

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

10 novembre 2022

PROPOSITION DE RÉSOLUTION
concernant la lutte contre les intimidations et
les agressions sexuelles dans le train

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
M. Jef VAN DEN BERGH

SOMMAIRE

Pages

I. Procédure	3
II. Exposés introductifs	4
A. Exposé introductif des auteurs de la proposition de résolution concernant la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles dans le train (DOC 55 2508/001)	4
B. Exposé introductif des auteurs de la proposition de résolution en vue d'une gestion plus ciblée de la violence et du harcèlement sur le rail et dans les infrastructures ferroviaires (DOC 55 2809/001) ..	4
III. Discussion générale	4
A. Questions et observations des membres	4
B. Réponses des auteurs	7
IV. Discussion des considérants et des demandes	7
A. Exposé des auteurs	7
B. Questions et observations des membres	10
C. Réponses des auteurs	11
V. Votes	11
A. Considérants	11
B. Demandes	12
Annexes	16

Voir:

Doc 55 **2508/ (2021/2022)**:

- 001: Proposition de résolution de Mme Buyst et M. Parent.
002: Amendements.

Voir aussi:

- 004: Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

10 november 2022

VOORSTEL VAN RESOLUTIE
betreffende de bestrijding van seksuele
intimidatie en agressie in de trein

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Jef VAN DEN BERGH**

INHOUD

Blz.

I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzettingen	4
A. Inleidende uiteenzetting van de indieners van het voorstel van resolutie betreffende de bestrijding van seksuele intimidatie en agressie in de trein (DOC 55 2508/001)	4
B. Inleidende uiteenzetting van de indieners van het voorstel van resolutie met het oog op een doelgerichtere aanpak van geweld en intimidatie op en rond het spoor (DOC 55 2809/001)	4
III. Algemene bespreking	4
A. Vragen en opmerkingen van de leden	4
B. Antwoorden van de indieners	7
IV. Bespreking van de consideransen en de verzoeken	7
A. Toelichting door de indieners	7
B. Vragen en opmerkingen van de leden	10
C. Antwoorden van de indieners	11
V. Stemmingen	11
A. Consideransen	11
B. Verzoeken	12
Bijlagen	16

Zie:

Doc 55 **2508/ (2021/2022)**:

- 001: Voorstel van resolutie van mevrouw Buyst en de heer Parent.
002: Amendementen.

Zie ook:

- 004: Tekst aangenomen door de commissie.

08138

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**

Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA : Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
 Ecolo-Groen : Kim Buyst, Nicolas Parent, Olivier Vajda
 PS : Chanelle Bonaventure, Jean-Marc Delizée, Laurence Zanchetta
 VB : Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
 MR : Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
 cd&v : Jef Van den Bergh
 PVDA-PTB : Maria Vindevoghel
 Open Vld : Marianne Verhaert
 Vooruit : Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
 N ., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Eva Platteau
 Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
 Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
 Christophe Bombled, Florence Reuter
 Jan Briers, Franky Demon
 Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
 Jasper Pillen, Tim Vandenput
 Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membre sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigd lid:

Les Engagés : Josy Arens

N-VA : *Nieuw-Vlaamse Alliantie*
 Ecolo-Groen : *Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen*
 PS : *Parti Socialiste*
 VB : *Vlaams Belang*
 MR : *Mouvement Réformateur*
 cd&v : *Christen-Democratisch en Vlaams*
 PVDA-PTB : *Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique*
 Open Vld : *Open Vlaamse liberalen en democraten*
 Vooruit : *Vooruit*
 Les Engagés : *Les Engagés*
 DéFI : *Démocrate Fédéraliste Indépendant*
 INDEP-ONAFH : *Indépendant - Onafhankelijk*

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 55 0000/000 : *Document de la 55^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi*
 QRVA : *Questions et Réponses écrites*
 CRIV : *Version provisoire du Compte Rendu Intégral*
 CRABV : *Compte Rendu Analytique*
 CRIV : *Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)*
 PLEN : *Séance plénière*
 COM : *Réunion de commission*
 MOT : *Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

Afkorting bij de nummering van de publicaties:

DOC 55 0000/000 : *Parlementair document van de 55^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*
 QRVA : *Schriftelijke Vragen en Antwoorden*
 CRIV : *Voorlopige versie van het Integraal Verslag*
 CRABV : *Beknopt Verslag*
 CRIV : *Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)*
 PLEN : *Plenum*
 COM : *Commissievergadering*
 MOT : *Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné la proposition de résolution concernant la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles dans le train (DOC 55 2508/001) au cours de ses réunions du 22 mars et 25 octobre 2022.

I. — PROCÉDURE

Le 22 mars 2022, la commission a décidé à l'unanimité (art. 28 du Règlement de la Chambre) de recueillir des avis écrits. La demande d'un membre d'organiser des auditions n'a pu aboutir, n'ayant obtenu qu'une seule voix. Les avis concernent:

- le ministre de la Justice;
- la ministre de l'Intérieur;
- la secrétaire d'État à l'Égalité des genres, à l'Égalité des chances et à la Diversité;
- les régions;
- le SPF Mobilité;
- la police fédérale;
- Centrex;
- Securail;
- la SNCB;
- les syndicats;
- CSC Transcom;
- le comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires;
- les centres en charge de violences sexuelles dans les régions.

Les avis obtenus sont joints en annexe, y compris l'avis que le vice-premier ministre et ministre de la Mobilité a communiqué de sa propre initiative.

Lors de sa réunion du 25 octobre, M. Tomas Roggeman a demandé de joindre la proposition de résolution en vue d'une gestion plus ciblée de la violence et du

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft het voorstel van resolutie betreffende de bestrijding van seksuele intimidatie en agressie in de trein (DOC 55 2508/001) besproken tijdens haar vergaderingen van 22 maart en 25 oktober 2022.

I. — PROCEDURE

Op 22 maart 2022 heeft de commissie eenparig (overeenkomstig artikel 28 van het Reglement van de Kamer) beslist om schriftelijke adviezen in te winnen. Het verzoek van een lid om hoorzittingen te organiseren, heeft geen resultaat opgeleverd daar het slechts één stem achter zich heeft gekregen. Er is advies ingewonnen bij:

- de vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee;
- de minister van Binnenlandse Zaken, Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing;
- de staatssecretaris voor Gendergelijkheid, Gelijke Kansen en Diversiteit, toegevoegd aan de minister van Mobiliteit;
- de gewesten;
- de FOD Mobiliteit en Vervoer;
- de federale politie;
- Centrex;
- Securail;
- de NMBS;
- de vakbonden;
- ACV-Transcom;
- het raadgevend comité van de treinreizigers;
- de opvangcentra na seksueel geweld in de gewesten.

De verkregen adviezen gaan als bijlage, met inbegrip van het advies dat de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit uit eigen beweging heeft verstrekt.

Tijdens de vergadering van 25 oktober 2022 heeft de heer Tomas Roggeman verzocht om de toevoeging van het voorstel van resolutie met het oog op een

harcèlement sur le rail et dans les infrastructures ferroviaires (DOC 55 2809/001).

Après la discussion générale, l'auteur principal de la proposition de résolution jointe, qui a présenté celle-ci, a demandé de disjoindre son texte. Il s'ensuit que la discussion générale ci-après est celle qui porte sur la proposition de résolution concernant la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles dans le train (DOC 55 2508/001).

II. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

A. Exposé introductif des auteurs de la proposition de résolution concernant la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles dans le train (DOC 55 2508/001)

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) présente la proposition de résolution. Pour le contenu de cet exposé, on se reportera aux développements de la proposition.

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) estime qu'il ne faut pas opérer de distinction entre les violences physiques et verbales, car l'impact peut être considérable dans les deux cas. Les personnes qui n'osent plus prendre le train se voient privées du droit de se déplacer ou de travailler. Les victimes sont souvent des femmes.

B. Exposé introductif des auteurs de la proposition de résolution en vue d'une gestion plus ciblée de la violence et du harcèlement sur le rail et dans les infrastructures ferroviaires (DOC 55 2809/001)

M. Tomas Roggeman (N-VA) présente sa proposition de résolution. Pour le contenu de cet exposé, on se reportera aux développements de la proposition.

III. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

M. Tomas Roggeman (N-VA) déplore que les actes d'agression soient si nombreux. Il faut lutter contre ce phénomène par la prévention et la répression. L'intervenant se demande toutefois pourquoi seules les agressions sexuelles commises dans les trains sont visées par la proposition de résolution, qui appréhende en outre la question sous l'angle du genre. La sécurité va au-delà

doelgerichtere aanpak van geweld en intimidatie op en rond het spoor (DOC 55 2809/001).

Na de algemene bespreking heeft de hoofddiener van het toegevoegde, door hem gepresenteerde voorstel van resolutie verzocht om de loskoppeling van zijn tekst. Bijgevolg heeft de hiernavolgende algemene bespreking betrekking op het voorstel van resolutie betreffende de bestrijding van seksuele intimidatie en agressie in de trein (DOC 55 2508/001).

II. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

A. Inleidende uiteenzetting van de indieners van het voorstel van resolutie betreffende de bestrijding van seksuele intimidatie en agressie in de trein (DOC 55 2508/001)

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) leidt het voorstel van resolutie in. Voor de inhoud van haar uiteenzetting zij verwezen naar de toelichting bij het voorstel.

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) maakt geen onderscheid tussen fysiek en verbaal geweld, want in beide gevallen kan de impact bijzonder groot zijn. Iemand die de trein niet durft te nemen, wordt het recht om zich te verplaatsen of te werken ontzegd. Vaak zijn de slachtoffers vrouwen.

B. Inleidende uiteenzetting van de indieners van het voorstel van resolutie met het oog op een doelgerichtere aanpak van geweld en intimidatie op en rond het spoor (DOC 55 2809/001)

De heer Tomas Roggeman (N-VA) leidt zijn voorstel van resolutie in. Voor de inhoud van zijn uiteenzetting zij verwezen naar de toelichting bij het voorstel.

III. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Tomas Roggeman (N-VA) betreurt het grote aantal daden van agressie. Dit moet worden tegengegaan met preventie en repressie, maar waarom beperkt het voorstel van resolutie zich tot seksuele agressie op de trein en bovendien vanuit een gendergebonden perspectief? Veiligheid heeft immers niet uitsluitend een seksuele dimensie. De meeste slachtoffers van geweld

de la seule dimension sexuelle. Comme le précisent les développements de la proposition, les premières victimes des agressions commises dans les trains sont les accompagnateurs de train masculins.

En ce qui concerne la demande 9, le membre invite l'auteure à citer des exemples de stéréotypes liés au genre qui apparaîtraient dans les campagnes publicitaires de la SNCB. La demande 9 est formulée comme suit: "de demander à la SNCB, par le biais de sa régie publicitaire, de ne pas distribuer de campagne publicitaire véhiculant des stéréotypes liés au genre ou dégradant des femmes et des personnes qui s'identifient comme femme au rang d'objets de désir" (DOC 55 2508/0101, p. 11).

Comment la volonté "d'aménager les bâtiments de gare" évoquée dans la demande 10 doit-elle être interprétée (*ibid.*)? La SNCB dispose-t-elle de personnel susceptible de former les locataires et les exploitants?

