d'un couloir, et il convenait de se réapproprier positivement l'espace. Des artistes ont été associés au projet.

Parallèlement, il s'agissait de ramener d'autres catégories de personnes dans le métro. Il a donc été fait appel à Garance. L'objectif prioritaire de la démarche n'était pas d'élaborer des recommandations mais d'expérimenter une série de méthodologies permettant à des femmes de se réapproprier l'espace, au travers de marches exploratoires, de groupes de discussion, de visites de sensibilisation, d'assistance dans des parcours bien ciblés.

Il était important, à l'issue de ce travail ciblé, d'approfondir la problématique. Un appel d'offres visant à l'échange de pratiques entre les partenaires associatifs et à susciter une réflexion autour de différents thèmes dont celui du genre a été lancé. Une publication devrait suivre.

Le travail de réappropriation positive a donc été poursuivi par un travail plus structurel de sensibilisation des partenaires associatifs de la STIB qui vise à poursuivre la réflexion par des actions plus concrètes.

Mme Françoise Ledune observe que beaucoup de propositions ont été faites en matière de communication et de signalétique et se réjouit d'avoir l'avis des utilisateurs.

Pour ce qui concerne les poussettes, des règles existent : l'accès des poussettes pliables est gratuit (ce qui ne veut pas dire qu'elles doivent être pliées), celui des autres poussettes est payant. La règle n'est toutefois pas strictement appliquée.

Ceci dit, il faut s'équiper de l'outil adapté à l'usage qu'on en fait. Certaines poussettes sont peu adaptées aux transports en commun. Les grandes poussettes rentrent ainsi difficilement dans les anciens véhicules.

Quant à la montée par l'avant, elle diminue la fraude et renforce le contrôle social; elle bénéficie donc à tous y compris aux femmes. Un pictogramme placé sur la porte

iemand met een kinderwagen achteraan mag opstappen. De bestuurders worden herinnerd aan die regel, maar misschien moeten de betrokkenen zich melden.

Bovendien vindt elk jaar een campagne plaats rond respect, met name voor zwangere vrouwen. Uitgaand van het beginsel dat zij voorrang hebben om te gaan zitten, wordt geen enkele plaats speciaal voorbehouden. Onlangs heeft een bestuurder zijn plaats aangeboden aan een zwangere vrouw, aan wie geen enkele reiziger zijn plaats wilde afstaan.

Mevrouw Anne Herscovici legt uit dat de vaststellingen van Garance overeenstemmen met de gehele ervaring van de volksvertegenwoordigers. Volgens haar is dergelijk kwalitatief onderzoek even betrouwbaar als statistisch onderzoek, dat ongetwijfeld niet zo relevant is als het gaat over veiligheid.

De volksvertegenwoordigster vraagt zich eveneens af wat het resultaat is van de test op lijn 71.

Het is ongetwijfeld een goede zaak om ontmoetingen zoals de zogenaamde vooruitgangsbijeenkomsten te plannen om na te denken op lange termijn. Ondertussen is het niet nodig veel studies te verrichten om te weten te komen hoe vervelend het is – en dat is een kwestie van gelijkheid – om geen zitplaats te hebben en te moeten wachten op de bus in de regen.

Vrouwen zijn minder vrij dan mannen om het openbaar vervoer – al dan niet – te nemen. Rekening houdend met het feit dat zij vaak kinderen of pakjes dragen en dat zij langer leven is dus wel degelijk een kwestie van gelijkheid.

De heer Geoffrey de Wilde d'Estmael is van mening dat uiteindelijk 50 % van de reizigers van de MIVB personen zijn met specifieke behoeften, niet alleen personen met beperkte mobiliteit, maar ook ouderen, mensen die het Frans of Nederlands niet machtig zijn, ... De problematiek is dus belangrijker dan vroeger en daarom werkt de MIVB in die richting.

Thans moet ook worden nagedacht over de mobiliteit over 15 jaar, gelet op het feit dat de MIVB 600 miljoen personen zal moeten vervoeren, maar het aantal voertuigen niet zal kunnen verdubbelen. De MIVB zal niet iedereen helemaal tevreden kunnen stellen maar zou zo veel mogelijk mensen moeten kunnen bedienen. Wat is daarvoor nodig en hoe kan dat opgelegd worden ? Dat is de zin van het referentiekader.

