



GEWONE ZITTING 2023-2024

20 FEBRUARI 2024

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**ertoe strekkende intimidatie, in het bijzonder van seksuele aard, en agressie in het openbaar vervoer, alsook in de openbare en semi-openbare ruimte, te bestrijden en structureel in te zetten op omstanderinterventie**

(nr. A-717/1 – 2022/2023)

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**voor meer preventie en veiligheid op het MIVB-net**

(nr. A-753/1 – 2023/2024)

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**ter versterking van het veiligheidsbeleid van de MIVB**

(nr. A-790/1 – 2023/2024)

SESSION ORDINAIRE 2023-2024

20 FÉVRIER 2024

**PARLEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

**PROPOSITION DE RÉOLUTION**

**visant à lutter contre le harcèlement, notamment à caractère sexuel, et les agressions dans les transports publics ainsi que dans les espaces publics et semi-publics, et pour un engagement structurel en faveur de l'intervention des témoins**

(n A-717/1 – 2022/2023)

**PROPOSITION DE RÉOLUTION**

**relative à un renforcement de la prévention et de la sécurité sur le réseau de la STIB**

(n A-753/1 – 2023/2024)

**PROPOSITION DE RÉOLUTION**

**visant à renforcer les politiques de sécurité de la STIB**

(n A-790/1 – 2023/2024)

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor de Mobiliteit

door mevrouw Isabelle PAUTHIER (F) en  
mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F)

---

**RAPPORT**

fait au nom de la commission  
de la mobilité

par Mmes Isabelle PAUTHIER (F) et  
Anne-Charlotte d'URSEL (F)

---

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

*Vaste leden:* Mevr. Leila Agic, de heren Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Sadik Köksal, David Weytsman, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, de heren Tristan Roberti, Francis Dagrín, Luc Vancauwenberge, Marc Loewenstein, Arnaud Verstraete, mevr. Cielte Van Achter.

*Plaatsvervangers:* Mevr. Joëlle Maison, mevr. Lotte Stoops.

*Andere leden:* De heren Fouad Ahidar, Gaëtan Van Goidsenhoven.

*Zie:*

**Stuk van het parlement:**

A-717/1 – 2022/2023: Voorstel van resolutie.  
A-753/1 – 2023/2024: Voorstel van resolutie.  
A-790/1 – 2023/2024: Voorstel van resolutie.

Ont participé aux travaux de la commission:

*Membres effectifs:* Mme Leila Agic, MM. Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Sadik Köksal, David Weytsman, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, MM. Tristan Roberti, Francis Dagrín, Luc Vancauwenberge, Marc Loewenstein, Arnaud Verstraete, Mme Cielte Van Achter.

*Membres suppléants:* Mmes Joëlle Maison, Lotte Stoops.

*Autres membres:* MM. Fouad Ahidar, Gaëtan Van Goidsenhoven.

*Voir:*

**Document du Parlement:**

A-717/1 – 2022/2023: Proposition de résolution.  
A-753/1 – 2023/2024: Proposition de résolution.  
A-790/1 – 2023/2024: Proposition de résolution.

## I. Inleiding

Mevrouw Els Rochette wordt toegevoegd aan de lijst met mede-indieners van het voorstel van resolutie A-717/1.

De commissie beslist de drie voorstellen van resolutie samen te bespreken.

## II. Inleidende uiteenzetting van mevrouw Lotte Stoops, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie A-717/1

Mevrouw Lotte Stoops herinnert eraan dat de bewegingen "Me too" en "Balance ton bar" het maatschappelijke debat hebben aangewakkerd en aan de oorsprong van dit voorstel van resolutie liggen. Sinds de indiening van de tekst in juni vorig jaar is de ophef over intimidatie en agressie er niet minder op geworden, wel integendeel. Dit kan in verband worden gebracht met de overlast van drugshandel en -gebruik.

We moeten onze inspanningen voortzetten om de veiligheid van de Brusselaars te waarborgen, maar dat is slechts een deel van de oplossing. Daarnaast moeten getuigen van intimidatie worden aangemoedigd om actiever deel te nemen aan de strijd. Uit een studie van de Koning Boudewijnstichting blijkt dat het niet tussenkomen van omstanders minstens even zwaar weegt voor het slachtoffer als de daad zelf. Omgekeerd, put het slachtoffer kracht uit de tussenkomst van omstanders en is de kans groter dat hij of zij aangifte doet bij de politie. Helaas doet het slachtoffer in veel gevallen geen aangifte, wat het moeilijker maakt om het probleem te overzien.

Weinig ondervraagde personen hebben aanvankelijk het gevoel dat ze te maken hebben gehad met intimidatie. Wanneer verder wordt doorgevraagd, beseffen zij echter dat veel ontoelaatbaar gedrag toch maatschappelijk getolereerd wordt, dat ze na een bepaald uur nooit het openbaar vervoer nemen, dat ze een bepaalde lijn vermijden of dat ze de hand van hun partner niet durven vast te houden.

De meeste mensen zijn van streek wanneer ze worden geconfronteerd met intimidatie en voelen zich schuldig omdat ze niet durfden ingrijpen. Nochtans hoeft men geen held te zijn om een dader te confronteren. Eenvoudige gebaren die de veiligheid van de omstander garanderen, kunnen een groot verschil maken. Ze werden enkele decennia geleden ontwikkeld door vrouwenrechtenorganisaties. Mogelijke acties zijn anderen erbij betrekken, de aandacht afleiden, opnemen wat men ziet, de agressor aanspreken, maar ook aanwezig blijven en hulp bieden, ook na het incident. Dankzij het werk van verenigingen zoals Sensoa, maar ook dankzij de bewustmakingscampagne "Join the fam" van de staatssecretaris voor Gelijke Kansen, worden deze handelingen steeds bekender.

## I. Introduction

Mme Els Rochette est ajoutée à la liste des co-déposants de la proposition de résolution A-717/1.

La commission décide de joindre la discussion des trois propositions de résolution.

## II. Exposé introductif de Mme Lotte Stoops, première coautrice de la proposition de résolution A-717/1

Mme Lotte Stoops rappelle que les mouvements «Me too» et «balance ton bar» ont suscité des débats de société et sont à l'origine de cette proposition de résolution. Depuis le dépôt du texte, en juin dernier, les remous causés par le harcèlement et les agressions n'ont pas baissé en intensité, bien au contraire. Ils peuvent notamment être corrélés aux nuisances du trafic et de la consommation de stupéfiants.

Il faut poursuivre nos efforts pour garantir la sécurité des Bruxellois et Bruxelloises, mais cette approche n'est que partielle. Elle doit être complétée par une incitation des témoins de faits de harcèlement à prendre une part plus active dans la lutte. Une étude de la Fondation Roi Baudouin a montré que l'abstention et l'inaction des témoins sont au moins aussi durement ressenties par la victime que l'acte en lui-même. A l'inverse, la victime puise de la force dans l'intervention des témoins et porte plus aisément plainte auprès de la police. Malheureusement, dans de très nombreux cas, la victime renonce à porter plainte, ce qui complique l'appréhension de ce problème.

Peu de personnes interrogées estiment de prime abord avoir été confrontées à des cas de harcèlement. Cependant, lorsqu'on poursuit l'entretien, elles s'aperçoivent que beaucoup de comportements inacceptables sont néanmoins tolérés socialement, qu'elles n'empruntent jamais les transports en commun passé une certaine heure, qu'elles évitent telle ou telle ligne ou encore qu'elles n'osent pas prendre leur partenaire par la main.

La plupart des gens sont désemparés face au harcèlement et s'exposent au remord de n'avoir pas osé intervenir. Pourtant, il ne faut pas être héroïque pour affronter le harceleur. Des gestes simples et garantissant la sécurité du témoin peuvent faire la différence. Ils ont été développés il y a plusieurs décennies par des associations de promotion des droits des femmes. Les actions envisageables sont d'impliquer les gens alentours, de détourner l'attention, d'enregistrer ce que l'on observe, de s'adresser à l'agresseur mais aussi de rester présent et de proposer son aide, même après l'incident. Grâce à l'action d'associations telles que Sensoa, mais aussi grâce à la campagne de sensibilisation «Join the fam» lancée par la secrétaire d'Etat à l'égalité des chances, ces comportements sont de mieux en mieux connus.

Naar schatting durft 30% van de omstanders in Brussel nu in te grijpen wanneer ze getuige zijn van seksuele intimidatie en is het aantal actieve omstanders verdrievoudigd na de informatiecampaagnes over hoe ze zich moeten gedragen. We moeten deze inspanning, die ieders veiligheid ten goede komt, dus voortzetten.

Vanuit dit oogpunt vragen de indieners van het voorstel van resolutie de gewestregering om opleidingen aan te bieden over het omgaan met agressief gedrag, in navolging van wat de VGC en de stad Gent al doen. Er moet ook worden onderzocht of het aanbieden van zulke opleidingen een voorwaarde kan worden om subsidies te krijgen.

Bovendien zijn eenmalige opleidingen niet voldoende. We moeten mensen blijven herinneren aan deze aanbevelingen, door middel van boodschappen of symbolen die in de openbare ruimte worden getoond, net zoals we al mensen aanmoedigen om hun plaats af te staan aan bijvoorbeeld een zwangere vrouw of een oudere persoon. In een multiculturele stad als Brussel moeten we er ook voor zorgen dat deze boodschappen voor zoveel mogelijk mensen verstaanbaar zijn.

Naast de omstandersinterventie bevat het voorstel nog andere verzoeken van meer algemene aard. De MIVB moet een informatiecampaagne organiseren over seksuele intimidatie, met vermelding van de straffen en van de steun die beschikbaar is voor slachtoffers. Het personeel van de MIVB moet een aangepaste opleiding krijgen. Er is meer personeel nodig in de stations, vooral veiligheidspersoneel. Er moet ook één enkel meldpunt voor agressie en intimidatie komen voor alle openbaarvervoermaatschappijen in Brussel. Ten slotte, moet de gewestregering werk maken van een geharmoniseerd actieplan voor het hele land.

