



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**Compte rendu intégral
des interpellations
et des questions**

Commission de la Mobilité,

**chargée des Transports publics,
des Travaux publics et de la
Sécurité routière**

**RÉUNION DU
MARDI 16 DÉCEMBRE 2025**

SESSION 2025-2026

**Integraal verslag
van de interpellaties
en de vragen**

Commissie voor de Mobiliteit,

**belast met het Openbaar Vervoer,
de Openbare Werken
en de Verkeersveiligheid**

**VERGADERING VAN
DINSDAG 16 DECEMBER 2025**

ZITTING 2025-2026

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente

SPF - service public fédéral

Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

kmo - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Le **compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité de la direction des comptes rendus. La traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
Tél. : 02 549 68 00
E-mail : criv@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

Het **integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de directie Verslaggeving. De vertaling is een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 00
E-mail : criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Demande d'explications de Mme Sofia Bennani 5

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

concernant l'indexation tarifaire, les économies imposées et l'avenir du service public de transport à Bruxelles.

Discussion – Orateurs :

Mme Sofia Bennani (Les Engagés)

Mme Aurélie Czekalski (MR)

M. Gilles Verstraeten (N-VA)

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)

Mme Latifa Aït Baala (PS)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de Mme Fadila Laanan 14

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

concernant la sécurité des femmes dans les transports publics bruxellois.

Demande d'explications jointe de Mme Sofia Bennani 14

concernant le sentiment d'insécurité dans les transports en commun et la nécessité d'un plan d'action renforcé pour les femmes et les aînés.

Discussion conjointe – Orateurs :

Mme Latifa Aït Baala (PS)

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Sofia Bennani 5

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende de tariefindexering, de opgelegde besparingen en de toekomst van het openbaar vervoer in Brussel.

Bespreking – Sprekers :

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)

De heer Gilles Verstraeten (N-VA)

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)

Mevrouw Latifa Aït Baala (PS)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van mevrouw Fadila Laanan 14

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende de veiligheid van vrouwen op het openbaar vervoer in Brussel.

Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Sofia Bennani 14

betreffende het onveiligheidsgevoel op het openbaar vervoer en de nood aan een krachtiger actieplan voor vrouwen en ouderen.

Gezamenlijke bespreking – Sprekers :

Mevrouw Latifa Aït Baala (PS)

Mme Sofia Bennani (Les Engagés)

Mme Joëlle Maison (DéFI)

Mme Amélie Pans (MR)

M. Gilles Verstraeten (N-VA)

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)

Mevrouw Amélie Pans (MR)

De heer Gilles Verstraeten (N-VA)

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

1103 Présidence : M. Jamal Ikazban, président.

1105 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME SOFIA BENNANI**

1105 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

1105 **concernant l'indexation tarifaire, les économies imposées et l'avenir du service public de transport à Bruxelles.**

1113 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Selon les informations relayées par la presse, les tarifs de la STIB devraient connaître une nouvelle augmentation en février prochain, avec une indexation de 1,23 %, prévue dans le cadre du contrat de gestion 2024-2028. Concrètement, un ticket simple passerait de 2,30 à 2,40 euros, un ticket journalier de 8,40 à 8,50 euros, et l'abonnement annuel de 550 à 560 euros.

Si ce mécanisme d'indexation est désormais prévu chaque année, il n'en demeure pas moins qu'il intervient dans un contexte social et économique difficile, marqué par une perte de pouvoir d'achat pour de nombreux Bruxellois.

Par ailleurs, le conseil d'administration de la STIB n'est pas parvenu à un consensus concernant l'indexation des tarifs préférentiels, notamment l'abonnement à 12 euros par an destiné aux jeunes de moins de 25 ans et aux seniors. Une proposition visant à porter ce tarif à 13,60 euros a été refusée par plusieurs administrateurs, qui ont estimé qu'il serait socialement et politiquement inopportun de faire peser une hausse, même limitée, sur ces publics fragiles. Ces questions restées sans réponse sont renvoyées au gouvernement en affaires courantes.

Cette situation s'inscrit dans un contexte plus large : comme il l'a fait pour les autres services publics, le gouvernement a récemment demandé à la STIB de réaliser 60 millions d'euros d'économies. Cela a déjà conduit à revoir certaines politiques, dont le service Taxibus. Pour rappel, ce service bénéficiait d'un financement fixe que la STIB complétait, et c'est à ce niveau qu'il a fait l'objet d'économies. Ce service est pourtant essentiel pour les personnes à mobilité réduite.

Dans ce cadre, si l'indexation des tarifs est bien prévue par le contrat de gestion, ne risque-t-elle pas d'être utilisée comme levier pour compenser en partie les économies budgétaires imposées ? Cela se ferait au détriment des missions de la STIB et de l'accessibilité du transport public pour les plus fragiles.

1115 Confirmez-vous qu'une hausse des tarifs interviendra en février prochain ? Dans l'affirmative, suivant quel calendrier et quelles modalités précises ?

Cette indexation a-t-elle pour objectif direct ou indirect de combler les 60 millions d'euros d'économies imposées à la

Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende de tariefindexering, de opgelegde besparingen en de toekomst van het openbaar vervoer in Brussel.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- In februari 2026 indexeert de MIVB haar tarieven met 1,23%. In de beheersovereenkomst van de maatschappij is opgenomen dat een dergelijke indexering voortaan jaarlijks plaatsvindt. De huidige tariefverhoging komt er echter op een moment waarop veel Brusselaars koopkracht verliezen.

De raad van bestuur van de MIVB kon bovendien geen consensus bereiken over de indexering van het 12 euro-abonnement voor jongeren en ouderen. Het voorstel om de prijs tot 13,60 euro te verhogen is afgewezen door verscheidene bestuurders. De onopgeloste kwestie is naar de regering in lopende zaken doorgeschoven.

We moeten de situatie in een ruimere context zien. De regering vroeg de MIVB immers om 60 miljoen euro te besparen. Als gevolg daarvan beperkte de MIVB ondertussen het aantal Taxibusritten voor personen met een beperkte mobiliteit.

Wordt de tariefindexering op die manier niet gebruikt als compensatie voor de opgelegde besparingen?

Stijgen de tarieven inderdaad in februari 2026? Volgens welk tijdschema en welke voorwaarden?

Moet de indexering de 60 miljoen euro aan besparingen compenseren? Hoe valt ze te rijmen met een ambitieus sociaal beleid?

STIB ? Comment s'articule-t-elle avec la volonté de maintenir des politiques sociales ambitieuses ?

Avez-vous prévu de maintenir les tarifs préférentiels à 12 euros pour les jeunes et les seniors ?

Plus largement, comment le gouvernement va-t-il concilier les impératifs budgétaires, la nécessaire indexation des tarifs et l'objectif de rendre la mobilité publique plus inclusive et plus attractive pour l'ensemble des Bruxellois ?

1117 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Les récentes annonces d'indexation tarifaire conjuguées aux économies imposées à la STIB suscitent des questions et des inquiétudes de la part des usagers et du personnel.

Il est indispensable d'assurer une gestion rigoureuse des deniers publics tout en maintenant la qualité et l'accessibilité du service public, lequel doit rester un levier de cohésion et de transition énergétique en matière de mobilité. Ce qui nous importe, c'est une stratégie qui renforce l'attractivité de la STIB et des transports en commun sûrs, rapides, propres, efficaces et accessibles. Ce qui nous importe, c'est de mettre la priorité sur l'optimisation interne avant de faire appel au contribuable.

Pendant qu'on augmente le prix des titres de transport, la STIB doit réaliser 65 millions d'euros d'économies d'ici à la fin de 2025. La répartition est de 15 millions d'euros sur les frais de fonctionnement et 50 millions d'euros sur les investissements. Cela risque de fragiliser la maintenance, la modernisation et la sécurité du réseau.

Les échos du terrain sont préoccupants. Les syndicats dénoncent une mauvaise gestion et une externalisation croissante alors que les compétences existent en interne. Dans le même temps, les conditions de travail se tendent : cadences de conduite plus difficiles, temps de régulation jugés insuffisants, retards structurels liés aux aménagements de voirie et sentiment d'insécurité croissant dans certaines stations et lignes avec moins de présence humaine visible.

Pour nous, un service public de transport fiable, sûr et accessible doit aller de pair avec une exemplarité budgétaire, un usage transparent de chaque euro, des choix assumés entre investissements et exploitation, une maîtrise des frais de consultance et des salaires de direction, et du respect pour le personnel qui fait tourner le réseau de la STIB. C'est dans cet esprit de responsabilité envers les usagers, les travailleurs et les contribuables bruxellois que je vous pose mes questions.

1119 Que permettra de couvrir l'indexation tarifaire prévue ? Comment justifier le maintien d'un tarif préférentiel à 12 euros pour les jeunes et les seniors, eu égard à l'augmentation des coûts à la STIB, notamment en personnel, si l'on veut éviter l'impact pour la Région ?

Quelles mesures d'amélioration structurelles et organisationnelles de la gestion interne la STIB et la Région

Wilt u het voorkeurstarief van 12 euro voor jongeren en ouderen behouden?

Hoe wil de regering de begrotingsvereisten, de noodzakelijke tariefverhoging en inclusiever en aantrekkelijker openbaar vervoer verenigen?

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Dat de MIVB haar tarieven wil indexeren, gecombineerd met het nieuws dat de vervoersmaatschappij dit jaar nog 65 miljoen euro moet besparen, zorgt voor onrust, zowel bij de reizigers als bij het MIVB-personeel.*

De vakbonden klagen aan dat de MIVB slecht bestuurd wordt, dat er steeds meer taken nodeloos uitbesteed worden en dat de arbeidsomstandigheden almaar ongunstiger worden, met moeilijkere rijtijden, structurele vertragingen door wegwerkzaamheden en een groeiend gevoel van onveiligheid.

Er is een strategie nodig om de aantrekkelijkheid van de MIVB te verhogen en te zorgen voor betrouwbaar, snel, schoon en toegankelijk openbaar vervoer. Voordat de belastingbetaler aangesproken wordt, moet er eerst intern orde op zaken worden gesteld. Elke euro overheidsgeld moet in de grootst mogelijke transparantie aangewend worden. Er moet een goed evenwicht zijn tussen investeringen en exploitatiekosten; de consultancykosten en directielonen mogen niet de pan uit swingen, en het personeel dat de MIVB doet draaien, verdient het grootst mogelijke respect.

Waarom moeten jongeren en senioren nog steeds maar 12 euro per jaar betalen, terwijl de personeels- en andere kosten bij de MIVB fors stijgen?

Hoe willen de MIVB en het gewest de interne werking van de MIVB structureel verbeteren, zodat de kostendekkingsgraad stijgt?

envisagent-elles pour augmenter le taux de couverture des coûts ?

Un audit externe ou une comparaison avec d'autres réseaux européens sont-ils envisagés afin d'identifier de nouveaux leviers d'efficacité sans dégrader l'offre ou la qualité du service ?

Le gouvernement a-t-il l'intention de préserver les moyens nécessaires à l'entretien, à la sécurité et à la modernisation du réseau alors que les marges budgétaires sont étroites ?

1121 **M. Gilles Verstraeten (N-VA)** (en néerlandais).- *Je me joins aux questions et remarques pertinentes des orateurs précédents. Le Parlement a droit à la transparence concernant le fonctionnement de la STIB.*

La forte dépendance de la STIB aux moyens publics, à hauteur de 70 %, nous confère une grande responsabilité. Le dossier du métro 3 nous a appris à quel point il est crucial de disposer d'informations complètes sur le fonctionnement interne, la structure de coûts et les choix politiques.

Je vous ai adressé récemment une question écrite sur le plan d'économies de 15 millions d'euros de la STIB et j'ai été déçu par le manque de précision de votre réponse sur les économies que la rationalisation des achats et la réduction du nombre de formations permettront de réaliser.

Quels sont les services ou départements en sureffectif ? Comment cela s'explique-t-il ? Sur la base de quels critères la suppression de certaines fonctions non opérationnelles sera-t-elle opérée ?

Pour les économies de 50 millions d'euros sur les budgets d'investissement, vous avez fait référence à une analyse détaillée et à des efforts considérables.

1123 *Quels sont les projets reportés ou supprimés ? Avec quelles conséquences pour le réseau, les voyageurs et les ambitions à long terme de la STIB ?*

Vous avez la responsabilité de contrôler le fonctionnement de la STIB et d'informer correctement et exhaustivement le Parlement sur les critères objectifs utilisés pour réaliser ces économies, leur impact sur les services et le fonctionnement de l'organisation.

