



GEWONE ZITTING 2023-2024

8 NOVEMBER 2023

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT****VOORSTEL VAN RESOLUTIE****ter versterking van het
veiligheidsbeleid van de MIVB**

(ingediend door de heer David WEYTSMAN (FR) en
mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (FR))

Toelichting

In dit voorstel wordt de vaststelling meegedeeld dat het MIVB-net nog steeds te onveilig is, waardoor sommige Brusselaars beslissen er geen gebruik van te maken. In het licht van de gewestelijke doelstellingen inzake mobiliteit, inclusie en de strijd tegen de vervuiling, blijkt dat de veiligheid in het openbaar vervoer kan en moet worden verbeterd. De indieners van dit voorstel pleiten voor de terugkeer van nachtrondes in de metrostations, voor de oprichting van diensten die zich richten op bepaalde problemen (intimidatie, gauwdiefstal, zwervers enz.), voor een beter gebruik van bewakingscamera's en voor een nauwkeurigere monitoring van de meest problematische gebieden en de mogelijke oplossingen.

Het openbaar vervoer is de ruggengraat van de stedelijke mobiliteit. Het stelt miljoenen reizigers in staat om zich te verplaatsen en tegelijkertijd de impact van hun verplaatsingen op de vervuiling, de openbare ruimte en de verkeersdoorstroming tot een minimum te beperken. Wanneer het voor iedereen toegankelijk is, zowel voor mensen met beperkte mobiliteit als voor de meest kansarmen, bieden het OV een echt alternatief voor de eigen auto. Maar nog belangrijker dan de toegankelijkheid is de veiligheid. Niemand wil reizen in een omgeving waar hij zich niet veilig voelt. De indieners van dit voorstel van resolutie zijn echter van mening dat de veiligheid op het Brusselse openbaarvervoernet niet voldoende is gegarandeerd.

SESSION ORDINAIRE 2023-2024

8 NOVEMBRE 2023

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE****PROPOSITION DE RÉSOLUTION****visant à renforcer les politiques
de sécurité de la STIB**

(déposée par M. David WEYTSMAN (FR) et
Mme Anne-Charlotte d'URSEL (FR))

Développements

La présente proposition émet le constat que l'insécurité sur le réseau de la STIB est encore trop importante et décourage ce faisant une partie des Bruxellois de l'utiliser. Au vu des objectifs régionaux en matière de mobilité, d'inclusivité et de lutte contre la pollution, il apparaît que la sécurité dans les transports en commun peut et doit être renforcée. Les auteurs de la présente proposition plaident notamment pour un retour des rondes de nuit dans les stations de métro, pour l'introduction de services dédiés à certaines problématiques (harcèlement, vol à la tire, personnes en errance, ...), pour une meilleure utilisation des caméras de surveillance ou encore pour un monitoring plus précis des endroits les plus problématiques et des solutions à y apporter.

Les transports en commun sont la colonne vertébrale de la mobilité urbaine. Ils permettent de déplacer des millions de voyageurs en minimisant l'impact de leurs déplacements sur la pollution, sur l'espace public ou sur la fluidité de la circulation. Lorsqu'ils sont accessibles à tous, aux personnes à mobilité réduite comme aux plus défavorisés, ils offrent une réelle alternative à la voiture individuelle. Mais plus encore que l'accessibilité, ils se doivent d'être sûrs. Personne ne souhaite voyager dans un endroit où il ne se sent pas en sécurité. Pourtant, les auteurs de la présente proposition de résolution considèrent que la sécurité sur le réseau de transports en commun bruxellois n'est pas assurée de manière optimale.

De onveiligheid behelst uiteenlopende problemen: fysieke, verbale en seksuele agressie, gawdiefstal en diefstal met geweld, intimidatie, racistische of seksistische beledigingen en fraude zijn allemaal fenomenen die een gevoel van onveiligheid teweegbrengen. Dit onveiligheidsgevoel is uitermate schadelijk voor het vertrouwen dat de reizigers in hun vervoersnet stellen. Als dit vertrouwen er niet is, heeft het geen nut om te proberen het gebruik van het openbaar vervoer aan te moedigen. Uit de cijfers blijkt echter dat het geweld toeneemt, of het nu gaat om agressie, diefstallen of intimidatie.

De MIVB telde 981 geweldplegingen tussen reizigers in 2018, 1.034 in 2019 en 880 in 2020 (nochtans een covidjaar). Het geweld treft ook haar personeel. In 2021 registreerde de MIVB niet minder dan 736 geweldplegingen tegen haar personeel, dat is bijna twee per dag! Het is een harde realiteit die zelfs de CEO van de MIVB ertoe aanzette om zich in de pers uit te spreken en te verklaren dat ook de hevigheid van de geweldplegingen toeneemt en dat geen enkele hoek van ons gewest ontsnapt aan dit fenomeen.¹

Geweld is ook intimidatie, waardoor velen terugdeinzen om zich in alle vrijheid te verplaatsen. Van de genoemde obstakels bepaalt het veiligheidsgevoel in grote mate de keuze van vrouwen om al dan niet gebruik te maken van het openbaar vervoer: 43 % van de vrouwen, tegenover 38 % van de mannen, noemt een gebrek aan veiligheid als reden om het openbaar vervoer te mijden.²

Ook diefstal, met inbegrip van gawdiefstal, is geweld. Tussen 2014 en 2017 telde het jaarverslag 2019 van het Brussels Observatorium voor Preventie en voor Veiligheid ongeveer 12.625 gawdiefstallen. Het rapport stelde duidelijk dat "een aanzienlijk aantal diefstallen zonder geweld plaatsvindt op het openbaar vervoer. Gawdiefstallen zijn de meest voorkomende vorm van diefstal: in 2021 tellen we 2.654 gawdiefstallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest". Meer in het algemeen stelden we vast dat bijna één op de drie gawdiefstallen plaatsvindt op het openbaar vervoer, wat reden is tot ernstige bezorgdheid.