La demande 14 invite le gouvernement à "demander à la SNCB d'œuvrer à la diversité et de poursuivre les efforts de parité entre les genres au sein de son personnel à l'aide d'objectifs chiffrés". Outre le fait que le groupe de l'intervenant n'est généralement pas favorable aux quotas, il est permis de se demander en quoi la parité entre les genres au sein du personnel pourrait améliorer la sécurité (*ibid.*, p. 12).

La volonté d'augmenter la présence de personnel dans les gares – qui ressort notamment de la demande 15 – implique-t-elle que les guichets resteront ouverts?

Les demandes 16 et 17, qui visent à renforcer Securail, sont tout à fait pertinentes.

Mme Mélissa Hanus (PS) indique que son groupe soutiendra la proposition de résolution.

M. Frank Troosters (VB) annonce qu'il soutiendra la proposition de résolution, qui revêt un intérêt capital.

L'intervenant tient toutefois à souligner que le texte fait suite à une agression sexuelle commise dans un train, qui a été relayée par les médias. La proposition met l'accent sur les intimidations sexuelles liées au genre, mais la problématique est plus vaste. Il est aussi permis de se demander si les peines prévues par la proposition permettront vraiment d'améliorer la situation. La même question se pose en ce qui concerne la volonté d'inciter les autres voyageurs à intervenir.

Le membre estime que pour obtenir des résultats, il est nécessaire de se montrer intransigeant à l'égard des auteurs d'infractions et de les punir très sévèrement de

op de trein zijn mannelijke treinbegeleiders, zoals ook de toelichting bij het voorstel aangeeft.

Verwijzend naar verzoek 9 aan de regering vraagt het lid of de indienster voorbeelden kan geven met betrekking tot genderstereotypen in reclamecampagnes van de NMBS. De verwoording van verzoek 9 luidt als volgt: "de NMBS te vragen om, via haar reclameregie, geen reclamecampagnes te verspreiden die genderstereotypen bevestigen of vrouwen, en mensen die zich als vrouw identificeren, tot lustobjecten degraderen" (DOC 55 2508/0101, blz. 11).

Hoe dient de "invulling van de stationsgebouwen" in verzoek 10 te worden begrepen (*ibid.*)? Beschikt de NMBS over personeel dat huurders en exploitanten kan opleiden?

In verzoek 14 wordt de regering verzocht "de NMBS te vragen werk te maken van diversiteit en een gelijke vertegenwoordiging van gender in het personeel van de NMBS door te werken met streefcijfers". Los van het feit dat de fractie van de spreker doorgaans geen voorstander is van quota, kan men zich hier afvragen hoe een gelijke vertegenwoordiging van de seksen in het personeelsbestand de veiligheid versterkt (*ibid.*, p. 12).

Impliceert de vraag naar meer personeel in de stations, zoals dat onder meer in verzoek 15 aan bod komt, het openhouden van de loketten?

De verzoeken 16 en 17 om Securail te versterken zijn zeer terecht.

Mevrouw Mélissa Hanus (PS) kondigt de steun aan van haar fractie voor het voorstel van resolutie.

De heer Frank Troosters (VB) acht dit voorstel van resolutie als essentieel en zal het voorstel steunen.

Wel maakt hij de bedenking dat een feit van seksuele agressie op de trein in de media aanleiding was voor de tekst. De focus ligt op gendergerelateerde seksuele intimidatie, maar de problematiek is ruimer. Men kan zich ook afvragen of de aankondiging van de strafmaat, zoals in het voorstel staat, zaligmakend is, net zoals het aanzetten van medereizigers om in te grijpen.

De oplossing voor de spreker bestaat erin om plegers van misdrijven keihard aan te pakken en streng te bestraffen, zodat de feiten zich niet meer voordoen.

façon à éviter que de tels faits se reproduisent. Il faut pour cela mettre en place bien plus de mesures que ce que prévoit la proposition de résolution.

L'intervenant tient à rappeler qu'il a déposé dans le passé une proposition qui mettait l'accent sur la sensibilisation, les effectifs et la formation (proposition de résolution visant à accroître la sécurité dans les trains et sur les quais, DOC 55 2393/001 et /002). Cette proposition a été rejetée. Or, ces aspects figurent aujourd'hui à nouveau dans le texte à l'examen.

Le membre se rallie aux propos de M. Tomas Roggeman concernant la demande 9 (*supra*). Faut-il considérer que le fait de porter une jupe courte transforme une personne en un objet de désir qui serait en outre responsable de l'agression dont elle est victime? Il n'est pas souhaitable d'emprunter cette voie. Il convient par ailleurs de souligner que les hommes peuvent, eux aussi, faire l'objet d'agressions ou d'intimidations sexuelles, ce qui n'est pas pris en compte par la proposition de résolution.

M. Emmanuel Burton (MR) souscrit à la volonté de lutter contre les intimidations et les agressions sexuelles dans le train.

M. Jef Van den Berg (cd&v) indique qu'il soutient entièrement les objectifs poursuivis par la proposition de résolution. L'intervenant émet toutefois certaines réserves. Ainsi, il faut éviter de confier trop de missions et de responsabilités à la SNCB si les moyens sont insuffisants. Il n'en demeure pas moins que certaines mesures sont nécessaires. Le contrôle de la publicité devrait en revanche être assuré par les instances compétentes.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) estime qu'il est indispensable de garantir la sécurité des transports en commun, en particulier pour assurer le succès du transfert modal. On constate aujourd'hui que la fermeture des guichets n'est pas une bonne mesure; lorsque la gare est animée, les femmes n'ont pas peur de prendre le train. La présence de caméras ne permet pas d'éliminer le sentiment d'insécurité. L'interdiction de fumer attise également l'agressivité, mais c'est surtout le manque de personnel qui joue un rôle important en la matière. L'intervenante annonce toutefois qu'elle soutiendra le texte, même si elle continue à se demander si les moyens alloués à la SNCB seront suffisants. Cette dernière pourra-t-elle atteindre les objectifs fixés avec le budget dont elle dispose?

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) souscrit aux objectifs de la proposition de résolution. L'intervenante émet toutefois des réserves, notamment en ce qui concerne l'utilité d'un bouton d'alarme dans les communes rurales.

Dit vergt aanzienlijk meer maatregelen dan hetgeen de resolutie voorstelt.

Merkwaardig is dat een voorstel van de spreker dat de klemtoon legde op bewustmaking, mankracht en opleiding verworpen werd, terwijl die aspecten in de voorliggende tekst opnieuw aan bod komen (Voorstel van resolutie betreffende het verhogen van de veiligheid in de treinen en op de perrons, DOC 55 2393/001 en /002).

Verzoek 9 (*supra*) roept in hoofde van de spreker dezelfde vraag op als bij de heer Tomas Roggeman. Dient men er dan van uit te gaan dat het dragen van een korter rokje van de persoon een lustobject maakt, dat bovendien verantwoordelijk zou zijn voor daden van agressie die het ondergaat? Het zou niet wenselijk zijn om deze weg op te gaan. Men merke overigens op dat ook mannen het voorwerp kunnen uitmaken van seksuele agressie of intimidatie, wat aan de aandacht van de resolutie ontsnapt.

De heer Emmanuel Burton (MR) is het eens met de doelstelling om seksuele agressie en intimidatie op de trein te bestrijden.

De heer Jef Van den Berg (cd&v) deelt mee dat hij volledig achter de doelstellingen van het voorstel van resolutie staat, maar niet zonder een aantal vraagtekens. Zo dient men zich ervoor te hoeden om niet te veel taken en verantwoordelijkheden op te dragen aan de NMBS als de middelen ontbreken. Dit neemt niet weg dat sommige stappen nodig zijn, maar het toezicht op de reclame laat men beter over aan de bevoegde instanties.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) vindt veilig openbaar vervoer noodzakelijk, zeker om de *modal shift* te doen slagen. Intussen blijkt dat het sluiten van de loketten geen goede zet is; een levendig station zorgt ervoor dat vrouwen niet bang hoeven te zijn om de trein te nemen. Camera's nemen de angst niet weg. Ook het rookverbod werkt meer agressie in de hand, maar vooral het gebrek aan personeel is een belangrijke factor. De spreekster zal de tekst echter wel steunen, al blijft ze vragen hebben rond de toereikendheid van de middelen die aan de NMBS worden toegekend. Kan de spoorwegmaatschappij de doelstellingen bereiken met het budget waarover ze beschikt?

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) ondersteunt de doelstellingen, maar maakt zich bedenkingen, zoals rond het nut van een drukknop in een plattelandsgemeente.

MM. Joris Vandenbroucke (Vooruit) et Josy Arens (Les Engagés) souscrivent également au point de vue des auteurs de la proposition de résolution. Le deuxième intervenant souligne que les hommes peuvent également être victimes d'agressions dans le train ou dans leur voiture.

B. Réponses des auteurs

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) souligne que la proposition de résolution vise à la fois les agressions et les intimidations sexuelles.

Si la composition du personnel reflète mieux celle de la société, le public sera davantage enclin à signaler de tels faits.

La présence de personnel dans les gares ne doit pas nécessairement se traduire par un service au guichet. La mise en place d'espaces commerciaux ou le développement d'une vie associative peuvent également contribuer à garantir l'animation nécessaire. L'essentiel en l'espèce est d'assurer la présence de personnes dans les gares.

Pour ce qui est de la police des chemins de fer, l'intervenante renvoie à la réponse donnée par la ministre de l'Intérieur à une question écrite qu'elle lui avait posée: "En ce qui concerne la police fédérale, une réforme de la police des chemins de fer est à l'étude en collaboration avec la SNCB. Celle-ci doit contribuer à réduire la violence à l'encontre du personnel des transports publics concernés."

L'intervenante souligne enfin que la proposition vise les transports en commun en général et pas seulement les trains. Tous les niveaux de pouvoir sont ainsi invités à s'associer à ce processus. Chaque voyageur doit pouvoir se sentir à l'aise dans tous les types de transport en commun.

IV. — DISCUSSION DES CONSIDÉRANTS ET DES DEMANDES

A. Exposé des auteurs

Après avoir analysé les avis reçus par la commission, *M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) et consorts* présentent les amendements n^{os} 1 à 21 (DOC 55 2508/002). M. Parent les expose en indiquant que les amendements à l'examen visent à la fois les considérants et les demandes, et tendent à apporter des précisions, à modifier la terminologie et à ajouter des demandes.

De heren Joris Vandenbroucke (Vooruit) en Josy Arens (Les Engagés) treden op hun beurt de auteurs van het voorstel van resolutie bij. De tweede spreker vestigt de aandacht op het feit dat ook mannen het slachtoffer van agressie kunnen zijn op de trein, of in de auto.

B. Antwoorden van de indieners

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) onderstreept dat het voorstel van resolutie zowel seksuele intimidatie als agressie in beschouwing neemt.

Een afspiegeling van de samenleving bij het personeel draagt ertoe bij dat het publiek zich erin herkent, hetgeen de drempel verlaagt om aangifte te doen.

De aanwezigheid van personeel in de stations hoeft zich niet te vertalen door de bediening van loketten. Commerciële ruimten of het verenigingsleven kunnen evengoed voor levendigheid zorgen. Belangrijk is eigenlijk de aanwezigheid van mensen.