Komt er een externe audit of een benchmark met andere Europese vervoersmaatschappijen om te kijken hoe er efficiënter kan worden gewerkt?

Blijft de regering voldoende middelen vrijmaken voor onderhoud, veiligheid en de modernisering van het net, ook nu er weinig budgettaire marge is?

De heer Gilles Verstraeten (N-VA).- Ik sluit mij aan bij de terechte vragen en opmerkingen van de vorige sprekers. Het parlement heeft recht op transparantie over de werking van de MIVB, in het bijzonder over de efficiëntie en de financiële duurzaamheid van de beleidskeuzes.

De MIVB is vandaag voor 70% afhankelijk van publieke middelen. Dat is een trieste vaststelling, want ooit bedroeg de kostendeckingsgraad bij de MIVB 50%, waarvoor we benijd werden door de vervoersmaatschappijen in de rest van het land. Die grote afhankelijkheid zadelt ons ook op met een grote verantwoordelijkheid: we moeten erop toezien dat die middelen doelmatig en verantwoord worden ingezet. Het dossier van metro 3 heeft ons geleerd hoe cruciaal volledige informatie over de interne werking, de kostenstructuur en de beleidskeuzes is.

Enkele weken geleden stelde ik u een schriftelijke vraag over het besparingsplan van de MIVB. Ik was teleurgesteld over het antwoord, dat bestond uit enkele zinnen, zonder onderbouwing met cijfers. Zo verwees u met betrekking tot de besparing van 15 miljoen euro op de werkingskosten naar een rationalisering van de aankopen en een vermindering van het aantal opleidingen. Welke besparing moet die rationalisering precies opleveren? Welk effect wordt precies beoogd met het beperken van de opleidingen? Over welke opleidingen gaat het? Zal dat niet ten koste gaan van de kwaliteit of de veiligheid van de dienstverlening?

U gaf ook aan dat niet-operationele functies misschien niet zouden worden vervangen. Welke diensten of departementen hebben een personeelsoverschot? Hoe komt dat? Op basis van welke criteria worden die afwegingen gemaakt?

Voor de besparing van 50 miljoen euro op de investeringsbudgetten, die neerkomt op ongeveer 10% van het totale investeringsvolume, verwees u naar een gedetailleerde analyse en aanzienlijke inspanningen.

Welke projecten zijn uitgesteld of geschrapt? Welke gevolgen heeft dat voor het netwerk, de reizigers en de langetermijnambities van de MIVB?

U hebt als minister van Mobiliteit de verantwoordelijkheid om toezicht te houden op de werking van de MIVB en het parlement correct en volledig te informeren. Het is dan ook aangewezen dat we inzage krijgen in de objectieve criteria die gehanteerd zijn bij

La décision d'augmenter les tarifs pour les voyageurs ordinaires et de maintenir des tarifs réduits pour les jeunes et les personnes âgées est absurde, car les jeunes issus de familles aisées et les personnes âgées des communes les plus riches n'éprouvent aucune difficulté à payer un peu plus de 12 euros pour un abonnement annuel.

de besparingen, met een duidelijke analyse van de impact op de dienstverlening en de werking van de organisatie.

Voorts erger ik mij aan de uitspraken over de tarieven. Er is sprake van een stijging met 61 euro op drie jaar tijd, of een cumulatieve stijging van 12,2% van de prijzen voor de gewone abonnementen, dagkaarten enzovoort voor gewone reizigers. Dat is meer dan de gewone inflatie. Tegelijkertijd gelden er verlaagde tarieven voor alle jongeren en ouderen. Ik kan me echter niet voorstellen dat er in Brussel geen jongeren uit bemiddelde gezinnen zijn en dat er in Ukkel, Watermaal-Bosvoorde of Sint-Pieters-Woluwe geen ouderen wonen die niet meer kunnen betalen dan 12 euro voor een jaarabonnement van de MIVB. Ik vind dat idioot beleid, dat rijke jongeren en ouderen subsidieert ten koste van de werking van de MIVB. Dat mag echt weleens opnieuw bekeken worden.

1125 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- Dans toutes les villes qui la mettent en place, la gratuité des transports en commun est un immense succès. Cette indexation tarifaire n'est donc ni nécessaire ni souhaitable. D'ailleurs, pendant dix ans, les tarifs de la STIB n'avaient pas été indexés. Nous constatons maintenant qu'en moins d'un an, ils ont déjà été augmentés de 10 % et qu'ils augmenteront encore en février.

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) *(in het Frans).*- *Gratis openbaar vervoer is in alle steden die dat invoeren een groot succes. De tarieven van de MIVB waren tien jaar lang niet geïndexeerd, maar zijn nu op minder dan een jaar tijd met 10% verhoogd. Die indexering is niet nodig en niet wenselijk. De PTB heeft een resolutie ingediend om te stoppen met die automatische tariefindexering.*

Nous avons déposé une résolution pour ne plus rendre automatique l'indexation des tarifs de la STIB. J'espère qu'elle sera bientôt à l'ordre du jour.

Dit gewest voert een bestraffend milieubeleid door autorijden onbetaalbaar te maken met onder meer hoge parkeertarieven en -boetes en zware LEZ-boetes. Ook daarover hebben wij een voorstel van resolutie ingediend.

Dans notre Région, tout est fait pour dégoûter de l'usage de la voiture ou le rendre hors de prix : tarifs et amendes de stationnement démentielles, suppression de places de parking et reports contre-productifs de trafic sur de grands axes. Il y a aussi la zone de basses émissions, qui sera accompagnée de lourdes amendes à partir du mois d'avril. Nous avons aussi déposé une proposition de résolution à ce sujet, qui devra être débattue dans cette commission.

Tegelijk bezuinigt het gewest sinds 2024 op de MIVB, waardoor de kwaliteit en het aanbod van het vervoer dalen en de werkdruk op het personeel stijgt. Essentiële openbare diensten zoals de MIVB moeten gespaard blijven van bezuinigingen en tariefverhogingen. Bedenk dat de MIVB veel beter werkt dan het openbaar vervoer in de andere gewesten.

Donc, d'un côté, il y a une politique d'écologie punitive et de l'autre, des économies sont imposées à la STIB depuis 2024. Ces économies ont un impact sur la qualité et l'offre de transport : restriction de l'offre de transports pour les personnes à mobilité réduite - il y a néanmoins eu un rétablissement partiel -, diminution de la fréquence des bus sur de nombreuses lignes et nombreux bus en retard et surcharge de travail pour les agents de la STIB, dénoncée d'ailleurs par les syndicats.

Nous l'avons déjà dit : ce n'est pas sur les services publics essentiels qui font tourner notre Région, comme la STIB, qu'il faut faire des économies. Il ne faut pas non plus augmenter les tarifs des titres de transport. En outre, je rappelle que la STIB fonctionne beaucoup mieux que les transports en commun dans les deux autres Régions ; il ne faut donc certainement pas s'en inspirer.

1127 Il faut arrêter l'écologie punitive contre la voiture et, au contraire, encourager tous ceux qui le peuvent - la majorité de la jeunesse bruxelloise le fait déjà - à utiliser les transports publics.

Pour ce faire, un refinancement de la Région bruxelloise est indispensable, elle qui produit 18 % des richesses du pays et ne reçoit en retour que 8 % du pouvoir fédéral.

1129 **Mme Latifa Aït Baala (PS).**- Cette thématique touche au cœur même de notre projet de société, à savoir l'accessibilité des transports publics à toutes et tous.

Le contrat de gestion de la STIB prévoit l'indexation des tarifs standards, ce que nous comprenons et acceptons dans un contexte économique contraint. Toutefois, il est une ligne que nous ne voulons pas franchir, celle de l'indexation des tarifs préférentiels pour nos jeunes et nos aînés. La raison en est que ces tarifs ne sont pas de simples avantages, mais un levier essentiel de justice sociale et de politique publique.

D'abord, ils sont un outil décisif pour garantir la mobilité des publics les plus fragiles : nos seniors, souvent tributaires de pensions modestes, et nos jeunes, dont le budget est limité et pour lesquels chaque euro compte. Rendre les transports publics financièrement accessibles, c'est leur permettre de rester actifs dans la ville, de maintenir leurs liens sociaux, d'accéder aux soins, à la culture et à la formation. C'est lutter contre l'isolement et l'exclusion.

Ensuite, il s'agit d'un choix stratégique pour notre environnement et notre qualité de vie. Encourager l'usage des transports en commun, c'est réduire la place de la voiture, limiter les embouteillages et améliorer la qualité de l'air que nous respirons tous. Cela profite à l'ensemble de la collectivité.

La STIB doit être et rester un service public de qualité au bénéfice des Bruxelloises et des Bruxellois. Son rôle ne se limite pas à faire rouler des métros et des trams. Elle doit être un pilier de la cohésion sociale et de la transition écologique.

1131 Indexer les tarifs préférentiels, ce serait tourner le dos à cette mission fondamentale. Ce serait dire à une partie de nos concitoyens : « La ville se referme pour vous. » Le PS s'y oppose !

Nous refusons cette vision comptable et à court terme qui rognerait le lien social. Nous défendrons toujours un transport public solidaire, qui voit au-delà du bilan financier immédiat et qui investit dans le bien-être collectif à long terme. Pour que ce service public puisse remplir pleinement ses missions, nous continuerons inlassablement à soutenir le personnel de la STIB - conducteurs, agents en station, techniciens - qui fait vivre ce service au quotidien. Son travail mérite notre reconnaissance et notre soutien sans faille, notamment pour améliorer ses conditions de travail et assurer la qualité du service.

1133 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je peux vous assurer que la Flandre et la Wallonie nous envient notre offre de

We moeten het gebruik van het openbaar vervoer net aanmoedigen. Het grootste deel van de Brusselse jeugd gebruikt het al.

Daarvoor moet het gewest absoluut geherfinancierd worden: nu produceert het 18% van de welvaart van het land, maar krijgt het daar maar 8% voor terug.

Mevrouw Latifa Aït Baala (PS) (in het Frans).- *In de beheersovereenkomst van de MIVB is een indexering van de standaardtarieven opgenomen, wat ik kan begrijpen. Voor mij gaat de indexering van de voorkeurstarieven voor jongeren en ouderen echter te ver. Het gaat immers niet louter om een voordeel, maar om een essentiële hefboom voor sociale rechtvaardigheid.*

Om te beginnen garanderen voorkeurstarieven dat ook de kwetsbaarsten zich kunnen verplaatsen en toegang hebben tot zorg, cultuur en opleiding. Ze helpen in de strijd tegen eenzaamheid en uitsluiting.

Daarnaast vormen ze een strategische keuze voor het milieu en onze levenskwaliteit. Als we het gebruik van het openbaar vervoer aanmoedigen geven we minder ruimte aan de auto en de files en verbeteren we de luchtkwaliteit. Dat komt iedereen ten goede.

De PS wijst de louter op cijfers gerichte kortetermijnvisie af. Wij pleiten voor een solidaire openbaarvervoermaatschappij die verder kijkt dan het financiële aspect en investeert in collectief welzijn op de lange termijn. Wij steunen dan ook het personeel dat dagelijks voor de dienstverlening instaat. Zij verdienen erkenning voor hun werk en betere arbeidsomstandigheden.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Vlaanderen en Wallonië benijden ons ons openbaar vervoer,*

transport en commun. La Région bruxelloise peut être fière de la STIB, dont le réseau est apprécié tant en Belgique qu'au niveau européen, et elle doit continuer de la soutenir. Pareil constat résulte du choix qui a été opéré d'investir dans des transports en commun qui répondent aux besoins des visiteurs et des navetteurs en Région bruxelloise.

S'agissant des économies, je remercie la STIB, car ces mesures pèsent également sur son fonctionnement. J'ai répondu sur ce point la semaine passée à l'occasion d'une question de Mme Bennani.

1135

(poursuivant en néerlandais)

Le nombre de trajets varie en fonction de la demande de mobilité, qui fluctue tant au cours d'une même journée que d'une semaine à l'autre. La STIB s'efforce d'adapter au mieux l'offre à la demande.

La hausse des effectifs de la STIB au cours de la dernière législature, de 12 % équivalents temps plein, est principalement due à l'augmentation de l'offre sur le réseau. Elle concerne les conducteurs, le personnel d'entretien, les dépôts supplémentaires, mais aussi les 40 agents de sécurité supplémentaires et les 25 collaborateurs Include.

