



SESSION ORDINAIRE 2025-2026

19 JUIN 2026

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE****PROPOSITION DE RÉOLUTION****concernant la participation structurelle de
l'Office des étrangers aux contrôles coordonnés
des titres de transport sur le réseau de la STIB**

(déposée par M. Bob DE BRABANDERE (NL))

GEWONE ZITTING 2025-2026

19 JUNI 2026

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT****VOORSTEL VAN RESOLUTIE****betreffende de structurele inschakeling van de
Dienst Vreemdelingenzaken bij
gecoördineerde ticketcontroles op het MIVB-
net**

(ingediend door de heer Bob DE BRABANDERE (NL))

Résumé*

La proposition de résolution demande au Gouvernement bruxellois d'organiser, en concertation avec le Gouvernement fédéral, la participation systématique de l'Office des étrangers aux opérations de contrôle des titres de transport menées par la STIB, en vue d'intercepter des personnes en séjour irrégulier.

* Résumé établi par les services du Parlement.

Samenvatting*

Dit voorstel van resolutie bevat het verzoek aan de Brusselse regering om in overleg met de federale regering de stelselmatige deelname van de dienst Vreemdelingenzaken aan de acties waarbij de MIVB de vervoersbewijzen controleert, te organiseren met als doel personen die illegaal in het land verblijven, te intercepteren.

* Samenvatting opgesteld door de diensten van het parlement.

Développements

Bruxelles n'est pas seulement la capitale de la Belgique, de l'Union européenne et de nombreuses institutions internationales. La Région est également un pôle urbain densément peuplé et hyperconnecté où convergent des flux de circulation locaux, nationaux et internationaux.¹ C'est précisément cette position qui fait l'attrait de Bruxelles pour les navetteurs, les visiteurs et les entreprises, mais aussi pour les canaux de migration illégaux, les passeurs, les trafiquants de drogue et d'autres réseaux criminels.

Le précédent Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale lui-même a reconnu ce problème. Dans un courrier du 6 octobre 2021 adressé au Premier ministre, au ministre de l'Intérieur et au secrétaire d'État à l'Asile et à la Migration, le Gouvernement bruxellois indiquait que, selon les dernières estimations, le nombre de personnes sans titre de séjour présentes sur le territoire de la Région était de 100.000.³ Soit, d'après ce même courrier, quelque deux tiers du nombre total de sans-papiers en Belgique. Le gouvernement soulignait à cet égard l'attrait de Bruxelles en tant que capitale, plus grande ville de Belgique et carrefour international. Il insistait également sur le nombre croissant de personnes déboutées, sans permis de travail ou sans demande d'asile qui échouent à Bruxelles.

Le même courrier indiquait en outre que la situation administrative précaire des personnes sans titre de séjour va de pair avec des problèmes sociaux, de santé et de sécurité. Il établissait un lien entre la présence en nombre de personnes sans titre de séjour en certains points des zones urbaines, et en particulier à Bruxelles, et des problèmes sociaux et de sécurité, non seulement pour ces personnes elles-mêmes, mais aussi pour les résidents et les usagers des quartiers concernés. Le gouvernement évoquait notamment les nuisances causées par les marchands de sommeil, le travail au noir et la criminalité de survie. À l'époque, le Gouvernement bruxellois demandait aussi expressément un renforcement de la police fédérale à l'intérieur et aux abords des gares où se rassemblent de nombreux sans-abri, sans-papiers et migrants «en transit».

Le problème n'est donc pas nouveau. Il est connu, reconnu et documenté. Ce qui fait défaut, c'est une approche en chaîne cohérente dans laquelle la Région de Bruxelles-Capitale mobilise ses propres infrastructures publiques et ses compétences pour renforcer sur le plan opérationnel la politique fédérale en matière de migration et de sécurité.

Le Centre fédéral Migration Myria définit les migrants en transit comme des ressortissants de pays tiers, généralement en séjour irrégulier, qui traversent la Belgique dans le but de s'installer au Royaume-Uni et dont l'intention première n'est pas de s'installer en Belgique. Myria précise que ces personnes voyagent seules ou en groupe, sont souvent tributaires de réseaux de passeurs et

Toelichting

Brussel is niet enkel de hoofdstad van België, de Europese Unie en tal van internationale instellingen. Het Gewest is ook een dichtbevolkt, hyperverbonden stedelijk knooppunt waarin lokale, nationale en internationale verkeersstromen samenkomen². Net die positie maakt Brussel aantrekkelijk voor pendelaars, bezoekers en ondernemingen, maar ook voor illegale migratieroutes, mensensmokkelaars, drugshandelaars en andere criminele netwerken.

De vorige Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft dit probleem zelf erkend. In een brief van 6 oktober 2021 aan de Eerste Minister, de minister van Binnenlandse Zaken en de staatssecretaris voor Asiel en Migratie stelde de Brusselse Regering dat het aantal personen zonder verblijfsvergunning op het grondgebied van het Gewest volgens de laatste schattingen op 100.000 wordt geraamd⁴. Volgens diezelfde brief zou dat overeenstemmen met ongeveer twee derde van het totale aantal mensen zonder papieren in België. De regering wees daarbij op de aantrekkingskracht van Brussel als hoofdstad, grootste stad van België en internationaal verkeersknooppunt. Zij wees eveneens op het toenemende aantal personen dat in Brussel strandt na een afgewezen procedure, na verlies van een werkvergunning of zonder asielaanvraag.

Dezelfde brief gaf bovendien aan dat de preciaire administratieve situatie van personen zonder verblijfsrecht samenhangt met sociale, gezondheids- en veiligheidsproblemen. De concentratie van personen zonder verblijfsrecht op bepaalde plaatsen in stedelijke gebieden, en in het bijzonder in Brussel, werd in verband gebracht met sociale en veiligheidsproblemen, niet enkel voor deze personen zelf, maar ook voor bewoners en gebruikers van de betrokken wijken. De regering verwees daarbij naar overlast door huisjesmelkers, zwartwerk en overlevingscriminaliteit. Ook vroeg de Brusselse Regering toen uitdrukkelijk om de versterking van de federale politie in en rond stations waar veel daklozen, mensen zonder papieren en migranten "in transit" samenkomen.

De problematiek is dus niet nieuw. Zij is bekend, erkend en gedocumenteerd. Wat ontbreekt, is een coherente, ketengerichte aanpak waarbij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn eigen publieke infrastructuur en bevoegdheden gebruikt om het federale migratie- en veiligheidsbeleid operationeel te versterken.

Het Federaal Migratiecentrum Myria definieert transitmigranten als onderdanen van derde landen, meestal in irregulier verblijf, die via België reizen met de bedoeling zich in het Verenigd Koninkrijk te vestigen en in eerste instantie niet de bedoeling hebben zich in België te vestigen. Myria beschrijft dat deze personen alleen of in groep reizen, vaak afhankelijk zijn van smokkelnetwerken

essaient de se faufiler dans des camions, d'emprunter de petites embarcations ou de se glisser dans des cargaisons via des ports tels que Zeebruges. Selon Myria, ce phénomène s'est étendu à l'ensemble du pays, les migrants en transit séjournant notamment dans des campements, des structures d'accueil, des refuges et des camps clandestins dans le nord de la France.⁵

Des études internationales confirment également que Bruxelles fait partie d'un réseau plus vaste de migration et de trafic à destination du Royaume-Uni. Le rapport du MMC sur le nord de la France et la Belgique constate que, depuis le démantèlement de la «Jungle» de Calais, Calais, Dunkerque/Grande-Synthe et Bruxelles sont devenus des nœuds interconnectés au sein de filières migratoires mixtes. En outre, depuis 2020, les tentatives pour rejoindre le Royaume-Uni s'effectuent principalement en traversant la Manche à bord de petites embarcations.⁷ Cette traversée est extrêmement dangereuse. Le MMC a constaté que depuis 1999, des centaines de migrants et de réfugiés ont perdu la vie aux frontières du Royaume-Uni avec la France et la Belgique, ou à proximité de celles-ci. Plus vite les canaux de migration illégaux et les filières de trafic pourront être interrompus, mieux cela vaudra: pour l'ordre public, pour la sécurité des habitants, mais aussi pour les personnes concernées elles-mêmes, que des réseaux de passeurs incitent à tenter des traversées de la Manche extrêmement risquées.⁸

Le rôle joué par les transports publics dans cette chaîne est également documenté. En 2018, le journal *De Tijd* a rapporté que des équipes spéciales de police seraient déployées afin de démanteler les canaux illégaux populaires empruntant les trains à destination et en provenance de Bruxelles.¹¹ L'article se référait aux trains reliant Bruxelles à la côte et à d'autres destinations utilisées par les passeurs. En outre, l'article soulignait expressément que les transports en commun constituent un point faible parce qu'à Bruxelles-Nord – où de nombreuses personnes séjournent à l'intérieur et aux abords du parc Maximilien –, les réseaux de passeurs mettent les migrants sur des trains à destination de lieux situés à proximité de parkings d'autoroute. Le tram de la côte et la ligne à destination du nord de la France étaient également cités comme des maillons privilégiés par les passeurs et les migrants.