Mevrouw Danielle Caron vindt het inderdaad nodig nu na te denken over meer mobiliteit voor een groter aantal personen.

Indique cependant qu'il est autorisé, lorsqu'on conduit une poussette, de monter par l'arrière. La règle est rappelée aux conducteurs mais peut-être les personnes concernées devraient-elles se signaler.

En outre, une campagne invitant au respect est menée chaque année dont un sujet est les femmes enceintes. Aucune place ne leur est réservée, partant du principe qu'elles sont prioritaires à toutes les places. Un conducteur a récemment offert son siège à une femme enceinte à qui aucun passager ne voulait céder le sien.

Mme Anne Herscovici explique que les constats dressés par Garance correspondent à l'expérience collective des députés. La députée considère d'ailleurs qu'on peut autant se fier à de telles analyses qualitatives qu'à des analyses statistiques qui, sur la perception du rapport à la sécurité, ne sont sans doute pas si relevantes.

La députée s'interroge également sur les résultats du test effectué sur la ligne 71.

Il est sans doute positif d'envisager des rencontres comme les « rendez-vous de progrès » pour réfléchir à très long terme. En attendant, il n'est pas besoin de faire beaucoup d'études pour mesurer à quel point c'est handicapant – et c'est une question d'égalité – de ne pas disposer d'une place où s'asseoir et de devoir attendre le bus sous la pluie.

Les femmes sont moins libres que les hommes de prendre – ou pas – les transports en commun. C'est donc bien une question d'égalité de prendre en compte le fait que souvent elles portent des enfants ou des paquets et qu'elles vivent plus longtemps.

M. Geoffroy de Wilde d'Estmael estime qu'à terme, 50 % de la clientèle de la STIB seront des personnes à besoins spécifiques. Ce concept ne recouvre pas seulement les personnes à mobilité réduite mais une population vieillissante, une population étrangère qui ne parle pas toujours le français ou le néerlandais, ... La problématique est donc plus importante que ce qu'elle était dans le passé, d'où le fait que la STIB avance dans cette direction.

Il faut aussi réfléchir aujourd'hui à ce que sera la mobilité dans quinze ans, tenant compte du fait que la STIB sera amenée à transporter 600 millions de personnes mais ne pourra doubler le nombre de ses véhicules. La STIB ne pourra parfaitement satisfaire tout le monde mais il faudra offrir une accessibilité optimale à la majorité. Que cela implique-t-il ? Comment l'imposer ? C'est le sens du référentiel.

Mme Danielle Caron estime qu'il faut effectivement réfléchir maintenant à une mobilité plus importante pour un plus grand nombre de personnes.

Tevens moeten ervaringen in het buitenland als voorbeeld kunnen dienen. Aangezien de bewustmakingscampagnes niet toereikend leken, is het misschien nodig met een passend pictogram plaatsen voor te behouden voor sommige categorieën reizigers.

Moet *gendermainstreaming* niet systematisch worden opgenomen ? De MIVB heeft aandacht voor discriminatie, maar zou ze niet moeten denken aan positieve discriminatie ? Die « vrouw »-reflex is nog niet genoeg aanwezig. Toch hebben zij meer moeilijkheden om zich te verplaatsen omdat zij kinderen en pakjes dragen.

Mevrouw Céline Delforge uit haar verbazing over de cijfers inzake de verdeling van de gebruikers per vervoermiddel. In de metro is het echter moeilijker te ontkomen aan de ontwaarding van de vervoerbewijzen dan in de trams en bussen.

Bovendien genieten de Brusselse vrouwen in het algemeen een lager inkomen dan de mannen; het doorsneetype is een alleenstaande vrouw met kinderen en een laag inkomen. De handelszaken in de metrostation bieden hen geen extra dienst, aangezien zij niet voldoende koopkracht hebben om daarvan gebruik te maken.