Het doel van het voorstel van resolutie is om ons openbaar vervoer veiliger en meer solidair te maken, zowel voor de gebruikers als voor het personeel.

### **III. Inleidende uiteenzetting van de heer Francis Dagrin, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie A-753/1**

**De heer Francis Dagrin** zegt dat de gevallen van agressie waarover in de media wordt bericht de ernst van de situatie slechts gedeeltelijk weergeven. In 2022 werden minstens 148 medewerkers en 751 reizigers van de MIVB het slachtoffer van agressie. Dat is onaanvaardbaar. Iedereen heeft het recht om zich veilig te verplaatsen in de stad. Toch maken noch de gewestregering, noch de directie van de MIVB hier een prioriteit van en geven ze voorrang aan de controle van de vervoerbewijzen, waarbij zelfs druk wordt uitgeoefend op de controleteams om het aantal pv's te verhogen.

Integendeel, de preventie- en veiligheidsteams werden uitgedund. De nachtelijke patrouilles werden afgeschaft, wat

On estime que 30% des témoins osent désormais intervenir à Bruxelles face à un acte de harcèlement sexuel et que la proportion de témoins actifs triple à la suite de campagnes d'information sur les comportements à adopter. Il faut donc poursuivre cet effort, ce qui bénéficiera à la sécurité de tous.

Dans cette perspective, la proposition de résolution demande au gouvernement régional d'organiser des sessions de formation à la gestion de comportements agressifs, à l'instar de ce que la VGC et la ville de Gand organisent déjà. Il conviendrait d'examiner également si l'organisation de telles formations peut devenir une condition à l'obtention de subsides.

De plus, on ne saurait se contenter de formations ponctuelles. Il faut rappeler ces recommandations en permanence, par le biais de messages ou de pictogrammes affichés dans l'espace public, comme on incite déjà à se lever pour céder sa place à une femme enceinte ou à une personne âgée, par exemple. Dans une ville pluriculturelle comme Bruxelles, il faut veiller aussi à ce que ces messages soient compréhensibles par le plus grand nombre.

Outre les témoins, la proposition contient d'autres demandes de portée plus générale. Il s'agit aussi que la STIB organise une campagne d'information sur le harcèlement sexuel, qui mentionne les peines encourues, et les soutiens mis à la disposition des victimes. Le personnel de la STIB doit recevoir des formations appropriées. Il faut plus d'agents présents dans les stations, en particulier du personnel de sécurité. Il s'agit également de prévoir un point de contact unique, commun à toutes les sociétés de transports en commun actives à Bruxelles, consacré aux agressions et aux harcèlements. Enfin, le gouvernement régional doit œuvrer à une concertation destinée à un plan d'actions harmonisé à l'échelle du pays.

La proposition de résolution entend rendre nos transports en commun plus sûrs et plus solidaires, pour les usagers et pour les agents.

### **III. Exposé introductif de M. Francis Dagrin, premier coauteur de la proposition de résolution A-753/1**

**M. Francis Dagrin** affirme que les cas d'agressions qui sont relatés dans les médias ne reflètent qu'imparfaitement la gravité de la situation. En 2022, au moins 148 agents et 751 voyageurs de la STIB ont été victimes d'agression. C'est intolérable. Chacun a le droit de se déplacer en sécurité dans la ville. Pourtant, ni le gouvernement régional ni la direction de la STIB n'en font un cheval de bataille, préférant donner la priorité au contrôle des titres de transport, allant jusqu'à mettre la pression sur les équipes pour augmenter le nombre de procès-verbaux.

Au contraire, les équipes de prévention et de sécurité ont été dégarnies. Les patrouilles de nuit ont été supprimées, ce

leidde tot een toename van het drugsgebruik in de stations en van personen op de sporen. Evenzo draagt het gebrek aan menselijke aanwezigheid in de voertuigen bij tot een toename van wangedrag, agressie tegen bestuurders, ruzies tussen reizigers en diefstallen door zakkenrollers. We kunnen hieraan toevoegen dat dit gebrek aan personeel verhindert om levens te redden bij zelfmoordpogingen. Camera's en poortjes zijn niet voldoende om de veiligheid te garanderen. Het onveiligheidsgevoel weerhoudt te veel vrouwen, maar ook jongeren en ouderen ervan om het openbaar vervoer te nemen, vooral 's avonds. Bovendien worden de preventie- en veiligheidsteams door de ontoereikende middelen aan grotere risico's blootgesteld.

Om deze situatie te verhelpen, worden in het voorstel een tiental aanbevelingen gedaan, waaronder het verhogen van de aanwezigheid van preventieagenten, zowel op het bovengrondse netwerk als in de metro, maar ook van multimodale agenten op de perrons en van patrouilleurs voor de veiligheid in de stations, en het hervatten van de nachtelijke patrouilles. De interventiepatrouilles (RTS) moeten ook worden verhoogd om de reactietijd bij gevallen van agressie te verkorten. De veiligheidsagenten van de MIVB moeten dezelfde bevoegdheden en beschermingsmiddelen krijgen als de Securail-agenten van de NMBS. De rolluiken aan de ingangen van de stations moeten worden vervangen om te voorkomen dat mensen erin vast komen te zitten. Zodra de MIVB-diensten volledig gratis zijn, moeten controleurs geleidelijk aan worden ingezet voor beveiligings- en preventietaken. Tot slot, moeten er politiecommissariaten worden opgericht in grote stations en moeten leegstaande gebouwen worden opgeëist om daklozen te huisvesten.

#### **IV. Inleidende uiteenzetting van de heer David Weytsman, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie A-790/1**

**De heer David Weytsman** stelt vast dat de parlementaire meerderheid eindelijk de maat neemt van het fenomeen van intimidatie, dat zwaar weegt op alle Brusselaars, maar vooral op vrouwen tijdens de avonduren. Waarom komt deze bewustwording er zo laat? Waarom heeft ze de resolutie "ter bestrijding van ongewenst seksueel gedrag in de openbare ruimte, en in het bijzonder op het openbaar vervoer", die het parlement op 30 april 2019 heeft aangenomen ([doc. A-860/2 - 18/19](#)), genegeerd? De gewestregering heeft dit probleem te lang verwaarloosd, ondanks de oproepen van de directeur-generaal van de MIVB, de heer Briec de Meeûs, en de vakbonden. Erger nog, het geweld is verder toegenomen tijdens deze zittingsperiode.

Dit onvermogen van de regering om veilig openbaar vervoer te garanderen, ondermijnt onze wil om een waardig alternatief voor de auto aan te bieden. Er zijn meer Brusselaars die weigeren gebruik te maken van het openbaar vervoer omwille van de onveiligheid dan Brusselaars die het zich niet kunnen veroorloven.

qui a pour conséquence une hausse de la consommation de drogue dans les stations et des intrusions sur les voies. De même, le manque de présence humaine dans les véhicules contribue à l'augmentation des incivilités, des agressions des conducteurs, des altercations avec les usagers et des vols à la tire. On peut ajouter que ce sous-effectif empêche de sauver des vies lors de tentatives de suicide. Les caméras et les portiques ne suffisent pas à garantir la sécurité. Le sentiment d'insécurité décourage trop de femmes, mais aussi de jeunes et de personnes âgées à emprunter les transports en commun, en particulier en soirée. Par ailleurs, les moyens insuffisants accordés aux équipes de prévention et de sécurité les exposent à des risques accrus.

Pour remédier à cette situation, la proposition avance une dizaine de recommandations, portant notamment sur le renforcement de la présence d'agents de prévention, tant pour le réseau de surface que pour le métro, mais aussi d'agents multimodaux sur les quais et d'agents patrouilleurs pour la sécurité en station (PSS), ainsi que la reprise des patrouilles de nuit. Il faut aussi augmenter les patrouilles d'intervention (RTS), pour diminuer le délai d'arrivée en cas d'agression. Les compétences et l'équipement de protection des agents de sécurité de la STIB doivent être alignés sur ceux des agents Securail de la SNCB. Les volets placés à l'entrée des stations doivent être renouvelés, pour éviter que des personnes puissent encore s'y coincer. Dès que la gratuité complète des services de la STIB aura été instaurée, il s'agira d'affecter progressivement les agents contrôleurs à des missions de sécurité et de prévention. Enfin, il s'agira de constituer des commissariats de police au sein des grandes gares et de réquisitionner des immeubles vides pour y héberger des personnes sans abri.

#### **IV. Exposé introductif de M. David Weytsman, premier coauteur de la proposition de résolution A-790/1**

**M. David Weytsman** constate que la majorité parlementaire prend enfin la mesure du phénomène du harcèlement, qui pèse sur tous les Bruxellois, mais surtout les femmes en soirée. Comment cette prise de conscience arrive-t-elle si tard? Pourquoi avoir négligé la résolution «visant à lutter contre le harcèlement sexiste dans l'espace public, et en particulier dans les transports en commun», adoptée le 30 avril 2019 par le Parlement ([doc. A-860/2 - 18/19](#))? Le gouvernement régional a trop longtemps laissé ce problème de côté, malgré les appels du directeur général de la STIB, M. Briec de Meeûs, et des syndicats. Pire, la violence a encore augmenté sous cette législature.

Cette incapacité du gouvernement à garantir des transports en commun sûrs mine notre volonté d'offrir une alternative digne à la voiture. Il y a plus de Bruxellois qui refusent d'emprunter les transports en commun à cause de l'insécurité que de Bruxellois qui ne peuvent se les payer.

De MIVB telde 981 gevallen van agressie tussen reizigers in 2018, 1.034 in 2019 en 880 in 2020. De aanvallen op personeel stegen tot 736 in 2021, dat zijn er bijna twee per dag. Uit een enquête van Brussel Preventie & Veiligheid (safe.brussels) van 2020 onder inwoners, pendelaars en toeristen bleek dat 66% van de respondenten de onveiligheid in het openbaar vervoer als een probleem beschouwde. In de tevredenheidsbarometer van de MIVB voor 2022 gaven de reizigers een score van 7,6/10 aan het veiligheidsgevoel overdag, maar 6,1/10 's avonds. Deze score daalde tot 5,8/10 wanneer de respondenten vrouwen waren. Vrouwen vertegenwoordigen 55% van de gebruikers van het openbaar vervoer overdag, maar slechts 35% 's avonds. Het minste wat we kunnen zeggen is dat de regering er niet in geslaagd is om die statistieken te verbeteren. De meerderheid mag dan wel verontwaardigd zijn, maar ze is er niet in geslaagd om de situatie te verhelpen.