Cette logique reste d'actualité aujourd'hui. Lorsque la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB), la police des chemins de fer, De Lijn ou les services de police locale interpellent des personnes en route pour la côte, les ports, les parkings d'autoroute ou les points de transit vers le Royaume-Uni, on peut raisonnablement supposer qu'une partie de ces déplacements commence ou passe par les transports publics urbains de Bruxelles. La Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) est en effet l'opérateur qui organise la mobilité quotidienne au sein de la Région, relie entre elles les grandes gares, les stations de (pré)métro et les lignes de tram et de bus, et constitue la première ou dernière jonction avec les gares de la SNCB, les

en proberen in vrachtwagens te klimmen, kleine bootjes te nemen of via havens zoals Zeebrugge in ladingen te kruipen. Het fenomeen heeft zich volgens Myria verspreid over het hele land, waarbij transitmigranten verblijven in onder meer tentenkampen, opvangstructuren, safehouses en clandestiene kampen in Noord-Frankrijk⁶.

Ook internationaal onderzoek bevestigt dat Brussel een onderdeel vormt van een ruimer migratie- en smokkelnetwerk richting Verenigd Koninkrijk. In het MMC-rapport over Noord-Frankrijk en België wordt vastgesteld dat Calais, Duinkerke/Grande-Synthe en Brussel sinds de ontmanteling van de "Jungle" in Calais onderling verbonden knooppunten zijn geworden in gemengde migratiestromen. Sinds 2020 vinden pogingen om het Verenigd Koninkrijk te bereiken bovendien vooral plaats via kleine bootjes over het Kanaal⁹. Die route is levensgevaarlijk. MMC stelde vast dat sinds 1999 honderden migranten en vluchtelingen het leven verloren aan of nabij de grenzen van het Verenigd Koninkrijk met Frankrijk en België. Hoe sneller illegale migratieroutes en smokkeltrajecten kunnen worden onderbroken, hoe beter: voor de openbare orde, voor de veiligheid van inwoners, maar ook voor de betrokken personen zelf, die door smokkelnetwerken worden aangezet tot uiterst risicovolle pogingen om het Kanaal over te steken¹⁰.

Dat het openbaar vervoer in deze keten een rol speelt, is eveneens gedocumenteerd. In 2018 berichtte *De Tijd* dat speciale politieteams zouden worden ingezet om populaire smokkelroutes op treinen van en naar Brussel droog te leggen¹². Het artikel verwees naar treinen van Brussel naar de kust en andere bestemmingen die door mensensmokkelaars worden gebruikt. Er werd daarbij uitdrukkelijk gesteld dat het openbaar vervoer een zwakke plek is, omdat smokkelbendes migranten vanuit Brussel-Noord, waar vele mensen in en rond het Maximiliaanpark verbleven, op de trein zetten richting plaatsen nabij snelwegparkings. Ook de kusttram en de verbinding richting Noord-Frankrijk werden genoemd als populaire schakels voor smokkelaars en migranten.

Die logica is ook vandaag relevant. Wanneer de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS), de spoorwegpolitie, De Lijn of lokale politiediensten mensen vatten op routes richting de kust, havens, snelwegparkings of transitpunten richting het Verenigd Koninkrijk, is het redelijk om aan te nemen dat een deel van die verplaatsingen begint of verloopt via het stedelijke openbaar vervoer in Brussel. De Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB) is immers de operator die de dagelijkse mobiliteit organiseert binnen het Gewest, de grote stations, premetrostations, metrostations, tramassen en buslijnen met elkaar verbindt en de eerste of laatste schakel vormt

arrêts TEC ou De Lijn et les nœuds de transport internationaux.¹³ Il serait donc absurde que Bruxelles, où le problème est particulièrement aigu à en croire son propre gouvernement et nombre de rapports, n'assume pas un rôle structurel dans cette approche en chaîne.

Il existe déjà des exemples de collaboration entre l'Office des étrangers, les services de police et les opérateurs de transports publics. Des articles de presse récents montrent que les contrôles conjoints menés par la police, De Lijn et l'Office des étrangers dans les transports en commun ne sont plus une exception. Lors d'une opération coordonnée sur le tram de la côte et sur le rail, 30 personnes sans titre de transport, 9 en possession de stupéfiants et 3 autres sans papiers ont été interpellées à Blankenberge. Lors d'une opération similaire dans la station de prémétro «Sport» à Anvers, 1.628 personnes ont été contrôlées, 240 personnes sans titre de transport ont été prises en flagrant délit et 4 personnes ont fait l'objet d'une arrestation administrative parce qu'elles étaient en séjour illégal dans le pays.¹⁵ Dans cet article, l'Office des étrangers confirmait qu'il participe, à la demande de la police, à de tels contrôles lorsque celle-ci s'attend à intercepter des personnes séjournant illégalement dans le pays. Selon l'Office des étrangers, la découverte d'une personne sans titre de séjour peut déboucher sur un ordre de quitter le territoire ou, dans certains cas, sur une arrestation en vue d'un retour.

Cette pratique montre que la coopération demandée n'est pas une proposition révolutionnaire ni irréalisable. Elle existe déjà. La question est de savoir pourquoi cette approche ne peut être systématiquement mise en œuvre sur le réseau de la STIB, où se manifestent également les problèmes bruxellois liés à la migration illégale, à la migration de transit, aux nuisances liées à la drogue, au trafic d'êtres humains et à l'insécurité urbaine.

Il convient en outre de préciser que les contrôleurs de la STIB n'effectuent pas de contrôles liés à la migration. Leur travail est de veiller au respect des règles de transport, notamment la détention d'un titre de transport valable et valide. Les règles de transport de la STIB stipulent que tout usager du réseau de la STIB doit être muni d'un titre de transport valable, que ce titre doit être validé préalablement à chaque voyage et que l'usager est tenu de présenter son titre de transport sur réquisition du personnel de contrôle. L'usager doit également être en mesure de prouver son identité au personnel de contrôle qui en fait la demande. Les personnes qui ne sont pas en possession d'un titre de transport valable peuvent se voir refuser l'accès à la zone contrôlée ou être invitées à quitter cette zone. Dans ce cadre, les documents d'identité peuvent être demandés, contrôlés, photocopiés ou retenus dans les limites de la législation applicable.¹⁷

Les services de police ont quant à eux les compétences légales pour procéder à un contrôle d'identité et, le cas

naar NMBS-stations, De Lijn-haltes, TEC-verbindingen en internationale vervoersknooppunten¹⁴. Het zou dan ook absurd zijn dat net Brussel, waar het probleem volgens de eigen regering en talrijke rapporten bijzonder geconcentreerd is, geen structurele rol zou opnemen in deze ketenaanpak.