1. <https://www.sudinfo.be/art/938966/article/2022-04-19/736-agressions-contre-le-personnel-de-la-stib-en-2021> «C'est affolant et violent! Ce sont des gars qu'on emmène à l'hôpital avec des bras cassés, avec des points de suture, des chauffeurs traumatisés, des bus caillassés, ou encore le personnel en station qui se fait cracher dessus. Hier, c'est un SDF qui a jeté un liquide brûlant au visage d'un des gars. Il s'agit tout le temps d'agressions physiques extrêmement dures».
2. In het Brussels plan ter bestrijding van geweld tegen vrouwen, dat op 16 juli 2020 door de regering werd goedgekeurd, staat dat 40 % van al het seksuele geweld tegen vrouwen wordt gepleegd in het openbaar vervoer. Volgens de resultaten van een onderzoek van de ngo 'Plan International' naar seksuele intimidatie van jongeren in de stad, heeft 29 % van de meldingen betrekking op feiten die zich op straat voordoen en 14 % op het openbaar vervoer.

L'insécurité représente une série de problématiques diverses: les agressions physiques, verbales, sexuelles. Le vol à la tire, le vol avec violence. Le harcèlement, les insultes à caractère raciste ou sexiste, la fraude, sont autant de phénomènes qui génèrent un sentiment d'insécurité. Ce sentiment d'insécurité est extrêmement dommageable pour la confiance qu'un voyageur accorde à son réseau de transport. Sans cette confiance, il est illusoire de chercher à encourager l'utilisation des transports en commun. Or, les chiffres attestent d'une violence de plus en plus fréquente, qu'il s'agisse d'agressions, de vols ou de harcèlement.

La STIB dénombrait 981 agressions entre voyageurs en 2018, 1034 en 2019, 880 en 2020 (pourtant année du Covid). La violence touche aussi son personnel. En 2021, la STIB a dénombré pas moins de 736 agressions à l'encontre de son personnel, soit près de deux par jour! Une réalité très dure qui avait même fait s'exprimer le CEO de la STIB dans la presse, indiquant que la gravité des agressions augmentait également et qu'aucun coin de notre Région n'était épargné par le phénomène.¹

La violence, c'est aussi le harcèlement qui constitue un véritable frein pour beaucoup à se déplacer librement. Parmi les obstacles mis en avant, le sentiment de sécurité détermine dans une large mesure le choix des femmes d'utiliser ou non les transports en commun: 43 % des femmes, contre 38 % des hommes, invoquent l'insécurité comme raison de leur évitement des transports en commun.²

La violence, ce sont aussi les vols, dont les vols à la tire. Entre 2014 et 2017, le rapport d'activité 2019 de l'Observatoire bruxellois pour la prévention et la sécurité avait dénombré quelque 12.625 cas de vols à la tire. Ledit rapport le disait très clairement: «un nombre important de vols sans violence a lieu dans les transports publics. En effet, les vols à la tire sont les faits les plus nombreux: on dénombre 2.654 faits de vols à la tire sur l'année 2021 pour la Région de Bruxelles-Capitale». Plus globalement, on apprenait que près d'un vol à la tire sur trois était en lien avec les transports publics, ce qui a de quoi sérieusement interpeller.

1. <https://www.sudinfo.be/art/938966/article/2022-04-19/736-agressions-contre-le-personnel-de-la-stib-en-2021> «C'est affolant et violent! Ce sont des gars qu'on emmène à l'hôpital avec des bras cassés, avec des points de suture, des chauffeurs traumatisés, des bus caillassés, ou encore le personnel en station qui se fait cracher dessus. Hier, c'est un SDF qui a jeté un liquide brûlant au visage d'un des gars. Il s'agit tout le temps d'agressions physiques extrêmement dures».
2. Le plan bruxellois de lutte contre les violences faites aux femmes, approuvé par le gouvernement le 16 juillet 2020, précise que 40 % de l'ensemble des violences sexuelles faites aux femmes ont lieu dans les transports publics. Selon les résultats d'une étude de l'ONG Plan International sur le harcèlement sexuel des jeunes dans la ville, 29 % des signalements concernent la rue et 14 %, les transports publics.

Op het openbaar vervoer slaan gaudieven het vaakst hun slag op trams en metro's. Op deze transportmiddelen zijn gaudiefstallen goed voor 66 % van de geregistreerde misdrijven. In totaal is gaudieverij tussen 2015 en 2019 met 61 % gestegen in het Brussels Gewest. Vooral het openbaar vervoer wordt getroffen: in 2019 werd er 28 % van de gaudiefstallen gepleegd.