In verband met de spoorweggpolitie verwijst de spreker naar een antwoord van de minister van Binnenlandse Zaken op een van haar schriftelijke vragen dat als volgt luidde: "Wat de federale politie betreft, wordt in samenwerking met de NMBS een hervorming van de spoorweggpolitie onderzocht. Deze zou moeten bijdragen tot het terugdringen van geweld tegen het personeel van het betrokken openbaar vervoer."

Tot slot beklemtoont de spreker dat het voorstel niet alleen op de trein slaat, maar op het openbaar vervoer in het algemeen. In die zin wordt een hand uitgereikt naar alle beleidsniveaus. Elke reiziger dient zich op zijn gemak te voelen op om het even welk openbaar transportmiddel.

IV. — BESPREKING VAN DE CONSIDERANSSEN EN DE VERZOEKEN

A. Toelichting door de indieners

Na analyse van de door de commissie verkregen adviezen dient *de heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) c.s. de amendementen nrs. 1 tot 21* (DOC 55 2508/002) in, die hij vervolgens toelicht. Ze hebben betrekking op zowel de consideransen als de verzoeken. De zaken worden gepreciseerd, er zijn terminologische aanpassingen en er worden verzoeken toegevoegd.

Les considérants A à L renvoient à plusieurs normes juridiques, au Plan d'action national de lutte contre les violences de genre (2021-2025), à des recommandations, à des études et aux inquiétudes du personnel de la SNCB à l'égard des agressions dont il fait l'objet.

Les amendements n^{os} 1 à 3 tendent à modifier les considérants.

L'amendement n^o 1 tend à inscrire un renvoi à une convention internationale dans la proposition de résolution à l'examen (à la Convention de l'Organisation internationale du Travail relative à l'élimination de la violence et du harcèlement dans le monde du travail).

L'amendement n^o 2 tend à ajouter un considérant indiquant qu'il est compliqué d'introduire, auprès de la SNCB, une plainte contre une intimidation ou une agression sexuelle commise par des inconnus, et soulignant qu'il n'existe pas, comme l'indiquent les avis des organisations syndicales, de procédure simple pour signaler ces comportements.

L'amendement n^o 3 tend à ajouter un considérant soulignant qu'il n'existe pas d'études ou de données chiffrées claires sur l'ampleur de la problématique des agressions et des intimidations sexuelles.

Les demandes 1 à 22 invitent le gouvernement à agir contre ces phénomènes, en coopération ou non avec d'autres autorités publiques ou avec la SNCB, et à prendre des mesures.

L'amendement n^o 4 tend à remplacer la demande 1 afin de donner suite à une observation formulée par la ministre de l'Intérieur au sujet de la coopération avec d'autres acteurs.

L'amendement n^o 5 porte sur les campagnes de sensibilisation et tend à modifier la demande 2 afin de donner suite à une observation formulée par l'Institut pour l'Égalité des Femmes et des Hommes (IEFH).

Pour plus d'informations sur les amendements à l'examen, il est renvoyé à leur justification.

L'amendement n^o 6, qui vise les possibilités de donner discrètement l'alerte, tend à remplacer la demande 6 pour donner suite à l'avis de la SNCB à ce sujet.

L'amendement n^o 7 tend à insérer une nouvelle demande au sujet de la connexion WIFI dans les gares pour donner suite à une observation formulée par l'Institut pour l'Égalité des Femmes et des Hommes (IEFH). Le Parlement attache par ailleurs aussi une grande importance à la qualité de la connexion internet.

De consideransen A tot L verwijzen naar een aantal juridische normen, het nationaal actieplan in de strijd tegen gendergerelateerd geweld 2021-2025, aanbevelingen, studies en de bezorgdheid bij het NMBS-personeel inzake de agressie tegenover het personeel.

De amendementen nrs. 1 en 3 beogen een wijziging aan te brengen in de consideransen.

Amendement nr. 1 strekt ertoe een verwijzing naar een internationaal verdrag op te nemen in het voorstel van resolutie (verdrag van de Internationale Arbeidersorganisatie betreffende de uitbanning van geweld en intimidatie in de wereld van werk).

Amendement nr. 2 strekt ertoe een considerans toe te voegen waarin de overweging wordt gemaakt dat een klacht indienen tegen seksuele intimidatie en agressie door onbekenden bij de NMBS complex is en dat er geen eenvoudige manier bestaat om dit te melden, zoals in de adviezen van de vakbonden wordt aangegeven.

Amendement nr. 3 strekt ertoe een considerans toe te voegen waarin wordt vastgesteld dat er geen duidelijke studies of cijfergegevens bestaan over de omvang van het probleem inzake agressie en seksuele intimidatie.

In de verzoeken 1 tot 22 wordt de regering gevraagd stappen te zetten, al dan niet in samenwerking met andere overheden of de NMBS, en maatregelen te treffen.

Amendement nr. 4 strekt ertoe verzoek 1 te vervangen ten gevolge van een opmerking van de minister van Binnenlandse Zaken op het vlak van samenwerking met andere actoren.

Amendement nr. 5 heeft betrekking op de bewustmakingscampagnes en strekt ertoe verzoek 2 te wijzigen naar aanleiding van een opmerking van het Instituut voor de Gelijkheid van Vrouwen en Mannen (IGVM).

Voor meer details bij de amendementen wordt verwezen naar de verantwoording bij het amendement (*ibid*).

Amendement nr. 6, dat de discrete alarmering betreft, strekt ertoe verzoek 6 te vervangen ingevolge het advies van de NMBS ter zake.

Amendement nr. 7 beoogt een nieuw verzoek in verband met de wifiverbindingen in te voegen om rekening te houden met een opmerking van het Instituut voor de Gelijkheid van Vrouwen en Mannen (IGVM). De kwaliteit van internetverbindingen ligt overigens ook het Parlement na aan het hart.

L'amendement n° 8 tend à insérer une nouvelle demande visant les enquêtes de satisfaction. Il demande que la SNCB réalise, au moins une fois par an et auprès de tous ses voyageurs, des enquêtes sur le sentiment de sécurité incluant aussi la question des violences sexistes et sexuelles.

L'amendement n° 9 tend à insérer, pour donner suite à une demande de la CSC Transcom, une nouvelle demande relative au traitement des données sur les violences sexistes et sexuelles.

L'amendement n° 10 concerne la stratégie publicitaire de la SNCB. Il tend à remplacer la demande 9 pour donner suite aux demandes formulées par l'Institut pour l'Égalité des Femmes et des Hommes (IEFH).

L'amendement n° 11 tend à insérer une nouvelle demande adressée au gouvernement qui invite la SNCB à créer un réseau entre les points de contact, le personnel de bord et la police des chemins de fer afin qu'ils puissent échanger des informations en cas d'incident.

L'amendement n° 12 concerne la formation du personnel de la SNCB. Il tend à remplacer la demande 11 pour répondre à un souhait de la société des chemins de fer.

L'amendement n° 13 tend à insérer une nouvelle demande adressée au gouvernement. Il concerne, comme l'amendement précédent, les modules de formation, mais les modules de la police des chemins de fer, notamment des membres du personnel déjà en service.

L'amendement n° 14 tendant à modifier la demande 13 concerne l'accès aux registres de déclarations de faits de violences pour le personnel du rail. Il répond à une demande de la CSC.

L'amendement n° 15 répond également à une demande de la CSC. Il tend à insérer une nouvelle demande formulée comme suit: "demander à la SNCB de prendre des mesures spécifiques pour les victimes d'agressions et d'intimidations sexuelles dirigées contre le personnel en créant une cellule de soutien et d'accompagnement pour les victimes et en affectant la victime à un autre poste de travail si nécessaire".

L'amendement n° 16 tend à insérer une nouvelle demande visant les rapports anonymes sur les violences sexistes et sexuelles. L'objectif premier est moins d'inciter à introduire des plaintes que de récolter des données et d'enrichir les connaissances disponibles à ce sujet.

Amendement nr. 8 wil een nieuw verzoek inzake de tevredenheidsenquêtes invoegen, zodat de NMBS ten minste eenmaal per jaar bij alle reizigers peilt naar hun veiligheidsgevoel, ook wat seksistisch en seksueel geweld aangaat.

Amendement nr. 9 strekt ertoe, overeenkomstig een vraag van ACV Transcom, een nieuw verzoek in te voegen op het vlak van de behandeling van de informatiegegevens.

Amendement nr. 10 heeft betrekking op de reclamestrategie van de NMBS en strekt ertoe verzoek 9 te vervangen, om tegemoet te komen aan de verzoeken van het Instituut voor de Gelijkheid van Vrouwen en Mannen (IGVM).

Amendement nr. 11 beoogt een nieuw verzoek tot de regering in te voegen waarin aan de NMBS wordt gevraagd een netwerk op te zetten tussen de contactpunten, het treinpersoneel en de spoorweggpolitie gericht op het uitwisselen van informatie bij incidenten.

Amendement nr. 12 heeft betrekking op de opleiding van het personeel van de NMBS en strekt ertoe verzoek 11 te vervangen, om tegemoet te komen aan een wens van de spoorwegaatschappij.

Amendement nr. 13, dat een nieuw verzoek tot de regering wil invoegen, heeft zoals het vorige betrekking op de opleidingsmodules, maar nu van het personeel bij de spoorweggpolitie, in het bijzonder het reeds aangeworven personeel.

Amendement nr. 14, dat ertoe strekt verzoek 13 te wijzigen, heeft betrekking op de toegang voor het treinpersoneel tot het register van aangiftes van geweldplegingen. Dit is een vraag van het ACV.

Ook amendement nr. 15 is een verzoek van het ACV. Het strekt ertoe door middel van een nieuw in te voegen verzoek de "NMBS te vragen specifieke maatregelen te nemen voor de slachtoffers van agressie en seksuele intimidatie tegen het personeel door de oprichting van een ondersteunings- en begeleidingscel voor de slachtoffers en de werkpost van het slachtoffer indien nodig te veranderen."

Amendement nr. 16 strekt ertoe een nieuw verzoek in te voegen ter zake van anonieme rapporten omtrent seksueel en seksistisch geweld. Bedoeling is in de eerste plaats inzicht en kennis verwerven, minder tot aangiftes aanzetten.

L'amendement n° 17 tendant à modifier la demande 14 concerne la politique en matière de diversité de la SNCB.

L'amendement n° 18 tend à insérer une nouvelle demande relative à la poursuite des infractions par le parquet et aux instruments administratifs dont dispose la SNCB en cas d'intimidations sexuelles et d'agressions dans les trains et les gares.

L'amendement n° 19 tend à remplacer la demande 17. Il demande au gouvernement "de continuer à affiner la répartition des tâches et la coopération entre la police des chemins de fer (SPC) et Securail".

L'amendement n° 20 tend à insérer une nouvelle demande visant à associer la SNCB aux discussions sur la répartition des tâches de la police des chemins de fer (SPC). Il donne suite à l'avis de la SNCB.

L'amendement n° 21 tendant à remplacer la demande 20 demande "de tenir compte, lors de l'évaluation de la loi du 22 mai 2014 tendant à lutter contre le sexisme dans l'espace public, de la problématique concernant les trains et les gares afin de mieux l'intégrer dans la législation".