Er bestaan reeds voorbeelden van samenwerking tussen de Dienst Vreemdelingenzaken (DVZ), politiediensten en openbaarvervoeroperatoren. Uit recente berichtgeving blijkt dat gezamenlijke controles van politie, De Lijn en DVZ op het openbaar vervoer geen uitzondering meer zijn. Bij een gecoördineerde actie aan de kusttram en op de trein werden in Blankenberge 30 zwartrijders, 9 personen met drugs op zak en 3 personen zonder papieren aangetroffen. Bij een gelijkaardige actie in het Antwerpse premetrostation Sport werden 1.628 personen gecontroleerd, 240 zwartrijders betrapt en 4 personen bestuurlijk gearresteerd omdat zij illegaal in het land verbleven¹⁶. De DVZ bevestigde in die berichtgeving dat zij op vraag van de politie deelneemt aan zulke controles wanneer de politie verwacht personen aan te treffen die onwettig in het land verblijven. Wanneer iemand zonder verblijfsrecht wordt aangetroffen, kan dat volgens de DVZ uitmonden in een bevel om het grondgebied te verlaten of, in bepaalde gevallen, in vasthouding met het oog op terugkeer.

Deze praktijk toont aan dat de gevraagde samenwerking geen revolutionair of onuitvoerbaar voorstel is. Zij bestaat reeds. De vraag is waarom die aanpak niet systematisch mogelijk wordt gemaakt op het MIVB-net, waar de Brusselse problematiek van illegale migratie, transitmigratie, drugsoverlast, mensensmokkel en stedelijke onveiligheid zich eveneens manifesteert.

Daarbij moet duidelijk worden gesteld dat de MIVB-controleurs geen migratiecontroles uitvoeren. Hun taak bestaat erin toe te zien op de naleving van de vervoersregels, waaronder het bezit van een geldig en gevalideerd vervoerbewijs. De MIVB-vervoersregels bepalen dat elke gebruiker van het MIVB-net in het bezit moet zijn van een geldig vervoerbewijs, dat dit vervoerbewijs voorafgaand aan elke rit moet worden gevalideerd en dat de gebruiker zijn vervoerbewijs moet voorleggen op verzoek van het controlepersoneel. De gebruiker moet ook zijn identiteit kunnen bewijzen aan het controlepersoneel wanneer daarom wordt gevraagd. Personen die geen geldig vervoerbewijs bezitten, kunnen de toegang tot de gecontroleerde zone worden ontzegd of worden verzocht die zone te verlaten. In dat kader kunnen identiteitsdocumenten worden gevraagd, gecontroleerd, gekopieerd of ingehouden binnen de grenzen van de toepasselijke wetgeving¹⁸.

De politiediensten hebben op hun beurt de wettelijke bevoegdheden inzake identiteitscontrole en, in

échéant, à une arrestation administrative. L'Office des étrangers est l'administration fédérale compétente pour le suivi de la situation en matière de droit de séjour. Le protocole proposé doit permettre de coordonner ces trois fonctions: la STIB contrôle le respect des règles de transport, la police assure l'ordre public et procède aux contrôles d'identité et de séjour prévus par la loi, et l'Office des étrangers prend immédiatement en charge le suivi administratif lorsqu'une personne en séjour illégal est interceptée.

L'ampleur et l'efficacité des contrôles effectués par la STIB démontrent également la nécessité d'une telle approche. En 2024, la STIB a contrôlé 1.722.896 voyageurs. Dans ce cadre, 69.006 amendes de 107 euros pour une première infraction ont été infligées, 27.667 amendes de 214 euros pour récidive et 794 amendes de 408 euros pour falsification du titre de transport.¹⁹ Ces chiffres ne sont pas négligeables. Ils montrent que les contrôles des titres de transport sur le réseau de la STIB forment un outil de contrôle à grande échelle, organisé et récurrent. Lorsqu'à la faveur de ces contrôles, des personnes sont interpellées sans titre de transport valable, incapables de prouver leur identité ou identifiées par la police comme des personnes sans titre de séjour légal, un suivi direct par l'Office des étrangers doit être possible.

Les statistiques de l'Office des étrangers relatives aux interpellations montrent en outre que les zones de police bruxelloises jouent un rôle important dans l'interpellation des personnes en séjour illégal. Selon l'Office des étrangers, 28.256 interpellations ont été enregistrées en 2024 et 25.702 en 2025. Les zones de police de Bruxelles-Capitale/Ixelles, Midi, PolBruno et Bruxelles-Ouest occupent une place prépondérante dans les statistiques, aux côtés de la police des chemins de fer. En 2025, la zone de police de Bruxelles-Capitale/Ixelles a enregistré 2.804 interpellations, la zone de police Midi 1.502, PolBruno 1.235, Bruxelles-Ouest 759, et la police des chemins de fer 1.222.²¹ Cela confirme que la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas simplement un lieu de passage fortuit, mais une zone cruciale dans le panorama fédéral des interceptions.

Le plan global de sécurité et de prévention de la Région de Bruxelles-Capitale 2021-2024 (PGSP) apporte des arguments politiques supplémentaires. Le PGSP a pour ambition «Vivre Bruxelles en toute sécurité» et pour objectif stratégique d'améliorer les conditions d'une sécurité objective et de contribuer au sentiment de sécurité.²³ Il souligne l'importance d'une coordination globale avec les autorités compétentes, de la coopération entre les organismes concernés et d'une approche intégrée. Le PGSP aborde la traite des êtres humains et le trafic d'êtres humains comme un thème de sécurité spécifique. Il précise que la traite des êtres humains recouvre l'exploitation criminelle de personnes vulnérables, revêtant notamment la forme de la criminalité forcée (vol à la tire, vol à l'étalage et trafic de drogue,

voorkomend geval, bestuurlijke aanhouding. De Dienst Vreemdelingenzaken is de bevoegde federale administratie voor de opvolging van de verblijfsrechtelijke situatie. Het voorgestelde protocol moet deze drie functies op elkaar laten aansluiten: de MIVB controleert de naleving van de vervoersregels, de politie verzekert de openbare orde en voert de wettelijk voorziene identiteits- en verblijfscontroles uit, en de DVZ neemt onmiddellijk de administratieve opvolging op wanneer een persoon zonder wettig verblijf wordt aangetroffen.

De noodzaak daartoe blijkt ook uit de omvang en doeltreffendheid van de MIVB-controles. In 2024 controleerde de MIVB 1.722.896 reizigers. Daarbij werden 69.006 boetes van 107 euro uitgeschreven voor een eerste overtreding, 27.667 boetes van 214 euro wegens recidive en 794 boetes van 408 euro wegens vervalste vervoersbewijzen²⁰. Dat zijn geen marginale aantallen. Zij tonen aan dat ticketcontroles op het MIVB-net een grootschalig, georganiseerd en terugkerend controle-instrument zijn. Wanneer bij die controles personen worden aangetroffen die geen geldig vervoerbewijs hebben, geen identiteit kunnen aantonen of door de politie worden geïdentificeerd als personen zonder wettig verblijf, moet een rechtstreekse DVZ-opvolging mogelijk zijn.

De DVZ-statistieken over intercepties tonen bovendien aan dat de Brusselse politiezones een belangrijke rol spelen in het aantreffen van personen zonder wettig verblijf. In 2024 werden volgens de DVZ 28.256 intercepties geregistreerd en in 2025 25.702. De politiezones Brussel Hoofdstad Elsene, Zuid, PolBruno en Brussel West komen in de statistieken prominent voor, naast de spoorwegpolitie. In 2025 telde de politiezone Brussel Hoofdstad Elsene 2.804 intercepties, de politiezone Zuid 1.502, PolBruno 1.235, Brussel West 759 en de spoorwegpolitie 1.222. Dit bevestigt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet louter een toevallige passageplaats is, maar een kerngebied in het federale interceptiebeeld²².