Het zou beter zijn de haltes opnieuw in te richten om het wachten aangenamer te maken, en meer bussen in te leggen buiten de spitsuren.

Wat de kinderwagens betreft, is het waar dat sommigen niet aangepast zijn. Een babydraagzak kan een andere oplossing zijn maar als niemand zijn plaats afstaat aan een persoon met zo'n draagzak, leidt dat tot andere ongemakken op het vlak van evenwicht en veiligheid.

Dat is een bijkomend argument om systematisch te herinneren aan de regels.

Mevrouw Viviane Teitelbaum betreurt dat de sprekers van vandaag het beleid inzake de gelijkheid tussen mannen en vrouwen en het beleid ten gunste van personen met specifieke noden verwarringen. Het ene sluit het andere evenwel niet uit : de multiculturele dimensie, de veroudering van de bevolking en de problematiek van personen met een beperkte mobiliteit zijn natuurlijk heel belangrijke onderwerpen, maar de volksvertegenwoordiger zou liever hebben dat gesproken wordt over de vrouwen die ouder zijn dan 55, de vrouwen met een beperkte mobiliteit, ...

Hoewel het debat antwoorden geeft op belangrijke vragen, moet het een andere wending nemen.

Mevrouw Françoise Ledune licht nog toe dat de mentaliteit evolueert, maar dat het moeilijk is voor een industrieel bedrijf zoals de MIVB om vrouwelijk personeel aan te werven.

On doit aussi pouvoir s'inspirer des expériences étrangères. Dès lors que les campagnes de sensibilisation ne paraissent pas suffisantes, il faudrait peut-être réserver des sièges, munis d'un pictogramme adéquat, à certaines catégories de voyageurs.

Ne faudrait-il pas aussi directement intégrer le *gender-mainstreaming* de manière systématique ? La STIB est attentive aux discriminations mais ne devrait-elle pas imaginer des discriminations positives ? On n'a pas encore assez ce regard « femme ». Or, parce qu'elles portent des enfants, des paquets, ... elles éprouvent davantage de difficultés à se déplacer.

Mme Céline Delforge se dit interpellée par les chiffres de la répartition des usagers par mode de transport. La validation des tickets est toutefois plus incontournable dans le métro et moins pratiquée dans les trams et les bus.

En outre, les femmes bruxelloises bénéficient généralement d'un revenu plus faible que les hommes; le type le plus courant étant une femme seule avec enfants et un petit revenu. Les commerces installés dans les stations de métro ne leur apportent dès lors pas un service supplémentaire puisque leur pouvoir d'achat ne leur permet pas d'en bénéficier.

Il faudrait plutôt réaménager les arrêts pour que les temps d'attente soient moins pénibles et renforcer la fréquence en dehors des heures de pointe.

Quant aux poussettes, certaines ne sont effectivement pas adaptées. Le porte-bébé peut être une autre solution mais, dès lors qu'on ne cède pas un siège à celui qui le porte, cet équipement a d'autres désagréments en termes d'équilibre et de sécurité.

Cela ajoute un argument en faveur d'une signalétique systématique de rappel aux règles.

Mme Viviane Teitelbaum regrette que les invités de ce jour confondent politique de l'égalité hommes-femmes et politique en faveur des personnes à besoins spécifiques, l'une n'excluant toutefois pas l'autre. La dimension multiculturelle, le vieillissement de la population ou la problématique des personnes à mobilité réduite sont bien sûr des sujets très importants mais la députée aurait préféré qu'on parlât des femmes de plus de 55 ans, des femmes à mobilité réduite, ...

Même s'il apporte des réponses à des questions importantes, le débat doit être recadré.

Mme Françoise Ledune explique encore que les mentalités évoluent mais qu'il est difficile pour une société industrielle comme la STIB de recruter du personnel féminin.

Nochtans wil de MIVB dat doen. Dat blijkt uit de talrijke campagnes waarin de vrouwen systematisch oververtegenwoordigd zijn.

De verhoogde aanwezigheid van vrouwelijk personeel zal de bijzondere aandacht voor specifieke behoeften van de vrouwen benadrukken.