B. Questions et observations des membres

Mme Chanelle Bonaventure (PS) rappelle que son groupe est opposé à toute forme de violence. La violence sexuelle en particulier a trop souvent été ignorée. On a culpabilisé les victimes à tort. Il appartient aux pouvoirs publics d'assurer la sécurité des citoyens et de permettre les déplacements sans crainte dans les transports publics. C'est pourquoi ces pouvoirs doivent disposer des informations nécessaires. Le groupe socialiste soutiendra la proposition et les amendements.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) estime que la proposition de loi à l'examen est nécessaire pour permettre aux voyageurs de se sentir en sécurité dans les transports publics. La membre témoigne du fait qu'il est parfois inconfortable pour une femme d'être seule dans une gare. Il reste toutefois encore fort à faire. L'initiative à l'examen est donc plus que bienvenue.

M. Tomas Roggeman (N-VA) indique que le délai imparti est insuffisant pour pouvoir lire attentivement les amendements à l'examen. Le membre est néanmoins favorable à la proposition de résolution à l'examen.

M. Frank Troosters (VB) aurait également souhaité disposer de plus de temps pour examiner les vingt-et-un

Amendement nr. 17, dat ertoe strekt verzoek 14 te wijzigen, heeft betrekking op het diversiteitsbeleid van de NMBS.

Amendement nr. 18 strekt ertoe een nieuw verzoek in te voegen. Het betreft de vervolging van misdrijven door het parket en de instrumenten van de NMBS op administratief vlak in het kader van seksuele intimidatie en agressie in de trein en in de stations.

Amendement nr. 19 strekt ertoe verzoek 17 te vervangen en vraagt de regering "verder in te zetten op een verfijning van de taakverdeling en samenwerking tussen de spoorweggpolitie (SPC) en Securail".

Amendement nr. 20 strekt ertoe een nieuw verzoek in te voegen in verband met de deelname van de NMBS aan gesprekken over de taakverdeling betreffende de spoorweggpolitie (SPC). Hiermee wordt tegemoetgekomen aan het advies van de NMBS.

In amendement nr. 21, dat ertoe strekt verzoek 20 te vervangen, wordt gevraagd "bij de evaluatie van de wet van 22 mei 2014 ter bestrijding van seksisme in de openbare ruimte rekening te houden met de problematiek in de treinen en de stations zodat deze hier beter onder ressorteert".

B. Vragen en opmerkingen van de leden

Madame Chanelle Bonaventure (PS) herinnert eraan dat haar fractie tegen elke vorm van geweld gekant is. Inzonderheid seksueel geweld is te vaak genegeerd, terwijl de slachtoffers ten onrechte een schuldgevoel is aangepraat. Het komt de overheid toe de veiligheid van de burgers te waarborgen en hun de mogelijkheid te bieden om zonder angst met het openbaar vervoer te reizen. Daarom moet die overheid over de benodigde informatie beschikken. De socialistische fractie zal het voorstel van resolutie en de amendementen steunen.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) acht het voorstel van resolutie als een noodzakelijke stap, zodat reizigers zich op het openbaar vervoer veilig kunnen voelen. Het lid getuigt dat het voor een vrouw soms helemaal niet prettig is alleen te staan in een station; er is nog veel werk aan de winkel. Het initiatief is dan ook zeer welkom.

De heer Tomas Roggeman (N-VA) deelt mee dat het gegeven tijdsbestek onvoldoende is om de amendementen aandachtig te kunnen lezen, al is hij het voorstel van resolutie wel gunstig genegen.

De heer Frank Troosters (VB) had eveneens liever meer tijd gehad om de 21 amendementen te bekijken.

amendements présentés. Mais cela ne l'empêchera pas de soutenir la proposition à l'examen, comme il l'a déjà indiqué précédemment. Les amendements à l'examen ne semblent pas tenir totalement compte de l'avis de la SNCB, qui redoute une charge de travail additionnelle.

Mme Marie Vindevoghel (PVDA-PTB) estime qu'il est positif que les auteurs des amendements aient tenu compte des avis reçus, mais déplore également que ceux-ci n'aient été présentés que peu avant la réunion.

M. Josy Arens (Les Engagés) indique qu'il a rarement vu une proposition de résolution faire l'objet d'autant d'amendements. Cela n'empêchera toutefois pas le groupe Les Engagés de soutenir la proposition à l'examen. Le membre souligne cependant que la situation prend une tournure inquiétante dans la province de Luxembourg. Il aurait été préférable de déposer une proposition de loi visant à garantir la présence de la police des chemins de fer dans chaque province.

C. Réponses des auteurs

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) prend acte des observations formulées et indique qu'il aurait souhaité accorder plus de temps à ses collègues. Toutefois, la commission a reçu de très nombreux avis et le nombre d'amendements présentés indique qu'il en a effectivement été tenu compte. S'il est vrai qu'une proposition de résolution n'a pas le même poids qu'une proposition de loi, la force d'une résolution réside dans le fait qu'elle permet au Parlement d'envoyer un signal clair au gouvernement ou à une entreprise publique. L'élaboration des contrats de gestion étant en cours de finalisation, l'examen de cette proposition de résolution arrive à point nommé.

Pour le surplus, l'intervenant résume de nouveau les objectifs du texte à l'examen (*supra*), le but final étant de veiller à ce que le transport ferroviaire soit attractif pour tous. Le membre est disposé à coopérer avec les autres membres pour poursuivre le travail en ce sens.

V. — VOTES

A. Considérants

Considérants A à C

Les considérants A à C sont successivement adoptés à l'unanimité.

Di neemt niet weg dat hij het voorstel zal steunen, zoals hij reeds eerder had aangekondigd. De amendementen lijken niet volledig rekening te houden met het advies van de NMBS, dat bevreesd is voor een bijkomende werklust.

Mevrouw Marie Vindevoghel (PVDA-PTB) vindt het positief dat de indieners van de amendementen rekening hebben gehouden met de adviezen, maar betreurt op haar beurt dat pas kort voor de vergadering werden ingediend.

De heer Josy Arens (Les Engagés) heeft het zelden meegemaakt dat zoveel amendementen werden ingediend voor een voorstel van resolutie, wat niet wegneemt dat de *Les Engagés-leden* achter het voorstel staan. De situatie in de Provincie Luxemburg gaat immers niet de kant op. Beter ware echter een wetsvoorstel waarin de aanwezigheid van de spoorwepolitie in elke provincie wordt gewaarborgd.

C. Antwoorden van de indieners

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) neemt akte van de opmerkingen en had de leden graag meer tijd gegund. De commissie heeft daarentegen wel talrijke adviezen ontvangen en het aantal amendementen toont aan dat er met die adviezen ook rekening werd gehouden. Ofschoon een voorstel van resolutie de vergelijking met een wetsvoorstel niet doorstaat, zit de kracht van een resolutie in het feit dat het Parlement hiermee een duidelijk signaal aan de regering of een overheidsbedrijf geeft. De voorbereiding van de beheerscontracten wordt afgerond en de behandeling van het voorstel van resolutie komt op een geschikt ogenblik.

Voor het overige vat de spreker nog eens de doelstellingen van de tekst samen (*supra*). Uiteindelijk dient het spoor voor iedereen aantrekkelijk te zijn. Het lid is bereid om samen met de leden verder te gaan op de ingeslagen weg.

V. — STEMMINGEN

A. Consideransen

Consideransen A tot C

De consideransen A tot C worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Considérant C/1 (*nouveau*)

L'amendement n° 1 tendant à insérer un considérant C/1 est adopté à l'unanimité.

Considéran­ts D à L

Les considérants D à L sont successivement adoptés à l'unanimité.

Considérant M (*nouveau*)

L'amendement n° 2 tendant à insérer un considérant M est adopté à l'unanimité.

Considérant N (*nouveau*)

L'amendement n° 3 tendant à insérer un considérant N est adopté à l'unanimité.

B. Demandes

Demande 1

L'amendement n° 4 tendant à remplacer la demande 1 est adopté à l'unanimité.

Demande 2

L'amendement n° 5 tendant à remplacer la demande 2 est adopté à l'unanimité.

Demandes 3 à 5

Les demandes 3 à 5 sont successivement adoptées à l'unanimité.

Demande 6

L'amendement n° 6 tendant à remplacer la demande 6 est adopté à l'unanimité.

Demande 6bis (*nouvelle*)

L'amendement n° 7 tendant à ajouter une demande 6bis est adopté par 14 voix contre 2.

Considerans C/1 (*nieuw*)

Amendement nr. 1 teneinde een nieuwe considerans C/1 in te voegen, wordt eenparig aangenomen.

Consideransen D tot L

De consideransen D tot L worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Considerans M (*nieuw*)

Amendement nr. 2 teneinde een nieuwe considerans M in te voegen, wordt eenparig aangenomen.

Considerans N (*nieuw*)

Amendement nr. 3 teneinde een nieuwe considerans N in te voegen, wordt eenparig aangenomen.

B. Verzoeken

Verzoek 1

Amendement nr. 4 tot vervanging van verzoek 1 wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 2

Amendement nr. 5 tot vervanging van verzoek 2 wordt eenparig aangenomen.

Verzoeken 3 tot 5

De verzoeken tot 3 tot 5 worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Verzoek 6

Amendement nr. 6 tot vervanging van verzoek 6 wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 6bis (*nieuw*)

Amendement nr. 7, dat ertoe strekt een verzoek 6bis in te voegen, wordt aangenomen met 14 tegen 2 stemmen.

Demande 7

La demande 7 est adoptée à l'unanimité.

Demande 7bis (nouvelle)

L'amendement n° 8 tendant à ajouter une demande 7bis est adopté à l'unanimité.

Demande 7ter (nouvelle)

L'amendement n° 9 tendant à ajouter une demande 7ter est adopté à l'unanimité.

Demande 8

La demande 8 est adoptée à l'unanimité.

Demande 9

L'amendement n° 10 tendant à remplacer la demande 9 est adopté à l'unanimité.

Demande 10

La demande 10 est adoptée à l'unanimité.

Demande 10bis (nouvelle)

L'amendement n° 11 tendant à ajouter une demande 10bis est adopté à l'unanimité.

Demande 11

L'amendement n° 12 tendant à remplacer la demande 11 est adopté à l'unanimité.

Demande 11bis (nouvelle)

L'amendement n° 13 tendant à ajouter une demande 11bis est adopté à l'unanimité.

Demande 12

La demande 12 est adoptée à l'unanimité.

Verzoek 7

Verzoek 7 wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 7bis (nieuw)

Amendement nr. 8, dat ertoe strekt een verzoek 7bis in te voegen, wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 7ter (nieuw)

Amendement nr. 9, dat ertoe strekt een verzoek 7ter in te voegen, wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 8

Verzoek 8 wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 9

Amendement nr. 10, tot vervanging van verzoek 9, wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 10

Verzoek 10 wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 10bis (nieuw)

Amendement nr. 11, dat ertoe strekt een verzoek 10bis in te voegen, wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 11

Amendement nr. 12, tot vervanging van verzoek 11, wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 11bis (nieuw)

Amendement nr. 13, dat ertoe strekt een verzoek 11bis in te voegen, wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 12

Verzoek 12 wordt eenparig aangenomen.

Demande 13

L'amendement n° 14 tendant à remplacer la demande 13 est adopté à l'unanimité.