Het Globaal Veiligheids- en Preventieplan (GVPP) van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2021-2024 biedt bijkomende beleidsmatige argumenten. Het GVPP stelt "Veilig leven in Brussel" centraal en heeft als strategische doelstelling de voorwaarden voor objectieve veiligheid te verbeteren en bij te dragen tot het veiligheidsgevoel²⁵. Het benadrukt het belang van algemene coördinatie met bevoegde overheden, samenwerking tussen betrokken instanties en een geïntegreerde aanpak. Het GVPP behandelt mensenhandel en mensensmokkel als een specifiek veiligheidsthema. Het stelt dat mensenhandel de criminele uitbuiting van kwetsbare personen betreft, onder meer via gedwongen criminaliteit zoals gauwdiefstallen, winkeldiefstal en drugshandel. Het wijst ook op het verband tussen mensenhandel, illegale

notamment). Il souligne également le lien entre la traite des êtres humains, les migrants illégaux et les demandeurs d'asile, en vue de leur exploitation. Le plan préconise une approche coordonnée, une meilleure détection, un meilleur enregistrement des données et de meilleures opérations de contrôle.²⁴

Le même PGSP reconnaît que les nuisances et la criminalité survenant dans les transports en commun et leurs infrastructures sont également une problématique importante. Il mentionne la consommation et le trafic de drogues aux abords des infrastructures de transports en commun, la mendicité, le sans-abrisme, la prostitution et les transmigrants illégaux, ainsi que la nécessité d'une approche transversale et multidisciplinaire. Dans ce contexte, il est parfaitement logique que le réseau de la STIB soit intégré dans une approche en chaîne plus large contre la migration illégale, la traite des êtres humains et les phénomènes criminels qui vont de pair.

Le contrat de gestion 2024-2028 de la STIB va également dans ce sens.²⁷ Il charge notamment la STIB de la sécurité, de la lutte contre la fraude, des interventions de terrain et de la gestion des enjeux sociétaux sur son réseau, en particulier le réseau souterrain. Le contrat de gestion mentionne expressément la nécessité d'assurer prévention et sécurité, la problématique des personnes en errance, ainsi que la consommation et le trafic de produits illicites en station. Par ailleurs, la STIB s'engage à renforcer ses efforts en matière de lutte contre la fraude et à contrôler fréquemment la validité des titres de transport.

La présente proposition de résolution ne vise pas à instaurer des contrôles d'identité arbitraires ou fondés sur l'origine, la langue, l'apparence physique ou le profil ethnique. Au contraire: c'est justement un protocole formel qu'il faut afin de garantir la sécurité juridique, la proportionnalité, la non-discrimination, la transparence et la contrôlabilité. L'Office des étrangers doit être associé aux actions coordonnées au cours desquelles la STIB contrôle le respect de ses règles de transport et où la police exerce ses compétences légales. Le choix des lieux et des moments doit reposer sur des critères objectifs, tels que les lieux de nuisances connus, les nœuds de correspondance, les lignes affichant un nombre accru d'infractions, les indices de trafic d'êtres humains ou de criminalité, ainsi que les informations fournies par les services de sécurité.

Un tel protocole est utile non seulement pour l'ordre public, mais aussi pour les victimes du trafic ou de la traite des êtres humains. Une personne sans titre de séjour interceptée sur le réseau de la STIB peut être aussi bien l'auteur, la victime ou le témoin de faits, qu'une personne vulnérable. Un protocole avec l'Office des étrangers et la police doit donc également comporter des garanties pour l'identification des mineurs, des victimes de la traite des êtres humains, des personnes en situation d'urgence médicale ou des personnes souhaitant introduire une demande de protection internationale. Une approche

immigrants et asielzoekers, met het oog op uitbuiting. Het plan vraagt een gecoördineerde benadering, betere detectie, betere gegevensregistratie en betere controleverrichtingen.²⁶

Hetzelfde GVPP erkent dat overlast en criminaliteit op het openbaar vervoer en de bijbehorende infrastructuur een groot probleem vormen. Het verwijst naar drugsgebruik en drugshandel in de omgeving van openbaar-vervoersinfrastructuur, naar bedelarij, dakloosheid, prostitutie en illegale transmigranten, en naar de nood aan een transversale en multidisciplinaire benadering. In dat licht is het niet meer dan logisch dat het MIVB-net wordt opgenomen in een bredere ketenaanpak tegen illegale migratie, mensensmokkel en de criminele fenomenen die ermee samenhangen.

Ook de MIVB-beheersovereenkomst 2024-2028 wijst in dezelfde richting²⁸. Daarin wordt de MIVB onder meer belast met veiligheid, fraudebestrijding, terrein-interventies en de aanpak van maatschappelijke uitdagingen op haar netwerk, in het bijzonder het ondergrondse net. De beheersovereenkomst vermeldt uitdrukkelijk de nood aan preventie en veiligheid, de problematiek van rondzwervende personen, en het gebruik van en de handel in illegale producten in stations. Daarnaast verbindt de MIVB zich ertoe haar inspanningen inzake fraudebestrijding te versterken en de geldigheid van vervoerbewijzen frequent te controleren.

Dit voorstel van resolutie beoogt geen willekeurige identiteitscontroles of controles op basis van afkomst, taal, uiterlijk of etnisch profiel. Integendeel: net een formeel protocol is noodzakelijk om rechtszekerheid, proportionaliteit, non-discriminatie, transparantie en controleerbaarheid te waarborgen. De DVZ-aanwezigheid moet gekoppeld worden aan gecoördineerde acties waarbij de MIVB haar vervoersregels controleert en de politie haar wettelijke bevoegdheden uitoefent. De selectie van plaatsen en momenten moet gebeuren op basis van objectieve criteria, zoals bekende overlastlocaties, overstapknooppunten, lijnen met een verhoogd aantal inbreuken, signalen van mensensmokkel of criminaliteit en informatie van de veiligheidsdiensten.

Een dergelijk protocol is niet alleen nuttig voor de openbare orde, maar ook voor slachtoffers van mensensmokkel of mensenhandel. Personen zonder verblijfsrecht die op het MIVB-net worden aangetroffen, kunnen zowel dader, slachtoffer, getuige als kwetsbare persoon zijn. Een DVZ- en politieel protocol moet daarom ook waarborgen bevatten voor de identificatie van minderjarigen, slachtoffers van mensenhandel, personen in medische nood of personen die internationale bescherming wensen aan te vragen. Een doeltreffende aanpak van illegale migratie en mensensmokkel vereist

efficace de la migration illégale et du trafic d'êtres humains exige à la fois une répression à l'encontre des passeurs et des réseaux criminels, et un suivi administratif adéquat des personnes sans titre de séjour.

La Région de Bruxelles-Capitale ne peut se borner à constater les problèmes et à se défaire de la responsabilité sur le niveau fédéral. À travers ses compétences de coordination en matière de sécurité et d'ordre public, par l'intermédiaire du Conseil régional de sécurité et du lien régional avec la STIB, le ministre-président a en main les instruments nécessaires à une approche en chaîne. Il lui incombe de rassembler les partenaires fédéraux et de veiller à ce que les transports publics bruxellois ne restent pas l'angle mort de la lutte contre la migration illégale, la traite des êtres humains et la criminalité qui va de pair.

zowel repressie tegen smokkelaars en criminele netwerken als correcte administratieve opvolging van personen zonder verblijfsrecht.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan zich niet beperken tot het vaststellen van problemen en het doorschuiven van verantwoordelijkheid naar het federale niveau. De Minister-President beschikt, via zijn coördinerende bevoegdheden inzake veiligheid en openbare orde, via de Gewestelijke Veiligheidsraad en via de gewestelijke band met de MIVB, over de instrumenten om een ketenaanpak mogelijk te maken. Het is zijn verantwoordelijkheid om de federale partners samen te brengen en ervoor te zorgen dat het Brusselse openbaar vervoer niet de blinde vlek blijft in de strijd tegen illegale migratie, mensensmokkel en daarmee verweven criminaliteit.