La STIB travaille jour et nuit à assurer une efficacité maximale et à maîtriser ses coûts. Le contrat de gestion prévoit entre autres un nouveau programme de productivité, « Drive 3 », qui devrait permettre de réaliser de nouvelles économies.

1137

Quant aux coûts d'exploitation, ils peuvent fortement varier en fonction de facteurs limitants, comme l'impact de la circulation automobile sur l'organisation des transports publics de surface. Les bandes réservées, les mesures de circulation et autres sont parfois difficiles à mettre en place, mais elles constituent des moyens relativement peu coûteux de réaliser des économies importantes ou de réduire les dépenses.

dat ook op Europees niveau gewaardeerd wordt. Dat mooie resultaat vloeit voort uit onze investeringskeuzes.

Ik dank de MIVB voor de besparingsmaatregelen, die een impact hebben op haar werking. Daarover heb ik vorige week meer verteld in mijn antwoord op een vraag van mevrouw Bennani.

(verder in het Nederlands)

Het aantal ritten varieert naargelang van de mobiliteitsvraag in het Brussels Gewest. De blijvende impact van de coronacrisis op het verplaatsingsgedrag, met onder meer de toename van telewerk en een versnelling van de modal shift, is daarbij een cruciale factor. We zien verschuivingen van de vraag zowel binnen eenzelfde dag als op weekbasis: de spits duurt langer dan vroeger, en de bezettingsgraad ligt lager op maandag en vrijdag en hoger op andere dagen.

De MIVB probeert het aanbod en de vraag zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen en monitort het evenwicht tussen beide continu. Als uit die monitoring blijkt dat een doordachte vermindering van het aanbod op de ene lijn het mogelijk maakt om het aanbod te versterken op een andere lijn, dan zal de MIVB dat doen voor zover de behoeften dat rechtvaardigen.

De personeelsgroei van de MIVB de voorbije regeerperiode is in de eerste plaats het gevolg van de groei van het aanbod op het net. Dat gaat dan over chauffeurs, onderhoudspersoneel en extra remises, maar ook over nieuwe uitdagingen: de MIVB heeft middelen gekregen om 40 extra veiligheidsagenten en 25 Includomedewerkers voor sociale dienstverlening aan te nemen door de grote uitdagingen omtrent veiligheid en de aanwezigheid van personen met een verslaving in onze metro's.

Tussen december 2019 en december 2025 is het aantal voltijdsequivalenten met 12% gestegen. De meerderheid daarvan betreft rijdend personeel en aanverwante diensten.

De MIVB werkt dag in, dag uit aan maximale efficiëntie en kostenbeheersing, via tal van processen: reductie van de overheadkosten, energie-efficiëntie enzovoort. Het beheerscontract voorziet onder andere in een nieuw productiviteitsprogramma, 'Drive 3', dat ook verdere besparingen moet opleveren.

Wat de exploitatiekosten betreft, zijn er ook beperkende factoren. We kunnen het bovengrondse openbaar vervoer aanzienlijk goedkoper organiseren wanneer het minder hinder ondervindt van bijvoorbeeld het autoverkeer. Dan zijn er immers minder bussen, trams en chauffeurs nodig voor hetzelfde aanbod aan de reizigers. Ik besef dat eigen beddingen, circulatiemaatregelen en dergelijke soms moeilijk liggen, maar het zijn relatief

Le programme Avanti a été conçu dans l'optique de miser un maximum sur des transports publics efficaces et donc abordables. Une de ses missions est de remédier au manque de dépôts et de terminus dans certaines parties de la ville, qui oblige les véhicules à parcourir de nombreux kilomètres à vide pour rejoindre leur point de départ.

goedkope manieren om belangrijke besparingen of minder uitgaven mogelijk te maken.

We moeten maximaal inzetten op efficiënt en dus ook goedkoop openbaar vervoer. Daarom is bijvoorbeeld het Avantiprogramma in het leven geroepen.

De MIVB heeft vandaag in bepaalde delen van de stad, zoals het noordwesten, onvoldoende depots en eindhaltes, waardoor er heel wat 'dode' of 'lege' kilometers nodig zijn om de voertuigen terug naar de juiste locatie te brengen. Als er een depot in de buurt van een lijn is, kunnen we het aantal dode kilometers terugdringen. Zolang die er niet is, moeten de trams naar andere remises.

De kostenefficiëntie kunnen we verbeteren via verschillende maatregelen, maar het tariefbeleid speelt daar ook een rol in.

(verder in het Frans)

De daling van de indirecte inkomsten uit vervoer is een louter administratieve kwestie. Een deel van de dotaties voor voorkeurstarieven staat nu immers onder de begrotingspost 'dotaties' in plaats van onder 'inkomsten uit vervoer'.

De kostendekkingsgraad is tussen 2019 en 2024 gedaald van 35,6% naar 27,7%. Die daling was al langer bezig, maar lijkt zich nu te stabiliseren. Dat is mede te danken aan het feit dat de tarieven na tien jaar stilstand weer geïndexeerd worden.

De werkingskosten van de MIVB zijn blijven stijgen door duurder energie, stijgende loonkosten en een verruimd aanbod. Een groot deel van die werkingskosten betaalt het gewest via de dotatie. Als we echter willen vermijden dat de MIVB de facto moet bezuinigen op de kwaliteit en het aanbod van haar dienstverlening, dan is een tariefindexering moeilijk te vermijden, gezien de huidige financiële situatie van het gewest.

¹¹³⁹ *(poursuivant en français)*

J'en viens aux politiques tarifaires, lesquelles ont évidemment un impact sur les recettes et l'autonomie de la STIB. Tout d'abord, une précision technique : la baisse des recettes indirectes du trafic relève d'une opération strictement administrative. Dans le cadre du contrat de gestion, la majeure partie de la dotation liée aux tarifs préférentiels a été intégrée à la dotation de base de la STIB. Le solde, limité aux tarifs préférentiels entièrement compensés (0 euro), est simplement transféré du poste « recettes de trafic » vers le poste « dotations ».

Le taux de couverture - soit le ratio entre recettes propres et coûts de fonctionnement - a baissé de 35,6 % en 2019 à 27,7 % en 2024. Cette tendance n'est pas nouvelle puisque le taux de couverture atteignait encore 48,1 % en 2011 et 45 % en 2014. Une stabilisation semble toutefois s'observer ces dernières années. Comme je l'ai cependant relevé tout à l'heure, cette indexation joue un rôle puisque, pendant dix ans, il n'y a pas eu d'indexation des tarifs de la STIB, notamment pour rendre ses services accessibles à un maximum de Bruxellois. Il va de soi que cette non-indexation a réduit les recettes propres en comparaison des coûts, car entre-temps, les barèmes ont été indexés, tandis que les prix de l'énergie et les coûts ont augmenté.

J'en viens donc au rôle de l'indexation. Les frais de fonctionnement de la STIB évoluent ; comme je l'ai dit, les coûts énergétiques ont connu une forte hausse et les salaires des chauffeurs sont indexés. Nous avons en outre investi dans l'augmentation de l'offre. La Région paie une grande partie des frais de fonctionnement via la dotation, qui évolue également.

Si les dépenses augmentent, il n'en est pas de même pour les recettes propres. Et si les tarifs n'étaient pas indexés, cela reviendrait de facto à imposer des économies à la STIB. Cela se traduirait inévitablement par une diminution de l'offre et de la qualité du service, sauf si le gouvernement compensait cette non-indexation, comme fait lors de la législature précédente. Vous conviendrez que le contexte budgétaire actuel ne le permet pas.

1141 L'indexation des tarifs permet justement d'éviter les économies en matière d'offre et la dégradation du taux de couverture.

Le transport public ne doit pas être considéré uniquement comme une source de coûts. En effet, il crée de la valeur, soutient l'économie locale et réduit les coûts liés à la congestion automobile et aux accidents de la route. Ces frais évités et cette plus-value sont difficiles à mesurer, mais ils sont bien réels.

Considérer le transport public exclusivement comme un poste de dépenses serait très dommageable pour notre capitale, son dynamisme et sa qualité de vie. La STIB est un produit dont la Région bruxelloise peut être fière et qu'elle peut faire valoir dans le reste du pays. Conservons sa qualité et son offre.

1143 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Je vous remercie de votre réponse exhaustive. Si je comprends bien, il y aura effectivement une indexation des tarifs, mais les abonnements pour les jeunes et les seniors seront maintenus au même prix.

Les Engagés ont toujours défendu une forme de gratuité pour les jeunes, mais il me semble qu'un parent qui gagne 5.000 euros par mois peut payer l'abonnement au tarif plein ; le même raisonnement vaut pour un senior multipropriétaire, par exemple.

Le principe de non-indexation ne me gêne pas en soi, mais je n'ai pas l'impression que cette politique vise uniquement les personnes précarisées et la classe moyenne basse. Je m'interroge sur le fait que toutes les personnes qui en ont les moyens ne payent pas un abonnement au tarif plein. En outre, les tarifs des abonnements pour les jeunes et les seniors sont également appliqués à des non-Bruxellois. Que vous résidiez en Wallonie ou en Flandre, vous payerez 12 euros pour cet abonnement.

Il faut donc revoir ces politiques, car la justice sociale implique une contribution des épaules les plus larges.

1145 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Soyons clairs : si les tarifs ne sont pas indexés, les coûts ne disparaîtront pas, mais seront simplement reportés ailleurs, à savoir dans les impôts des Bruxellois. Arrêtons donc de faire preuve de naïveté en la matière : maintenir artificiellement un gel des tarifs, cela équivaut à faire payer la différence par le contribuable bruxellois.

La vraie question qui se pose n'est pas « Pour ou contre l'indexation ? », mais « Comment garantir que chaque euro perçu serve réellement à améliorer le service fourni au public, à sécuriser le réseau et à moderniser la STIB ? ». C'est cela, faire preuve de responsabilité à l'égard des usagers et des finances publiques.

1147 **M. Gilles Verstraeten (N-VA)** (en néerlandais).- Vous n'avez pas répondu à mes questions complémentaires.

Je rejoins Mme Bennani. Le système actuel est totalement absurde. Une personne de plus de 65 ans qui vit dans une villa à Woluwe-Saint-Pierre et qui possède deux Porsche a

Het openbaar vervoer is niet alleen een kostenfactor, het creëert ook een meerwaarde, het bevordert de lokale economie en de levenskwaliteit in onze stad en het vermindert de kosten voortvloeiend uit opstoppen en verkeersongevallen, al valt daar moeilijk een bedrag op te plakken.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- Als ik het goed begrijp, blijven de abonnementsprijzen voor jongeren en senioren ongewijzigd. Nochtans kunnen ouders die 5.000 euro per maand verdienen, best de volle prijs betalen voor een abonnement voor hun kind. Hetzelfde geldt voor een 65-plusser die meerdere huizen bezit.

Door de maatregel zo algemeen te houden, komt hij niet enkel de armen en de lagere middenklasse ten goede. Sociale rechtvaardigheid betekent echter dat de breedste schouders de zwaarste lasten dragen. Overigens profiteren ook jongeren en senioren uit Vlaanderen en Wallonië van het Brusselse voordeeltarief.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Als de tarieven niet geïndexeerd worden, draait de Brusselse belastingbetaler voor de extra kosten op. Daarom moeten we maken dat elke euro dient om de dienstverlening te verbeteren en het vervoersnet veiliger en moderner te maken.

De heer Gilles Verstraeten (N-VA).- U hebt niet geantwoord op mijn bijkomende vragen. Ik zal ze misschien opnieuw indienen.

Ik sluit me aan bij mevrouw Bennani. Misschien druk ik me nogal cru uit, maar het huidige systeem is volslagen debiel. Het slaat werkelijk nergens op, ook al wordt het verdedigd door de collega's van de PS. Een 65-plusser die in een villa in Sint-

indéniablement les moyens de payer plus de 12 euros par an pour utiliser les transports en commun.

(Remarques de Mme d'Ursel)

Par contre, dans la tranche d'âge des 18 à 65 ans, des personnes éprouvent certainement beaucoup plus de difficultés à payer un abonnement annuel.

Des études sérieuses ont-elles été menées sur les coûts et les bénéfices potentiels d'un autre système tarifaire et sur la meilleure manière de protéger les utilisateurs les plus vulnérables ?

1151 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- Je suis consterné par certaines questions posées, qui sous-entendent que la STIB compterait trop de personnel, alors que de nombreux ateliers de maintenance sont en sous-effectif, sans parler du matériel vieillissant qui prend parfois feu. Il en est de même pour les équipes de prévention et sécurité. J'y vois une déconnexion totale avec la réalité.