De vaststellingen die in 2019 werden gedaan, zijn dus helaas nog actueel. Brussel valt vooral ten prooi aan geweld, intimidatie, zakkenrollerij en racistische beledigingen. Dit algemene gevoel van onveiligheid werkt in het nadeel van ons openbaar vervoer.

De indieners van dit voorstel van resolutie richten daarom een reeks verzoeken aan de gewestregering, die niet simpelweg een herhaling zijn van de verzoeken in de resolutie van 30 april 2019, in tegenstelling tot voorstel A-717/1, dat werd ingediend door mevrouw Stoops. Niettemin moet de uitvoering van deze resolutie worden geanalyseerd en moeten er kwantitatieve gegevens over voorvallen van geweld en intimidatie beschikbaar zijn.

Allereerst blijkt dat de afschaffing van de nachtrondes door ITS-teams een vergissing was. Deze veiligheidsagenten zijn absoluut noodzakelijk. Sinds hun vertrek hebben zich ernstige incidenten voorgedaan, zoals mensen die zijn omgekomen of vast kwamen te zitten onder veiligheidsluiken. 's Nachts heerst er wanorde en anarchie in de stations en overdag worden de veiligheidsteams overstelpt. Bovendien hielpen de nachtteams om contact te houden met zwervers en drugsverslaafden, om mensen te sensibiliseren en om indringers te voorkomen. Zonder deze teams forceren mensen de rolluiken en dringen ze de stations binnen, soms om er drugs te gebruiken en er vervolgens hun injectiemateriaal achter te laten. Deze wanorde draagt ook bij tot een gevoel van onveiligheid bij de vroege ochtendreizigers.

Minister Van den Brandt had aangekondigd dat agenten na 22 uur op het Noctis-netwerk patrouilleerden, maar dat klopte niet. De PVS-agenten verlaten de stations tussen 22 uur en 6 uur 's ochtends. De ITS-agenten beëindigen hun dienst om middernacht. Nochtans werd in de resolutie van 30 april 2019 net gevraagd om versterking van de nachtpatrouilles, namelijk om "te onderzoeken of veiligheidsagenten aanwezig kunnen zijn in alle metrostations en in het bijzonder vroeg in de ochtend en 's avonds". De regering heeft precies het tegenovergestelde gedaan.

La STIB dénombreait 981 agressions entre voyageurs en 2018, 1034 en 2019 et 880 en 2020. Les agressions contre le personnel s'élevaient à 736 en 2021, soit près de deux par jour. Une enquête réalisée en 2020 par Bruxelles Prévention et Sécurité (Safe.brussels) auprès des résidents, des navetteurs et des touristes faisait apparaître que 66% des personnes interrogées percevaient l'insécurité dans les transports en commun comme un problème. Dans le baromètre de satisfaction de la STIB de 2022, les voyageurs attribuaient une note de 7,6/10 au sentiment de sécurité en journée, mais de 6,1/10 en soirée. Cette note baissait à 5,8/10 quand les personnes interrogées étaient des femmes. Ces dernières constituent en journée 55% des usagers des transports en commun, mais seulement 35% en soirée. Le moins qu'on puisse dire, c'est que le gouvernement n'est pas parvenu à améliorer ces statistiques. La majorité a beau jeu de s'indigner, mais elle a échoué à corriger la situation.

Les constats posés en 2019 restent donc malheureusement d'actualité. Bruxelles est particulièrement la proie de violence, de harcèlement, de vols à la tire et d'insultes racistes. Ce sentiment général d'insécurité pénalise nos transports en commun.

Par conséquent, les auteurs de la proposition de résolution exposée adressent au gouvernement régional une série de demandes, qui ne sont pas une simple reprise de celles de la résolution du 30 avril 2019, au contraire de la proposition A-717/1, présentée par Mme Stoops. Il convient cependant d'analyser la mise en œuvre de cette résolution et de disposer de données quantitatives relatives aux faits de violence et de harcèlement.

Il apparaît tout d'abord que la suppression des rondes de nuit des équipes ITS était une erreur. Ces agents de sécurité sont absolument nécessaires. Depuis leur départ, des faits graves sont survenus, telles que des personnes mortes ou coincées sous les volets de sûreté. La nuit, les stations sont livrées au désordre et à l'anarchie puis, durant la journée, les équipes de sécurité sont débordées. En outre, les équipes de nuit permettaient de maintenir un contact avec les personnes en errance et les toxicomanes, de sensibiliser et d'empêcher une intrusion. En l'absence de ces équipes, des personnes forcent les volets et pénètrent dans les stations, parfois pour y consommer de la drogue avant d'y abandonner leur matériel d'injection. Ces désordres contribuent aussi à induire un sentiment d'insécurité aux voyageurs du petit matin.

La ministre Elke Van den Brandt avait annoncé que des agents patrouillaient au-delà de 22 heures sur le réseau Noctis, mais c'était faux. Les agents PSS quittent les stations entre 22 heures et 6 heures du matin. Quant aux agents ITS, ils achèvent leur service à minuit. Pourtant, la résolution du 30 avril 2019 demandait justement le renforcement des patrouilles de nuit, à savoir «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». Le gouvernement a fait exactement l'inverse.

Voorts wordt in het voorstel van resolutie gevraagd om de oprichting van een cel bij de MIVB die zich bezighoudt met veiligheidskwesties, waaronder de strijd tegen seksistische intimidatie. Er moet ook meer toezicht worden gehouden op het net met behulp van camera's, met name in de stations die het meest te maken hebben met gevallen van geweld. De ITS-agenten moet opnieuw specifieke taken krijgen om graffiti en wangedrag te bestrijden. Recidivisten die zich schuldig maken aan seksistisch geweld moet de toegang tot het MIVB-net worden ontzegd.

Stations die overstapknoppunten zijn, moeten worden bewaakt door 'stationsreferenten' die instaan voor de coördinatie van de preventie- en veiligheidsteams. Ook moet het aantal stations worden uitgebreid waar PVS-agenten patrouilleren. De multimodale agenten moeten van hun kant worden opgeleid in preventie, ter ondersteuning van de PVS- en ITS-teams. Op die manier kan de veiligheid worden verbeterd zonder dat er veel nieuw personeel moet worden aangeworven. Tot slot, moet het nummer 1707 worden gepromoot.

Dit voorstel van resolutie is gebaseerd op een lange voorbereiding met vertegenwoordigers van de MIVB en op voorbeelden uit het buitenland. In tegenstelling tot de twee andere voorstellen die op tafel liggen, behandelt het alle gevallen van geweld op het MIVB-net en stelt het gerichte en realistische aanbevelingen voor. We moeten meer doen dan met goede bedoelingen komen.

## V. Samengevoegde algemene bespreking

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** is verbaasd over de keuze van de parlementaire meerderheid om opnieuw een voorstel van resolutie in te dienen, terwijl de resolutie van 30 april 2019 slechts gedeeltelijk werd uitgevoerd. Het zou beter zijn om zich toe te leggen op de uitvoering van de verzoeken die al in 2019 werden gedaan. Het indienen van een tweede voorstel is eigenlijk een erkenning van mislukking: de regering heeft haar nalatigheid getoond en de meerderheid is niet in staat om de resoluties die ze aanneemt, uit te voeren.

Er moet nog veel gebeuren om ervoor te zorgen dat onze openbare ruimte, waaronder ons openbaar vervoer, echt inclusief en veilig is. De intenties van de meerderheid blijven echter erg bescheiden. In voorstel A-717/1 is sprake van het uitvoeren van studies, terwijl er juist actie nodig is. Bovendien herhaalt deze tekst eenvoudigweg verzoeken die al in de resolutie van 30 april 2019 staan, bijvoorbeeld op het vlak van opleiding van het MIVB-personeel rond intimidatie, bewustmakingscampagnes, opleiding van omstanders, plaatsing van drukknoppen of aanpassing van de verlichting in bushokjes.

Het verzoek om een geharmoniseerde methode voor het delen van ervaringen van reizigers tussen de drie openbaarvervoermaatschappijen, is niets anders dan een herhaling van het idee van een 'mobility box', dat in 2018 door de MR-fractie werd geopperd, maar door de meerderheid werd verworpen. Met andere woorden: voorstel A-717/1 is

D'autre part, la proposition de résolution demande la constitution d'une cellule au sein de la STIB dédiée aux questions de sécurité, dont la lutte contre le harcèlement sexiste. Il faut aussi accroître la surveillance du réseau à l'aide de caméras, en particulier dans les stations les plus touchées par des faits de violence. Les agents ITS doivent à nouveau se voir attribuer des missions spécifiques de lutte contre les graffitis et les incivilités. Les multirécidivistes coupables d'agressions sexistes doivent se voir refuser l'accès au réseau de la STIB.

Les stations qui sont des nœuds de correspondance doivent être surveillées par des «référénts de station», chargés de coordonner les équipes de prévention et de sécurité. Il faut également étendre le nombre de gares où les agents PSS patrouillent. De leur côté, les agents multimodaux (AMM) doivent être formés à la prévention, en soutien des équipes PSS et ITS. Cela permettrait d'améliorer la sécurité sans recourir à de nombreux recrutements. Enfin, il faut promouvoir le numéro d'appel 1707.

La proposition de résolution présentée s'appuie sur une longue préparation avec des représentants de la STIB et sur des exemples étrangers. Au contraire des deux autres propositions exposées, elle aborde l'ensemble des faits de violence sur le réseau de la STIB et propose des recommandations ciblées et réalistes. Il faut savoir dépasser le stade des bonnes intentions.