Bob DE BRABANDERE (NL)

-
- ¹ Bruxelles Prévention & Sécurité. (2021). *Plan global de sécurité et de prévention de la Région de Bruxelles-Capitale 2021–2024*, pp. 15 et 22.
- ² Brussel Preventie & Veiligheid. (2021). *Globaal Veiligheids- en Preventieplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2021–2024*, pp. 15 en 22.
- ³ Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, Ministre-Président. (6 octobre 2021). *Courrier adressé au Premier ministre, au ministre de l'Intérieur et au secrétaire d'État à l'Asile et à la Migration concernant les personnes sans titre de séjour dans la Région de Bruxelles-Capitale*.
- ⁴ Brusselse Hoofdstedelijke Regering, Minister-President. (2021, 6 oktober). *Brief aan de Eerste Minister, de minister van Binnenlandse Zaken en de staatssecretaris voor Asiel en Migratie betreffende personen zonder verblijfsvergunning in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*.
- ⁵ Myria. (6 février 2020). *MyriaDoc 10: La Belgique, une étape vers le Royaume-Uni*, Synthèse analytique, pp. 1-3.
- ⁶ Myria. (2020, 6 februari). *MyriaDoc 10: België, op de weg naar het Verenigd Koninkrijk*, Analytische synthese, pp. 1-3.
- ⁷ Mixed Migration Centre. (mai 2023). *Northern France and Belgium: Mixed Migration Trends and Dynamics*, pp. 7, 13-15.
- ⁸ Mixed Migration Centre. (mai 2023). *Northern France and Belgium: Mixed Migration Trends and Dynamics*, p. 33.
- ⁹ Mixed Migration Centre. (2023, mei). *Northern France and Belgium: Mixed Migration Trends and Dynamics*, pp. 7, 13-15.
- ¹⁰ Mixed Migration Centre. (2023, mei). *Northern France and Belgium: Mixed Migration Trends and Dynamics*, p. 33.
- ¹¹ De Tijd. (14 août 2018). *Politie speurt naar migranten op treinen*, pp. 1-2.
- ¹² De Tijd. (2018, 14 augustus). *Politie speurt naar migranten op treinen*, pp. 1-2.
- ¹³ STIB. (12 mai 2025). *Règles de transport de la STIB*, pp. 3, 5-6.
- ¹⁴ MIVB. (2025, 12 mei). *Vervoersregels van de MIVB*, pp. 3, 5-6.
- ¹⁵ Van Berlaer, T. (15 juin 2026). *Ticketcontroles bij De Lijn met politie en Dienst Vreemdelingenzaken: «Nog geen ICE in België, maar wel een stapje in die richting»*. Knack, pp. 1-3.
- ¹⁶ Van Berlaer, T. (2026, 15 juni). *Ticketcontroles bij De Lijn met politie en Dienst Vreemdelingenzaken: “Nog geen ICE in België, maar wel een stapje in die richting”*. Knack, pp. 1-3.
- ¹⁷ STIB. (12 mai 2025). *Règles de transport de la STIB*, pp. 6-8.
- ¹⁸ MIVB. (2025, 12 mei). *Vervoersregels van de MIVB*, pp. 9-11.
- ¹⁹ Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale. (2025, 27 février). *Question écrite concernant la lutte contre la fraude sur le réseau STIB en 2024* (question n° 50, réponse de la ministre Elke Van den Brandt).
- ²⁰ Brussels Hoofdstedelijk Parlement. (2025, 27 februari). *Schriftelijke vraag betreffende de bestrijding van het zwartrijden op het MIVB-net in 2024* (vraag nr. 50, antwoord van minister Elke Van den Brandt).
- ²¹ Office des étrangers. (2026, 29 janvier). *Interceptions: statistiques annuelles 2025*. Service public fédéral Intérieur, Direction générale Office des étrangers, p. 6.
- ²² Dienst Vreemdelingenzaken. (2026, 29 januari). *Intercepties: Jaarlijkse statistieken 2025*. Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken, Algemene Directie Dienst Vreemdelingenzaken, p. 10.
- ²³ Bruxelles Prévention & Sécurité. (2021). *Plan global de sécurité et de prévention de la Région de Bruxelles-Capitale 2021–2024*, p. 27.
- ²⁴ Bruxelles Prévention & Sécurité. (2021). *Plan global de sécurité et de prévention de la Région de Bruxelles-Capitale 2021–2024*, pp. 56-58.
- ²⁵ Brussel Preventie & Veiligheid. (2021). *Globaal Veiligheids- en Preventieplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2021–2024*, p. 17.
- ²⁶ Brussel Preventie & Veiligheid. (2021). *Globaal Veiligheids- en Preventieplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2021–2024*, pp. 40-42.
- ²⁷ Région de Bruxelles-Capitale & STIB. (22 décembre 2023). *Contrat de service public 2024–2028 entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB*, pp. 50-53.
- ²⁸ Brussels Hoofdstedelijk Gewest & MIVB. (2023, 22 december). *Contract van openbare dienst 2024–2028 tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB*, pp. 42-43.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

concernant la participation structurelle de l'Office des étrangers aux contrôles coordonnés des titres de transport sur le réseau de la STIB

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'article 4, §2^{quater}, de la loi du 26 juillet 1971 organisant les agglomérations et les fédérations de communes, qui dispose que l'agglomération bruxelloise coordonne les politiques de sécurité, assure l'observation et l'enregistrement de la criminalité et élabore le plan régional de sécurité;

Vu l'article 48 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, qui dispose que les attributions visées à l'article 4, §2^{quater}, 1°, 2° et 7°, de la loi du 26 juillet 1971 sont exercées par le ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale;

Vu l'article 128 de la loi provinciale du 30 avril 1836, qui dispose que le gouverneur veille au maintien de l'ordre public, à savoir la tranquillité, la sûreté et la salubrité publiques, et veille à la bonne coopération entre les services de police et entre les zones de police;

Vu l'article 11 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, qui prévoit l'exercice d'attributions à titre subsidiaire lorsque les troubles à l'ordre public s'étendent au territoire de plusieurs communes ou lorsque l'intérêt général exige une intervention;

Vu la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers;

Vu l'article 81 de la loi sur les étrangers, qui détermine les services compétents pour la recherche et la constatation des infractions à la loi sur les étrangers ainsi que pour la communication des documents et informations utiles au ministre ou à son délégué;

Vu le plan global de sécurité et de prévention de la Région de Bruxelles-Capitale 2021-2024, qui aborde comme des thèmes prioritaires l'amélioration de la sécurité objective et du sentiment de sécurité, la coopération intégrée entre les acteurs de la sécurité, la lutte contre la traite et le trafic des êtres humains, la lutte contre les drogues et les assuétudes, la lutte contre le trafic et la fraude, ainsi que la sécurité dans les transports publics;

Vu le contrat de service public entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) 2024-2028, qui porte notamment sur la lutte contre la fraude, les interventions de terrain, la

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende de structurele inschakeling van de Dienst Vreemdelingenzaken bij gecoördineerde ticketcontroles op het MIVB-net

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op artikel 4, §2^{quater}, van de wet van 26 juli 1971 houdende organisatie van de agglomeraties en de federaties van gemeenten, dat bepaalt dat de Brusselse agglomeratie de veiligheidsbeleidslijnen coördineert, de monitoring en registratie van criminaliteit verzekert en het gewestelijk veiligheidsplan uitwerkt;

Gelet op artikel 48 van de Bijzondere Wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen, dat bepaalt dat de in artikel 4, §2^{quater}, 1°, 2° en 7°, van de wet van 26 juli 1971 bedoelde bevoegdheden worden uitgeoefend door de Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering;

Gelet op artikel 128 van de Provinciewet van 30 april 1836, dat bepaalt dat de gouverneur instaat voor de handhaving van de openbare orde, met name de openbare rust, veiligheid en gezondheid, en toeziet op een goede samenwerking tussen politiediensten en politiezones;

Gelet op artikel 11 van de Wet op het politieambt van 5 augustus 1992, dat voorziet in de subsidiaire uitoefening van bevoegdheden wanneer de openbare ordeverstoring zich uitstrekt over het grondgebied van verschillende gemeenten of wanneer het algemeen belang tussenkomst vereist;

Gelet op de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen;

Gelet op artikel 81 van de Vreemdelingenwet, dat bepaalt welke diensten bevoegd zijn voor het opsporen en vaststellen van misdrijven tegen de Vreemdelingenwet en voor het bezorgen van nuttige documenten en inlichtingen aan de minister of zijn gemachtigde;