D'aucuns dénoncent un manque d'efficacité et de productivité, alors que les planchettes horaires des agents de conduite sont infernales. Ce sont les personnels de la STIB qui font tourner la Région bruxelloise. Il n'y a pas de gouvernement, mais eux, ils sont indispensables et travaillent dans des conditions pénibles, contrairement à nous.

Quant au fiasco de la ligne de métro 3, la plus grande inquiétude de certains serait l'explosion des frais de personnel pour son exploitation. C'est hallucinant ! Ce qui inquiète le PTB, c'est la perspective d'un partenariat public-privé qui pourrait coûter 10 milliards d'euros. Ce serait une folie.

En Flandre, De Lijn a été largement privatisée, avec 4.000 arrêts de bus supprimés. Certains voudraient appliquer le même modèle en Région bruxelloise. Je leur réponds que le PTB ne l'acceptera jamais.

1155 **Mme Latifa Aït Baala (PS).**- Je remercie la ministre de ses éléments de réponse.

Il faut rappeler le rôle fondamental que joue la STIB dans notre société en matière de mobilité - il est essentiel de maintenir une offre de qualité et abordable - et de cohésion sociale. Par ailleurs, la STIB remplit une mission indispensable dans le secteur de l'économie. Ces trois dimensions ne doivent pas être perdues de vue.

1155 **M. le président.**- Je remercie mes collègues de leurs propos bienveillants à l'égard du personnel de la STIB. Nul doute que cela leur fera plaisir.

Je rappelle que la STIB est une entreprise publique.

Pieters-Woluwe woont en twee Porsches voor de deur heeft staan, kan volgens mij wel meer dan 12 euro per jaar bijdragen om het openbaar vervoer te nemen.

(Opmerkingen van mevrouw d'Ursel)

Anderzijds zijn er in de leeftijdscategorie van 18 tot 65 jaar allicht mensen die het veel moeilijker hebben om de volle prijs voor een jaarabonnement te betalen en die we nu helemaal niet bereiken. De maatregel is dus volledig absurd. Ik pleit voor een andere tariefstructuur.

Zijn er ooit degelijke studies uitgevoerd over de mogelijke kosten en opbrengsten van een ander tariefsysteem en over de beste manier om de kwetsbaarste gebruikers te beschermen?

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).- *Wie beweert dat de MIVB te veel personeel heeft, ontbreekt het aan realiteitszin. In de werkplaatsen bijvoorbeeld is er een schrijnend tekort. Wie het heeft over een gebrek aan efficiëntie en productiviteit, beseft niet dat de bestuurders onmogelijke werkuren hebben, terwijl ze onmisbaar zijn.*

In het metrodossier vrezen sommigen dat de exploitatie de personeelskosten zou opdrijven, maar voor de PTB is de publiek-private samenwerking van 10 miljard euro waanzinnig.

Sommigen wensen een privatisering zoals bij De Lijn in Vlaanderen, maar daar verdwenen 4.000 haltes. Zoiets zal de PTB nooit aanvaarden.

Mevrouw Latifa Aït Baala (PS) (in het Frans).- *De MIVB speelt een belangrijke rol op het gebied van mobiliteit en sociale samenhang en ook economisch is ze van groot belang.*

De voorzitter.- De vriendelijke woorden zullen het MIVB-personeel ongetwijfeld plezier doen.

De MIVB is overigens een overheidsonderneming.

1159 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).** - *Un débat sur les tarifs de la STIB me semble utile, mais il appartiendra au nouveau gouvernement de faire des choix en matière de structures tarifaires.*

Le tarif réduit pour les jeunes a pour objectif d'inciter les gens à utiliser les transports publics dès leur plus jeune âge. Nous avons d'ailleurs constaté une nette augmentation du nombre d'abonnements achetés par les jeunes.

Pour les plus de 65 ans, le choix tarifaire a été motivé par le constat que de plus en plus de Bruxellois se déplacent à pied ou à vélo. Nous constatons néanmoins que le passage à des modes de transport actifs est moins évident pour les plus de 65 ans.

Il existe en outre des tarifs spécifiques pour les personnes en situation de pauvreté ou les bénéficiaires de l'intervention majorée. Des abonnements gratuits sont également prévus pour certains usagers.

- *L'incident est clos.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister. - Het spreekt voor zich dat een nieuwe regering nieuwe keuzes maakt over de tariefstructuren. De regering in lopende zaken zet dan ook het beleid van de vorige regering voort in afwachting van een nieuwe regering.

Bij onze keuze voor het verlaagde tarief voor jongeren volgden we de redenering 'jong geleerd is oud gedaan'. Als we mensen van jongs af aan het openbaar vervoer kunnen laten nemen, leren ze een gewoonte aan. Heel wat jongeren studeren tot hun 25e of kopen op die leeftijd hun eerste wagen. Met dat in het achterhoofd hebben we die beslissing genomen. We zagen ook een sterke toename in het aantal aangekochte abonnementen voor jongeren. Voorts maakten we de keuze om die tarieven ook in te voeren voor jongeren die in Brussel studeren. Dat zijn immers mogelijk toekomstige Brusselaars, die we dergelijke goede gewoonten al willen aanleren.

Voor de 65-plussers gebeurde de tariefkeuze vanuit de redenering dat steeds meer Brusselaars zich te voet of met de fiets verplaatsen. Voor iemand die ouder is dan 65 jaar ligt dat niet altijd voor de hand. Veel 65-plussers zijn nog fit, maar we merken toch dat bij die groep de overstap naar actieve vervoersmodi minder vanzelfsprekend is.

Dat zijn de motiveringen voor die voorkeurstarieven van 12 euro.

Daarnaast bestaan er specifieke tarieven voor personen in armoede of begunstigden van de verhoogde tegemoetkoming. Er zijn ook gratis abonnementen (0 euro) en andere kortingstarieven. Het tariefsysteem waarmee we de kwetsbaarsten willen ondersteunen en toegang bieden tot mobiliteit, is inderdaad complex.

Een debat over de tarieven van de MIVB lijkt mij zinvol. Als minister binnen een regering in lopende zaken kan ik u echter alleen de motivering van de vorige regering voor die keuzes geven.

- *Het incident is gesloten.*

1163 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME FADILA LAANAN**

1163 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

1163 **concernant la sécurité des femmes dans les transports publics bruxellois.**

1163 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME SOFIA BENNANI**

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW FADILA LAANAN

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende de veiligheid van vrouwen op het openbaar vervoer in Brussel.

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI

1163 **concernant le sentiment d'insécurité dans les transports en commun et la nécessité d'un plan d'action renforcé pour les femmes et les aînés.**

1167 **M. le président.-** En l'absence de Mme Laanan, sa demande d'explications est lue par Mme Aït Baala.

1167 **Mme Latifa Aït Baala (PS).**- Récemment, une jeune étudiante bruxelloise a pris courageusement la parole sur les réseaux sociaux pour dénoncer une agression sexuelle dont elle a été victime à deux reprises, en l'espace d'une semaine, dans le métro bruxellois. Son témoignage, visionné par des centaines de milliers de personnes, révèle une réalité inquiétante. À Bruxelles, les femmes vivent quotidiennement dans la peur, doivent constamment rester sur leurs gardes et se sentent souvent contraintes d'adapter leur vie pour éviter les agressions.

Ces situations ne sont pas des faits isolés. Elles traduisent un climat d'insécurité généralisé, dans lequel des individus violents semblent s'être approprié l'espace public. Micro-agressions, regards déplacés, comportements menaçants et agressions physiques s'ajoutent à l'impression que les plaintes restent fréquemment sans suite et que la justice et la police ne protègent pas suffisamment les victimes.

Si la STIB rappelle que les stations sont équipées de caméras de surveillance, il est clair que ce dispositif est insuffisant face à l'ampleur du problème. Des mesures plus concrètes et visibles sont nécessaires pour garantir que chaque femme puisse circuler librement et en sécurité dans nos transports publics.

1171 Quelle est votre analyse de la sécurité des femmes dans les transports publics bruxellois ? Disposez-vous de statistiques précises sur les agressions sexuelles et les comportements menaçants dans le métro et le tram ?

Quelles mesures concrètes mettez-vous en place pour renforcer la sécurité dans les stations et rames, notamment pour protéger les femmes ?

Prévoyez-vous un renforcement de la présence des agents de sécurité dans les stations considérées comme les plus à risque, en complément de la vidéosurveillance existante ?

Quelles actions de prévention et de sensibilisation sont développées pour mieux lutter contre le harcèlement et les agressions sexuelles dans les transports publics ?

Pouvez-vous garantir que les victimes d'agression bénéficient d'un suivi efficace et que leurs plaintes sont traitées rapidement et sérieusement, afin de restaurer la confiance dans les forces de sécurité et la justice ?

1173 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Les transports en commun sont un pilier fondamental de la mobilité en Région bruxelloise. Pourtant, de nombreux témoignages récents mettent en lumière un sentiment d'insécurité grandissant, particulièrement parmi les

betreffende het onveiligheidsgevoel op het openbaar vervoer en de nood aan een krachtiger actieplan voor vrouwen en ouderen.

De voorzitter.- Bij afwezigheid van mevrouw Laanan wordt de vraag om uitleg door mevrouw Aït Baala voorgelezen.

Mevrouw Latifa Aït Baala (PS) (in het Frans).- In een post op de sociale media, die intussen al honderdduizenden keren is bekeken, getuigde een jonge studente onlangs moedig hoe ze in één week tijd twee keer seksueel aangerand werd in de Brusselse metro.

Zulke gevallen staan niet op zich, maar weerspiegelen een algemeen klimaat van onveiligheid en geweld in de openbare ruimte. Daarbij komt het gevoel dat klachten vaak zonder gevolg blijven en dat het gerecht en de politie slachtoffers niet genoeg beschermen.

Er hangen dan wel bewakingscamera's in de stations, maar dat is duidelijk niet voldoende om het probleem in te dammen. Er zijn fermere maatregelen nodig om ervoor te zorgen dat elke vrouw zich vrij en veilig kan bewegen op het openbaar vervoer.

Hoe is het volgens u gesteld met de veiligheid van vrouwen op het Brusselse openbaar vervoer? Bestaan er nauwkeurige statistieken over seksuele agressie op het net?

Welke maatregelen neemt u om de veiligheid in de stations en in de voertuigen te verhogen? Bent u van plan meer veiligheidsagenten te laten surveilleren in de gevaarlijkste stations? Welke preventiemaatregelen en bewustmakingsacties overweegt u?

Kunt u garanderen dat slachtoffers goed opgevolgd worden en dat hun klachten snel en ernstig behandeld worden?

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- Het openbaar vervoer vormt een belangrijk onderdeel van de Brusselse mobiliteit. De jongste tijd neemt het onveiligheidsgevoel echter toe, in het bijzonder bij vrouwen en

femmes et les personnes âgées. Celles-ci se sentent vulnérables dans le métro, le tram ou le bus, notamment en soirée ou dans des stations peu fréquentées.

De nombreuses usagères n'osent plus prendre les transports en commun après 20h parce qu'elles ne s'y sentent plus en sécurité. Certaines rapportent des regards insistants, des remarques déplacées, des comportements intrusifs, voire des agressions à caractère sexiste. Ces incidents, qu'ils soient isolés ou répétés, participent à une réalité quotidienne, à savoir une vigilance permanente et une peur latente qui poussent des personnes à éviter les transports publics à certaines heures ou à modifier leurs habitudes de déplacement.

Les aînés, eux aussi, expriment un sentiment d'insécurité, souvent lié à des incivilités, à des vols ou à un manque de présence humaine rassurante. Un tel climat contribue à restreindre leur mobilité, voire à les isoler davantage, alors même que les transports en commun devraient être un outil d'inclusion sociale.

Si la STIB dispose de caméras de surveillance et de dispositifs d'alerte, cela ne suffit manifestement pas à enrayer le phénomène. Par ailleurs, la sous-déclaration de ce type de faits reste préoccupante, puisque de nombreuses victimes renoncent à déposer une plainte, faute de confiance dans la suite qui lui sera réservée. Cela démontre l'urgence de repenser notre approche de la prévention, de la présence humaine et de l'accompagnement des publics vulnérables.

¹¹⁷⁵ Comment la Région évalue-t-elle aujourd'hui le sentiment d'insécurité dans les transports en commun, en particulier parmi les femmes et les personnes âgées, et comment ces données sont-elles intégrées dans le plan global de sécurité et de prévention (PGSP) ?