In het recente evaluatieverslag van PwC over de beheersovereenkomst 2019-2023 van de MIVB staat dat "drugsmisbruik en occasioneel geweld in de stations een veiligheidsrisico blijven vormen". Dit is een groeiend sociaal probleem, met een grote impact op de Brusselse stations, dat bijzondere aandacht vereist.

Dit kan de terughoudendheid van sommige Brusselaars en bezoekers verklaren om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Uit de Gewestelijke Veiligheidsenquête (GVE) die safe.brussels in 2020 uitvoerde bij inwoners, pendelaars en toeristen, blijkt dat 66% van de Brusselaars de onveiligheid op het openbaar vervoer minstens als een "belangrijk" probleem beschouwt (30% "belangrijk", 33% "zeer belangrijk"). Deze situatie is bijzonder verontrustend en vereist passende oplossingen.

De oorzaken en voorgestelde maatregelen

Na uitvoerig overleg met de veldactoren hebben de indieners van dit voorstel een reeks oorzaken naar voren gebracht die de toename van geweld op het net kunnen verklaren. Het doel van dit voorstel is om maatregelen voor te stellen als antwoord op deze vaststellingen.

Wat verklaart deze toename van het geweld:

- de afschaffing van de nachtrondes door ITS-teams in de metrostations;
- de afwezigheid van speciale cellen binnen de veiligheidsdienst van de MIVB om specifieke problemen zoals intimidatie of gaudiefstal aan te pakken, zoals brigades die wel bestaan in de meeste grote steden rond Brussel;
- het gebrek aan cameramonitoring op het MIVB-net alvorens een klacht wordt ingediend;
- het gebrek aan monitoring van het net en de meest problematische locaties (voor fraude, wangedrag, diefstallen, intimidatie, fysieke of verbale agressie) en het daaruit voortvloeiende gebrek aan een gericht controlebeleid dat aangepast is aan de realiteit op het terrein;
- de afwezigheid van PVS-agenten (patrouilleurs voor de veiligheid in de stations) in de metrostations, die momenteel het meest te maken hebben met geweld, drugs en landloperij, zoals de stations Ribaucourt, Hallepoort en IJzer;

Concernant les trajets, ce sont les trams et les métros que les pickpockets ciblent le plus souvent. Les vols à la tire représentent 66 % de la criminalité enregistrée au sein de ces modes de transport. De manière générale, les vols à la tire ont augmenté de 61 % entre 2015 et 2019 en Région bruxelloise. Les transports en commun sont particulièrement concernés, puisqu'en 2019, 28 % des vols à la tire commis s'y sont produits.

Le récent rapport d'évaluation du contrat de gestion 2019-2023 de la STIB réalisé par PwC stipulait que «L'abus de drogues et la violence occasionnelle dans les gares constituent toujours un risque pour la sécurité.» Il s'agit d'un problème social croissant, avec un impact majeur sur les stations bruxelloises, qui nécessite une attention particulière.

Ceci peut expliquer la réticence de certains Bruxellois ou visiteurs à emprunter nos transports publics. L'enquête régionale de sécurité (ERS) réalisée en 2020 par safe.brussels auprès des résidents, navetteurs et touristes montrait que 66 % des Bruxellois considèrent l'insécurité dans les transports en commun comme un problème au moins «important» (30 % «important», 33 % «très important»). Cette situation est particulièrement interpellante et nécessite des réponses adaptées.

Les causes et les mesures proposées

Après avoir largement consulté les acteurs de terrain, les auteurs de la présente proposition ont identifié une série de raisons qui peuvent expliquer cette montée de la violence sur le réseau. La présente proposition vise justement à proposer des mesures en réponse aux constats effectués.

Qu'est-ce qui explique cette montée de la violence:

- la suppression des rondes de nuit des équipes ITS dans les stations de métro;
- l'absence de cellules dédiées au sein du service de sécurité de la STIB pour s'attaquer à des problématiques spécifiques comme le harcèlement ou le vol à la tire, brigades qui existent dans la plupart des grandes villes qui entourent Bruxelles;
- l'absence de monitoring du réseau de la STIB au moyen des caméras, en amont d'un dépôt de plainte;
- l'absence de monitoring du réseau et des endroits les plus problématiques (pour fraude, pour les incivilités, pour les vols, pour le harcèlement, pour des agressions physiques ou verbales) et l'absence qui en découle de politique de contrôle ciblée et adaptée à la réalité du terrain;
- l'absence des agents PSS (patrouilleurs sécurité station) dans les stations de métro actuellement les plus touchées par des problématiques de violence, de drogue ou d'errance, comme les stations Ribaucourt, Porte de Halle ou Yser;

- het schrappen uit het takenpakket van de ITS-teams van specifieke taken zoals graffiti, wangedrag of verontreiniging;
- het ontbreken van een proactief beleid om recidivisten aan te pakken, met name degenen die zich schuldig maken aan geweldplegingen;
- het gebrek aan bekendheid van het nummer 1707.