Gelet op het Globaal Veiligheids- en Preventieplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2021-2024, dat de verbetering van de objectieve veiligheid en het veiligheidsgevoel, de geïntegreerde samenwerking tussen veiligheidsactoren, de aanpak van mensenhandel en mensensmokkel, de aanpak van drugs en verslavingen, de aanpak van smokkel en fraude en de veiligheid op het openbaar vervoer als prioritaire thema's behandelt;

Gelet op het contract van openbare dienst 2024-2028 tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB), waarin onder meer fraudebestrijding,

sécurité et la sécurisation des infrastructures et la gestion des enjeux sociétaux sur le réseau de la STIB;

Vu les règles de transport de la STIB, qui disposent que tout usager du réseau de la STIB doit être muni d'un titre de transport valable et valide, que ce titre doit être présenté sur réquisition du personnel de contrôle et que l'utilisateur doit être en mesure de prouver son identité au personnel de contrôle qui en fait la demande;

Vu le courrier de Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 octobre 2021 adressé au Gouvernement fédéral, dans lequel le nombre de personnes sans titre de séjour présentes dans la Région de Bruxelles-Capitale est estimé à 100.000, ce qui, d'après ce courrier, correspondrait à quelque deux tiers du nombre total de personnes sans papiers en Belgique;

Vu la constatation, dans ce même courrier, que Bruxelles, en tant que capitale, plus grande ville de Belgique et carrefour international, exerce un attrait particulier sur les personnes sans titre de séjour et les migrants en transit;

Vu les statistiques de l'Office des étrangers relatives aux interpellations, dont il ressort que 28.256 et 25.702 interpellations ont été enregistrées en 2024 et 2025 respectivement, les zones de police bruxelloises et la police des chemins de fer jouant un rôle important dans ce cadre;

Vu la réponse à la question écrite n°50 du 15 janvier 2025 concernant la lutte contre la fraude sur le réseau STIB en 2024, dont il ressort que la STIB a contrôlé 1.722.896 voyageurs en 2024 et infligé dans ce cadre 69.006 amendes pour première infraction, 27.667 amendes pour récidive et 794 amendes pour falsification de titre de transport;

Vu les exemples existants de contrôles menés conjointement par les services de police, les opérateurs de transports publics et l'Office des étrangers à l'intérieur ou aux abords des chemins de fer, du tram de la côte et de De Lijn;

Considérant que la Région de Bruxelles-Capitale constitue une plaque tournante pour la migration illégale, la migration de transit à destination du Royaume-Uni, le trafic d'êtres humains et les réseaux criminels qui exploitent les personnes sans titre de séjour ou abusent d'elles;

Considérant que les personnes sans titre de séjour légal dans la Région de Bruxelles-Capitale se trouvent souvent dans une situation d'extrême vulnérabilité, mais qu'elles peuvent en même temps être exploitées par des passeurs, des marchands de sommeil, des réseaux de travail au noir, des trafiquants de drogue et d'autres réseaux criminels;

terreininterventies, veiligheid, beveiliging van infrastructuur en de aanpak van maatschappelijke uitdagingen op het netwerk van de MIVB worden opgenomen;

Gelet op de Vervoersregels van de MIVB, die bepalen dat elke gebruiker van het MIVB-net in het bezit moet zijn van een geldig en gevalideerd vervoerbewijs, dat dit vervoerbewijs moet worden voorgelegd op verzoek van het controlepersoneel en dat de gebruiker zijn identiteit moet kunnen bewijzen wanneer het controlepersoneel daarom vraagt;

Gelet op de brief van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 6 oktober 2021 aan de federale regering, waarin het aantal personen zonder verblijfsvergunning in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt geraamd op 100.000, wat volgens die brief zou overeenstemmen met ongeveer twee derde van het totale aantal mensen zonder papieren in België;

Gelet op de vaststelling in dezelfde brief dat Brussel als hoofdstad, grootste stad van België en internationaal verkeersknooppunt een bijzondere aantrekkingskracht uitoefent op personen zonder verblijfsrecht en migranten in transit;

Gelet op de statistieken van de Dienst Vreemdelingenzaken (DVZ) inzake intercepties, waaruit blijkt dat er in 2024 28.256 intercepties en in 2025 25.702 intercepties werden geregistreerd, met een belangrijke rol voor Brusselse politiezones en de spoorwegpolitie;

Gelet op het antwoord op de schriftelijke vraag n°50 van 15 januari 2025 betreffende de bestrijding van zwartrijden op het MIVB-net in 2024, waaruit blijkt dat de MIVB in 2024 1.722.896 reizigers controleerde en daarbij 69.006 boetes voor een eerste overtreding, 27.667 boetes wegens recidive en 794 boetes wegens vervalste vervoerbewijzen uitschreef;

Gelet op de bestaande voorbeelden van gezamenlijke controles tussen politiediensten, openbaar vervoeroperatoren en de Dienst Vreemdelingenzaken op of rond het spoor, de kusttram en De Lijn;

Overwegende dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een draaischijf vormt voor illegale migratie, transitmigratie richting Verenigd Koninkrijk, mensensmokkel en criminele netwerken die personen zonder verblijfsrecht gebruiken of misbruiken;

Overwegende dat personen zonder wettig verblijf in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich vaak in een uiterst kwetsbare situatie bevinden, maar tegelijk door mensensmokkelaars, huisjesmelkers, zwartwerkcircuits, drugshandelaars en andere criminele netwerken kunnen worden uitgebuit;

Considérant qu'une approche efficace de la migration illégale et du trafic d'êtres humains est nécessaire tant pour la protection de l'ordre public et de la sécurité des voyageurs et des résidents que pour la protection des personnes vulnérables incitées par des réseaux de passeurs à entreprendre de périlleux voyages à destination du Royaume-Uni;

Considérant que, ces dernières années, le passage vers le Royaume-Uni va de plus en plus souvent de pair avec de périlleuses traversées de la Manche à bord de petites embarcations;

Considérant que l'interruption, au stade le plus précoce possible, des voies de migration et de trafic illégaux peut sauver des vies humaines, enrayer les modèles économiques criminels et contrer toute exploitation ultérieure;

Considérant que les transports publics sont utilisés par les passeurs et les personnes en séjour illégal dans le cadre de leurs déplacements à destination des gares, de la côte, des ports, des parkings d'autoroute et d'autres points de transit;

Considérant que, si la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) et De Lijn interceptent des personnes sans titre de séjour légal sur des axes migratoires à destination du Royaume-Uni, il est probable que le réseau de la STIB soit également utilisé pour des déplacements antérieurs ou des correspondances à l'intérieur de la Région de Bruxelles-Capitale;

Considérant que la STIB exploite le réseau de transports publics urbains de la Région de Bruxelles-Capitale et qu'elle forme de ce fait un maillon crucial entre les quartiers, les gares, les stations de prémétro et de métro, les lignes de tram et de bus, les gares de la SNCB et les connexions avec d'autres opérateurs de transports publics;

Considérant qu'il serait dès lors incohérent que la Région de Bruxelles-Capitale n'agisse pas selon la même logique que les contrôles existants menés à l'intérieur ou aux abords des chemins de fer, du tram de la côte et de De Lijn;

Considérant que la STIB mène déjà de vastes opérations récurrentes de contrôle des titres de transport et que ces contrôles constituent un outil efficace pour constater les infractions aux règles de transport;

Considérant qu'une infraction aux règles en vigueur en matière de titres de transport constitue un point de départ concret, objectif et contrôlable pour un suivi administratif ou policier ultérieur, dans les limites de la loi;

Considérant que les contrôleurs de la STIB n'effectuent pas de contrôles en matière d'immigration et que le suivi en matière de droit de séjour ressortit exclusivement aux services de police compétents et à l'Office des étrangers;

Overwegende dat een efficiënte aanpak van illegale migratie en mensensmokkel zowel noodzakelijk is voor de bescherming van de openbare orde en de veiligheid van reizigers en bewoners als voor de bescherming van kwetsbare personen die door smokkelnetwerken worden aangezet tot gevaarlijke trajecten richting het Verenigd Koninkrijk;