## V. Discussion générale conjointe

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel** est surprise par le choix de la majorité parlementaire de déposer derechef une nouvelle proposition de résolution, alors même que la résolution du 30 avril 2019 n'est que partiellement mise en œuvre. Mieux vaudrait s'atteler à exécuter les demandes déjà formulées en 2019. Le dépôt d'une seconde proposition relève à vrai dire du constat d'échec: le gouvernement a montré son incurie et la majorité ne parvient pas à faire exécuter les résolutions qu'elle adopte.

Il reste beaucoup à faire pour que notre espace public, dont nos transports en commun, soit réellement inclusif et sûr. Cependant, les intentions exprimées par la majorité restent bien timides. La proposition A-717/1 évoque la réalisation d'études, alors qu'il faut passer aux actes. De plus, ce texte reprend purement et simplement des demandes figurant déjà dans la résolution du 30 avril 2019, par exemple en matière de formation du personnel de la STIB au harcèlement, de campagnes de sensibilisation, de formation des témoins, d'installation de boutons poussoirs ou d'adaptation de l'éclairage des abribus.

La demande d'une méthode de partage d'expériences de voyageurs, harmonisée entre les trois sociétés de transports en commun, n'est quant à elle rien d'autre qu'une reprise de l'idée d'une «mobility box», avancée en 2018 par le groupe MR mais rejetée par la majorité. En d'autres mots, la proposition A-717/1 est bien moins aboutie que la proposition

veel minder ver gevorderd dan voorstel A-790/1.

Wat voorstel A-753/1 van de heer Dagrín betreft, is mevrouw d'Ursel het eens met de vaststellingen over de toegenomen onveiligheid, evenals met sommige van de verzoeken, waaronder die met betrekking tot de opleiding van het personeel, de rolluiken aan de ingangen van de stations, een grotere aanwezigheid van de spoorwegpolitie en het verwijderen van graffiti.

De heer Dagrín komt echter met eenvoudige oplossingen voor complexe problemen, namelijk de invoering van gratis vervoer om de middelen die worden besteed aan de controle van vervoerbewijzen te besteden aan veiligheid. Zonder terug te komen op de nutteloosheid van een beleid van gratis reizen om een modal shift te bewerkstelligen, wat al meermaals werd aangetoond, zou een dergelijke maatregel de financiën van het gewest, die al onder druk staan, zwaar belasten. De Brusselaars verwachten veel meer een kwaliteitsvolle dienstverlening, waarvoor een vervoerbewijs moet worden betaald. Bijgevolg zal mevrouw d'Ursel tegen voorstel A-753/1 stemmen.

**Mevrouw Cieltje Van Achter** apprecieert de inspanningen van de indieners van de voorstellen om dit prangende probleem aan te pakken. Zij merkt echter met enige ironie op dat het gebruikelijke argument van de parlementaire meerderheid om voorstellen van de oppositie te verwerpen, namelijk dat de regering al gedaan heeft wat van haar gevraagd wordt, deze keer niet kan worden gebruikt. De meerderheid beperkt zich tot het indienen van een voorstel van resolutie om de regering te vragen haar werk te doen. Moet de regering tot de orde worden geroepen omdat ze dit thema niet ernstig neemt?

Mevrouw Van Achter vindt het bedroevend dat de regering in gebreke blijft, omdat deze kwestie zo zorgwekkend is. De betrokkenheid van omstanders is bepalend, en voorstel A-717/1 legt daar terecht de nadruk op. Het beroep op burgerzin is immers een essentieel element in de strijd tegen intimidatie. Dat kunnen we niet louter overlaten aan politie en justitie. Deze tekst is zeker nuttig, want hij behandelt een probleem waarmee alle Brusselaars dagelijks worden geconfronteerd, maar waarom zouden we de burgers niet vaker betrekken bij de handhaving van de veiligheid in het algemeen? De volksvertegenwoordigster zal dus niet tegen voorstel A-717/1 kunnen stemmen, maar ze blijft op haar honger zitten. We zouden verder moeten gaan.

Net als mevrouw d'Ursel verwerpt zij daarentegen voorstel A-753/1, ondanks het feit dat het een aantal interessante verzoeken bevat. Het is een simplistisch idee om het geld dat nu wordt besteed aan het controleren van vervoerbewijzen te besteden aan beveiliging. Het model van gratis openbaar vervoer werkt niet. Burgers zijn bereid te betalen voor een kwaliteitsvolle dienstverlening. We kunnen niet alle vormen van controle in ons vervoerssysteem afschaffen. Criminaliteit begint met kleine overtredingen en iedereen zal begrijpen dat wie weigert zijn ticket te betalen, moet worden gestraft.

A-790/1.

D'autre part, en ce qui concerne la proposition A-753/1 de M. Dagrín, Mme d'Ursel rejoint les constats exprimés sur la hausse de l'insécurité ainsi que certaines de ses demandes, dont celles qui portent sur la formation du personnel, les volets à l'entrée des stations, la présence accrue de la police des chemins de fer et le nettoyage des graffitis.

Cependant, M. Dagrín avance des solutions simples face à des problèmes complexes, à savoir instaurer une gratuité des transports pour allouer à la sécurité les fonds consacrés au contrôle des billets. Sans revenir sur l'inutilité d'une politique de gratuité pour atteindre un transfert modal, ce qui a été démontré à plusieurs reprises, une telle mesure mettrait à mal les finances de la Région, déjà exsangues. Les Bruxellois attendent bien davantage un service de qualité, ce qui requiert le paiement d'un titre de transport. Par conséquent, Mme d'Ursel s'opposera à la proposition A-753/1.

**Mme Cieltje Van Achter** salue l'effort fourni par les auteurs des propositions face à ce problème brûlant. Elle relève néanmoins avec ironie que l'argument habituel de la majorité parlementaire pour rejeter des propositions émanant de l'opposition, qui consiste à dire que le gouvernement a déjà réalisé les demandes exprimées, ne pourra pas être brandi cette fois-ci. La majorité en est réduite à avancer une proposition de résolution pour demander au gouvernement de faire ce qu'il aurait déjà dû effectuer. Faudrait-il rappeler à l'ordre le gouvernement, qui n'aurait pas pris ce mal au sérieux?

Mme Van Achter est peinée par cet échec du gouvernement, tant cette question est préoccupante. L'intervention des témoins est déterminante, et la proposition A-717/1 insiste à bon droit sur ce point. Le sens de la citoyenneté est en effet un élément essentiel de la lutte contre le harcèlement. On ne peut s'en remettre uniquement aux forces de l'ordre et à la Justice. Ce texte est certes utile, car il touche à un problème vécu au quotidien par tous les Bruxellois, mais pourquoi ne pas impliquer davantage les citoyens dans le maintien de la sécurité en général ? La députée ne pourra donc pas voter contre la proposition A-717/1, mais elle reste sur sa faim. Il faudrait aller plus loin.

En revanche, à l'instar de Mme d'Ursel, l'oratrice rejette la proposition A-753/1, malgré qu'elle contienne quelques demandes intéressantes. Consacrer les sommes dépensées aujourd'hui pour le contrôle des titres de transport à la sécurité est une idée simpliste. Le modèle de la gratuité des transports en commun ne fonctionne pas. Le citoyen est prêt à payer pour obtenir un service de qualité. On ne peut abandonner toute forme de contrôle dans nos transports. La criminalité commence par des petits méfaits et chacun concevra que celui qui refuse de payer son billet doit être sanctionné.



Voorstel A-790/1 van de heer Weytsman is een stap in de goede richting, hoewel er een analyse van de werking van onze politiezones aan toegevoegd zou moeten worden, met het oog op hun mogelijke fusie op gewestelijk niveau. Er moet ook een duidelijkere aanpak komen voor daklozen en drugsverslaafden in de metrostations. De commissie heeft in Londen kunnen vaststellen dat de openbaarvervoermaatschappij er bijzonder alert was voor deze kwestie.

**Mevrouw Leila Agic** zegt dat seksistische intimidatie alomtegenwoordig is in onze openbare ruimte. Deze neemt de vorm aan van ongepaste of zelfs aanstootgevende gebaren, vernederende woorden, indringende blikken of fysieke agressie. Vrouwen buigen dan hun hoofd, gaan sneller lopen en proberen zichzelf te beschermen. Dat is een aantasting van hun vrijheid om zich te verplaatsen en de openbare ruimte te betreden zonder te hoeven vrezen voor hun fysieke integriteit, alsof vrouwenlichamen niet echt van hen zijn in de openbare ruimte en dat ze veroverd moeten worden. Vanaf de puberteit krijgen jonge meisjes met deze mentale last te maken zodra ze een voet buiten de deur zetten. Wanneer ze eenmaal moeder zijn, willen ze voorkomen dat hun dochters ook zoiets meemaken.

Het voorstel van resolutie A-717/1 is dus heel zinvol. We moeten het publiek bewustmaken, omstanders opleiden om in te grijpen en een einde maken aan de zwaarwegende stilte. Goede praktijken in andere steden moeten als referentie dienen en de verschillende openbaarvervoermaatschappijen moeten samenwerken. Het personeel moet ook specifieke opleidingen krijgen om gepast te kunnen reageren. We moeten luid en duidelijk zeggen dat er geen plaats is voor intimidatie in onze straten.

Voorstel A-753/1 heeft een ruimere strekking. Het is gebaseerd op bevindingen die mevrouw Agic kan onderschrijven, met name het feit dat het groeiende onveiligheidsgevoel sommige mensen ervan weerhoudt het openbaar vervoer te nemen, vooral vrouwen en jongeren, en dat er meer agenten in stations en aan boord van voertuigen aanwezig zouden moeten zijn. Met onmiddellijke ingang de controle van vervoerbewijzen stopzetten is echter geen goed idee omdat daarmee de indruk van straffeloosheid zou worden gewekt, wat dieven, criminelen en personen die anderen lastigvallen een vrijgeleide zou geven. Dat zou dus niet het gewenste effect hebben, wel integendeel. Mevrouw Agic voegt eraan toe dat de regering onlangs een versterking van de preventie- en veiligheidsteams van de MIVB had aangekondigd, en dat er jaar na jaar meer bewakingscamera's worden geplaatst.