Demande 13bis (nouvelle)

L'amendement n° 15 tendant à ajouter une demande 13bis est adopté à l'unanimité.

Demande 13ter (nouvelle)

L'amendement n° 16 tendant à ajouter une demande 13ter est adopté à l'unanimité.

Demande 14

L'amendement n° 17 tendant à remplacer la demande 14 est adopté par 12 voix contre 2 et 2 abstentions.

Demande 15

La demande 15 est adoptée par 14 voix contre 2.

Demande 15bis (nouvelle)

L'amendement n° 18 tendant à insérer une demande 15bis est adopté à l'unanimité.

Demande 16

La demande 16 est adoptée à l'unanimité.

Demande 17

L'amendement n° 19 tendant à remplacer la demande 17 est adopté à l'unanimité.

Demande 17bis (nouvelle)

L'amendement n° 20 tendant à insérer une demande 17bis est adopté à l'unanimité.

Verzoek 13

Amendement nr. 14, tot vervanging van verzoek 13, wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 13bis (nieuw)

Amendement nr. 15, dat ertoe strekt een verzoek 13bis in te voegen, wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 13ter (nieuw)

Amendement nr. 16, dat ertoe strekt een verzoek 13ter in te voegen, wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 14

Amendement nr. 17, tot vervanging van verzoek 14, wordt aangenomen met 12 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Verzoek 15

Verzoek 15 wordt aangenomen met 14 tegen 2 stemmen.

Verzoek 15bis (nieuw)

Amendement nr. 18, dat ertoe strekt een verzoek 15bis in te voegen, wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 16

Verzoek 16 wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 17

Amendement nr. 19, tot vervanging van verzoek 17, wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 17bis (nieuw)

Amendement nr. 20, dat ertoe strekt een verzoek 17bis in te voegen, wordt eenparig aangenomen.

Demandes 18 à 19

Les demandes 18 à 19 sont successivement adoptées à l'unanimité.

Demande 20

L'amendement n° 21 tendant à remplacer la demande 20 est adopté à l'unanimité.

Demandes 21 à 22

Les demandes 21 à 22 sont successivement adoptées à l'unanimité.

*
* *

L'ensemble de la proposition de résolution, telle qu'elle a été modifiée et corrigée sur les plans linguistique et légistique, est adopté à l'unanimité.

Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Ont voté pour:

N-VA: Wouter Raskin, Tomas Roggeman;

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Nicolas Parent, Olivier Vajda;

PS: Jean-Marc Delizée, Chanelle Bonaventure, Malik Ben Achour;

VB: Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

cd&v: Jef Van den Bergh;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

Le rapporteur,

Jef VAN DEN BERGH

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

Verzoeken 18 en 19

De verzoeken 18 en 19 worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Verzoek 20

Amendement nr. 21, tot vervanging van verzoek 20, wordt eenparig aangenomen.

Verzoeken 21 en 22

De verzoeken 21 en 22 worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

*
* *

Het gehele aldus geamendeerde, taalkundig en wetgevingstechnisch verbeterde voorstel van resolutie wordt eenparig aangenomen.

Het resultaat van de naamstemming is als volgt:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Wouter Raskin, Tomas Roggeman;

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Nicolas Parent, Olivier Vajda;

PS: Jean-Marc Delizée, Chanelle Bonaventure, Malik Ben Achour;

VB: Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

cd&v: Jef Van den Bergh;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

De rapporteur,

Jef VAN DEN BERGH

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE

ANNEXES - BIJLAGEN



Chambre des Représentants
Commission de la Mobilité, des Entreprises
publiques et des Institutions fédérales
Monsieur Jean-Marc DELIZEE
Président
Place de la Nation, 2
1008 BRUXELLES

Nos réf. : GG/TAB/JUW/MIC/FLL/MEG/Che/11149-2022

Vos réf. : 55/2508/001

Annexe : 1

Bruxelles, le 27 avril 2022

Concerne : Proposition de résolution concernant la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles dans le train

Monsieur le Président,

Faisant ainsi suite à la demande de la Commission du 25 mars dernier dont référencée, vous trouverez, ci-joint, l'avis du SPF Mobilité et Transports relatif à la proposition de résolution dont objet.

Je profite de ce courrier pour saluer l'intérêt que les auteurs de la proposition portent à cet enjeu important qu'est la sécurité dans les trains et, spécifiquement, la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles. A cet égard, l'analyse opérée par le SPF Mobilité et Transports contient quelques informations pertinentes.

En vous remerciant de transmettre copie de la présente aux membres de votre Commission, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.

Georges GILKINET,
Vice-Premier Ministre
Ministre de la Mobilité

Cabinet de Georges Gilkinet

FINTO, Boulevard du jardin Botanique 50/50 - 1000 Bruxelles
mail : info@gilkinet.fed.be | Tél. +32 (0)2 238 28 00





Kamer van Volksvertegenwoordigers
Commissie mobiliteit, overheidsbedrijven en
federale instellingen
Mijnheer Jean-Marc DELIZEE
Voorzitter
Natieplein, 2
1008 BRUSSEL

Onze ref: GG/TAB/JUW/MIC/FLL/MEG/Che/11149-2022

Uw ref: 55/2508/001

Bijlage: 1

Brussel, 27 april 2022

Betreft: Voorstel van resolutie aangaande de strijd tegen seksuele intimidatie en seksueel geweld in de trein

Mijnheer de voorzitter,

Naar aanleiding van het verzoek van de Commissie van 25 maart jl., vindt u in bijlage het advies van de FOD Mobiliteit en Vervoer over bovenvermeld voorstel van resolutie.

Graag maak ik ook even van deze brief gebruik om de belangstelling toe te juichen van de indieners van het voorstel voor de belangrijke uitdaging van de veiligheid in de trein, en meer specifiek de strijd tegen seksuele intimidatie en seksueel geweld. Dienaangaande bevat de analyse van de FOD Mobiliteit en Vervoer een aantal relevante gegevens.

Alvast bedankt om hiervan een afschrift aan de leden van uw Commissie te willen bezorgen.

Hoogachtend,

Georges GILKINET,
Vice-eersteminister
Minister van Mobiliteit

Kabinet van Georges Gilkinet
FINTO, Kruidtuinlaan 50/50 - 1000 Brussel
mail: info@gilkinet.fed.be | Tel. +32 2 238 28 00





Minister van Binnenlandse Zaken, Institutionele Hervormingen
en Democratische Vernieuwing

Aan de heer Ortwin DEPOORTERE
Commissievoorzitter

Kamer van Volksvertegenwoordigers
Paleis der Natie 2
1008 Brussel

Uw contactpersoon

T

Uw referentie
Wetsvoorstel 2508

Bijlagen

E-mail

F

Onze referentie
Wv 2508

Brussel

15 JUNI 2022

Adviesaanvraag voorstel van resolutie 2508 (Kim Buyst, Nicolas Parent) betreffende de bestrijding van seksuele intimidatie en agressie in de trein. (DOC 55 2508/001)

Mijnheer de Voorzitter,

Het nemen van het openbaar vervoer en de trein moet in een veilige omgeving kunnen gebeuren. Ik steun dan ook de resolutie die hieraan tegemoet wil komen.

Ik wil wel waarschuwen voor een wildgroei aan allerlei actieplannen die dode letter blijven. Het is dan ook aangewezen om af te stemmen op bestaande actieplannen op lokaal, regionaal en nationaal niveau en alle partners die een bijdrage kunnen leveren inzake openbare orde hierbij te betrekken. U zal ongetwijfeld hiervoor een partner vinden in de Spoorwegpolitie van de Federale politie. Zoals reeds aangegeven in het advies van de GPI, dat ik kan onderschrijven, bestaat er reeds een nauwe samenwerking op Benelux-niveau voor de uitwisseling van informatie en in de vorm van gemengde patrouilles. De samenwerking tussen Securail, de lokale politie, de Spoorwegpolitie verloopt goed omdat er een duidelijke PC betreft, wensen we te benadrukken dat de samenwerking met de NMBS goed verloopt goed omdat er een duidelijke taakverdeling is vastgelegd in operationele protocolakkoorden.

De hervorming waarvan sprake in de resolutie betreft de wijziging van de ministeriële omzendbrief van 15 april 2002 over de taakverdeling tussen de lokale en de federale politie op het vlak van beveiliging van de spoorwegen. Nadien zal nagegaan worden in hoeverre dat deze hervorming een impact heeft op de operationele protocolakkoorden met Securail.

Hoogachtend,

Annelies Verlinden

Wetstraat 2
1000 Brussel

kabinet.verlinden@IBZ.fgov.be
www.ibz.be

www.ibz.be

.be



Ministre de l'Intérieur, des Réformes institutionnelles et du Renouveau démocratique

A l'attention de Monsieur Ortwin DEPOORTERE
Président de commission

Chambre des représentants
Palais de la Nation, 2
1008 Bruxelles

Votre correspondant

T

Votre référence
Proposition de loi 2508

Annexes

E-mail

F

Notre référence
PL 2508

Bruxelles

15 JUNI 2022

Demande d'avis concernant la proposition de résolution 2508 (Kim Buyst, Nicolas Parent) concernant la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles dans le train. (DOC 55 2508/001)

Monsieur le Président,

L'utilisation des transports en commun et du train doit pouvoir se faire dans un cadre sûr. Je soutiens dès lors la résolution qui vise à atteindre cet objectif.

Je tiens cependant à mettre en garde contre une prolifération de plans d'action qui restent lettre morte. Il est dès lors recommandé d'harmoniser le plan d'action proposé avec ceux qui existent déjà aux niveaux local, régional et national, et d'impliquer tous les partenaires qui peuvent apporter leur contribution en matière d'ordre public. La Police des Chemins de Fer de la Police Fédérale sera sans aucun doute le partenaire idéal à cette fin. Comme déjà indiqué dans l'avis de la GPI, auquel j'adhère, une étroite collaboration est déjà en cours au niveau du Benelux pour l'échange d'informations et sous forme de patrouilles mixtes. La collaboration entre Securail, la Police Locale et la Police des Chemins de Fer est bonne car il s'agit d'une CP claire. Nous tenons en outre à souligner que la collaboration avec la SNCB est fructueuse du fait que les tâches sont réparties précisément et clairement dans les protocoles d'accord opérationnels.

La réforme dont il est question dans la résolution concerne la modification de la circulaire ministérielle du 15 avril 2002 relative à la répartition des tâches entre la Police Fédérale et la Police Locale en matière de sécurité dans les chemins de fer. L'impact de cette réforme sur les protocoles d'accord opérationnels avec Securail sera ensuite examiné.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Annelies Verlinden

Rue de la Loi, 2
1000 Bruxelles

kabinet.verlinden@IBZ.fgov.be
www.ibz.be

www.ibz.be

.be



SECRÉTAIRE D'ÉTAT
À L'ÉGALITÉ DES GENRES,
À L'ÉGALITÉ DES CHANCES
ET À LA DIVERSITÉ

De :
Cabinet de la Secrétaire d'Etat à
l'Égalité des genres, à l'Égalité des
chances et à la diversité
Date : 29/04/2022
Basé sur : DOC 55 2508/001

À :
Commission de la Mobilité
A l'attention de :
Jean-Marc Delizée, président de
la Commission de la Mobilité, des
Entreprises publiques et des
Institutions fédérales

Avis concernant la proposition de résolution concernant la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles dans le train

Contexte et éléments clés :

Dans l'accord de gouvernement, la Vivaldi s'est engagée à faire « *de la lutte contre la violence basée sur le genre une priorité. La convention d'Istanbul sur la prévention et la lutte contre la violence à l'égard des femmes et la violence domestique servira de ligne directrice à cet égard. La lutte contre la violence de genre doit être menée dans tous les domaines par une approche intégrale. En tant qu'autorité fédérale, nous donnerons la priorité à cette question, par une coopération active et en fournissant les ressources nécessaires* ».