Overwegende dat de route richting het Verenigd Koninkrijk de voorbije jaren steeds vaker gepaard gaat met levensgevaarlijke overtochten met kleine bootjes over het Kanaal;

Overwegende dat de onderbreking van illegale migratie- en smokkelroutes in een zo vroeg mogelijk stadium mensenlevens kan redden, criminele verdienmodellen kan verstoren en verdere uitbuiting kan tegengaan;

Overwegende dat het openbaar vervoer door mensensmokkelaars en personen in irregulier verblijf wordt gebruikt als onderdeel van verplaatsingen richting stations, kust, havens, snelwegparkings en andere transitpunten;

Overwegende dat, indien de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) en De Lijn personen zonder wettig verblijf aantreffen op migratieroutes richting het Verenigd Koninkrijk, het waarschijnlijk is dat ook het MIVB-net wordt gebruikt in eerdere of aansluitende verplaatsingen binnen Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Overwegende dat de MIVB het stedelijke openbaarvervoernet van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest exploiteert en daardoor een cruciale schakel vormt tussen wijken, stations, premetrostations, metrostations, tram- en buslijnen, NMBS-stations en verbindingen met andere openbaarvervoeroperatoren;

Overwegende dat het bijgevolg incoherent zou zijn dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet optreedt in dezelfde logica als de bestaande controles op of rond het spoor, de kusttram en De Lijn;

Overwegende dat de MIVB reeds grootschalige en terugkerende ticketcontroles uitvoert en dat deze controles een doeltreffend instrument vormen om inbreuken op de vervoersregels vast te stellen;

Overwegende dat een inbreuk op de geldende regels inzake vervoerbewijzen een concreet, objectief en controleerbaar aanknopingspunt vormt voor verdere administratieve of politionele opvolging, binnen de grenzen van de wet;

Overwegende dat de MIVB-controleurs geen migratiecontroles uitvoeren en dat de verblijfsrechtelijke opvolging uitsluitend tot de bevoegdheid van de bevoegde politiediensten en de Dienst Vreemdelingenzaken behoort;

Considérant que la présence de l'Office des étrangers lors des contrôles coordonnés de la STIB peut accélérer le suivi administratif des personnes en séjour illégal, alléger la charge de travail des services de police et éviter qu'après constatation les personnes ne disparaissent à nouveau sans suivi effectif;

Considérant qu'un protocole formel est nécessaire afin de garantir la sécurité juridique, la proportionnalité, la non-discrimination, la protection des données, la transparence et le contrôle parlementaire;

Considérant que les contrôles ne peuvent pas être effectués sur la base de l'origine, de la langue, de l'apparence, de la nationalité ou du profil ethnique, mais sur la base de critères objectifs tels que les infractions aux règles de transport, les informations policières concrètes, les lieux de nuisances connus, les points de correspondance et les analyses de sécurité;

Considérant que le protocole doit également accorder une attention particulière aux mineurs, aux victimes de la traite ou du trafic d'êtres humains, aux personnes en situation d'urgence médicale et à celles qui souhaitent introduire une demande de protection internationale;

Considérant que le plan global de sécurité et de prévention préconise une approche intégrée et multidisciplinaire de la sécurité, axée sur la coopération entre acteurs régionaux, locaux et fédéraux;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale:

- de prendre sans délai contact avec le Gouvernement fédéral afin de rendre possible, récurrente et systématique la présence de l'Office des étrangers lors des opérations coordonnées de contrôle des titres de transport menées sur le réseau de la STIB;
- d'engager, dans le cadre du conseil régional de sécurité, une concertation avec, au minimum, l'Office des étrangers, la police fédérale, la police des chemins de fer, Bruxelles Mobilité et la STIB, en vue de l'élaboration d'un protocole de coopération opérationnel;
- de disposer, dans ce protocole, que l'Office des étrangers peut, à la demande des services de police, participer de manière structurelle aux contrôles des titres de transport à grande échelle ou ciblés de la STIB lorsque, sur la base de critères objectifs, il existe un risque accru d'intercepter des personnes en séjour illégal;
- d'arrêter, dans ce protocole, une répartition claire des tâches, selon laquelle:
 - les contrôleurs de la STIB assurent le contrôle des

Overwegende dat de aanwezigheid van de DVZ bij gecoördineerde MIVB-controles de administratieve opvolging van personen zonder wettig verblijf kan versnellen, de werklast voor politiediensten kan verlichten en kan vermijden dat personen na vaststelling zonder effectieve opvolging opnieuw verdwijnen;

Overwegende dat een formeel protocol noodzakelijk is om rechtszekerheid, proportionaliteit, non-discriminatie, gegevensbescherming, transparantie en parlementaire controle te waarborgen;

Overwegende dat controles niet mogen plaatsvinden op basis van afkomst, taal, uiterlijk, nationaliteit of etnisch profiel, maar op basis van objectieve criteria zoals inbreuken op vervoersregels, concrete politionele informatie, gekende overlastlocaties, overstapknooppunten en veiligheidsanalyses;

Overwegende dat het protocol ook bijzondere aandacht moet hebben voor minderjarigen, slachtoffers van mensenhandel of mensensmokkel, personen in medische nood en personen die internationale bescherming wensen aan te vragen;

Overwegende dat het Globaal Veiligheids- en Preventieplan een geïntegreerde en multidisciplinaire aanpak van veiligheid vooropstelt, waarbij samenwerking tussen gewestelijke, lokale en federale actoren centraal staat;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

- onverwijld contact op te nemen met de federale regering teneinde de aanwezigheid van de DVZ bij gecoördineerde ticketcontroles op het MIVB-net mogelijk, recurrent en systematisch te maken;
- binnen de Gewestelijke Veiligheidsraad een overleg op te starten met minstens de Dienst Vreemdelingenzaken, de federale politie, de spoorwegpolitie, , Brussel Mobiliteit en de MIVB, met het oog op de uitwerking van een operationeel samenwerkingsprotocol;
- in dat protocol te bepalen dat de DVZ op vraag van de politiediensten structureel kan deelnemen aan grootschalige of gerichte MIVB-ticketcontroles wanneer er op basis van objectieve criteria een verhoogde kans bestaat dat personen zonder wettig verblijf zullen worden aangetroffen;
- in dat protocol een duidelijke taakverdeling vast te leggen waarbij:
 - de MIVB-controleurs instaan voor de controle op

titres de transport et de leur validité, conformément aux règles de transport;

- les services de police se chargent des contrôles d'identité, de l'ordre public, de la sécurité de l'opération et, le cas échéant, de l'arrestation administrative;
- l'Office des étrangers assure le suivi administratif immédiat des personnes en séjour illégal, en ce compris l'évaluation de leur situation en matière de droit de séjour, la délivrance d'un ordre de quitter le territoire ou, si la loi le permet et que c'est approprié, l'arrestation en vue d'un retour;
- de prévoir un projet pilote sur le réseau de la STIB, en accordant une attention particulière aux points de correspondance, aux stations de métro et de prémétro, aux abords des stations et aux lignes assurant une liaison directe avec les grandes gares de la SNCB, les nœuds de De Lijn, les quartiers à problème ou les lieux de nuisances connus;
- de fonder la sélection des lieux et moments de contrôle sur une analyse objective des risques, les chiffres de la police, les chiffres de la STIB concernant les infractions en matière de titres de transport, les cas de nuisances signalés et les informations ayant trait au trafic d'êtres humains, au narcotrafic ou à d'autres formes de criminalité organisée;
- de veiller expressément dans le cadre du protocole à ce que les contrôles ne soient pas organisés sur la base de l'origine, de la langue, de l'apparence physique, de la nationalité ou du profil ethnique, mais exclusivement sur la base des compétences légales, des infractions aux règles de transport, de critères de sécurité objectifs et d'informations opérationnelles concrètes;
- de plaider auprès de l'autorité fédérale, afin de prévoir en une capacité suffisante de l'Office des étrangers, des équipes mobiles d'intervention et, si nécessaire, une capacité d'accueil ou de détention suffisantes, afin que les constatations sur le terrain ne se limitent pas à un simple suivi papier sans suite effective;
- d'intégrer dans le protocole une procédure spécifique pour les mineurs, les victimes de la traite ou du trafic d'êtres humains, les personnes en situation d'urgence médicale, les personnes ayant clairement besoin de protection et celles qui souhaitent introduire une demande de protection internationale;

het bezit en de geldigheid van vervoerbewijzen overeenkomstig de vervoersregels;