Quelles mesures ont été prévues pour renforcer la présence humaine dans les stations et rames - agents de sécurité, médiateurs, équipes de prévention -, notamment aux heures creuses et dans les stations identifiées comme les plus sensibles ?

Est-il déjà prévu de lancer ou renforcer des campagnes de prévention et de sensibilisation pour lutter contre les violences sexistes et les comportements agressifs, encourager la dénonciation des faits et informer les usagers sur les moyens de signalement disponibles ?

Quelles actions spécifiques la Région a-t-elle mises en place pour protéger davantage les personnes âgées dans les transports en commun et renforcer leur sentiment de sécurité ?

Enfin, le gouvernement a-t-il développé une stratégie transversale « sécurité dans les transports », centrée sur les publics vulnérables, qui associerait prévention, présence sur le terrain et campagnes de sensibilisation, afin d'assurer à toutes et tous un accès sûr, digne et serein à la mobilité ?

ouderen. Zij voelen zich 's avonds of in weinig bezochte stations kwetsbaar. Daardoor gaan ze het openbaar vervoer op bepaalde uren vermijden. Ze verplaatsen zich minder en raken geïsoleerd.

De MIVB heeft bewakingscamera's en alarmsystemen, maar die volstaan niet. Voorts dienen heel wat slachtoffers geen klacht in omdat ze geen vertrouwen hebben in de manier waarop ermee wordt omgesprongen. We moeten dan ook dringend nadenken over preventie, menselijke aanwezigheid en de begeleiding van kwetsbare groepen.

Hoe evalueert het gewest het onveiligheidsgevoel op het openbaar vervoer? Hoe worden die gegevens in het Globaal Veiligheids- en Preventieplan verwerkt?

Welke maatregelen moeten voor menselijke aanwezigheid in stations en voertuigen zorgen?

Komen er preventie- en bewustmakingscampagnes om seksistisch en agressief gedrag te bestrijden, mensen te stimuleren om dergelijke feiten af te keuren en reizigers te informeren over de mogelijkheden om klacht in te dienen?

Welke acties nam u om ouderen te beschermen op het openbaar vervoer en hun veiligheidsgevoel te verbeteren?

Ontwikkelde u een strategie voor veiligheid op het openbaar vervoer die gericht is op kwetsbare groepen en steunt op preventie, aanwezigheid op het terrein en bewustmakingscampagnes?

Garantir la sécurité et le bien-être de l'ensemble des usagers dans les transports en commun constitue une responsabilité collective. Il est essentiel que les femmes, les aînés et toutes les personnes vulnérables puissent se déplacer sans crainte, à toute heure et dans tous les quartiers de notre Région.

1177 **Mme Joëlle Maison (DéFI).** - Je voudrais tout d'abord remercier Mmes Laanan, Aït Baala et Bennani d'avoir soulevé ce débat, qui est malheureusement récurrent dans notre commission. Les transports publics devraient être un lieu d'accès, de liberté et de mobilité pour toutes et tous. Or, trop souvent, ils deviennent des espaces d'insécurité, d'intimidation, voire de danger pour certains types d'usager, en particulier les femmes.

Les violences verbales et parfois physiques sont légion dans l'espace public, dans les transports en commun et surtout dans les stations et rames de métro et de prémétro.

La crainte d'être dérangée, suivie, harcelée ou agressée génère une angoisse qui conduit beaucoup de femmes à adopter des stratégies d'évitement, à modifier leur tenue vestimentaire ou tout simplement à ne plus utiliser les transports publics, en particulier le soir.

Cette insécurité n'est évidemment pas accessoire. Elle agit comme un frein à la mobilité, à l'égalité d'accès aux transports, à la liberté de circuler.

Durant la législature écoulée, Madame la Ministre, vous avez été sensible à ces questions et vous avez été à l'initiative de différentes mesures. Elles ont inclus des actions de sensibilisation du personnel en matière de harcèlement sexuel dans les transports, des investissements, notamment dans des caméras sur les réseaux, et l'amélioration de la visibilité des femmes dans l'espace public par la féminisation des noms d'arrêts de bus et de tram.

Par ailleurs, le contrat de gestion 2024-2028 entre la Région et la STIB mentionne qu'une attention particulière sera portée à la dimension de genre dans l'ensemble du prisme d'activité de la STIB, au recrutement, à l'image et à l'inclusivité de l'offre de la STIB, ainsi qu'à la place des femmes dans les transports et l'espace publics.

En France, des actions préventives et curatives ont également été mises en place par la RATP et la SNCF. Certaines d'entre elles sont communes à celles que vous avez déjà lancées, d'autres s'en distinguent.

1179 Je vais en citer trois :

- la généralisation des arrêts à la demande, qui consiste à offrir à toute personne qui le désire la possibilité de descendre entre deux arrêts de bus afin de la rapprocher de sa destination. Cela contribue à rassurer le voyageur en lui évitant de trop longs trajets à pied ;

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans). - Jammer genoeg is het openbaar vervoer voor sommige gebruikers, in het bijzonder vrouwen, een plek van onveiligheid en gevaar. Verbale en soms fysieke agressie zijn er schering en inslag, vooral in de metro- en premetrostations en -voertuigen. Die onveiligheid zet een rem op de mobiliteit, op de gelijke toegang tot vervoer en op de bewegingsvrijheid. Veel vrouwen vermijden immers bepaalde plekken of nemen 's avonds het openbaar vervoer niet meer.

Tijdens de voorbije regeerperiode lag u aan de basis van verschillende maatregelen, waaronder bewustmaking van het personeel, investeringen in camera's en een betere zichtbaarheid van vrouwen in de openbare ruimte door bus- en tramhaltes naar vrouwen te vernoemen.

Het MIVB-beheerscontract 2024-2028 bepaalt bovendien dat de MIVB in al haar activiteiten extra aandacht zal besteden aan de genderdimensie, of het nu gaat om rekrutering, de inclusiviteit van het aanbod of de plaats van vrouwen in de openbare ruimte.

In Frankrijk hebben de RATP en de SNCF enkele interessante maatregelen genomen. Zij hebben bijvoorbeeld het systeem van haltes op verzoek veralgemeend. Zo kunnen mensen ook tussen twee bushaltes uitstappen, zodat ze minder ver moeten lopen. Via de app Navigo, te vergelijken met onze Floya, kun je in de regio Île-de-France een geval van agressie of intimidatie melden via een knop. In workshops wordt potentiële getuigen de

- l'application Navigo - l'équivalent de notre Floya en Île-de-France - comporte un bouton permettant de signaler un cas d'agression ou de harcèlement sur le réseau. La géolocalisation permet aux opérateurs et agents de sécurité de situer l'incident et d'y réagir rapidement ;

- enfin, des ateliers permettent d'inculquer aux témoins de harcèlement ou d'agression la méthode des 5 D : distraire, déléguer, documenter, diriger et dialoguer.

Pourriez-vous brièvement rappeler les mesures prises pour renforcer la sécurité dans les transports en commun, en particulier dans le métro et surtout le soir ?

Tous les agents recrutés par la STIB sont-ils spécifiquement formés à la prévention et à la prise en charge des violences sexistes et des agressions, afin d'intervenir de façon dissuasive et réactive ?

Une enquête a-t-elle été récemment menée quant au sentiment de sécurité de l'usager, selon le moyen de transport utilisé, en journée et en soirée ?

Pouvez-vous faire le point sur le principe d'arrêt à la demande ? Dans le nouveau contrat de gestion de la STIB, il est autorisé, mais sera-t-il mis en œuvre ?

L'application Floya permet-elle aujourd'hui de donner l'alerte en cas d'agression ou de harcèlement ? Si non, pourrait-on y introduire cette fonction ?

¹¹⁸¹ **Mme Amélie Pans (MR).**- Je remercie mes collègues d'avoir lancé ce débat au sein de notre commission. Madame la Ministre, le témoignage de cette jeune femme agressée deux fois en une semaine dans le métro bruxellois n'est pas un simple fait divers. C'est le rappel brutal d'une réalité que toutes les études confirment : la sécurité, première des libertés, n'est pas vécue de la même manière par les femmes et par les hommes dans nos transports publics. Lorsqu'une partie, essentiellement féminine, de la population choisit d'adapter ses déplacements, voire y renonce purement et simplement, c'est un échec collectif auquel il faut répondre par des mesures concrètes et efficaces.

Malheureusement, ce malaise est loin d'être un phénomène isolé. En effet, selon les résultats de l'enquête régionale de sécurité menée en 2022, 31 % des Bruxellois se déclarent se sentir parfois en insécurité et 14,5 % souvent ou en permanence.

Chez les femmes, les chiffres sont encore davantage marquants. L'étude de 2023 Stand Up de l'ASBL Touche pas à ma pote va plus loin encore. Elle révèle que 95 % des femmes se sentent occasionnellement en danger dans la rue et que 42 % adaptent leur comportement dans l'espace public, notamment en emportant des objets destinés à se défendre. En soirée, cet écart se creuse nettement : alors que les femmes représentent environ 55 % des voyageurs en journée, elles ne sont plus que 35 % à emprunter les transports publics après la tombée de la nuit.

zogeheten 5D-methode (naar Franse beginletters) bijgebracht om te reageren op agressie of intimidatie.

Welke maatregelen hebt u genomen om de veiligheid op het openbaar vervoer te verbeteren, vooral in de metro en vooral 's avonds? Worden alle MIVB-medewerkers opgeleid om seksistisch geweld en agressie te voorkomen en op te vangen? Is er recent nog een enquête geweest over het veiligheidsgevoel van de reizigers? In het nieuwe beheerscontract staat dat haltes op verzoek toegelaten worden, maar zal dat systeem ook effectief ingevoerd worden? Bevat de app Floya de mogelijkheid alarm te slaan? Zo niet, kan die functie toegevoegd worden?

Mevrouw Amélie Pans (MR) *(in het Frans).*- De getuigenis van een jonge vrouw die in een week tweemaal met agressie te maken kreeg in de Brusselse metro valt niet af te doen als een akkefietje. Het drukt ons met de neus op een realiteit die in alle onderzoeken naar voren komt, namelijk dat vrouwen en mannen een ander veiligheidsgevoel ervaren in het openbaar vervoer. Als een hoofdzakelijk vrouwelijk deel van de bevolking zijn verplaatsingen aanpast of gewoon niet meer maakt, dan moeten we daar efficiënte maatregelen tegenoverstellen.

In 2022 gaf 31% van de Brusselaars aan zich soms onveilig te voelen en 14,5% vaak of altijd. Bij vrouwen voelt zelfs 95% zich af en toe onveilig op straat en 42% van de vrouwen past haar gedrag aan. 's Avonds is het nog opvallender: terwijl vrouwen goed zijn voor ongeveer 55% van de reizigers overdag, daalt dat percentage tot 35% als het donker is.

Wordt er gewerkt aan een overzicht met slecht verlichte buurten, weinig haltes, campussen? Hoe wordt dat gebruikt om meer zichtbare beampten in te zetten waar dat echt nodig is?

La question dépasse donc largement le simple confort ou le ressenti : elle touche à l'égalité d'accès à la mobilité et, par extension, à la ville elle-même.

Une identification des zones à forte vulnérabilité nocturne - quartiers peu éclairés, zones à faible densité d'arrêts, proximité de campus - a-t-elle été réalisée ou envisagée ? Dans l'affirmative, comment cette cartographie est-elle utilisée pour déployer davantage d'agents visibles - agents de la STIB, équipes mobiles, renforts communaux, etc. - là où ils sont réellement nécessaires ?

1183 Quels dispositifs concrets permettent de garantir une réaction rapide en cas d'agression (bouton d'alerte, intervention en temps réel, coordination avec la police et les zones locales, application Floya, etc.) ?

Comment les utilisateurs d'autres moyens de transport, dont les automobilistes, sont-ils sensibilisés à réagir lorsqu'ils sont témoins d'une agression ?

Alors qu'un nombre croissant de victimes renonce à porter plainte, quelles mesures prenez-vous pour garantir un traitement rapide, crédible et systématique des signalements d'agression ? Celui-ci serait de nature à restaurer la confiance des usagers, en particulier les femmes, dans le système de sécurité des transports publics.

Comment intégrez-vous dans les objectifs plus larges du plan global de sécurité et de prévention une véritable stratégie de protection des femmes et des publics vulnérables dans les transports en commun ? Quels indicateurs seront utilisés pour en mesurer l'efficacité ?