De indieners van dit voorstel hebben de minister verschillende keren ondervraagd over de veiligheid in stations 's nachts, vooral sinds de afschaffing van de patrouilles in de stations na middernacht. Helaas hebben deze vragen op een afschuwelijke en fatale manier invulling gekregen door de vele ongelukken die zijn gebeurd met mensen die vastzaten in opengaande rolluiken. Deze betreurenswaardige incidenten hadden echter kunnen worden vermeden. Ten eerste, als de nachtploegen nog steeds hadden gepatrouilleerd, hadden ze de poging tot indringing kunnen voorkomen en hadden ze de aanwezigheid van een persoon binnen of het bestaan van een geforceerd luik kunnen melden. Ze hadden deze informatie ook snel kunnen doorgeven aan de teams die verantwoordelijk zijn voor het bekijken van de beelden op de bewakingscamera's bij het openen van de deuren.

Sinds de afschaffing van deze patrouilles zijn de veiligheidsteams (net als de schoonmaakteams) overdag overbelast. Nachtrondes uitgevoerd door ITS-agenten (Infrastructure Ticket Service) maakten het vaak mogelijk om contact te leggen met mensen die rondlopen of drugsverslaafd zijn. Ze werden ingezet om mensen bewust te maken, een oogje in het zeil te houden en in te grijpen bij een geval van indringing. Vandaag hebben, door het feit dat er geen patrouilles meer zijn, mensen systematisch de rolluiken opengebroken en in de stations overnacht, soms drugs ingenomen en hun injectiespullen in het zicht van iedereen achtergelaten, en soms geplast op plaatsen die in de vroege uurtjes door miljoenen mensen worden bezocht. Het onveiligheidsgevoel dat vele mensen, waaronder vele vrouwen, bovendien hebben wanneer ze gebruik moeten maken van de eerste metro's van het net en geconfronteerd worden met dit soort risicovol gedrag, moet onder de aandacht worden gebracht. Dit onveiligheidsgevoel gaat op voor zowel de mensen die dit gedrag vertonen als degenen die hen kruisen.

De bevroegde minister gaf als antwoord dat er na 22.00 uur nog steeds patrouilles op het net aanwezig zijn en dat zij beveiligingsopdrachten en controles uitvoeren, ook op het Noctis-net. Maar dit klopt niet. De PVS-agenten zijn na 22.00 uur niet meer in de stations aanwezig, omdat zij uitsluitend in diensten van 6.00 tot 22.00 uur en van 14.00 tot 22.00 uur werken, dus er zouden na 22.00 uur geen veiligheidsagenten meer in de stations aanwezig zijn, tenzij er een ITS-team langskomt. ITS-agenten beëindigen hun dienst om 24.00 uur en keren om 23.30 uur terug naar de stelplaats voor het administratieve gedeelte. De dienst van 20.00 tot 4.00 uur zou dus alleen gelden voor het controleren van Noctis-bussen in het weekend. Nog verontrustender is dat een agent bevestigde dat de agenten om 21.30 uur terug moeten komen om hun verslag op te maken en dat er vanaf

- la suppression au sein des missions des équipes ITS, de missions spécifiques comme les missions graffiti, incivilité ou insalubrité;
- l'absence d'une politique volontariste à l'encontre des multirécidivistes, notamment les personnes coupables d'agressions;
- le manque de visibilité du numéro 1707.

Les auteurs de la présente proposition ont interrogé plusieurs fois la Ministre sur la sécurité des stations la nuit, notamment depuis la suppression des patrouilles qui étaient opérées en station au-delà de minuit. Ces questions ont malheureusement été illustrées de manière horrible et mortelle par les multiples accidents ayant eu lieu avec des personnes se retrouvant coincées dans les volets de stations qui se rouvraient. Ces incidents déplorables auraient cependant pu être évités. Premièrement, si les équipes de nuit patrouillaient encore, elles auraient pu empêcher la tentative d'intrusion, rapporter la présence d'une personne à l'intérieur ou l'existence d'un volet forcé. Elles auraient également pu rapporter rapidement cette information aux équipes chargées de visionner les images sur les caméras de surveillance au moment de l'ouverture des portes.

Depuis la suppression de ces patrouilles, les équipes de sécurité (comme de nettoyage) se retrouvent débordées en journée. Les rondes de nuit des agents ITS (Infrastructure Ticket Service) permettaient souvent d'établir un contact avec les publics en errance ou toxicomane. Elles permettaient de sensibiliser, de surveiller et d'agir en cas d'intrusion. Désormais, sans patrouille, des personnes ont systématiquement forcé les volets et dormi dans les stations, ont parfois consommé de la drogue en laissant le matériel d'injection au vu et au su de tous, ont parfois uriné à des endroits qui sont fréquentés dès les petites heures par des millions de personnes. Il faut d'ailleurs insister sur le fort sentiment d'insécurité qui est rencontré par beaucoup de personnes, dont beaucoup de femmes, lorsqu'elles doivent emprunter le réseau avec les premiers métros et qu'elles se retrouvent confrontées à ce type de comportement à risque, pour les personnes qui les pratiquent comme pour celles qui les croisent.

La Ministre, interrogée, répondait qu'au-delà de 22 h, des patrouilleurs restaient présents sur le réseau et qu'ils y assuraient des missions de sécurisation et de contrôle, entre autres sur le réseau Noctis. Mais c'est erroné. Les agents PSS ne sont pas présents en station après 22 h, car ils travaillent en shift de 6 h à 14 h et de 14 h à 22 h exclusivement; il n'y aurait donc pas d'agents de sécurité dans les stations après 22 h, sauf si une équipe ITS passe par là. Les agents ITS terminent quant à eux leur shift à 24 h et rentrent au dépôt à 23 h 30 pour l'administratif. Le shift 20 h-4 h ne vaudrait donc que pour le contrôle des bus Noctis le week-end. Plus interpellant encore, un agent confirmait que les agents doivent rentrer à 21 h 30 pour faire leur rapport et qu'à partir de 21 h 30 il n'y a plus

21.30 uur dus geen agenten meer in de stations aanwezig zijn. Hetzelfde geldt tussen 13.30 en 14.30 uur, omdat het personeel om 13.30 uur vertrekt om hun verslag te maken.