Les violences sexistes et sexuelles sont largement présentes dans notre société. L'association JUMP indique que près de 100% des femmes ont été harcelées dans l'espace public et qu'une femme sur deux a été agressée physiquement dans la rue ou dans les transports en commun¹.

Ces dernières années, la société civile a permis de faire émerger les réalités du sexisme dans l'espace public en épinglant l'ampleur du phénomène et son impact sur les femmes et les filles. L'espace public peut être un environnement particulièrement hostile pour les femmes et les publics LGBTQIA+, portant atteinte à leur liberté de circulation et les forçant à développer des stratégies d'évitement, en changeant par exemple leur parcours ou leurs tenues en fonction des lieux et des horaires.

Dans la loi du 22 mai 2014 tendant à lutter contre le sexisme dans l'espace public, « *le sexisme s'entend de tout geste ou comportement qui, dans les circonstances visées à l'article 444 du Code pénal, a manifestement pour objet d'exprimer un mépris à l'égard d'une personne, en raison de son appartenance sexuelle, ou de la considérer, pour la même raison, comme inférieure ou comme réduite essentiellement à sa dimension sexuelle et qui entraîne une atteinte grave à sa dignité* ».

Avis :

Je salue l'attention portée à la question du harcèlement, des intimidations et des agressions sexuelles dans les transports en commun et plus spécifiquement dans le train.

La Convention du Conseil de l'Europe sur la prévention et la lutte contre la violence à l'égard des femmes et la violence domestique, dites Convention d'Istanbul, a notamment pour but de :

- Protéger les femmes contre toutes les formes de violence, et de prévenir, poursuivre et éliminer la violence à l'égard des femmes et la violence domestique ;

¹ Full_Report-sexisme-french_englishweb.pdf (jump.eu.com)



SECRÉTAIRE D'ÉTAT
À L'ÉGALITÉ DES GENRES,
À L'ÉGALITÉ DES CHANCES
ET À LA DIVERSITÉ

- Concevoir un cadre global, des politiques et des mesures de protection et d'assistance pour toutes les victimes de violence à l'égard des femmes et de violence domestique.

La proposition de résolution relève l'importance que toutes et tous, membres du personnel ou voyageurs, se sentent en sécurité dans les trains et dans les gares. Il est urgent d'agir contre les violences sexistes et sexuelles dans les trains notamment via des campagnes d'informations, la diffusion des numéros d'urgence et des lignes d'écoute, la sensibilisation des témoins de ces violences, le soutien aux études en cours sur le sexisme dans l'espace public, et plus particulièrement, dans les transports publics, etc.

Je salue également la volonté de travailler en collaboration avec la société civile concernée ainsi que l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes.

Je coordonne le Plan d'Action National de lutte contre les violences basées sur le genre. Celui-ci a notamment pour objectif de garantir la sécurité en s'assurant que chaque citoyen, et en particulier chaque citoyenne puisse bénéficier d'un environnement sûr dans l'espace public. Il est nécessaire d'améliorer la prévention primaire en augmentant les efforts de lutte contre le sexisme et en renforçant la lutte contre le harcèlement de rue. Le PAN 2021-2025 encourage une approche sensible au genre dans l'aménagement du territoire et des transports publics.

Plus spécifiquement la mesure 77 du PAN 2021 – 2025 prévoit « *d'intégrer dans le contrat d'exploitation de la SNCB et des autres sociétés de transport des dispositifs de prévention et de protection contre le harcèlement sexiste dans les transports en commun et l'aménagement sécurisant et inclusif des espaces publics, tels que les gares et les stations de métro* ».

Concernant l'évaluation de la loi du 22 mai 2014 tendant à lutter contre le sexisme dans l'espace public, cette évaluation est également prévue dans le PAN 2021 – 2025.

Conclusion :

En conclusion, je soutiens la proposition de résolution concernant la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles dans le train.

Sarah Schlitz

Secrétaire d'Etat à l'Egalité des genres, à
l'Egalité des chances et à la Diversité



STAATSSECRETARIS
VOOR GENDERGELIJKHEID,
VOOR GELIJKE KANSSEN
EN VOOR DIVERSITEIT

Van :

Kabinet van de Staatssecretaris voor
Gendergelijkheid, Gelijke Kansen en Diversiteit

Datum : 29/04/2022

Gebaseerd op : DOC 55 2508/001

Aan :

De Mobiliteitscommissie :

Jean-Marc Delizée, Voorzitter van
de Commissie Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

Advies inzake het voorstel van resolutie over de strijd tegen seksuele intimidatie en agressie op de trein

Context en hoofdelementen :

In het regeerakkoord verbindt Vivaldi zich ertoe : *De regering maakt een prioriteit van de strijd tegen gendergerelateerd geweld. De Conventie van Istanbul inzake het voorkomen en bestrijden van geweld tegen vrouwen en huiselijk geweld dient daarbij als leidraad. Via een ketengerichte aanpak moet de strijd tegen gender gerelateerd geweld op alle vlakken gevoerd worden. Als federale overheid moeten we hier prioritair op inzetten door actief mee te werken en de nodige middelen te voorzien.»*

Seksistisch en seksueel geweld is alom aanwezig in onze maatschappij. De organisatie JUMP geeft aan dat bijna 100% van de vrouwen reeds zijn lastiggevallen in de openbare ruimte en dat één op de twee vrouwen fysiek werd aangerand op straat of in het openbaar vervoer¹.

De afgelopen jaren heeft het maatschappelijk middenveld geholpen de realiteit van seksisme in de openbare ruimte aan het licht te brengen, door de omvang van het fenomeen en de gevolgen ervan voor vrouwen en meisjes te belichten. De openbare ruimte kan een bijzonder vijandige omgeving zijn voor vrouwen en LGBTQIA+-publiek, waardoor hun bewegingsvrijheid wordt beknot en zij gedwongen zijn ontwijkingsstrategieën te ontwikkelen, zoals het veranderen van hun route of kleding al naargelang de plaats en het tijdstip.

In de wet van 22 mei 2014 ter bestrijding van seksisme in de openbare ruimte staat : *Voor de toepassing van deze wet wordt begrepen onder seksisme elk gebaar of handeling die, in de in artikel 444 van het Strafwetboek bedoelde omstandigheden, klaarblijkelijk bedoeld is om minachting uit te drukken jegens een persoon wegens zijn geslacht, of deze, om dezelfde reden, als minderwaardig te beschouwen of te reduceren tot diens geslachtelijke dimensie en die een ernstige aantasting van de waardigheid van deze persoon ten gevolge heeft. »*

Advies :

Ik ben tevreden met de aandacht die wordt besteed aan de pesterijen, intimidatie en seksueel geweld op het openbaar vervoer en meer bepaald op de trein.

Het Verdrag van de Raad van Europa inzake het voorkomen en bestrijden van geweld tegen vrouwen en huiselijk geweld, beter bekend als de Istanbul-conventie, heeft tot doel :

¹ Full_Report-sexisme-french_englishweb.pdf (jump.eu.com)



STAATSSECRETARIS
VOOR GENDERGELIJKHEID,
VOOR GELIJKE KANSEN
EN VOOR DIVERSITEIT

- Vrouwen te beschermen tegen alle vormen van geweld en geweld tegen vrouwen en huiselijk geweld te voorkomen, te vervolgen en uit te bannen;
- een allesomvattend kader op te zetten met beleid en maatregelen ter bescherming en ondersteuning van alle slachtoffers van geweld tegen vrouwen en huiselijk geweld;

In het voorstel van resolutie wordt benadrukt dat het belangrijk is dat iedereen, zowel het personeel als de passagiers, zich veilig voelt in de trein en op het station. Er moet dringend actie worden ondernomen tegen seksistisch en seksueel geweld in treinen, met name via bewustmakingscampagnes, de verspreiding van noodnummers en hulplijnen, de sensibilisering van getuigen van dergelijk geweld, de ondersteuning van lopende studies over seksisme in de openbare ruimte, en meer bepaald in het openbaar vervoer, enz.

Ik ben ook verheugd over de bereidheid om samen te werken met het maatschappelijke middenveld en het Instituut voor de Gelijkheid van Vrouwen en Mannen.

Ik coördineer het Nationaal Actieplan in de Strijd tegen Gendergerelateerd Geweld. Eén van de doelstellingen van het beleid is de veiligheid te waarborgen door ervoor te zorgen dat elke burger, en in het bijzonder elke vrouwelijke burger, kan genieten van een veilige omgeving in de openbare ruimte. De primaire preventie moet worden verbeterd door meer inspanningen te leveren ter bestrijding van seksisme en door de strijd tegen straatintimidatie op te voeren. Het NAP 2021-2025 bevordert een genderbewuste aanpak van ruimtelijke ordening en openbaar vervoer.

Meer specifiek voorziet het NAP 2021-2025 maatregel 77 : « *In het beheerscontract van de NMBS en andere vervoersmaatschappijen, maatregelen opnemen ter voorkoming van en bescherming van seksuele intimidatie op het openbaar vervoer en het veilig en inclusief inrichten van openbare ruimtes, zoals stations en metrostations.* ».

De evaluatie van de wet van 22 mei 2014 ter bestrijding van seksisme in de openbare ruimte is ook opgenomen in het NAP 2021 - 2025.

Conclusie:

Ter conclusie steun ik het voorstel van resolutie over de strijd tegen seksuele intimidatie en agressie op de trein.

Sarah Schlitz, Staatssecretaris voor
Gendergelijkheid, Gelijke Kansen en
Diversiteit



GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Bruxelles, vendredi 22 avril 2022

**GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES CAPITALE
NOTIFICATION DE LA RÉUNION DU CONSEIL DES MINISTRES
DU VENDREDI 22 AVRIL 2022**

POINT 30

Demande d'avis de la part de la Chambre des Représentants – Proposition de résolution concernant la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles dans le train.
(GRBC-EV-41.76898)

Décision:

Accord.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- rend un avis favorable la proposition de Résolution concernant la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles dans le train ;
- charge sa Ministre ayant la Mobilité, les Travaux Publics et la Sécurité routière dans ses attributions du suivi à réserver à ce dossier.

Cette décision est de notification immédiate.

Le Secrétaire,

Eric MERCENIER



BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK REGERING

Brussel, vrijdag 22 april 2022

**BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK REGERING
BETEKENING VAN DE VERGADERING VAN DE MINISTERRAAD
VAN VRIJDAG 22 APRIL 2022**

PUNT 30

Verzoek om advies van de Kamer van volksvertegenwoordigers – Voorstel van resolutie betreffende de bestrijding van seksuele intimidatie en agressie in de trein (BHR-EV-41.76898)

Beslissing:

Akkoord.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- geeft een gunstig advies betreffende het voorstel van resolutie betreffende de bestrijding van seksuele intimidatie en agressie op de trein;
- belast haar minister bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid met het gevolg dat aan dit dossier moet worden gegeven.