1185 **M. Gilles Verstraeten (N-VA)** (en néerlandais).- *Toute situation qui crée un sentiment d'insécurité dans les transports publics est l'occasion de revenir sur ce thème.*

Les auteurs d'intimidations ou d'agressions n'attendent pas la formation d'un gouvernement pour agir. Même en affaires courantes, les ministres compétents doivent donc continuer à prévenir autant que possible ces incidents et les combattre avec fermeté.

La STIB tient-elle des statistiques sur la sécurité et le sentiment de sécurité sur son réseau ?

Étudiez-vous, avec la STIB et les communes, comment le sentiment de sécurité peut être amélioré ?

Les formations dispensées au personnel de la STIB sur la gestion des comportements inappropriés s'avèrent-elles efficaces ?

Welke instrumenten maken een snelle reactie in geval van agressie mogelijk? Hoe worden gebruikers van andere vervoersmiddelen aangezet tot reageren als ze getuige zijn van agressie?

Een toenemend aantal slachtoffers ziet ervan af om aangifte te doen. Hoe garandeert u een snelle, geloofwaardige en systematische verwerking van meldingen van agressie?

Hoe integreert u een echte strategie om vrouwen en kwetsbare doelgroepen in het openbaar vervoer te beschermen in het Globaal Veiligheids- en Preventieplan? Hoe wordt de efficiëntie daarvan gemeten?

De heer Gilles Verstraeten (N-VA).- Elke melding van seksuele intimidatie of agressie, of om het even welke situatie die leidt tot een onveiligheidsgevoel in het openbaar vervoer, is voldoende reden om dit thema opnieuw op de agenda te zetten.

Daders wachten niet op een mogelijke regeringsvorming om toe te slaan. De bevoegde ministers moeten dus ook in lopende zaken hun verantwoordelijkheid blijven nemen en alles in het werk te stellen om incidenten zo veel mogelijk te voorkomen en kordaat te bestrijden. Het is duidelijk dat dat in Brussel nog altijd nodig is. Ongeveer een week geleden verscheen er een artikel waarin werd vermeld dat in Brussel bijna 80% van de vrouwen bepaalde trajecten mijdt uit angst voor intimidatie. Dat is extreem zorgwekkend.

Verzamelt de MIVB cijfers over de veiligheid en het veiligheidsgevoel van reizigers op haar netwerk? Worden die cijfers systematisch opgenomen in het jaarverslag van de MIVB?

Onderzoekt u samen met de MIVB en de gemeenten, in het kader van hun politionele bevoegdheid, hoe u het veiligheidsgevoel kunt verbeteren? Ik denk onder meer aan bewustmakingscampagnes, informatie over stations die als

¹¹⁸⁷ *L'accès aux transports publics pourrait-il être interdit aux récidivistes ?*

Quelles mesures avez-vous prises pour rassurer les victimes afin qu'elles portent plainte immédiatement ?

Existe-t-il une collaboration structurelle entre la STIB et la police ?

Où se trouvent les points de contact dans les stations ? Comment sont-ils signalés ? Comment expliquer aux voyageurs qu'ils peuvent aussi s'adresser au personnel de la STIB, et pas uniquement à la police ?

Que se passe-t-il concrètement quand quelqu'un actionne un bouton d'urgence ?

Concernant les infrastructures, les véhicules sont-ils composés différemment le soir ? S'ils sont moins longs, les passagers seront plus proches les uns des autres, ce qui augmentera le contrôle social.

La sécurité est-elle prise en compte lors de la rénovation des stations ?

probleemlocaties worden geïdentificeerd of studies over de herziening van bepaalde voorzieningen in stations.

Leveren de opleidingen voor het MIVB-personeel over omgaan met ongepast of grensoverschrijdend gedrag resultaten op? Is het personeel voldoende opgeleid om slachtoffers van intimidatie meteen te informeren over hun rechten? Wordt er nazorg of opvolging geboden?

Wordt er onderzocht of de toegang tot het openbaar vervoer tijdelijk kan worden ontzegd aan recidivisten?

Slachtoffers voelen zich vaak niet veilig om onmiddellijk aangifte te doen. Welke bijkomende maatregelen hebt u genomen om die drempel te verlagen?

Werkt de MIVB nauw en structureel samen met de politie, in het bijzonder in en rond stations die bekendstaan als probleemlocaties?

Waar bevinden zich de meldpunten in de stations? Misschien kunt u mij dat overzicht schriftelijk bezorgen.

Hoe wordt de locatie van de meldpunten duidelijk bekendgemaakt onder reizigers? Welke maatregelen neemt u om duidelijk te maken dat ze zich ook tot het personeel van de vervoersmaatschappij kunnen wenden en niet enkel tot de politie? Ik ben er niet van overtuigd dat reizigers zich daar voldoende bewust van zijn.

Wat gebeurt er concreet wanneer iemand op een alarmknop duwt? Hoe snel kan het veiligheidspersoneel dan gemiddeld ter plaatse komen? Wordt elke melding systematisch en onmiddellijk opgevolgd?

Ik wil het ook hebben over de veiligheid van de infrastructuur in de avonduren. Worden trams en metro's 's avonds op een andere manier ingezet? Is het mogelijk om bijvoorbeeld met minder wagons te rijden om zo de sociale controle op te voeren? Er zitten dan immers meer passagiers dicht bij elkaar.

Wordt er bij de aanleg of de renovatie van stations rekening gehouden met de veiligheid, meer bepaald met betrekking tot de zichtbaarheid, verlichting en overzichtelijkheid?

¹¹⁸⁹ **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- Je remercie mes deux collègues pour leurs questions pertinentes.

Officiellement, le personnel de la STIB a subi 848 agressions verbales et 117 agressions physiques en 2024. Ce chiffre ne reflète pas la réalité, de nombreuses agressions n'étant simplement pas signalées. Les usagers en sont aussi victimes, sans toujours porter plainte.

Le sentiment d'insécurité parmi les voyageurs est en hausse constante. Une enquête du SPF Mobilité et transports a montré qu'un tiers des femmes et un cinquième des hommes n'utilisaient

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).- Officieel kreeg het MIVB-personeel in 2024 te maken met 848 gevallen van verbale en 117 gevallen van fysieke agressie. In werkelijkheid waren het er veel meer, want meestal worden ze niet aangegeven.

Ook reizigers zijn vaak het slachtoffer, maar doen vaak geen aangifte. Hun onveiligheidsgevoel blijft toenemen. Uit de recentste meting van de MIVB blijkt dat 25% van de reizigers zich onveilig voelt. De vakbonden en de PTB vragen al jaren meer preventie en veiligheid op het openbaar vervoer, maar voor de MIVB en de regering is dat geen prioriteit. Zij vinden ticketcontroles belangrijker en investeerden miljoenen in

pas les transports en commun du fait de ce sentiment d'insécurité. C'est énorme !

Selon le dernier baromètre de la STIB, 25 % des usagers ne se sentiraient pas en sécurité. Cela fait des années que les syndicats de la STIB et le PTB demandent un renforcement de la prévention et de la sécurité sur le réseau de transport, pour mieux protéger tant les travailleurs que les voyageurs. Depuis des années, la sécurité et la prévention ne sont pas les priorités absolues de la STIB ou du gouvernement.

La priorité, c'est le contrôle des titres de transport. Des dizaines de millions d'euros ont été investis dans des portiques et des caméras de surveillance qui ne rassurent pas et protègent encore moins. Seule une présence humaine, préventive et dissuasive peut accroître le sentiment de sécurité sur le réseau de la STIB.

¹¹⁹¹ La suppression des équipes de contrôle de nuit a eu de lourdes conséquences humaines. Je rappelle également la fermeture de points de vente Kiosk et Bootik dans certaines stations tandis que d'autres seraient menacés à court ou moyen terme. Pouvez-vous nous rassurer à cet égard ? Cette décision inacceptable devrait encore aggraver la situation.

Enfin, voici une question qui s'adresse plus particulièrement au président de cette commission. Il y a un peu plus d'un an, le groupe PTB a déposé une proposition de résolution afin de renforcer la prévention et la sécurité sur le réseau de la STIB par le biais de mesures pour protéger et rassurer le personnel et les voyageurs. Qu'attend-on pour en débattre et voter ce texte au sein de cette commission ?

¹¹⁹³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** On connaît toutes la pratique entre copines de demander à celle qui, le soir, est rentrée de son côté de rassurer les autres en les prévenant qu'elle est bien arrivée à la maison. La société doit jouer le même rôle que ces cercles d'amis pour augmenter le sentiment de sécurité et la sécurité réelle des femmes et des hommes.

Les violences et autres faits de harcèlement à l'encontre des femmes sont des problématiques sociétales qui ne sont pas propres à la STIB. À ce propos, le Parlement a voté, vendredi passé, un texte visant les agressions homophobes, elles aussi en augmentation en Région bruxelloise. Ces faits ne sont pas propres à la STIB. Ils se produisent, hélas, tant dans l'espace public en général que dans l'espace privé.

C'est pourquoi, outre les nombreuses mesures prises par la STIB pour assurer la sécurité de l'ensemble de ses voyageurs, il est essentiel que ce phénomène soit pris en charge à tous les niveaux de la société.

Mes éléments de réponse se focaliseront sur mes compétences. Vos questions plus génériques sur la stratégie transversale du gouvernement ou le plan global de sécurité et de prévention s'adressent plutôt au ministre-président et à mon homologue chargée de l'Égalité des chances, Mme Ben Hamou.

poortjes en bewakingscamera's die geen bescherming bieden. Het veiligheidsgevoel kan alleen verbeteren als er meer personeel aanwezig is op het openbaar vervoer.

De afschaffing van nachtelijke patrouilles heeft zware gevolgen. In een aantal stations zijn de verkooppunten gesloten. Wat gebeurt er met de overige verkooppunten?

Een jaar geleden diende de PTB een voorstel van resolutie in om meer preventie en veiligheid op het MIVB-netwerk te bewerkstelligen. Waarop wachten we om dat te bespreken en erover te stemmen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Geweld en intimidatie tegenover vrouwen zijn samenlevingsproblemen die zich niet alleen op het MIVB-netwerk voordoen. Ze komen jammer genoeg overal in de openbare ruimte voor. Het is dan ook belangrijk dat de hele samenleving erop reageert.

Ik zal antwoorden op de vragen die betrekking hebben op mijn bevoegdheden. Uw overige vragen moet u voorleggen aan minister-president Vervoort en staatssecretaris voor Gelijke Kansen Ben Hamou.

Als we mensen willen stimuleren om het openbaar vervoer te nemen, is het belangrijk dat ze zich veilig voelen. In 2021 startte de MIVB met een jaarlijkse studie over het veiligheidsgevoel en de ervaringen van reizigers op het openbaar vervoer.

Pour favoriser la mobilité douce et inciter la population à opter pour les transports publics, il est primordial que toutes et tous s'y sentent en sécurité, quel que soit leur genre, leur âge ou leur orientation sexuelle.

En 2021, la STIB a lancé une étude annuelle sur le sentiment de sécurité et les expériences vécues dans les transports publics. Elle poursuivait le même objectif que l'étude bisannuelle de safe.brussels, mais se focalisait sur les expériences en relation avec les voyages en transport public en Région bruxelloise, particulièrement avec la STIB. Ladite étude a été menée en 2021, 2022, 2023, 2024 et 2025.

¹¹⁹⁵ L'étude de sécurité de la STIB sonde les utilisateurs pour savoir s'ils ont été victimes d'une ou de plusieurs expériences problématiques sur le réseau de la STIB. D'après cette étude, 16 % des usagers déclarent avoir été victimes d'une expérience problématique durant les trois derniers mois précédents. Ce chiffre est stable depuis les années précédentes. Il n'y a pas de différence significative entre les hommes et les femmes, quelle que soit l'année, de 2021 à 2025. Ces expériences problématiques sont de différentes natures. Les hommes évoquent plus fréquemment des insultes ou menaces racistes ou sans connotation quelconque, tandis que les femmes évoquent plutôt des insultes ou des gestes à connotation sexuelle. Ce constat reste également stable.

Dans le baromètre de satisfaction de la STIB, les répondants ont, en 2023 et 2024, attribué une note moyenne de 7,4/10 au sentiment de sécurité général en journée. La note est de 7/10 pour le métro, 7,6 pour le tram et 7,6 pour le bus. Concernant le sentiment de sécurité en soirée, la note moyenne est de 5,8/10. Ce chiffre est légèrement en baisse si on le compare à celui de 2021 (5,9/10) et identique à celui de 2023. La note en soirée est de 5,5/10 pour le métro, 6,2/10 pour le tram et 6,3/10 pour le bus.