Het parlementslid staat even stil bij de kritiek van de heer Weytsman en mevrouw Van Achter op de onvervulde verzoeken uit de resolutie van 30 april 2019. Het klopt dat niet alle verzoeken zijn ingewilligd, waaronder het verzoek om haltes op aanvraag, vanwege het verzet van de MIVB. Die mogelijkheid bestaat echter wel in andere steden. Ondanks enige terughoudendheid van de MIVB zal het parlement

La proposition A-790/1 présentée par M. Weytsman va dans le bon sens, même s'il faudrait y ajouter une analyse du fonctionnement de nos zones de police, en vue de leur éventuelle fusion à l'échelle régionale. Il faudrait aussi une gestion plus claire des sans abri et des toxicomanes dans les stations souterraines. La commission a pu observer à Londres que la société de transports en commun était particulièrement attentive à cette question.

**Mme Leila Agic** affirme que le harcèlement sexiste est omniprésent dans notre espace public. Il se manifeste par des gestes déplacés voire obscènes, des paroles dégradantes, des regards insistants ou des agressions physiques. Les femmes baissent alors la tête, pressent le pas et tentent de se protéger. C'est une atteinte à la liberté de se déplacer et à celle d'occuper l'espace public sans avoir à craindre pour son intégrité physique, comme si le corps des femmes ne leur appartenait pas vraiment dans l'espace public et qu'ils appelaient une conquête. Dès l'entrée dans l'adolescence, les jeunes filles sont confrontées à cette charge mentale dès qu'elles mettent un pied dehors. Une fois devenues mères, elles veulent éviter à leurs filles de revivre cette expérience.

La proposition de résolution A-717/1 a donc tout son sens. Il faut sensibiliser le public, former les témoins à intervenir et mettre fin à la pesanteur du silence. Les bonnes pratiques observées dans d'autres villes doivent servir de références et les différentes sociétés de transports en commun doivent agir de concert. Il faut aussi prodiguer des formations spécifiques au personnel, pour réagir de manière adéquate. Il faut dire haut et fort que le harcèlement n'a pas sa place dans nos rues.

La proposition A-753/1, quant à elle, a une portée plus large. Elle s'appuie sur des constats auxquels Mme Agic peut adhérer, à savoir que ce sentiment croissant d'insécurité dissuade certaines personnes d'utiliser les transports en commun, en particulier les femmes et les jeunes, et qu'il faudrait plus de présence physique d'agents dans les stations et à bord des véhicules. Toutefois, interrompre avec effet immédiat les missions de contrôle des titres de transport ne serait pas une bonne initiative, car cela donnerait une impression d'impunité propice aux voleurs, aux délinquants et aux harceleurs. Cela aurait les effets inverses de ce qui est recherché. Mme Agic ajoute que le gouvernement vient d'annoncer un renforcement des équipes de prévention et de sécurité de la STIB et que le nombre de caméras de surveillance est en augmentation depuis des années.

La députée s'attarde un instant sur les critiques formulées par M. Weytsman et Mme Van Achter concernant les demandes non rencontrées inscrites dans la résolution du 30 avril 2019. Il est vrai que ces demandes n'ont pas toutes été exécutées, dont celle des arrêts à la demande, en raison d'une opposition de la STIB. Cette initiative est pourtant pratiquée dans d'autres villes. En dépit d'une certaine réticence de la

ongetwijfeld op deze kwestie terugkomen. Het zou ook een goed idee kunnen zijn om een speciale eenheid tegen intimidatie op te richten naar het voorbeeld van de RATP, zoals in voorstel A-790/1 wordt gevraagd.

Voorstel A-717/1 pleit ook voor een andere methode van omstandersopleidingen dan vermeld in de resolutie van 30 april 2019. Mensen moeten het aandurven om het slachtoffer te benaderen alsof ze die persoon kennen en samen met het slachtoffer uit de metro te stappen om zich te verwijderen van de aanrander. Dit is een van de belangrijkste elementen uit voorstel A-717/1. De actieve strijd tegen intimidatie die staatssecretaris voor Gelijke Kansen Ben Hamou tijdens de hele zittingsperiode voerde, is vermeldenswaardig. Zij heeft de eerste opleidingen voor het MIVB-personeel opgestart.

**Mevrouw Lotte Stoops** is het eens met de heer Weytsman en vindt dat de resolutie van 30 april 2019 nog steeds relevant is en dat de verzoeken uit de resolutie moeten worden ingewilligd. In tegenstelling tot wat de heer Weytsman laat uitschijnen, pakt de regering de strijd tegen intimidatie wel krachtadig en ernstig aan. Het voorstel van resolutie A-717/1 neemt om die reden niet simpelweg de inhoud over van de resolutie die vijf jaar geleden werd aangenomen, maar vult die aan.

Zoals mevrouw Agic al aangaf, is de aanpak van een structurele training voor omstanders een innovatief element van het voorstel van vandaag, dat een aanvulling vormt op het beleid van de regering, waarin mevrouw Stoops nog steeds het volste vertrouwen heeft.

Minister van Mobiliteit Elke Van den Brandt en de MIVB streven naar betaalbaar, veilig en kwaliteitsvol openbaar vervoer voor iedereen. In tegenstelling tot wat heer Weytsman laat uitschijnen, wordt er wel geïnvesteerd in veiligheids- en preventieteams. Er worden veertig extra agenten aangeworven naast de 113 agenten die al in dienst zijn om de veiligheid in de stations met de grootste problemen te verhogen. De preventie- en veiligheidspatrouilles (PVS) werden in 2017 geïntroduceerd in de nasleep van de aanslagen van 22 maart 2016 en vervullen een cruciale taak aan het begin en einde van de nacht. Tijdens de nacht worden patrouilles door ITS-teams (Infrastructure Ticket Services), waarnaar gevraagd werd in voorstel A-790/1, onnodig omdat de stations dan gesloten zijn. De ITS-teams kunnen zich dan concentreren op het Noctis-netwerk, vervoerbewijzen controleren en ook optreden in geval van incidenten.

De heer Weytsman had het ook over het idee om referenten aan te stellen voor de stations die het ergst te lijden hebben onder geweld. We hebben het dan nog niet eens over de eerstelijnsmanagers, die verantwoordelijk zijn voor de coördinatie van de multimodale agenten, die eigenlijk niet voor de veiligheid hoeven te zorgen, maar passagiers helpen en vandalisme voorkomen. De managers hebben een grondige kennis van de stations waar ze werken en informeren indien nodig de bevoegde diensten.

STIB, il s'agira sans doute que le Parlement revienne à la charge à ce propos. De même, il pourrait être judicieux de constituer une cellule dédiée au harcèlement, sur le modèle de la RATP, comme le demande la proposition A-790/1.

La proposition A-717/1 prône en outre une autre méthode de formation des témoins que celle qui était mentionnée dans la résolution du 30 avril 2019. Il faut oser s'adresser à la victime comme si on la connaissait et sortir du métro avec elle, pour l'éloigner de son agresseur. Cet élément est l'un des principaux intérêts de la proposition A-717/1. Il faut dire aussi que la secrétaire d'Etat à l'égalité des chances, Mme Nawal Ben Hamou, s'est montrée particulièrement active dans la lutte contre le harcèlement, tout au long de la législature. C'est elle qui a initié les premières formations aux agents de la STIB en cette matière.

**Mme Lotte Stoops** concède à M. Weytsman que la résolution du 30 avril 2019 conserve aujourd'hui encore sa pertinence et qu'il faut poursuivre l'exécution de ses demandes. Mais contrairement à ce que M. Weytsman laisse penser, le gouvernement aborde la lutte contre le harcèlement avec rigueur et gravité. La proposition de résolution A-717/1 ne reprend donc pas purement et simplement les éléments de la résolution adoptée il y a cinq ans, mais elle lui est complémentaire.

Comme Mme Agic l'a indiqué, l'approche d'une formation structurelle des témoins est un élément novateur de la proposition présentée aujourd'hui, qui est complémentaire à l'action du gouvernement, en qui Mme Stoops garde pleine confiance.

La ministre de la mobilité Elke Van den Brandt et la STIB veillent à garantir à chacun des transports en commun abordables, sûrs et de qualité. Il ne faudrait pas croire, comme l'insinue M. Weytsman, qu'elles n'investissent pas dans les équipes de sécurité et de prévention. Quarante agents supplémentaires sont en cours de recrutement, outre les 113 agents en poste, afin d'accroître la sécurité dans les stations les plus problématiques. Les patrouilleurs de prévention et de sécurité (PSS) ont été instaurés en 2017, au lendemain des attentats du 22 mars 2016, et remplissent une fonction cruciale en début et en fin de nuit. En période nocturne, des patrouilles des équipes ITS (Infrastructure Ticket Services), demandées par la proposition A-790/1, deviennent dès lors superflues puisque les stations sont alors fermées. Les équipes ITS peuvent alors se concentrer sur le réseau Noctis, afin de contrôler les titres de transport mais aussi d'intervenir en cas d'incidents.

M. Weytsman évoquait par ailleurs l'idée de créer des référents pour les stations les plus touchées par la violence. C'est sans compter les managers de proximité, qui sont chargés de coordonner les agents multimodaux (AMM), lesquels n'assument pas de tâches de sécurité mais d'aide aux voyageurs et de prévention du vandalisme. Les managers connaissent parfaitement les stations où ils opèrent et informent si nécessaire les services compétents.

Het sociale en preventieve aspect van het veiligheidsbeleid wordt uitgevoerd door de verbindingsofficieren van de MIVB en de verenigingen die betrokken zijn bij het project Sublink. Het doel is om de drugshandel en het drugsgebruik uit de stations te verdrijven. Naar het voorbeeld van de maatregelen van de RATP in Parijs is dit project erop gericht om drugsverslaafden en zwervers de weg te wijzen naar hulpverlening, passende zorg of onderdak voor de nacht.