In bepaalde categorieën functies zijn de vrouwen echter heel goed vertegenwoordigd : 90 % vrouwen in het departement communicatie, een vrouwelijke directeur verkoop en marketing. Ook in het departement human resources zijn vrouwen in de meerderheid : zij zijn belast met werving.

De spreekster kondigt eveneens aan dat het idee om specifieke plaatsen te creëren zal onderzocht worden. Zij heeft eveneens de opmerking over de signaletiek gehoord.

Mevrouw Ledune vermeldt nog dat alsmaar meer mensen het openbaar vervoer nemen. Thans bestaat de uitdaging erin niet te ontgoochelen. De toename van het aantal reizen zal evenwel leiden tot verlies aan comfort.

Tot besluit kan gezegd worden dat de MIVB al denkt aan de vrouwen. Bij het installeren van de hekjes bijvoorbeeld is voorzien in specifieke openingen om tegemoet te komen aan de moeilijkheden die reizigers ondervinden, vooral de van de vrouwen met kleine kinderen of met die pakjes mee-dragen.

3. Procedure

Ter afsluiting van de hoorzittingen en de gedachtewisselingen en overeenkomstig artikel 124 van het Reglement, beslist het adviescomité aanbevelingen op te stellen over mobiliteit in de vorm van een advies.

Die aanbevelingen maken deel uit van het proces dat gestart is inzake werkgelegenheid⁽³⁾.

4. Advies betreffende de gelijkheid tussen vrouwen en mannen

HOOFDSTUK 3

Mobiliteit

Het tweede nationale onderzoek over de mobiliteit BEL-DAM (2010) toont bijvoorbeeld aan dat in het Brussels Gewest 43,7 % van de vrouwen tegen 65,2 % van de mannen een rijbewijs hebben, dat 49,1 % van de vrouwen en 43,7 %

(3) Zie document A-271/1 : Advies over de gelijkheid tussen mannen en vrouwen – Hoofdstuk 1 – Werkgelegenheid.

La volonté de la STIB est pourtant bien là. En témoignent les nombreuses campagnes dans lesquelles les femmes sont systématiquement surreprésentées.

La présence accrue d'un personnel féminin accentuera l'attention particulière portée aux besoins spécifiques des femmes.

Dans certaines catégories de fonction, les femmes sont toutefois très bien représentées : il y a 90 % de femmes dans le département de la communication, une directrice de la vente et du marketing. Une majorité de femmes travaillent aussi dans le département des ressources humaines, chargé du recrutement.

L'oratrice annonce également que l'idée de créer des places spécifiques sera examinée. Elle a également entendu les remarques sur la signalétique.

Mme Ledune précise encore que le transfert modal vers les transports en commun a eu lieu. Le défi est aujourd'hui de ne pas décevoir. L'augmentation du nombre de voyages induira toutefois une perte de confort.

En conclusion, la STIB a déjà une tournure d'esprit orientée vers les femmes. Des espaces spécifiques ont par exemple été créés dans le cadre de l'installation des portillons pour répondre aux difficultés des personnes dont principalement des femmes accompagnées d'enfants en bas âge mais aussi transportant des paquets.

3. Procédure

En conclusion des auditions et des échanges de vues et conformément à l'article 124 du Règlement, le comité d'avis décide d'élaborer des recommandations relatives à la mobilité sous la forme d'un avis.

Ces recommandations s'inscrivent dans le processus initié en termes d'emploi⁽³⁾.

4. Avis relatif à l'égalité entre les femmes et les hommes

CHAPITRE 3

Mobilité

La deuxième enquête nationale sur la mobilité BEL-DAM (2010) montre, par exemple, que 43,7 % des femmes contre 65,2 % des hommes ont un permis de conduire en Région bruxelloise, que 49,1 % des femmes et 43,7 % des

(3) Voir document A-271/1 : Avis relatif à l'égalité entre les hommes et les femmes – Chapitre 1 – Emploi.

van de mannen in Brussel een abonnement op het openbaar vervoer hebben en dat 54 % van de MIVB-reizigers vrouwen zijn. De klachten bij de MIVB worden voor 53 % door vrouwen ingediend (bron MIVB). Het is dus vanzelfsprekend dat de verzuchtingen van de vrouwen van het grootste belang zijn voor de ontwikkeling van de mobiliteit in het Brussels Gewest omdat zij de grootste groep gebruikers zijn.