L'étude sur la sécurité n'est pas incluse dans le baromètre annuel de satisfaction de la STIB commandé par Bruxelles Mobilité dans le cadre du contrat de service public. L'échantillonnage, la méthodologie, la portée et le moment où l'étude est organisée sont différents. Dans le baromètre, on constate que l'appréciation du critère de sécurité est différente en fonction du genre. Les indicateurs montrent que les femmes sont plus attentives à cette question que les hommes, ce que ne révèle pas l'enquête sur la sécurité.

En ce qui concerne le nombre d'agressions ou de faits de violence, la STIB ne dispose pas d'une vue exhaustive du phénomène, étant donné que de nombreuses personnes portent - à juste titre - directement plainte à la police. Pour toutes les informations relatives aux dépôts de plaintes, il serait également intéressant de s'adresser aux responsables de la police.

¹¹⁹⁷ Je rappelle que la STIB prend de très nombreuses mesures pour assurer la sécurité de ses voyageurs et de son personnel au sens large, notamment les femmes, les personnes âgées et les personnes de différentes orientations sexuelles :

De maatschappij peilt daarbij naar problematische ervaringen op haar netwerk. Uit de studie blijkt dat 16% van de reizigers de drie voorgaande maanden met dergelijke voorvallen geconfronteerd werden. Daarbij is er geen uitgesproken verschil tussen mannen en vrouwen, maar het gaat wel om uiteenlopende feiten. Mannen noemen vaker racistische beledigingen of bedreigingen, vrouwen hebben het vaker over beledigingen of gebaren met een seksuele connotatie.

In 2023 en 2024 kreeg de MIVB van haar reizigers een gemiddelde tevredenheidsscore van 7,4/10. Wat het veiligheidsgevoel 's avonds betreft, bedraagt het gemiddelde cijfer 5,8/10. Die score is licht gedaald tegenover 2021, toen ze nog 5,9/10 bedroeg.

De veiligheidsstudie is niet opgenomen in de jaarlijkse tevredenheidsbarometer van de MIVB, waarvoor een andere aanpak wordt gehanteerd. Met betrekking tot de barometer stellen we vast dat mannen en vrouwen het begrip veiligheid anders interpreteren en dat vrouwen er meer aandacht voor hebben.

De MIVB heeft geen volledig beeld van het aantal gevallen van agressie of geweld aangezien heel wat slachtoffers rechtstreeks naar de politie stappen.

De MIVB neemt zeer veel maatregelen om de veiligheid van al haar reizigers en haar personeel te garanderen. Zo nam ze sinds 2023 veertig medewerkers voor de beveiliging van stations in dienst, werkt ze samen met de politie, installeerde ze camera's, werkt ze samen met hulpverleners die daklozen en

- engagement de 40 agents affectés à la sécurisation des stations depuis 2023 ;
- collaboration avec les polices locales et fédérale ;
- présence de caméras ;
- collaboration avec les acteurs chargés des personnes en errance et toxicomanes ;
- participation et soutien au projet Sublink ;
- mise en place du service Includo ;
- soutien à des projets spécifiques liés à ces problématiques ;
- formation des agents ;
- multiples campagnes de sensibilisation, etc.

La STIB a également réalisé de nombreuses actions pour sensibiliser au harcèlement sexiste au cours de ces dernières années, tant à destination des voyageurs que de son personnel. Ces différentes mesures profitent à tous les publics vulnérables :

- plusieurs campagnes de sensibilisation contre le harcèlement sexiste avec des affiches sur le réseau ;
- une campagne sur le harcèlement, en collaboration avec Plan International ;
- le webinaire de l'ASBL Touche pas à ma pote ;
- les marches exploratoires organisées avec l'ASBL Garance ;
- la distribution des rubans blancs s'inscrivant dans des campagnes plus larges existantes dans le cadre de la Journée internationale de l'élimination des violences envers les femmes ;
- des articles sur le blog, etc.

La STIB sensibilise aussi son personnel à la lutte contre le harcèlement sexiste sur son réseau. L'accueil et l'orientation des victimes de harcèlement font partie des enjeux liés à cette problématique. Des modules de formation du personnel en contact avec la clientèle ont été développés par les centres de formation de la STIB, en collaboration avec l'ASBL Centres d'entraînement aux méthodes d'éducation active. Ils ont été intégrés dans le trajet de formation de base du personnel en contact avec les clients (personnel de conduite, de sécurité, de vente, chauffeurs, agents multimodaux, etc.). Au cours de l'année 2024, 27 sessions ont été données lors d'écolage de nouveaux collègues dans ces différents métiers. En 2025, les formations se sont poursuivies.

drugsverslaafden begeleiden, richtte ze Includo op, ondersteunt ze projecten voor daklozen en drugsverslaafden, verstrekt ze specifieke opleidingen aan het personeel en voerde ze meerdere bewustmakingscampagnes.

Voorts nam de MIVB de voorbije jaren heel wat maatregelen om reizigers en personeel bewust te maken van seksuele intimidatie. Personeel dat contact heeft met klanten, krijgt een opleiding over de opvang van slachtoffers.

En plus de ces agents formés, tous les métiers confondus ont été sensibilisés à la thématique du harcèlement et à la campagne à

Sinds 25 november 2025 loopt er een nieuwe bewustmakingscampagne. Er komt een nieuwe website met uitleg

venir. Tous ont également reçu la z-card créée à l'occasion de la campagne.

La STIB a commencé une nouvelle campagne de sensibilisation le 25 novembre 2025, à l'occasion de la Journée internationale pour l'élimination de la violence à l'égard des femmes. Une nouvelle page sera aussi publiée sur le site internet pour sensibiliser sur les comportements à adopter : identification des actes de harcèlement, méthode des 5 D pour intervenir en tant que témoin ou victime, numéros d'aide disponibles. Il sera par ailleurs plus facile de signaler des faits de harcèlement sexiste ou sexuel via le site de la STIB. L'objectif est de recueillir davantage d'informations sur les faits, afin de mieux comprendre les situations et d'agir en conséquence. Il reste toutefois important de souligner que les victimes doivent toujours porter plainte auprès de la police, premier acteur du suivi.

Un code QR figurera sur des bannières dans les véhicules, accompagné du slogan « La STIB dit non au sexisme, la STIB dit oui au respect » et redirigera vers la page dédiée du site. D'ici à la fin de l'année, il sera également intégré dans les règles de transport affichées dans les véhicules. Pour les personnes moins à l'aise avec le numérique, une brochure reprenant les principales informations du site sera disponible dans les Kiosk et Bootik.

De plus, un important effort de communication interne est en cours pour informer tous les agents en contact avec la clientèle du lancement de cette campagne.

Concernant l'arrêt à la demande, vous connaissez déjà la réponse négative de la STIB. Ce n'est pas pour autant qu'on doit arrêter d'y réfléchir. On pourrait imaginer une phase de test et en discuter lors des négociations pour la formation d'un prochain gouvernement.

¹²⁰¹ Le raisonnement de la STIB est le suivant : si la distance entre deux arrêts est suffisamment courte en comparaison avec ce qui se pratique dans d'autres villes, s'arrêter en dehors des haltes prévues fait courir un risque en matière de sécurité routière, surtout en soirée. Certes, il existe des arguments pour et contre une telle pratique. Je ne suis pas opposée à un débat à ce sujet, car, si le sentiment de sécurité des femmes peut s'en trouver amélioré, c'est important. Il est question ici du bus, qui, d'après les études, est perçu par les femmes comme le moyen de transport le plus sécurisant.

Autre dispositif évoqué : le bouton d'alerte. Il n'est efficace que si le service d'appui (back-office) fonctionne. À défaut, cela peut créer un faux sentiment de sécurité et renforcer l'isolement des femmes en cas d'urgence. Ces fonctions d'alerte, qui mettent immédiatement en contact avec un collaborateur de la STIB, n'existent que dans les trams et le métro. Néanmoins, il est évident qu'il existe bon nombre d'autres endroits où ce sentiment d'insécurité peut exister. Ces systèmes d'avertissement doivent être fonctionnels et, de préférence, uniformes dans les différents modes de transport. Ainsi, même si j'adore l'application Floya, je me demande si, au vu de ses statistiques d'utilisation, c'est le meilleur outil pour donner l'alerte. Il faut davantage le faire

over hoe je op dergelijke voorvallen moet reageren. Voorts wordt het eenvoudiger om intimidatie te melden via de website. De MIVB wil zo meer informatie vergaren om een beter inzicht te krijgen in het probleem en gepast te kunnen reageren. Dat neemt niet weg dat slachtoffers aangifte moeten doen bij de politie. In de voertuigen van de MIVB zijn QR-codes aangebracht die je naar de betrokken website doorverwijzen. Voor wie minder goed met digitale middelen overweg kan, is een brochure met de belangrijkste informatie beschikbaar bij de verkooppunten. De MIVB informeert personeelsleden die met klanten in contact komen over de start van de campagne.

De MIVB loopt niet warm voor de invoering van haltes op aanvraag, maar dat belet niet dat we erover kunnen nadenken. We zouden een test kunnen uitvoeren en die bespreken tijdens de regeringsonderhandelingen.

Als de afstand tussen twee bushaltes klein genoeg is, is het volgens de MIVB niet veilig om tussenin nog te stoppen, in het bijzonder 's avonds. Ik sta echter open voor een debat, zeker als vrouwen zich veiliger voelen door de maatregel.

Een andere ingreep die wordt genoemd, is de veiligheidsknop. Die heeft echter alleen nut als er een dienst is die reageert, anders wordt er een vals veiligheidsgevoel gecreëerd. Het systeem bestaat bovendien alleen voor de tram of metro, terwijl reizigers zich ook elders onveilig kunnen voelen. Waarschuwingssystemen moeten bovendien niet alleen werken, maar ook overal identiek zijn. Ik vraag me dan ook af of Floya het beste middel is om alarm te slaan. Die app wordt immers nog te weinig gebruikt en moet in elk geval bekender worden.

connaître, à l'instar de l'autocollant My Bike, registre pour lutter contre le vol de vélos qui a été repris par le niveau fédéral et dont la promotion a été faite à la télévision. Lorsqu'un outil est largement utilisé, il est toujours plus facile de communiquer à son propos.

1203

(poursuivant en néerlandais)

Monsieur Verstraeten, en matière de récidive, nous ne disposons pas de tous les instruments juridiques nécessaires.

Je vous confirme en revanche qu'une attention particulière est accordée, notamment, à l'éclairage et aux angles morts lors de la rénovation des stations de métro. De même, les nouveaux métros et trams sont plus ouverts afin de faciliter le contrôle social.

Enfin, le gouvernement fédéral a promis de renforcer la police ferroviaire et 40 agents de sécurité supplémentaires ont été engagés par la STIB.

1205

Mme Latifa Aït Baala (PS).- La question de la sécurité est effectivement un enjeu fondamental pour tous nos concitoyens, mais il l'est plus pour les femmes et avec davantage d'acuité dans le cadre des transports publics.

Cette problématique a été assez récurrente au sein du Parlement bruxellois et de cette commission en particulier. Nous sommes nombreuses et nombreux à partager les préoccupations qui sont exprimées par Mme Laanan, y compris à titre personnel, puisque je ne prends plus les transports en commun à partir de 21h.

Il y a un peu plus d'un an, le Parlement a adopté une proposition de résolution – une de plus – qui était également portée par mon groupe, en vue de lutter contre le harcèlement et les agressions, notamment à caractère sexuel, dans l'espace public et les transports en commun.

Cela dit, admettons qu'il est difficile d'encourager l'usage des transports en commun quand un tiers des femmes les délaissent en raison d'un sentiment d'insécurité ou d'une expérience personnelle.

Ainsi que vous l'avez rappelé, des politiques publiques adéquates doivent pouvoir se fonder sur des données quantitatives fiables comme les sondages. Cet aspect figure dans le plan ambitieux de lutte contre les violences faites aux femmes. Néanmoins, pas moins de 16 % des usagers ont déclaré avoir été victimes d'une expérience problématique.

(verder in het Nederlands)

Dat maakt zeker deel uit van de oplossingen.

Wat recidive betreft hebben we juridisch niet alle instrumenten in handen. Ik verwijs naar vraag 16450 van de heer Dalle daarover.