Het feit dat er 's nachts niet wordt gepatrouilleerd en dat er 's morgens vroeg bij de eerste gebruiksuren geen aanwezigheid is, is dus problematisch. Het is des te problematischer omdat juist deze aanwezigheid het onderwerp was van een van de aanbevelingen in het voorstel van resolutie ter bestrijding van ongewenst seksueel gedrag in het openbaar vervoer dat tijdens de vorige zittingsperiode in 2019 unaniem werd goedgekeurd door de commissie voor de Mobiliteit. Deze aanbeveling verzocht de MIVB om de mogelijkheid te bestuderen om in alle metrostations veiligheidsagenten in te zetten, vooral 's morgens vroeg en 's avonds laat.

In het desbetreffende voorstel werden al een aantal opmerkingen gemaakt die in het voorliggend voorstel worden overgenomen. Het had ook de verdienste een reeks aanbevelingen te formuleren, waarvan de meeste helaas nog geen opvolging hebben gekregen.

De aandacht moet in het bijzonder gevestigd worden op het verzoek om de opleiding van het personeel te verscherpen³. De indieners van dit voorstel waren verbaasd toen ze tijdens een ontmoeting met het veiligheidspersoneel van de MIVB hoorden dat ze vandaag, vier jaar later, nog steeds geen specifieke opleiding kregen rond het probleem van intimidatie. In de resolutie die in 2019 door het parlement werd aangenomen, werd uitdrukkelijk gevraagd om een module rond het fenomeen ongewenst seksueel gedrag op te nemen in de basisopleiding en voortgezette opleiding van het MIVB-personeel.

Er werd ook gevraagd dat de MIVB zou beschikken over een vrijwillige referent die vertrouwd is met de protocollen en die ter beschikking staat van de andere personeelsleden om eventueel advies te geven. Dit voorstel zal in het voorliggend voorstel van resolutie worden uitgebreid met het verzoek om te beschikken over een referent voor de stations die verantwoordelijk zal zijn voor de coördinatie van het werk van de verschillende veiligheidsdiensten.

Tot slot ontving de MIVB tussen 2019 en 2021 minder dan één telefoontje per dag op haar 1707-nummer, terwijl er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2.600 gauw-diefstallen werden gepleegd, waarvan een groot aantal op het openbaar vervoer. Blijkbaar zal er nog veel moeten gebeuren om de bekendheid van dit nummer, dat onvoldoende wordt gebruikt, te verbeteren.

3. In Parijs zijn er echter sinds 2015 speciale teams actief op het RATP-net. Sindsdien heeft de RATP een multi-platformnummer ingesteld: 3117 via de telefoon, 31177 via sms en 3117 via de app ... Deze diensten helpen om het slachtoffer sneller te lokaliseren en activeren een reactie van het personeel, 24 uur per dag, zeven dagen per week. Hoewel ze sinds hun lancering steeds meer gebruikt worden, bestaat de uitdaging erin om deze noodnummers bij zoveel mogelijk mensen bekend te maken. Zoals eerder gezegd zou de zichtbaarheid van het MIVB-nummer ook op grote schaal moeten worden bekendgemaakt.

d'agent en station. Pareil entre 13 h 30 et 14 h 30 car les agents partent à 13 h 30 faire leur rapport.

Ce manque de patrouilles la nuit et de présence dès les premières heures de fréquentation est donc problématique. Il l'est d'autant plus que cette présence faisait justement l'objet d'une des recommandations formulées dans la proposition de résolution sur le harcèlement dans les transports en commun votée à l'unanimité en 2019 par la commission Mobilité lors de précédente législature. Cette recommandation demandait, pour rappel, à la STIB d'étudier la possibilité d'assurer la présence d'agents de sécurité dans toutes les stations de métro, en particulier le matin tôt et en soirée.

Ladite proposition faisait déjà émerger une série des constats qui sont repris dans la présente proposition. Elle avait aussi le mérite de formuler une série de recommandations dont la plupart n'ont malheureusement pas encore été suivies d'effets.

Il faut notamment rappeler la demande de renforcer la formation du personnel. Les auteurs de la présente proposition étaient surpris d'apprendre en rencontrant le personnel de sécurité de la STIB que celui-ci n'était toujours pas formé spécifiquement aujourd'hui, soit quatre ans après, sur la problématique du harcèlement.³ La résolution adoptée en 2019 par le Parlement demandait pourtant formellement, dans la formation initiale et continue du personnel de la STIB, un module relatif au phénomène du harcèlement sexiste.

Elle demandait également d'avoir un membre du personnel volontaire référent qui connaît les protocoles et qui est à la disposition des autres membres du personnel pour prodiguer d'éventuels conseils, proposition qui sera élargie dans la présente proposition de résolution à la demande d'avoir un référent station qui soit chargé de coordonner le travail des différents services de sécurité.