- de politiediensten instaan voor identiteitscontroles, openbare orde, veiligheid van de actie en, in voorkomend geval, bestuurlijke aanhouding;
- de Dienst Vreemdelingenzaken instaat voor de onmiddellijke administratieve opvolging van personen zonder wettig verblijf, met inbegrip van de beoordeling van de verblijfsrechtelijke situatie, de afgifte van een bevel om het grondgebied te verlaten of, waar wettelijk mogelijk en aangewezen, vasthouding met het oog op terugkeer;
- te voorzien in een proefproject op het MIVB-net, met bijzondere aandacht voor overstapknooppunten, metro- en premetrostations, stationsomgevingen en lijnen die een directe verbinding vormen met grote NMBS-stations, De Lijn-knooppunten, probleemwijken of gekende overlastlocaties;
- de selectie van controleplaatsen en controlemomenten te baseren op objectieve risicoanalyse, politiecijfers, MIVB-cijfers over inbreuken op vervoerbewijzen, meldingen van overlast en informatie over mensensmokkel, drugshandel of andere georganiseerde criminaliteit;
- uitdrukkelijk in het kader van het protocol te waarborgen dat de controles niet worden georganiseerd op basis van afkomst, taal, uiterlijk, nationaliteit of etnisch profiel, maar uitsluitend op basis van wettelijke bevoegdheden, inbreuken op de vervoersregels, objectieve veiligheidscriteria en concrete operationele informatie;
- bij de federale overheid te pleiten om in voldoende DVZ-capaciteit, mobiele afhandelingsteams en, waar nodig, opvang- of vasthoudingscapaciteit te voorzien, zodat vaststellingen op het terrein niet beperkt blijven tot een louter papieren opvolging zonder effectief gevolg;
- in het protocol een specifieke procedure op te nemen voor minderjarigen, slachtoffers van mensenhandel of mensensmokkel, personen in medische nood, personen met duidelijke beschermingsnoden en personen die internationale bescherming wensen aan te vragen;

- de prévoir, pour l'échange d'informations entre la STIB, les services de police, safe.brussels et l'Office des étrangers, un cadre juridique qui respecte pleinement la réglementation en matière de protection des données, le secret professionnel et le principe de finalité;
- de demander à la STIB de croiser ses statistiques existantes sur les contrôles, les infractions, les agressions, les nuisances et la fraude avec les analyses de sécurité de safe.brussels et des services de police, afin de pouvoir planifier une présence ciblée et efficace de l'Office des étrangers;
- de renforcer la coopération existante entre les contrôleurs de la STIB et les services de police en vérifiant systématiquement si la présence de l'Office des étrangers est indiquée lors des contrôles de titres de transport à grande échelle;
- de plaider auprès de l'autorité fédérale en faveur d'un renforcement structurel du soutien mobile de l'Office des étrangers lors d'opérations dans les transports publics, par analogie avec les opérations existantes menées à l'intérieur ou aux abords des chemins de fer, du tram de la côte et des transports urbains de De Lijn;
- d'intégrer cette approche dans le suivi du Plan Global de Sécurité et de Prévention et dans la future planification régionale en matière de sécurité, en particulier dans le cadre des thèmes suivants: traite et trafic d'êtres humains, drogues et assuétudes, trafic et fraude, mobilité et sécurité routière;
- dans les trois mois de l'adoption de la présente résolution, de faire rapport au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale sur l'avancement de la concertation avec l'autorité fédérale, l'Office des étrangers, les services de police et la STIB;
- après le lancement du projet pilote, de faire rapport au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale chaque trimestre sur:
 - le nombre d'opérations conjointes organisées;
 - le nombre de voyageurs contrôlés;
 - le nombre d'infractions aux règles de transport constatées;
 - le nombre d'interventions des services de police;
 - le nombre de personnes pour lesquelles l'Office des étrangers a été contacté;
 - le nombre de personnes en séjour illégal interceptées;
 - le nombre d'ordres de quitter le territoire;
- te voorzien in een juridisch kader voor informatie-uitwisseling tussen de MIVB, de politiediensten, safe.brussels en de DVZ, met volledige naleving van de regelgeving inzake gegevensbescherming, beroepsgeheim en finaliteitsbeginsel;
- aan de MIVB te vragen haar bestaande statistieken over controles, inbreuken, agressie, overlast en fraude te kruisen met de veiligheidsanalyses van safe.brussels en de politiediensten, zodat de DVZ-aanwezigheid gericht en efficiënt kan worden ingepland;
- de bestaande samenwerking tussen MIVB-controleurs en politiediensten te versterken door bij grootschalige ticketcontroles standaard na te gaan of DVZ-aanwezigheid aangewezen is;
- bij de federale overheid te pleiten voor een structurele versterking van de mobiele DVZ-ondersteuning bij acties op het openbaar vervoer, naar analogie met bestaande acties op of rond het spoor, de kusttram en het stedelijk vervoer van De Lijn;
- de aanpak op te nemen in de opvolging van het Globaal Veiligheids- en Preventieplan en in de toekomstige gewestelijke veiligheidsplanning, in het bijzonder onder de thema's mensenhandel en mensensmokkel, drugs en verslavingen, smokkel en fraude, mobiliteit en verkeersveiligheid;
- binnen drie maanden na aanneming van deze resolutie aan het Brussels Hoofdstedelijk Parlement te rapporteren over de stand van zaken van het overleg met de federale overheid, de DVZ, de politiediensten en de MIVB;
- na de opstart van het proefproject elk kwartaal aan het Brussels Hoofdstedelijk Parlement te rapporteren over:
 - het aantal georganiseerde gezamenlijke acties;
 - het aantal gecontroleerde reizigers;
 - het aantal vastgestelde inbreuken op de vervoersregels;
 - het aantal tussenkomsten van de politiediensten;
 - het aantal personen voor wie DVZ werd gecontacteerd;
 - het aantal personen zonder wettig verblijf dat werd aangetroffen;
 - het aantal bevelen om het grondgebied te verlaten;

- le nombre d'arrestations en vue du retour;
- le nombre de mineurs ou de victimes présumées de la traite ou du trafic d'êtres humains identifiés;
- d'évaluer le projet pilote après douze mois au plus tard et, en cas d'évaluation positive, de le convertir en un mécanisme de coopération structurel entre la STIB, les services de police et l'Office des étrangers;
- de ne plus traiter le réseau de la STIB comme un angle mort dans la lutte contre la migration illégale, le trafic d'êtres humains, le narcotrafic, la criminalité et l'insécurité, mais de l'inscrire pleinement dans une approche en chaîne intégrée de la sécurité bénéficiant à la fois à la sécurité de la société et à la protection des personnes vulnérables.

- het aantal vasthoudingen met het oog op terugkeer;
- het aantal geïdentificeerde minderjarigen of vermoedelijke slachtoffers van mensenhandel of mensensmokkel;
- het proefproject uiterlijk na twaalf maanden te evalueren en, bij positieve evaluatie, om te zetten in een structureel samenwerkingsmechanisme tussen de MIVB, de politiediensten en de Dienst Vreemdelingenzaken;
- het MIVB-net niet langer als blinde vlek te behandelen in de strijd tegen illegale migratie, mensensmokkel, drugshandel, criminaliteit en onveiligheid, maar het volwaardig op te nemen in een geïntegreerde ketenaanpak die zowel de veiligheid van de samenleving als de bescherming van kwetsbare personen dient.

Bob DE BRABANDERE (NL)