Het adviescomité vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om :

- te ijveren voor een beleid voor de gelijke behandeling van mannen en vrouwen op het vlak van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met name door een genderanalyse op te nemen in de verschillende jaarverslagen van de MIVB en door meer vrouwen op te nemen in de beroepen en functies in de sectoren van de mobiliteit en de ruimtelijke ordening;
- rekening te houden met de conclusies uit de genderanalyse van het onderzoek BELDAM in het gewestelijk mobiliteitsbeleid;
- de Economische en Sociale Raad, Commissie Ruimtelijke Ordening (Catro) – Mobiliteit voor te stellen aandacht te besteden aan de genderkwestie;
- onmiddellijk te starten, in overleg met de scholen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met een analyse over de noodzaak en het aanbod van extra mogelijkheden op het vlak van leerlingenvervoer;
- vrouwen aan te sporen om te komen werken bij de MIVB, door bijvoorbeeld campagnes te voeren waarin werkneemsters van de MIVB in de verf gezet worden, met name op het vlak van de « zichtbare jobs » : chauffeurs, controleurs, enz. om tot een echte gemengdheid van die beroepen te komen;
- meer rekening te houden met de genderdimensie bij het opstellen van de bestekken en het ontwerpen van de voertuigen van de MIVB;
- de genderdimensie op te nemen bij het HR-beleid van de MIVB via steun voor het scheppen van opvangplaatsen in de bestaande kinderdagverblijven of onderzoek naar het oprichten van MIVB-kinderdagverblijven om de aanwerving van meer vrouwen en de gemengdheid van de banen bij de MIVB mogelijk te maken;
- het veiligheidsgevoel te verhogen in het openbaar vervoer, de metro- en prémetrostations en de haltes buiten door te zorgen voor aangepaste verlichting, makkelijke doorgangen, toiletten en handelszaken (voor de ondergrondse stations), duidelijke bewegwijzering en meer en goed opgeleide menselijke aanwezigheid;

hommes bruxellois disposent d'un abonnement aux transports publics et que parmi les usagers de la STIB, 54 % sont des usagères. En ce qui concerne les plaintes à la STIB, 53 % émanent de femmes (source STIB). Il est donc évident que les demandes des femmes sont primordiales pour le développement de la mobilité en Région bruxelloise car ce sont les premières utilisatrices.

Le comité d'avis demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de favoriser une politique d'égalité hommes-femmes au niveau des politiques de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale, notamment en incluant une analyse genrée dans les différents rapports annuels de la STIB et en intégrant davantage de femmes dans les métiers et fonctions des secteurs de la mobilité et de l'aménagement du territoire;
- de tenir compte des conclusions tirées de l'analyse genrée de l'enquête BELDAM dans les politiques régionales de mobilité;
- de suggérer au Conseil économique et social, Commission Aménagement du territoire (Catro) – Mobilité, de se pencher sur la question du genre;
- d'analyser dès à présent, en concertation avec les écoles situées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, la pertinence et le développement d'une offre supplémentaire de transport pour desservir les déplacements domicile-école en matière de transport scolaire;
- de susciter de nouvelles vocations féminines au sein de la STIB via, par exemple, des campagnes de promotion des travailleuses à la STIB, et notamment au niveau des « emplois visibles » : chauffeurs, contrôleurs, etc. afin d'arriver à une réelle mixité de ces professions;
- d'intégrer davantage la dimension genrée dans la rédaction des cahiers des charges et l'étude des véhicules de la STIB;
- d'intégrer la dimension du genre dans la gestion des ressources humaines de la STIB, via le soutien à la création de places d'accueil dans des crèches existantes ou l'examen de création de crèches « STIB » afin de permettre l'engagement de davantage de femmes et la mixité des emplois à la STIB;
- d'améliorer le sentiment de sécurité dans les transports en commun, les stations de métro / pré-métro et les arrêts extérieurs en privilégiant un éclairage adapté, des passages aisés, l'installation de toilettes et de commerces (pour les stations souterraines), une signalétique claire et une présence humaine renforcée et formée;