Het hele project zal het gewest 5,7 miljoen euro per jaar kosten. Die investering is zeer belangrijk voor ons openbaar vervoer. De heer Weytsman laat op oneerlijke wijze uitschijnen dat de gewestregering aan de oorzaak ligt van het huidige probleem met drugshandel in het Brussels Gewest. Dat klopt vanzelfsprekend niet. Elk bestuursniveau moet zijn steentje bijdragen aan een gecoördineerde strijd tegen deze plaag.

Mevrouw Stoops verwijst vervolgens naar voorstel A-753/1, voorgesteld door de heer Dagrín, waarin wordt gevraagd om de veiligheidsagenten van de MIVB dezelfde verantwoordelijkheden en uitrusting te geven als de agenten van Securail, die werkzaam zijn op het NMBS-net. Het enige verschil tussen de twee teams is dat Securail-agenten uitgerust zijn met pepperspray, maar die uitrusting blijkt niet geschikt voor MIVB-agenten in een stedelijke context.

Het voorstel roept tevens op tot overleg met de federale regering om meer agenten voor de spoorwegpolitie aan te werven. Dit verzoek wordt al uitgevoerd: de gewestregering vraagt met aandrang meer middelen aan de federale regering voor de beveiliging van de Brusselse stations, ook voor de federale politie en de spoorwegpolitie. De helft van de daklozen die benaderd worden in het kader van Sublink, blijkt geen verblijfsvergunning in België en geen legaal inkomen te hebben. Dat probleem houdt verband met federale bevoegdheden.

Het voorstel vermeldt ook de vordering van leegstaande woningen voor de huisvesting van daklozen. De Brusselse regering zet zich in om deze onfortuinlijke mensen op een menselijke manier te begeleiden. Gate, de risicobeperkende gebruikersruimte in de Woeringenstraat, is onderdeel van dit beleid. Dat centrum is zeker noodzakelijk. Er komen dagelijks 80 tot 150 mensen langs, zodat ze niet in het openbaar drugs hoeven te gebruiken. Het centrum verstrekt medische hulp, maar bovenal is het een uitweg uit de verslaving. Dat is hoopgevend en daarom wordt er binnenkort een tweede centrum geopend in de Ribaucourtwijk, die zwaar getroffen is door de drugshandel. Het zal worden aangevuld met een noodopvangcentrum en een revalidatiecentrum. Met het project wil men op de lange termijn stabiele huisvesting organiseren voor iedereen die wordt begeleid. Om dat doel te bereiken, heeft Iriscare een budget van 3,4 miljoen euro uitgetrokken en de MIVB een budget van 638.000 euro.

L'aspect social et préventif de la politique de sécurité est mis en œuvre par les officiers de liaison de la STIB et les associations du projet «sublink». Il a pour objectif d'extirper le trafic et la consommation de drogue hors des stations. A l'instar des mesures adoptées par la RATP à Paris, ce projet tend à diriger les toxicomanes et les personnes en errance vers un accompagnement, des soins adaptés ou un abri pour la nuit.

L'ensemble de ce dispositif engendre une dépense annuelle de 5,7 millions d'euros pour la Région. Cet investissement est primordial pour nos transports en commun. M. Weytsman laisse entendre de façon malhonnête que le gouvernement régional serait à l'origine de la crise de trafic de drogue qui sévit actuellement à Bruxelles. C'est évidemment faux. Chaque niveau de pouvoir doit contribuer à une lutte coordonnée contre ce fléau.

Mme Stoops évoque ensuite la proposition A-753/1, présentée par M. Dagrín, qui demande notamment de confier aux agents de sécurité de la STIB les mêmes attributions et le même équipement que les agents de Securail, actifs sur le réseau de la SNCB. La seule différence entre ces deux équipes est que les agents de Securail sont équipés de sprays au poivre, ce qui se révèle inapproprié pour des agents de la STIB, dans un contexte urbain.

D'autre part, la proposition demande une concertation avec le gouvernement fédéral, afin d'accroître les effectifs de la police des chemins de fer. Cette demande est déjà à l'œuvre: le gouvernement régional plaide avec force pour que le gouvernement fédéral alloue plus de moyens à la sécurité des stations bruxelloises, entre autres pour la police fédérale et la police des chemins de fer. Il apparaît en effet que la moitié des sans abri approchés dans le cadre de «sublink» n'ont aucun titre de séjour sur le territoire belge et sont dénués de revenus légaux. Cette carence relève des compétences fédérales.

La proposition mentionne également une réquisition de logements inoccupés en vue d'y installer des sans-abri. Le gouvernement bruxellois est attaché à un accompagnement humain de ces personnes infortunées. Dans ce cadre, le centre de consommation de drogue à moindres risques «Gate», rue de Woeringen, est l'un des éléments de cette politique. Il remplit assurément un besoin, quand on constate qu'entre 80 et 150 personnes fréquentent ce centre chaque jour, plutôt que de consommer dans l'espace public. Il offre un accompagnement médical mais constitue surtout une porte de sortie des assuétudes. Dans cette perspective encourageante, un deuxième centre devrait ouvrir prochainement ses portes dans le quartier Ribaucourt, qui souffre particulièrement du trafic de stupéfiants. Il sera complété par un centre d'hébergement d'urgence et par un centre de réhabilitation. L'objectif à long terme de ce dispositif est d'attribuer un logement stable à chaque personne accompagnée. Pour y parvenir, Iriscare y accorde un budget de 3,4 millions d'euros et la STIB de 638 000 euros.

Tot slot kan mevrouw Stoops de oproep van de heer Dagrín om het openbaar vervoer voor iedereen gratis te maken niet onderschrijven. Het openbaar vervoer wordt al grotendeels gesubsidieerd door het gewest en kost slechts één euro per maand voor bepaalde categorieën gebruikers. In 2022 haalde de MIVB 250 miljoen euro op uit de verkoop van vervoerbewijzen en abonnementen, wat neerkomt op een derde van haar werkingsmiddelen. Het kan niet de bedoeling zijn dat de MIVB het zonder deze bron van inkomsten moet stellen.

Kortom, we moeten blijven hopen dat ons openbaar vervoer veiliger en gebruiksvriendelijker wordt, met wederzijds respect voor de passagiers. De situatie vandaag is alarmerend: een derde van de vrouwen en een vijfde van de mannen durft het openbaar vervoer niet te nemen uit angst voor intimidatie of geweld. Iedereen speelt een rol in deze strijd, want er zijn veel meer passagiers dan agenten.

**De heer Francis Dagrín** staat achter voorstel A-717/1, dat werd ingediend door mevrouw Stoops. Hij voegt er echter aan toe dat het niet bij goede voornemens mag blijven.

Voorstel A-790/1 geeft een accuraat beeld van de huidige situatie, maar er staat een onverstandige aanbeveling in, namelijk het idee om multimodale agenten op te leiden tot veiligheidsagenten. De taak van deze agenten bestaat erin informatie te verstrekken en aan preventie te doen. Ze houden zich geenszins bezig met het handhaven van de veiligheid of het controleren van vervoerbewijzen. Het parlamentslid kan zich ook niet vinden in het idee om meer controles uit te voeren op het bovengrondse netwerk, aangezien dit al een prioriteit is voor de MIVB, waardoor er dus minder wordt ingezet op preventie en veiligheid. Voorstel A-790/1 doet geen eer aan de eisen van de werknemers van de MIVB. De heer Dagrín zal zich er dan ook tegen verzetten.

**Mevrouw Ingrid Parmentier** steunt met overtuiging het voorstel van resolutie A-717/1, medeondertekend door haar collega Margaux De Ré. De strijd tegen intimidatie en seksueel geweld is van cruciaal belang voor het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer speelt een centrale rol in het Brusselse mobiliteitsbeleid. Het speelt steeds meer in op de behoeften van de bevolking, maar moet ook aantrekkelijker worden om succes te boeken. Helaas kan het gebruik van het openbaar vervoer een nachtmerrie worden, bijvoorbeeld wanneer je 's avonds laat in een verlaten station wordt gevolgd, in de billen wordt geknepen of een ongepaste opmerking naar je hoofd geslingerd krijgt. Het zijn vooral jonge meisjes die dergelijk wangedrag aan den lijve ondervinden.

Dergelijke handelingen zijn overigens strafbaar sinds de inwerkingtreding van de wet van 22 mei 2014 ter bestrijding van seksisme in de openbare ruimte, die met name van toepassing is op het openbaar vervoer. Dergelijke daden brengen het welzijn van vele vrouwen en meisjes in het gedrang, maar ook dat van mensen die tot minderheden

Enfin, Mme Stoops ne peut souscrire à la demande de M. Dagrín de rendre les transports en commun gratuits pour tous. Ils sont déjà largement subsidiés par la Région et coûtent seulement un euro par mois pour certaines catégories d'usagers. En 2022, la STIB a perçu 250 millions d'euros de la vente de billets et d'abonnements, ce qui représente un tiers de ses moyens de fonctionnement. Il ne s'agit pas de se passer de cette source de revenus.

En conclusion, il faut espérer que nos transports en commun gagnent en sécurité et en convivialité, dans le respect réciproque des voyageurs, car la situation est aujourd'hui alarmante: un tiers de femmes mais aussi un cinquième des hommes hésitent à emprunter ces transports par crainte de faits de harcèlement ou de violence. Chacun a un rôle à jouer dans ce combat, car il y a beaucoup plus d'usagers que d'agents professionnels.

**M. Francis Dagrín** est favorable à la proposition A-717/1, présentée par Mme Stoops. Il ajoute néanmoins qu'il ne faudrait pas en rester aux seules intentions.

Quant à la proposition A-790/1, elle dresse un état des lieux correct, mais elle contient une recommandation mal inspirée, celle de convertir des agents multimodaux aux métiers de la sécurité. Or, ces agents ont vocation à l'information et à la prévention, pas du tout au maintien de la sécurité ni au contrôle des titres de transport. D'autre part, le député ne peut non plus adhérer à l'idée d'accroître les contrôles sur le réseau de surface, car c'est déjà une priorité pour la STIB, qui néglige de ce fait la prévention et la sécurité. La proposition A-790/1 ne fait pas honneur aux revendications des travailleurs de la STIB. M. Dagrín s'y opposera donc.