Deze beslissing wordt onmiddellijk ter kennis gebracht.

De Secretaris,

Eric MERCENIER



Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel
info@mobilit.fgov.be

Nota

Uw kenmerk	Ons kenmerk	Datum
Contactpersoon	Contactnummer	Bijlagen

Onderwerp: Verzoek tot advies omtrent het voorstel van resolutie betreffende de bestrijding van seksuele intimidatie en agressie in de trein (Doc Kamer 55 2508/11)

Het doel van deze nota is het advies binnen de bevoegdheden van de FOD Mobiliteit en Vervoer te geven met betrekking tot het voorstel van resolutie betreffende de bestrijding van seksuele intimidatie en agressie in de trein. Zoals vermeld in dit voorstel van resolutie, wil het een opstap zijn naar concrete maatregelen om werk te maken van veiligere stations en treinen. Het voorstel van resolutie stelt daarom 22 concrete acties voor, op verschillende niveaus en met betrekking tot verschillende werkvelden, die ertoe zouden moeten leiden dat de treinen en stations een veilige omgeving zijn voor reizigers en treinpersoneel. Op dit moment zijn er al een aantal bepalingen in de spoorwegregelgeving die erop gericht zijn agressie en intimidatie aan te pakken, en het personeel van NMBS hierover op te leiden. De wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen bepaalt in artikel 8 een aantal gedragingen die verboden zijn in de stations en treinen. Ongepaste en ongewenste fysieke contacten, storende, beledigende, onzedelijke, intimiderende of bedreigende uitlatingen of handelingen en gewelddadig gedrag zijn daarin opgenomen. Deze gedragingen kunnen worden bestraft met strafrechtelijke of administratieve sancties. De vaststellingen van deze overtredingen gebeuren door de politiediensten en door de vaststellende beambten. Het koninklijk besluit van 9 oktober 2018 tot vaststelling van de voorwaarden inzake selectie, aanwerving, kennis en opleiding van de vaststellende	L'objectif de cette note est de donner un avis dans le cadre des compétences du SPF Mobilité et Transports concernant la proposition de résolution sur la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles dans le train. Comme indiqué dans la présente proposition de résolution, celle-ci se veut un tremplin vers des mesures concrètes visant à rendre les gares et les trains plus sûrs. La proposition de résolution propose donc 22 actions concrètes, à différents niveaux et dans différents domaines d'activité, qui devraient aboutir à ce que les trains et les gares soient un environnement sûr pour les passagers et le personnel des trains. A l'heure actuelle, il existe déjà un certain nombre de dispositions dans la réglementation ferroviaire visant à lutter contre les agressions et les intimidations, et à former le personnel de la SNCB à ces questions. La loi du 27 avril 2018 relative à la police des chemins de fer stipule à l'article 8 un certain nombre de comportements qui sont interdits dans les gares et les trains. Sont inclus les contacts physiques inappropriés et non consentis, les déclarations ou actes incommodes, offensants, immoraux, intimidants ou menaçants et les comportements violents. Ces comportements peuvent faire l'objet de sanctions pénales ou administratives. La constatation de ces infractions est faite par les services de police et par les agents constatateurs. L'arrêté royal du 9 octobre 2018 fixant les conditions de sélection, de recrutement, de qualification et de formation de l'agent constatateur en exécution de la loi
---	---



FOD MOBILITEIT EN VERVOER
DG DUURZAME MOBILITEIT EN SPOORBELEID

Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel
info@mobilit.fgov.be

beambte ter uitvoering van de wet op de politie van de spoorwegen bepaalt de opleidingsvereisten voor de vaststellende beampten, per categorie. Deze opleiding moet voor de vaststellende beampten die tot Securail behoren, vaststellende beampten-treinbegeleiders en vaststellende beampten-perronpersoneel een module over de inhoud van de wet op de politie van de spoorwegen bevatten, net als een module over conflictbeheersing, inbegrepen conflictbeheersing met minderjarigen. De concrete inhoud van deze modules, en of deze op dit moment al specifiek en uitdrukkelijk gericht zijn op de punten die de resolutie wil aanpakken, is de FOD Mobiliteit en Vervoer niet bekend. De bevoegdheden van Securail zijn geregeld in de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid. De veiligheidsdiensten van openbare vervoersmaatschappijen, zoals Securail, vormen een bijzonder activiteitendomein, dat is geregeld bij deze wet. Ook in deze wet en haar uitvoeringsbesluiten zijn opleidingsverplichtingen opgenomen. Binnen de beleidslijnen van Minister Gilkinet werd vastgelegd om aandacht te besteden aan het aspect gender en de betrachting om hieromtrent concrete bepalingen te verankeren in het toekomstig openbardienstcontract tussen de federale Staat en de NMBS. In het kader van haar opvolgingstaak zal de FOD Mobiliteit en Vervoer na het sluiten van het nieuwe contract toezien op de performante uitvoering van de bepalingen omtrent diversiteit en gender die opgenomen zullen worden. Veiligheidsactiviteiten en het waken over de veiligheid in stations, treinen en andere plaatsen die beheerd worden door de NMBS, is een opdracht van openbare dienst die bij de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven is toegewezen aan NMBS. De concrete invulling daarvan wordt opgenomen in het openbardienstcontract dat de NMBS en de Belgische Staat ingevolge deze wet afsluiten.	sur la police des chemins de fer fixe les exigences de formation des agents constatateurs, par catégorie. Cette formation comprend un module sur le contenu de la loi sur la police des chemins de fer pour les agents constatateurs appartenant à Securail, les agents constatateurs – accompagnateurs de train et les agents constatateurs - personnel de quai, ainsi qu'un module sur la gestion des conflits, y compris la gestion des conflits avec les mineurs. Le contenu concret de ces modules, et s'ils visent déjà spécifiquement et explicitement les points que la résolution veut aborder, n'est pas connu du SPF Mobilité et Transports. Les compétences de Securail sont régies par la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière. Les services de sécurité des entreprises de transport public, comme Securail, constituent un domaine d'activité particulier, qui est réglementé par cette loi. Des obligations de formation sont également prévues dans cette loi et ses arrêtés d'exécution. Dans le cadre de la politique du Ministre Gilkinet, il a été décidé de prêter attention à l'aspect du genre et de tenter d'intégrer des dispositions concrètes à ce sujet dans le futur contrat de service public entre l'État fédéral et la SNCB. Dans le cadre de sa mission de suivi, le SPF Mobilité et Transports veillera à la mise en œuvre effective des dispositions relatives à la diversité et au genre qui seront incluses une fois le nouveau contrat conclu. Les activités de sécurité et la surveillance de la sécurité dans les gares, trains et autres lieux gérés par la SNCB est une mission de service public attribuée à la SNCB par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Les modalités concrètes y relatives sont définies dans le contrat de service public conclu entre la SNCB et l'Etat belge en application de cette loi.
--	---

In het openbaredienstcontract dat onderhandeld wordt met de NMBS zal onder meer gesproken worden over de veiligheidsaanpak. De NMBS zal een bijzondere aandacht moeten besteden aan het in stand houden en versterken van de veiligheid en beveiliging van haar stationsinfrastructuur en -uitrusting, met nadruk op: het voorkomen van situaties die onveiligheid veroorzaken; een proactieve veiligheidscultuur; een systeem van veiligheidsbeheer; de bescherming van haar infrastructuur en uitrusting, haar gebruikers en haar werknemers. De benadering van veiligheid in het openbaredienstcontract dat onderhandeld wordt met de NMBS, is in de eerste plaats integraal. Het is gericht op het voorkomen van en reageren op fenomenen van onveiligheid (zoals aanvallen, vandalisme, diefstal, enz.) en heeft tot doel de veiligheid en het gevoel van veiligheid van reizigers, het publiek, het personeel te verhogen en de uitrusting en het veiligheidsgevoel van de NMBS te behouden. De specifieke rechten en plichten van de NMBS in dit verband hangen samen met de opdrachten van openbare dienst met betrekking tot de NMBS-activiteiten op het gebied van veiligheid en bewaking op het spoor. Tegelijk zullen principes van gelijkheid en non-discriminatie opgenomen worden in het HR-beleid van de NMBS zoals het werken aan een inclusieve bedrijfscultuur, het ontwikkelen van actieplannen en het voeren van een actieve preventiepolitiek. Uit het bovenstaande blijkt dat er bepalingen zijn die gericht zijn op veiligheid en dat er beleidslijnen zijn die gericht zijn op diversiteit en gender. De keuze om bepalingen eventueel aan te passen met een expliciete nadruk op de elementen uit het voorstel van resolutie maakt het voorwerp uit van een politieke keuze. Hierbij dient opgemerkt dat bepaalde opties die naar voren geschoven worden, zoals inzake de personeelsbezetting (opties 15 en 16), bewustmakingscampagnes (2), het opzetten van meldingskanalen en aanspreekpunten (6 en 10) of opleiding (11) vergezeld dienen te worden met de noodzakelijke financiële middelen.	Le contrat de service public en cours de négociation avec la SNCB inclura une discussion sur l'approche de la sécurité. La SNCB devra accorder une attention particulière au maintien et au renforcement de la sécurité et de la sûreté de ses infrastructures et équipements en gare, en mettant l'accent sur : la prévention des situations génératrices d'insécurité; une culture de sécurité proactive; un système de gestion de la sécurité; la protection de ses infrastructures et équipements, de ses usagers et de ses employés. L'approche de la sécurité dans le contrat de service public en cours de négociation avec la SNCB est avant tout intégrale. Il vise à prévenir et à répondre aux phénomènes d'insécurité (tels que les agressions, le vandalisme, les vols, etc.) et a pour objectif d'augmenter la sécurité et le sentiment de sécurité des passagers, du public et du personnel et de maintenir l'équipement et le sentiment de sécurité de la SNCB. Les droits et obligations spécifiques de la SNCB à cet égard sont liés aux missions de service public relatives aux activités de la SNCB dans le domaine de la sécurité et du gardiennage ferroviaire. Parallèlement, les principes d'égalité et de non-discrimination seront inclus dans la politique RH de la SNCB, comme la recherche d'une culture d'entreprise inclusive, le développement de plans d'action et la mise en œuvre d'une politique de prévention active. Ce qui précède montre qu'il existe des dispositions qui se concentrent sur la sécurité et des politiques qui se concentrent sur la diversité et le genre. Le choix d'adapter ou non les dispositions en mettant explicitement l'accent sur les éléments de la résolution proposée fait l'objet d'un choix politique. Il convient de noter que certaines options proposées, telles que le renfort de personnel (options 15 et 16), les campagnes de sensibilisation (2), la mise en place de canaux de notification et de points de contact (6 et 10) ou la formation (11), devraient être accompagnées des ressources financières nécessaires.
--	--



Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel
info@mobilit.fgov.be

De actiepunten die in het voorstel van resolutie zijn opgenomen betreffende de werking van het parket en politiediensten vallen buiten de bevoegdheden van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Les points d'action inclus dans la proposition de résolution concernant le fonctionnement du parquet et des services de police ne relèvent pas des compétences du SPF Mobilité et Transports.