We passen de metrostations effectief aan: wanneer een station gerenoveerd wordt, wordt er heel bewust rekening gehouden met verlichting, inrichting en verloren hoeken. Bij het rollend materieel is het geen toeval dat de nieuwe metro's en trams zo open zijn. Dat is bewust gedaan voor de sociale controle.

De federale regering heeft beloofd dat de spoorwepolitie versterkt zal worden. Dat is essentieel. De spoorwepolitie kreeg twintig personeelsleden bij. Daarnaast heeft de MIVB zelf, op kosten van het Brussels Gewest, veertig personeelsleden aan de veiligheidsdiensten toegevoegd. Als iedereen inspanningen levert, is er nog veel verbetering mogelijk.

Mevrouw Latifa Aït Baala (PS) *(in het Frans).*- *Velen van ons delen mevrouw Laanans bezorgdheid, en het raakt me ook persoonlijk, want ik neem geen openbaar vervoer na 21 uur.*

Het is moeilijk om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren wanneer een derde van de vrouwen het vanwege een onveiligheidsgevoel of een persoonlijke ervaring links laat liggen.

Zoals u zei, is een adequaat beleid maar mogelijk op basis van betrouwbare gegevens. Dat is iets wat in het ambitieuze Brussels Plan ter bestrijding van geweld tegen vrouwen aan bod komt. 16% van de gebruikers hadden al een problematische ervaring.

1207 Les craintes des femmes sont davantage liées aux violences sexistes et sexuelles. La question de la sécurité est donc un enjeu crucial.

Je ne vous ai pas entendue sur une éventuelle ligne d'assistance téléphonique dans toutes les sociétés de transport public.

Les formations du personnel sont indispensables, tout comme la sensibilisation accrue des agents et des usagers.

L'ensemble des mesures prises sous votre mandature doivent être complémentaires et poursuivre un même objectif, à savoir juguler ce phénomène.

1209 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- L'endroit le plus problématique n'est donc pas tant le tram ou le bus que le métro. Son infrastructure même induit un sentiment d'isolement, en particulier en soirée. Quant aux victimes, il peut s'agir tant de femmes que de personnes non-binaires - comme c'est arrivé la semaine passée -, ou d'ânés.

Dans le bus ou le tram, vous pouvez hurler, le chauffeur va vous entendre. Parfois, il intervient, au péril de sa propre sécurité. Ce n'est par contre pas toujours le cas, dans notre monde de plus en plus individualiste, des gens alentour, qui souvent se contentent de regarder. C'est triste, pour une société, d'observer cela.

En outre, les publicités faisant la promotion de la marchandisation du corps de la femme n'aident pas à réduire ces comportements.

Finalement, les femmes, les ânés ou autres adoptent des stratégies d'évitement : ne pas prendre le métro, mais un bus qui mettra une demi-heure de plus, ou prendre une voiture de transport avec chauffeur.

Nous devons faire de ces endroits des lieux absolument sécurisés. J'invite donc le prochain gouvernement - peut-être y serez-vous chargée de la Mobilité - à prendre contact avec tous les niveaux de pouvoir, car on ne peut résoudre cette situation seul.

1211 **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Je remercie la ministre pour ses réponses, pour le rappel des mesures prises et pour ses réflexions quant aux actions encore à entreprendre.

La présence et la formation du personnel sont effectivement souhaitables, Monsieur Rittweger de Moor, mais nous ne pouvons pas compter sur les seuls engagements de la Région, vu sa situation budgétaire, pour résoudre cette question.

Même si elles ne sont pas idéales, il faut admettre que les caméras de surveillance offrent une protection. Elles rassurent et, surtout, permettent d'identifier des auteurs de faits dans certains cas.

Vrouwen zijn vaak bang voor seksistisch en seksueel geweld. Veiligheid is dus een cruciale kwestie.

U hebt niets gezegd over telefonische assistentie bij de openbaarvervoerbedrijven. Opleiding van personeel is absoluut noodzakelijk, net als verdere bewustmaking bij beampten en gebruikers. Alle maatregelen die u neemt, moeten elkaar aanvullen en op hetzelfde doel gericht zijn.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- De onveiligste plek is dus de metro, die door zijn infrastructuur een gevoel van afzondering in de hand werkt. In de bus of de tram zal de chauffeur vaak tussenbeide komen als je roept, iets wat omstanders jammer genoeg niet altijd doen.

Vrouwen, non-binaire personen of ouderen zijn de voornaamste slachtoffers. Dat de reclame vrouwen vaak tot koopwaar reduceert, helpt daarbij niet. Die mensen hebben daardoor vaak de neiging de metro te vermijden en dan maar een bus te nemen, al is die een halfuur langer onderweg, of een taxi.

De volgende regering moet samen met alle andere overheden werken aan een openbaar vervoer dat volstrekt veilig is voor iedereen.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- Er moet inderdaad opgeleid personeel aanwezig zijn, mijnheer Rittweger de Moor, maar het gewest kan deze kwestie in de huidige begrotingsomstandigheden niet alleen oplossen.

Camera's zijn niet ideaal, maar ze hebben een geruststellend effect en helpen bij de identificatie van daders. Oproepen via Floya of andere apps vereisen een snelle reactie, anders zijn slachtoffers er misschien nog erger aan toe.

Ik neem geregeld het openbaar vervoer en volgens mij is de bewustmaking van omstaanders iets waarop we nog zwaarder moeten inzetten, door de 5D-methode toe te passen of een beroep te doen op het middenveld. U hebt al veel gedaan, mevrouw de minister, maar wij vragen nultolerantie.

Les appels de sécurité à travers Floya ou d'autres applications exigent des réactions immédiates en back-office, faute de quoi la situation des victimes risquerait de s'aggraver encore.

J'emprunte régulièrement les transports en commun, y compris en souterrain, le soir. Selon moi, la sensibilisation des témoins est un élément fondamental sur lequel il faut mettre l'accent, en utilisant la méthode des 5 D ou en s'appuyant sur le monde associatif. Outre les campagnes de sensibilisation au harcèlement qui existent déjà sous forme écrite dans les trams, le secteur associatif pourrait organiser des campagnes pratiques dans les trams et métros.

Vous avez déjà pris de nombreuses mesures, Mme la Ministre, mais, face aux agressions contre les femmes et aux actes homophobes qui sont un phénomène en nette croissance, nous demandons une tolérance zéro.

¹²¹³ **Mme Amélie Pans (MR).**- Je vous rejoins tout à fait : l'augmentation des violences faites aux femmes et aux autres publics vulnérables est un problème sociétal inquiétant. Je suis également d'accord avec la nécessité de mettre en place une stratégie transversale de lutte contre ce phénomène.

Je prends bonne note et me réjouis du fait que les agents de la STIB sont formés et sensibilisés à ces violences.

Vous avez évoqué plusieurs études dans votre réponse. J'insiste sur le fait que les chiffres doivent absolument être croisés avec des données opérationnelles précises : nombre d'agressions enregistrées, temps d'intervention, localisation des faits, présence effective des agents, etc. La transparence est indispensable pour évaluer ce qui fonctionne ou non et repérer où se situent les failles. Tout ceci suppose un pilotage clair de la sécurité, avec de réels objectifs et un suivi mesurable.

S'agissant des arrêts à la demande, je rappelle que ma collègue Anne-Charlotte d'Ursel a déposé un texte dans ce sens. Nous espérons vivement qu'il sera rapidement mis à l'agenda de cette commission.

Bruxelles ne peut devenir une ville dans laquelle les femmes s'autocensurent et brident elles-mêmes leurs déplacements. La sécurité et les transports ne constituent pas de simples enjeux de confort. Il s'agit de liberté, d'égalité et de responsabilité publique. Chaque femme, et plus largement chaque personne, doit pleinement reprendre, sans crainte et sans compromis, sa place dans l'espace public.

¹²¹⁵ **M. Gilles Verstraeten (N-VA)** *(en néerlandais).*- La situation dans les stations de métro est le reflet d'un problème sociétal plus large qui se pose également dans les rues de Bruxelles.

Les femmes ne sont pas les seules à être harcelées, même si elles constituent un groupe particulièrement vulnérable. Je remarque moi-même que lorsque je dois rentrer à Bruxelles en soirée après une activité en dehors de la ville, je dois réfléchir à mon trajet. Ces considérations m'ont d'ailleurs incité à obtenir mon permis

Mevrouw Amélie Pans (MR) *(in het Frans).*- De toename van het geweld tegen vrouwen en andere kwetsbare groepen is verontrustend en vereist een overkoepelende strategie.

Ik ben blij dat het MIVB-personeel wordt opgeleid om daarmee om te gaan.

De studies die u aanhaalde, moeten absoluut aangevuld worden met operationele gegevens: het aantal geregistreerde gevallen van agressie, de interventietijd, de plaats van de feiten, de effectieve aanwezigheid van agenten enzovoort. Enkel zo kunnen we weten wat wel of niet werkt.

Over de haltes op verzoek heeft mevrouw d'Ursel een tekst ingediend.

Veiligheid op het openbaar vervoer, vooral voor vrouwen en andere kwetsbare groepen, gaat over vrijheid, gelijkheid en verantwoordelijkheid.

De heer Gilles Verstraeten (N-VA).- U zegt dat het probleem zich vooral in de metro voordoet. Wat in de stations en het openbaar vervoer gebeurt, is echter een uiting van een ruimer maatschappelijk probleem. Dat beperkt zich helaas niet tot de bus, tram, metro of stations, maar doet zich ook in de Brusselse straten voor.

Vorige vrijdag hadden we het nog over de resolutie betreffende de aanpak van homofobie. Niet alleen vrouwen worden immers

de conduire, car je n'ai plus envie de prendre les transports en commun à Bruxelles en soirée.

Les chiffres relatifs à la sécurité et au sentiment de sécurité sont-ils enregistrés ? Le Parlement tient à rester informé à cet égard.

¹²¹⁷ **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).** - Includo est sans doute la meilleure initiative de prévention de ces dernières années, mais elle ne constitue pas un bilan suffisant.

Actuellement, les 40 agents supplémentaires se voient surtout demander de contrôler les tickets.

Nous avons besoin d'une présence humaine accrue sur le réseau de surface où les agents de conduite des bus et des trams sont trop souvent livrés à eux-mêmes avec les voyageurs.

La police fédérale du métro est en sous-effectif depuis vingt ans et ne constitue clairement pas une priorité pour le gouvernement Arizona. En outre, les mesures évoquées risquent de faire exploser le nombre de tentatives de suicide dans le métro. Une présence humaine est nécessaire dans les stations, du début à la fin du service.

Certaines stations sont vraiment abandonnées ou hors de contrôle, comme celle de Beekkant. Je tiens d'ailleurs à remercier la commune de Molenbeek-Saint-Jean qui se soucie de la sécurité des agents de la STIB et des voyageurs.

- *Les incidents sont clos.*

lastiggevalen, al vormen ze wel een bijzonder kwetsbare groep. Ik merk zelf echter ook dat, wanneer ik na een activiteit buiten de stad 's avonds laat nog terug moet met de trein, ik begin na te denken over mijn verplaatsing. Stap ik uit in het Zuidstation en neem ik tram 81? Wat zal mij daar overkomen? Reis ik niet beter naar Brussel-Centraal om daar de metro te nemen? Die overwegingen hebben ertoe geleid dat ik de nodige stappen heb gezet om mijn rijbewijs te behalen. Vroeger deed ik alles met het openbaar vervoer, maar ik ben het beu. Als ik tot 's avond laat buiten de stad wat te doen heb, dan wil ik met de auto kunnen gaan. Ik zie het niet meer zitten om laat op de avond het openbaar vervoer te nemen in Brussel.

Op mijn vraag of het mogelijk is om cijfers over de veiligheid en het veiligheidsgevoel bij reizigers systematisch in het jaarverslag van de MIVB op te nemen, hebt u niet geantwoord. Worden die cijfers bijgehouden? Op die manier blijft het parlement op de hoogte.

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans). - *Includo is ongetwijfeld het beste preventie-initiatief van de afgelopen jaren, maar het volstaat niet.*

De veertig extra agenten worden vooral ingezet voor kaartjescontrole.

Er is meer menselijke aanwezigheid nodig van het begin tot het einde van de dienst. Bus- en trambestuurders staan er al te vaak alleen voor.

De spoorwegpolitie is duidelijk geen prioriteit voor de federale regering.

Sommige stations, zoals Beekkant, zijn echt onbeheersbaar. Gelukkig bekommert de gemeente Sint-Jans-Molenbeek zich om de veiligheid van personeel en reizigers.

- *De incidenten zijn gesloten.*