Enfin, entre 2019 et 2021, la STIB a reçu moins d'un appel par jour sur son numéro 1707, alors qu'on dénombrait pourtant 2.600 faits de vols à la tire sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, dont une grande partie dans les transports en commun. Il y a lieu de travailler lourdement pour renforcer la visibilité de ce numéro, qui semble encore largement sous-utilisé.

3. À Paris, des équipes dédiées sont pourtant en action sur le réseau de la RATP depuis 2015. Depuis, la RATP a mis en place un numéro multi-plateforme: le 3117 par téléphone, 31177 par SMS et l'application 3117... Ces services aident à localiser la victime plus rapidement et déclenchent une intervention des agents, 24h sur 24 et sept jours sur sept. S'ils sont de plus en plus utilisés depuis leur lancement, l'enjeu est bien de faire connaître au plus grand nombre ces numéros d'alerte. Nous l'avons vu précédemment, la visibilité du numéro de la STIB peut, lui aussi, faire l'objet d'un large travail de publicité.

Gezien de nog steeds zeer verontrustende veiligheidssituatie op het Brusselse openbaarvervoernet, zowel op het vlak van de veiligheid van de reizigers als op het vlak van de veiligheid van het personeel, en de verschillende vaststellingen die hierover zijn gemaakt, doen de indieners van dit voorstel de volgende voorstellen:

- de uitvoering van de in april 2019 unaniem aangenomen resolutie ter bestrijding van ongewenst seksueel gedrag in de openbare ruimte, en met name in het openbaar vervoer, beoordelen en dringend de nog niet geïmplementeerde maatregelen, invoeren;
- over betrouwbare kwantitatieve gegevens beschikken over ongewenst seksueel gedrag in het openbaar vervoer, zoals gevraagd in het Brussels plan ter bestrijding van geweld tegen vrouwen;
- de monitoring van het MIVB-net intensiveren, gebruikmakend van feedback van reizigers en collectieve intelligentie, in het bijzonder via Fix My MIVB, om problematische lijnen en locaties in stations en aan boord van voertuigen te identificeren, zodat op die plaatsen meer personeel kan worden ingezet;
- een nieuwe functie van "referent voor de stations" voor de drukste en/of lastigste stations invoeren (bijv. Zuidstation en Noordstation). Met deze functie van referent zou één persoon de verschillende teams voor preventie en veiligheid kunnen coördineren. Door zijn grondige kennis van de problemen, het publiek en de specifieke omstandigheden eigen aan bepaalde stations, is de referent beter in staat om de specifieke behoeften aan de teams door te geven;
- de mogelijkheid onderzoeken om PVS-agenten toe te wijzen aan andere metrostations, met name Ribaucourt, IJzer en Clémenceau;
- ten spoedigste voorzien in de terugkeer van ITS-patrouilles 's nachts in de metrostations (tussen 22.00 en 6.00 uur);
- de prioritaire veiligheidstaken opnieuw toewijzen aan ITS-teams;
- het aantal interventies van de MIVB en de politie verhogen, met name gericht op wangedrag;
- binnen de veiligheidsafdeling van de MIVB ad-hoctaken oprichten voor specifieke problemen, zoals:
 - ongewenst seksueel gedrag;
 - gauwdiefstal;
 - wangedrag;
 - agressief bedelen;

Au vu de la situation encore très préoccupante au niveau de la sécurité sur le réseau de transports en commun bruxellois, qu'il s'agisse de la sécurité des voyageurs comme de la sécurité du personnel, et des différents constats posés en matière, les auteurs de la présente proposition formulent les propositions suivantes:

- évaluer la mise en œuvre de la résolution adoptée à l'unanimité en avril 2019 visant à lutter contre le harcèlement sexiste dans l'espace public, et en particulier dans les transports en commun, ainsi que mettre urgemment en place les mesures non implémentées;
- disposer, comme le demande le plan bruxellois de lutte contre les violences faites aux femmes, de données quantitatives fiables sur le harcèlement sexuel dans les transports en commun;
- intensifier le monitoring du réseau de la STIB, en tirant profit du retour des voyageurs et de l'intelligence collective, notamment via Fix My STIB afin d'identifier les lignes et endroits problématiques dans les stations et à bord des véhicules afin d'y affecter davantage de personnel;
- créer un nouveau poste de «référént station» pour les stations les plus fréquentées et/ou les plus difficiles (exemple: gare du Midi et gare du Nord). Ce poste de référént permettrait à une personne d'assurer la coordination de différentes équipes de prévention et sécurité. Connaissant très bien les problématiques, les publics et les réalités propres à sa station, le référént est plus à même de rapporter les besoins spécifiques aux équipes;
- étudier l'affectation des agents PSS dans d'autres stations de métro, en particulier à Ribaucourt, Yser et Clémenceau;
- prévoir le plus rapidement possible le retour des rondes ITS la nuit dans les stations de métro (entre 22 h et 6 h);
- réattribuer aux équipes ITS des missions prioritaires de sécurité;
- augmenter les interventions STIB et police axées notamment sur les incivilités;
- travailler à la création, au sein de la division sécurité de la STIB, de missions ponctuelles dédiées à des problématiques spécifiques, telles que :
 - le harcèlement sexiste;
 - le vol à la tire;
 - les incivilités;
 - la mendicité agressive;

- de multimodale teams inzetten om ITS- en PVS-agenten te assisteren bij de beveiligingstaken;
- de multimodale teams aanmoedigen om over te stappen naar de veiligheidsfuncties;
- het veiligheidspersoneel een basisopleiding geven over ongewenst seksueel gedrag, evenals een zeer intensieve opleiding voor de leden van het hiervoor ingezette team;
- de controles verhogen op het bovengrondse MIVB-net;
- het nummer 1707 promoten door nieuwe bewustmakingscampagnes te voeren.