**Mme Ingrid Parmentier** souscrit fermement à la proposition de résolution A-717/1, cosignée par sa collègue Margaux De Ré. La lutte contre le harcèlement et les agressions sexistes est cruciale pour les transports en commun. Or, ces transports sont au cœur de la politique de mobilité bruxelloise. Ils répondent de plus en plus aux besoins de la population, mais ils doivent absolument être attrayants pour réussir. Malheureusement, l'usage des transports publics peut tourner au cauchemar, quand on est suivi dans une station déserte en fin de soirée, qu'on est palpé aux fesses ou qu'un commentaire déplacé nous est lancé. Ce sont principalement les jeunes filles qui vivent ces déboires.

Il faut rappeler que de tels actes sont punissables d'une peine pénale depuis l'entrée en vigueur de la loi du 22 mai 2014 tendant à lutter contre le sexisme dans l'espace public, qui s'applique notamment aux transports publics. Ces actes affectent l'expérience de bien-être de nombreuses femmes et filles, mais aussi les personnes appartenant à des minorités,

behoren, waaronder seksuele minderheden. In 2019 werden er meer dan 400 aangiften van seksueel geweld geregistreerd door de politie, hoewel dit waarschijnlijk slechts het topje van de ijsberg is. Naar schatting leidt slechts 6% van de gevallen tot een aangifte bij de politie. In 2021 registreerde Unia, het Interfederaal Centrum voor Gelijke Kansen, 406 meldingen van discriminatie of agressie op basis van seksuele geaardheid, waarvan 79 in de openbare ruimte.

De openbare ruimte moet een plek zijn waar iedereen zich veilig voelt en gerespecteerd wordt, zodat iedereen kan gaan en staan waar hij of zij wil. Deze kwestie is al het onderwerp geweest van vele debatten in het parlement, waaronder een voorstel over de vertegenwoordiging van vrouwen in straatnamen, een ander over het erfgoed van vrouwen en een derde over huiselijk geweld.

Voorstel van resolutie A-717/1 is het eindresultaat van een lange voorbereiding, maar het moet gezegd worden dat de gewestregering zich al sinds haar aantreden inzet voor de bescherming van vrouwenrechten. Bij geweld tegen vrouwen en minderheden is het noodzakelijk om actie te ondernemen, met name door een cultuur van waakzaamheid en interventie aan te moedigen. Deze aanpak heeft het voordeel dat het slachtoffer wordt ontlast van de verantwoordelijkheid om te reageren. In het voorstel wordt daarom aanbevolen om meer personeel in te zetten in de stations, om de aangifte van incidenten eenvoudiger te maken en om omstanders van incidenten mondiger te maken in afwachting van de komst van de politie.

Mevrouw Parmentier gaat vervolgens in op de twee andere besproken voorstellen. Ze hebben dezelfde doelstellingen als voorstel A-717/1 en vragen terecht om meer personeel in de stations, maar er staan ook zaken in die mevrouw Parmentier niet kan onderschrijven.

Het door de heer Dagrín geroemde idee van gratis openbaar vervoer is een waanbeeld. Het openbaar vervoer zou zeker betaalbaarder worden voor gebruikers, maar het zou te duur uitpakken voor het gewest en de kwaliteit van de dienstverlening aantasten. In plaats daarvan zouden er kortingtarieven verleend moeten worden aan bepaalde categorieën passagiers die het echt nodig hebben, terwijl de kwaliteit van de dienstverlening wordt verbeterd.

Verder vindt mevrouw Parmentier de veiligheids- en bestaafingslogica van de heer Weytsman maar niets en gelooft ze veel meer in de begeleiding en bewustmaking die aan de basis liggen van het project Sublink. Tot nu toe werden er 432 mensen geholpen dankzij dat project. Zoals mevrouw Stoops al zei, is het al te gemakkelijk om de Brusselse regering te beschuldigen van laksheid in de strijd tegen drugshandel.

**Mevrouw Joëlle Maison** is het ermee eens dat iedereen zich vrij moet kunnen verplaatsen en zich op zijn gemak moet kunnen voelen in de openbare ruimte, ongeacht leeftijd,

dont les minorités sexuelles. Plus de 400 signalements de violences sexuelles ont été enregistrés par la police en 2019, même s'il ne s'agit probablement que d'une fraction marginale des cas. En effet, on estime que seuls 6% des cas donnent lieu à une plainte auprès de la police. En 2021, le Centre interfédéral pour l'égalité des chances Unia a enregistré 406 signalements de discrimination ou d'agression fondée sur l'orientation sexuelle, dont 79 avaient eu lieu dans l'espace public.

L'espace public doit être un lieu de sécurité et de respect pour tous, pour que chacun puisse jouir de sa liberté de se déplacer où bon lui semble. Ce sujet a déjà animé bien des débats au parlement, à l'occasion d'une proposition sur la représentation des femmes dans les noms de rue, d'une autre sur le patrimoine féminin ou encore d'une troisième sur les violences intrafamiliales.

La proposition de résolution A-717/1 est le fruit d'une longue préparation, mais il faut dire que le gouvernement régional veille à la protection des droits des femmes depuis son entrée en fonction. Face aux violences faites aux femmes et aux minorités, il est impératif d'agir, entre autres en instillant une culture de la vigilance et de l'intervention. Cette approche a l'avantage de soulager la victime de la responsabilité de réagir. Partant, la proposition recommande d'accroître la présence humaine dans les stations, de faciliter le signalement et de responsabiliser les témoins, ce qui permet en outre de pallier le temps d'attente de l'arrivée des forces de police.

Mme Parmentier en arrive aux deux autres propositions discutées. Celles-ci partagent les mêmes objectifs que la proposition A-717/1 et prônent notamment un renfort du personnel en station, ce qui est justifié, mais elles contiennent cependant des éléments que Mme Parmentier ne peut approuver.

La gratuité des transports en commun, vantée par M. Dagrín, est un leurre. Elle élargirait certes l'accessibilité financière à ces transports, mais elle coûterait trop cher à la Région et dégraderait la qualité du service. Il convient plutôt de réserver les tarifs réduits à certaines catégories de voyageurs, qui en ont vraiment besoin, tout en améliorant la qualité de l'offre.

D'autre part, Mme Parmentier est rebutée par l'approche sécuritaire et punitive adoptée par M. Weytsman et croit bien davantage à l'accompagnement et à la sensibilisation, qui sous-tendent le projet «sublink». Ce dernier a permis d'assister jusqu'à présent 432 personnes. Comme l'a dit Mme Stoops, il est trop facile d'accuser le gouvernement bruxellois de laxisme face au trafic de drogue.

**Mme Joëlle Maison** affirme elle aussi que chaque personne doit pouvoir se déplacer librement et se sentir à l'aise dans l'espace public, quels que soient son âge, son sexe

geslacht of seksuele geaardheid. Helaas is dit tegenwoordig niet het geval. Als we mensen willen stimuleren om het openbaar vervoer te nemen in plaats van de auto, moeten ze zich veilig kunnen voelen.

De interventie van omstanders is hierbij cruciaal. Mevrouw Maison is onlangs getuige geweest van een aanval op een passagier van tram 92 door een persoon met psychische problemen. De stilte van de andere passagiers was beklemmend. Na een tijdje besliste mevrouw Maison tussenbeide te komen, wat bij de andere passagiers spontaan een beschermende reactie uitlokte. Deze anekdote toont aan in welke mate sociale controle en de houding van omstanders doorslaggevend zijn.

Daarom steunt de spreekster voorstel A-717/1. Omstanders en personeel moeten worden getraind.

**De heer Fouad Ahidar** steunt uiteraard voorstel A-717/1, dat hij mede had ondertekend, maar zegt van meet af aan dat veiligheid niet alleen rechtse partijen aanbelangt. Elke politicus moet zich zorgen maken over de veiligheidskwestie, die in Brussel van bijzonder belang is.

Geweldplegingen in het openbaar vervoer raken ons allemaal, maar het is niet gemakkelijk hierop gepast te reageren. Hoe moet je reageren op een aanrander? De heer Ahidar is onlangs ook tussengekomen op een tram waar een oudere vrouw werd aangevallen door vier jongeren. Hij kreeg een hoop beledigingen naar het hoofd geslingerd en eiste uiteindelijk dat de trambestuurder halt hield. Na een handgemeen sloten de andere passagiers zich aan bij de heer Ahidar en eisten ze dat de herrieschoppers uit de tram zouden worden gezet. De spreker heeft nog steeds een wrange nasmaak van het voorval. Zou een trambestuurder in zulke gevallen niet verplicht moeten worden om halt te houden met zijn voertuig totdat de rust is teruggekeerd? Hoe kunnen we voorkomen dat er geweld wordt gebruikt tegen een omstander die tussenbeide durft te komen, of dat het geweld van de kant van de omstanders escaleert?

Zulke situaties kunnen erg netelig zijn. In een ander geval probeerde de heer Ahidar een vrouw te beschermen die door haar partner werd geslagen, maar hij werd afgesnauwd door het slachtoffer. Ze zag zijn tussenkomst als een inbreuk op hun privéleven. Wat moeten we dan doen? In zulke complexe situaties is gespecialiseerde hulp nodig.

Er mag geen sfeer van angst heersen in ons openbaar vervoer en ook geen gevoel van straffeloosheid dat aanranders aanmoedigt. De vele omstanders moeten allen samen in actie schieten om het slachtoffer te helpen. Wie eenmaal is lastiggevallen of aangerand in het openbaar vervoer, durft het openbaar vervoer niet meer te nemen. Dergelijke incidenten kunnen ingrijpende gevolgen hebben voor het slachtoffer. In dit opzicht zal het voorstel van resolutie A-717/1 het probleem niet oplossen, maar het is wel een stap in de goede richting.

ou son orientation sexuelle. Ce n'est malheureusement pas le cas aujourd'hui. Pourtant, si l'on veut pousser les gens à utiliser les transports en commun plutôt que la voiture, il faut qu'ils s'y sentent en sécurité.