- meer bewustmaking te bewerkstelligen inzake « samen leven » in het vervoer (systematische aanduiding van de prioriteiten, enz.);
 - de toegankelijkheid van de stations te verhogen voor gebruikers met een kinderwagen en/of kinderen, met name via de voortzetting van de plaatsing van liften, lage opstappen in de trams en verlaagde opstappen (of systemen met manuele of elektrische hellingen) in de bussen;
 - te zorgen voor snellere reparatie van de roltrappen en, als die defect zijn, de mogelijk alternatieven duidelijk aan te geven;
 - na te denken over de vervoer op aanvraag op bepaalde uren ‘s nachts en op bepaalde buslijnen als de afstand tussen twee haltes aanzienlijk is;
 - rekening te houden met collectieve interventies van vrouwen inzake mobiliteit (vaststellingen, adviezen, voorstellen, verkennende uitstappen, enz.);
 - spoed te zetten achter de nodige voorzieningen om te fietsen op de openbare weg, alsook achter parkeerplaatsen voor fietsen opdat mogelijke fietsers in alle veiligheid op de openbare weg kunnen rijden;
 - passende voorzieningen ter beschikking stellen bij de gewestelijke besturen die de mogelijkheid bieden zich te verfrissen om de woon-werkverplaatsingen per fiets aan te moedigen;
 - meer initiatieven te nemen inzake opleiding zoals « Vélo trafic », « Dames, ga fietsen ! » alsook meer stages te organiseren om mensen terug te leren fietsen.
- d’améliorer la sensibilisation au « vivre ensemble » dans les transports (signalisation systématique des places prioritaires, etc.);
 - de développer l’accessibilité des stations pour les usagers avec poussette et/ou enfants, via notamment la poursuite de la mise en place des ascenseurs, des planchers bas dans les trams et des planchers abaissés (ou systèmes d’agenouillement associés à des rampes manuelles ou électriques) dans les bus;
 - de viser une réparation plus rapide des escalators, et lorsque ceux-ci sont en panne, d’indiquer clairement les alternatives possibles;
 - de réfléchir à l’instauration de l’arrêt sur demande durant certaines heures de la nuit et sur certaines lignes de bus, lorsque la distance entre deux arrêts est conséquente;
 - de prendre en compte les interventions collectives de femmes en matière de mobilité (constats, avis, propositions, marches exploratoires, etc.);
 - d’intensifier la mise en place des infrastructures nécessaires à la pratique du vélo sur la voirie, ainsi que des bornes de stationnement pour vélos, afin que les cyclistes potentiels puissent circuler en toute sécurité sur la voie publique;
 - de mettre à disposition des infrastructures appropriées au sein des administrations régionales permettant de se changer et de se rafraîchir, afin d’encourager la pratique du vélo pour les déplacements domicile-travail;
 - de développer davantage les initiatives favorisant les formations telles que « Vélo trafic », « A vélo mesdames ! » ainsi que les stages de remise en selle.

5. Stemming

Op 12 maart 2012 wordt het hoofdstuk « mobiliteit » aangenomen bij eenparigheid van de 10 aanwezige leden.

– Vertrouwen wordt geschenken aan de rapporteurs voor het opstellen van het verslag (hoofdstuk 3).

De Rapporteurs,

Céline FREMAULT
Anne HERSCOVICI

De Voorzitter,

Dominique BRAECKMAN

5. Vote

En date du 12 mars 2012, le chapitre « mobilité » est adopté à l’unanimité des 10 membres présents.

– Confiance est faite aux rapporteuses pour la rédaction du rapport (chapitre 3).

Les Rapporteuses,

Céline FREMAULT
Anne HERSCOVICI

La Présidente,

Dominique BRAECKMAN

0213/0240
I.P.M. COLOR PRINTING
 02/218.68.00