- affecter les équipes AMM (agents multimodaux) à un travail d'assistance des agents ITS et PSS pour les missions de sécurisation;
- encourager la conversion des AMM également vers les métiers de la sécurité;
- assurer à l'ensemble du personnel de sécurité des formations de base sur la problématique du harcèlement sexiste, ainsi qu'une formation très poussée aux membres de l'équipe qui y serait dédiée;
- accroître les contrôles sur le réseau de surface de la STIB;
- promouvoir le numéro 1707 en développant de nouvelles campagnes de sensibilisation.

David WEYTSMAN (FR)
Anne-Charlotte d'URSEL (FR)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE**ter versterking van het
veiligheidsbeleid van de MIVB**

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Overwegende dat er dagelijks minstens twee aanvallen zijn op het MIVB-personeel;

Overwegende dat van de genoemde obstakels, het gevoel van veiligheid in grote mate bepaalt of vrouwen al dan niet gebruikmaken van het openbaar vervoer: 43 % van de vrouwen, tegenover 38 % van de mannen, noemt het gebrek aan veiligheid als reden om het openbaar vervoer te mijden;

Overwegende dat 40 % van alle seksuele geweldplegingen tegen vrouwen plaatsvindt in het openbaar vervoer;

Overwegende het onderzoek uit 2016 van de vzw JUMP, waaruit blijkt dat meer dan negen van de tien vrouwen zeggen al eens geconfronteerd te zijn geweest met ongewenst seksueel gedrag in de openbare ruimte;

Overwegende het onderzoek uit 2017 van de vereniging Vie Féminine, waaruit blijkt dat 98 % van de ondervraagde vrouwen zegt seksisme in de openbare ruimte te hebben ervaren en dat slechts 3 % een klacht heeft ingediend;

Overwegende dat volgens een studie van de UGent uit 2018 86 % van de vrouwen minstens één keer het slachtoffer is geweest van ongewenst seksueel gedrag en dat slechts 3,6 % een klacht heeft ingediend;

Overwegende dat volgens de resultaten van een studie van de NGO 'Plan International' over seksuele intimidatie van jongeren in de stad, 29 % van de meldingen betrekking heeft op feiten die zich op straat voordoen en 14 % op het openbaar vervoer;

Overwegende dat de ngo 'Plan International' in 2021 een onderzoek heeft uitgevoerd onder jongeren van 15 tot 24 jaar, waaruit blijkt dat in België maar liefst 91 % van de meisjes en 28 % van de jongens al minstens één keer in hun leven het slachtoffer is geweest van ongewenst seksueel gedrag op straat;

Overwegende dat 59 % van de vrouwen dagelijks gebruikmaakt van het openbaar vervoer, volgens de studie "Gender en mobiliteit: literatuurstudie";

Gelet op de resolutie die in april 2019 door het Brussels Hoofdstedelijk Parlement werd aangenomen ter bestrijding van ongewenst seksueel gedrag in de openbare ruimte, en in het bijzonder op het openbaar vervoer;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION**visant à renforcer les politiques
de sécurité de la STIB**

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Considérant que le personnel de la STIB subit au moins deux agressions par jour;

Considérant que parmi les obstacles mis en avant, le sentiment de sécurité détermine dans une large mesure le choix des femmes d'utiliser ou non les transports en commun: 43 % des femmes, contre 38 % des hommes, invoquent l'insécurité comme raison de leur évitement des transports en commun;

Considérant que 40 % de l'ensemble des violences sexuelles faites aux femmes ont lieu dans les transports publics;

Considérant l'étude en 2016 de l'asbl JUMP, selon laquelle plus de neuf femmes sur dix affirment avoir déjà été confrontées à des comportements sexistes dans l'espace public;

Considérant l'étude en 2017 de l'association Vie Féminine, selon laquelle 98 % des femmes interrogées ont déclaré avoir vécu du sexisme dans l'espace public et seulement 3 % avaient porté plainte;

Considérant que selon une étude de l'UGent de 2018, 86 % des femmes ont été victimes au moins une fois d'intimidation sexuelle et seules 3,6 % ont porté plainte;

Considérant que selon les résultats d'une étude de l'ONG Plan International sur le harcèlement sexuel des jeunes dans la ville, 29 % des signalements concernent la rue et 14 %, les transports publics;

Considérant l'étude en 2021 sur des jeunes de 15 à 24 ans menée par l'ONG Plan International, selon laquelle, en Belgique, ce n'est pas moins de 91 % des filles et 28 % des garçons qui ont déjà été victimes, au moins une fois dans leur vie, de harcèlement sexiste en rue;

Considérant le taux de 59 % de femmes utilisant les transports en commun quotidiennement, selon l'étude «Gender en mobiliteit : literatuurstudie»;