L'intervention des témoins est cruciale dans cet enjeu. Récemment, Mme Maison a assisté dans le tram 92 à l'agression d'un voyageur par une personne souffrant manifestement de troubles mentaux. Le silence des autres passagers était pesant. Mme Maison a, après quelque temps, résolu d'intervenir, ce qui a spontanément engendré une réaction de protection de la part des autres usagers. Cette anecdote démontre à quel point le contrôle social et l'attitude des témoins sont déterminants.

Pour cette raison, l'oratrice est favorable à la proposition A-717/1. Il faut former les témoins et le personnel.

**M. Fouad Ahidar** soutient bien entendu la proposition A-717/1, qu'il a cosignée, mais il affirme d'emblée que le thème de la sécurité n'est pas l'apanage de la droite. Chaque responsable politique doit se préoccuper de ce sujet, qui est d'une importance particulière à Bruxelles.

La violence dans les transports en commun nous touche tous, mais il n'est pas facile d'y apporter une réponse adéquate. Comment réagir face à un agresseur? M. Ahidar a lui aussi été amené à intervenir récemment dans un tram, face à une dame âgée agressée par quatre jeunes. Il a dû affronter un tombereau d'injures, avant d'exiger du chauffeur la mise à l'arrêt du tram. Après des échauffourées, les autres passagers se sont joints à M. Ahidar pour demander que les fauteurs de troubles sortent du tram. L'orateur en a gardé un goût amer. Ne faudrait-il pas obliger dans un tel cas le chauffeur à arrêter son véhicule tant que la tension n'est pas retombée? Mais comment éviter un regain de violence à l'encontre du témoin qui ose intervenir ou une escalade de violence de la part du témoin?

Les situations sont parfois délicates à appréhender. Dans un autre cas, M. Ahidar avait voulu protéger une femme qui recevait des coups de son conjoint, mais s'est fait rabrouer par la victime, qui y voyait une intrusion dans leur vie privée. Comment faut-il intervenir alors? Le conseil de spécialistes est le bienvenu dans ces situations complexes.

Il faut extirper la peur de nos transports publics et que le sentiment d'impunité qui rassure les agresseurs disparaisse. La multitude des témoins doit sortir de sa torpeur et se mobiliser pour assister la victime. Quand on s'est fait harceler ou agresser une fois dans les transports en commun, on n'ose plus y retourner. Les conséquences de ces incidents peuvent être très lourdes pour la victime. En ce sens, la proposition de résolution A-717/1 ne suffira pas à résoudre ce problème mais c'est un pas dans la bonne direction.

**De heer David Weytsman** legt uit dat het idee van een referent in elk station kan worden verantwoord door de noodzaak om verschillende teams en korpsen te coördineren, vooral omdat de politie niet in de stations patrouilleert, maar wel in de omgeving ervan. Vervolgens herinnert hij mevrouw Agic eraan dat de gewestregering zich er in haar meerderheidsakkoord van 18 juli 2019 toe had verbonden om de resolutie van 30 april 2019 uit te voeren. De regering heeft echter slechts een klein deel van de verzoeken van de resolutie uitgevoerd. Wat was dan het nut van die tekst?

Mevrouw Stoops verwerpt ook het idee van de oprichting van een team van agenten dat instaat voor de veiligheid in de stations. Deze aanpak levert echter goede resultaten op in Parijs. In de resolutie van 30 april 2019 werd er al impliciet naar verwezen, en in voorstel A-790/1 wordt er sterk op aangedrongen. Wie zich tegen dergelijke teams verzet, bewijst dat veiligheid geen prioriteit is voor hem of haar. We wachten nog steeds op de toekomstige aanwerving van 40 PVS-agenten. De heer Weytsman neemt geen genoegen met dit argument. Mevrouw Stoops had het ook over de plaatsing van bewakingscamera's in de stations, maar dat volstaat niet. Bewakingsbeelden moeten proactiever worden gebruikt.

Mevrouw Stoops zegt dat het voorstel dat zij verdedigt, een innovatieve methode voor het opleiden van omstanders betreft. Dat klopt weliswaar, maar deze aanbeveling stond ook al in de resolutie van 30 april 2019. De regering had hier al op in kunnen gaan, maar heeft dat nagelaten.

Vervolgens legt de spreker de heer Dagrín uit dat de controle van vervoersbewijzen voor hem geen prioriteit is op zich, maar dat de controleteams helpen om wangedrag en geweld tegen te gaan. Wat de taken van de multimodale agenten betreft, geldt dat zij het werk van de ITS-teams aanvullen. De heer Weytsman is voorstander van het uitbreiden van de taken van multimodale agenten die daar vragende partij voor zijn, veeleer dan honderden extra veiligheidsagenten in dienst te nemen. Historisch gezien was de functie van multimodaal agent een instapbaan bij de MIVB. Veel van die agenten zijn later als veiligheidsagent gaan werken.

## **VI. Bespreking en stemmingen van de consideransen, streepjes van het verzoekend gedeelte en het voorstel van resolutie A-717/1**

De consideransen en streepjes van het verzoekend gedeelte lokken geen enkele commentaar uit.

### **Stemmingen**

De zeven consideransen en de acht streepjes van het verzoekend gedeelte worden aangenomen met 11 stemmen, bij 3 onthoudingen.

**M. David Weytsman** précise que l'idée d'un référent de station est justifiée par une nécessité de coordination des différentes équipes et corps, sachant notamment que la police ne patrouille pas dans les stations, mais aux abords de celles-ci. Il rappelle ensuite à Mme Agic que le gouvernement régional s'était engagé dans son accord de majorité du 18 juillet 2019 à mettre en œuvre la résolution du 30 avril 2019. Le gouvernement n'a exécuté qu'une faible partie des demandes de la résolution. A quoi bon a servi ce texte?

Par ailleurs, Mme Stoops rejette l'idée de constituer une équipe d'agents dédiée à la sécurité dans les stations. Pourtant, cette formule livre de bons résultats à Paris. La résolution du 30 avril 2019 l'évoquait déjà implicitement et la proposition A-790/1 la demande vigoureusement. Refuser de telles équipes, c'est apporter la preuve qu'on ne veut pas faire de la sécurité une priorité. Quant au recrutement futur de 40 agents PSS, il se fait toujours attendre. M. Weytsman n'est pas satisfait par cet argument. Mme Stoops évoquait aussi le placement de caméras de surveillance dans les stations, mais cela ne suffit pas. Il faut faire un usage plus proactif des images de vidéosurveillance.

Mme Stoops affirme que la proposition qu'elle défend met en avant une méthode novatrice de formation des témoins, admettons-le, mais cette recommandation figurait déjà elle aussi dans la résolution du 30 avril 2019. Le gouvernement aurait déjà pu se saisir de cette question, ce qu'il est resté en défaut de faire.

L'intervenant indique ensuite à M. Dagrín que le contrôle des titres de transport n'est pas une priorité à ses yeux, mais ces équipes de contrôle contribuent à lutter contre les incivilités et contre la violence. Quant aux tâches des agents multimodaux, elles peuvent être complémentaires à l'action des équipes ITS. M. Weytsman privilégie un élargissement des missions des agents AMM qui le souhaiteraient, plutôt que d'engager plusieurs centaines d'agents de sécurité supplémentaires. Historiquement, la fonction d'AMM était une porte d'entrée au sein de la STIB et beaucoup d'entre eux évoluaient vers des métiers de sécurité.

## **VI. Discussion et votes des considérants, des tirets du dispositif et de l'ensemble de la proposition de résolution A-717/1**

Les considérants et les tirets du dispositif ne suscitent aucun commentaire.

### **Votes**

Les sept considérants et les huit tirets du dispositif sont adoptés par 11 voix et 3 abstentions.

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel aangenomen met 12 stemmen, bij 2 onthoudingen.

**VII. Bespreking en stemmingen van de consideransen, streepjes van het verzoekend gedeelte en het voorstel van resolutie A-753/1 in zijn geheel**

De consideransen en de streepjes van het verzoekend lokken geen enkele commentaar uit.

**Stemmingen**

De twaalf consideransen en de vijf streepjes van het verzoekend gedeelte worden verworpen met 12 stemmen tegen 2.

De voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 12 stemmen tegen 2.

**VIII. Bespreking en stemmingen van de consideransen, de streepjes van het verzoekend gedeelte en het gehele voorstel van resolutie A-790/1**

De consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte lokken geen enkele commentaar uit.

**Stemmingen**

De 9 consideransen en de 14 streepjes van het verzoekend gedeelte worden verworpen met 10 stemmen tegen 4.

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 10 stemmen tegen 4.

*- Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteurs voor het opstellen van het verslag.*

*De rapporteurs, De voorzitter van de vergadering,*

Isabelle PAUTHIER  
Anne-Charlotte d'URSEL

Arnaud VERSTRAETE

La proposition de résolution, dans son ensemble, est adoptée par 12 voix et 2 abstentions.

**VII. Discussion et votes des considérants, des tirets du dispositif et de l'ensemble de la proposition de résolution A-753/1**

Les considérants et les tirets du dispositif ne suscitent aucun commentaire.

**Votes**

Les 12 considérants et les 5 tirets du dispositif sont rejetés par 12 voix contre 2.

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 12 voix contre 2.

**VIII. Discussion et votes des considérants, des tirets du dispositif et de l'ensemble de la proposition de résolution A-790/1**

Les considérants et les tirets du dispositif ne suscitent aucun commentaire.

**Votes**

Les 9 considérants et les 14 tirets du dispositif sont rejetés par 10 voix contre 4.

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 10 voix contre 4.

*- Confiance est faite aux rapporteuses pour la rédaction du rapport.*

*Les rapporteuses, Le président de séance,*

Isabelle PAUTHIER  
Anne-Charlotte d'URSEL

Arnaud VERSTRAETE