Vu la résolution adoptée en avril 2019 par le Parlement régional bruxellois visant à lutter contre le harcèlement sexiste dans l'espace public, et en particulier dans les transports en commun;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ervoor te zorgen dat de MIVB:

- de uitvoering beoordeelt van de op 30 april 2019 unaniem aangenomen resolutie ter bestrijding van ongewenst seksueel gedrag in de openbare ruimte, en in het bijzonder op het openbaar vervoer, en dringend de nog niet geïmplementeerde maatregelen, invoert;
- beschikt over betrouwbare kwantitatieve gegevens over ongewenst seksueel gedrag in het openbaar vervoer, zoals verzocht in het Brussels plan ter bestrijding van geweld tegen vrouwen;
- de monitoring van het MIVB-net intensiveert, gebruikmakend van feedback van reizigers en collectieve intelligentie, in het bijzonder via Fix My MIVB, om problematische lijnen en locaties in stations en aan boord van voertuigen te identificeren, zodat op die plaatsen meer personeel kan worden ingezet;
- een nieuwe functie van "referent voor de stations" voor de drukste en/of lastigste stations invoert (bijv. Zuidstation en Noordstation). Met deze functie van referent zou één persoon de verschillende teams voor preventie en veiligheid kunnen coördineren. Door zijn grondige kennis van de problemen, het publiek en de specifieke omstandigheden eigen aan bepaalde stations, is de referent beter in staat om de specifieke behoeften aan de teams door te geven;
- de mogelijkheid onderzoekt om PVS-agenten (patrouilleurs voor de veiligheid in de stations) toe te wijzen aan andere metrostations, met name Ribaucourt, IJzer en Clémenceau;
- ten spoedigste voorziet in de terugkeer van ITS-patrouilles (Infrastructure Ticket Service) 's nachts in de metrostations (tussen 22.00 en 6.00 uur);
- de prioritaire veiligheidstaken opnieuw toewijst aan ITS-teams;
- het aantal interventies van de MIVB en de politie verhoogt, met name gericht op wangedrag;
- binnen de veiligheidsafdeling van de MIVB ad-hoctaken opricht voor specifieke problemen, zoals ongewenst seksueel gedrag, gauwdiefstal, wangedrag, agressief bedelen;
- de multimodale teams (agenten) inzet om ITS- en PVS-agenten te assisteren bij de beveiligingstaken;
- de multimodale teams aanmoedigt om over te stappen naar de veiligheidsfuncties;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de veiller auprès de la STIB:

- à évaluer la mise en œuvre de la résolution adoptée à l'unanimité le 30 avril 2019 visant à lutter contre le harcèlement sexiste dans l'espace public, et en particulier dans les transports en commun, ainsi qu'à mettre urgemment en place les mesures non implémentées;
- à disposer, comme le demande le plan bruxellois de lutte contre les violences faites aux femmes, de données quantitatives fiables sur le harcèlement sexuel dans les transports en commun;
- à intensifier le monitoring du réseau de la STIB, en tirant profit du retour des voyageurs et de l'intelligence collective, notamment via Fix My STIB, afin d'identifier les lignes et endroits problématiques dans les stations et à bord des véhicules afin d'y affecter davantage de personnel;
- à créer un nouveau poste de «réfèrent station» pour les stations les plus fréquentées et/ou les plus difficiles, par exemple gare du Midi et gare du Nord. Ce poste de réfèrent permettrait à une personne d'assurer la coordination de différentes équipes de prévention et sécurité. Connaissant très bien les problématiques, les publics et les réalités propres à sa station, le réfèrent est plus à même de rapporter les besoins spécifiques aux équipes;
- à étudier l'affectation des agents PSS (patrouilleurs sécurité station) dans d'autres stations de métro, en particulier à Ribaucourt, Yser et Clémenceau;
- à prévoir le plus rapidement possible le retour des rondes ITS (Infrastructure Ticket Service) la nuit dans les stations de métro (entre 22 h et 6 h);
- à réattribuer aux équipes ITS des missions prioritaires de sécurité;
- à augmenter les interventions de la STIB et de la police axées notamment sur les incivilités;
- à travailler à la création, au sein de la division sécurité de la STIB, de missions ponctuelles dédiées à des problématiques spécifiques, telles que le harcèlement sexiste, le vol à la tire, les incivilités, la mendicité agressive;
- à affecter les équipes AMM (agents multimodaux) à un travail d'assistance des agents ITS et PSS pour les missions de sécurisation;
- à encourager la conversion des AMM également vers les métiers de la sécurité;

- een basisopleiding geeft aan het veiligheidspersoneel over ongewenst seksueel gedrag, evenals een zeer intensieve opleiding voor de leden van het hiervoor ingezette team;
- de controles verhoogt op het bovengrondse MIVB-net;
- het nummer 1707 promoot door nieuwe bewustmakingscampagnes te voeren.

- à assurer à l'ensemble du personnel de sécurité des formations de base sur la problématique du harcèlement sexiste, ainsi qu'une formation très poussée aux membres de l'équipe qui y serait dédiée;
- à accroître les contrôles sur le réseau de surface de la STIB;
- à promouvoir le numéro 1707 en développant de nouvelles campagnes de sensibilisation.

David WEYTSMAN (FR)
Anne-Charlotte d'URSEL (FR)