Politie

Lokale Politie
De Vaste Commissie van de Lokale Politie
Secretariaat

Handelsstraat 96
1040 Brussel

Commissiedienst Binnenlandse Zaken
De Kamer

De heer Ortwin Depoortere,
Voorzitter van de Commissie voor Binnenlandse Zaken
Veiligheid, Migratie, Bestuurszaken
Paleis der Natie 2
1008 Brussel

Brussel 2022-04-25

Uw kenmerk

Dossierbeheerder

Ons kenmerk Rio 2022/693

Betreft : .Commissie Binnenlandse Zaken – Voorstel van resolutie 2508 – bestrijding van seksuele intimidatie en agressie in de trein.

Geachte Voorzitter,

Kader :

De aanleiding betreft de uitgesproken bezorgdheid omtrent toegenomen feiten inzake agressie, in het bijzonder t.a.v. het NMBS-personeel, en toegenomen feiten inzake seksuele intimidatie. Cijfergegevens ook omtrent subjectieve onveiligheidsgevoelens, worden vermeld. Een groot "darknumber" wordt verondersteld.

Voorstel :

De resolutie bevat een opsomming van voorstellen zeer divers van aard omtrent te ontwikkelen actieplannen, op te zetten acties en te implementeren praktijken, al dan niet gebaseerd op een onderlinge samenwerking tussen verschillende actoren. Het sensibiliseren en het informeren van de reizigers en het NMBS-personeel worden voorop gesteld, ook inzake de melding en de aangifte van feiten. Technische ontwikkelingen voor het faciliteren van meldingen en aangiften worden voorgesteld. Andere aspecten die aandacht trekken zijn de vorming en de zorg voor het personeel, de bijstand en de opvolging van de aangiften, de zichtbare aanwezigheid van NMBS-personeel en private bewakingsdiensten, ook voorstellen van infrastructurele maatregelen in het perspectief van sociale controle en effectieve toegangscontroles, tevens voorstellen inzake aanwerving en vorming van het personeel.

Tot slot worden het belang van het monitoren van de gebeurtenissen in functie van betrouwbare cijfergegevens, "veldbezoeken" waarbij personeel en reizigers worden gehoord en een uitgebreide periodieke rapportering van de verdere evoluties, benadrukt.



Proposition de résolution 2508 concernant la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles dans les trains

Avis émis par la SNCB à la demande de la Commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales

Bruxelles, le 26 avril 2022

La sécurité de notre personnel et de nos voyageurs est une priorité absolue pour la SNCB. Que ce soit dans nos trains ou nos gares, de nombreuses mesures ont été prises ces dernières années pour éviter les risques et traiter les infractions le plus rapidement possible. Dans le texte qui suit, nous nous pencherons plus en détail sur les propositions formulées dans la résolution, les réponses que nous apportons déjà aujourd'hui et les domaines dans lesquels nous envisageons des possibilités supplémentaires.

Cependant, nous tenons d'abord à affirmer de manière générale que la thématique de la sécurité **dépasse largement le rôle de la SNCB**. Une approche intégrale en chaîne est nécessaire, allant de la prévention à la répression, dans laquelle chaque partenaire prend ses responsabilités. Il est également important de souligner que, très souvent, le personnel de la SNCB lui-même est le premier en ligne de mire. La proposition de résolution donne l'impression que ce sont eux en particulier qui devront encore assumer des tâches supplémentaires. Mais on y parle beaucoup moins de leur protection, qui est alors souvent abordée dans le volet répressif. Pour la SNCB, il est essentiel de remédier à ce **déséquilibre**.

Qui fait quoi ?

Nous sommes ainsi préoccupés par la **grande responsabilité que la proposition veut imposer aux accompagnateurs de train de la SNCB**. Bien entendu, ceux-ci constituent souvent le premier interlocuteur pour les voyageurs. Toutefois, ils n'ont pas la fonction de personnel de sécurité et ne disposent pas non plus des compétences nécessaires pour assumer certains rôles.

En outre, la mission principale d'un accompagnateur de train est de fournir un service à tous les voyageurs, y compris assurer le déroulement fluide du trafic ferroviaire. Certaines tâches supplémentaires, telles que l'enregistrement de délits ou l'accompagnement lors du dépôt d'une plainte, risquent de rendre cette mission essentielle plus difficile. De plus, il nous semble que d'autres services, tels que Securail, la police des chemins de fer et la police locale, sont mieux équipés pour cela.

Enfin, il ne faut pas oublier que les accompagnateurs de train se retrouvent aujourd'hui très fréquemment dans la ligne de mire, souvent avec un impact mental et même physique important. À la SNCB, nous mettons tout en œuvre pour les protéger au mieux dans ce domaine. Nous demandons la même chose des autres acteurs de la société, par exemple dans le cadre des poursuites à l'encontre des agresseurs.

Mesures existantes et initiatives

Un grand nombre des mesures proposées sont **déjà en vigueur ou prévues**. C'est pourquoi nous proposons également, à la fin de notre avis, que la Commission effectue une visite de travail à nos services de sécurité. Cela permettra ainsi de joindre des explications pratiques à la théorie.

Un aperçu des initiatives déjà existantes en matière de sécurité :

- Le personnel et les voyageurs peuvent utiliser le numéro d'urgence (gratuit) pour signaler toute situation dangereuse à Securail (c.-à-d. le Security Operations Center (SOC)).
- C'est notamment sur cette base que Securail assure le suivi des "trains difficiles", établit des rapports sur les incidents critiques, etc.
- Une enquête est régulièrement menée auprès des usagers du train, notamment sur la sécurité. Le sentiment de sécurité des voyageurs dans les trains et dans les gares oscille autour de 90 %.
- La SNCB effectue régulièrement des contrôles d'accès sur les lignes ou trains à problèmes.
- La SNCB mène fréquemment des campagnes sur le respect des voyageurs et du personnel SNCB.
- Le SNCB effectue des analyses des endroits dangereux dans différents domaines : analyses de risques, analyses des hotspots (points sensibles), avis de sécurité, normes Revalor, CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design).
- La possibilité de donner l'alarme via des applications de chat, par téléphone ou au moyen de boutons d'alarme à bord du train existe déjà ou est en cours de développement.
- Il existe déjà un reporting annuel au SPF Mobilité concernant les signalements faits au Security Operations Center.

Quelques mesures parmi les initiatives déjà existantes émanant de HR :

- Dans le cadre du soutien au personnel, la SNCB travaille déjà avec des personnes de confiance, le SOC, des buddies, Care&Prepare et le personnel de sécurité.
- Il existe un système de signalement interne permettant au personnel de signaler une agression ou du harcèlement.
- Nous élaborons des plans de diversité dans lesquels la diversité de genre constitue un sous-thème important. L'objectif de ces plans est de faire évoluer la culture d'entreprise, la réglementation et les pratiques HR vers plus d'égalité, de diversité et d'inclusion. Nous avons obtenu le label diversité de la Région de Bruxelles-Capitale et souhaitons également le conserver. Les efforts déployés en faveur du projet "Women in Rail" méritent certainement aussi d'être soulignés à cet égard.
- Nous contrôlons (monitoring) le caractère inclusif de notre culture d'entreprise tous les 5 ans grâce à une enquête auprès du personnel.
- Des recrutements supplémentaires, notamment pour Securail, sont en cours. Comme vous le savez peut-être, la SNCB prévoit de recruter 1.300 nouveaux collègues cette année.
- Chaque année, la SNCB établit un rapport "corporate well-being", qui reprend à la fois les actions entreprises au cours de l'année écoulée dans le cadre de la gestion des risques psychosociaux et les actions supplémentaires dans le cadre du bien-être psychosocial. Ce rapport inclut également les chiffres sur le bien-être psychosocial tirés de notre enquête auprès du personnel, ainsi que les chiffres sur les interventions informelles et formelles et les événements choquants (y compris les agressions).

En ce qui concerne les gares également, plusieurs des initiatives mentionnées sont déjà en vigueur aujourd'hui :

- La SNCB consent de nombreux efforts pour faire des gares des espaces vivants, également aux endroits non desservis par du personnel. Nous faisons ici référence, par exemple, au projet "La vie en gare".
- Lors du renouvellement des couloirs sous voies, nous améliorons l'éclairage, rénovons les sols et prévoyons des fresques pour éviter les graffitis.
- La SNCB veille à ce que les messages publicitaires dans les gares ne soient pas contraires aux bonnes mœurs ou stigmatisants.

Cela n'empêche pas que les éléments suivants peuvent en outre être pris en considération :

- Le renforcement des poursuites est primordial. A ce sujet, la SNCB a également entrepris elle-même des démarches auprès des ministres compétents de la Justice et de l'Intérieur. La SNCB a conclu les accords suivants avec le Collège des Procureurs généraux.
 - o Sensibilisation des services de police au respect des recommandations de la circulaire COL 03/2008
 - o Informations statistiques sur les agressions à fournir par la SNCB au Parquet
 - o Mise en place au sein de la SNCB d'un SPOC chargé de relayer tous problèmes constatés dans les relations avec services de police et parquets.
 - o Envoi systématique d'une déclaration de personne lésée au nom de la SNCB en vue de faciliter l'accès au dossier répressif
- La SNCB est également demandeuse de campagnes de sensibilisation, en collaboration avec les autres sociétés de transport public – nous avons d'ailleurs communiqué ensemble récemment dans ce sens. À notre avis, il incombe toutefois au gouvernement de prendre l'initiative à ce sujet.
- Il est d'une importance cruciale que la SNCB (Securail) soit associée aux discussions sur la réforme de la police des chemins de fer. Entre autres arguments, c'est la seule façon d'optimiser la collaboration entre tous les services de sécurité. En outre, la SNCB peut fournir des informations utiles sur les préoccupations des voyageurs et du personnel.
- Lors de nos formations existantes, nous pourrions intégrer/aborder la problématique décrite ci-dessus dans les modules existants qui traitent déjà des situations difficiles, des agressions et de la violence.
- Cela ne fait aucun doute que toute mission supplémentaire pour la SNCB, surtout si elle implique l'utilisation de personnel supplémentaire, entraînera un coût. Actuellement, les discussions concernant le Contrat de Service Public sont en cours. Un large chapitre sera également consacré à l'aspect sécurité.

Au vu de ce qui précède, nous aimerions inviter la Commission à une visite de travail à la SNCB, afin que les membres de la Commission puissent constater par eux-mêmes quels sont les efforts déjà consentis aujourd'hui sur le plan de la sécurité et quelles initiatives sont encore prévues.



Voorstel van resolutie 2508 betreffende de bestrijding van seksuele intimidatie en agressie in de trein

Advies van NMBS uitgebracht op vraag van de Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

Brussel, 26 april 2022

De veiligheid van ons personeel en van onze reizigers is voor NMBS een topprioriteit. Of het nu gaat over onze treinen of over onze stations, vele maatregelen zijn de voorbije jaren genomen om risico's te vermijden en inbreuken zo snel als mogelijk aan te pakken. In wat volgt zullen we dieper ingaan op de voorstellen uit de resolutie, welke antwoorden we vandaag al geven en waar we bijkomende mogelijkheden zien.

Eerst willen we echter algemeen meegeven dat de veiligheidsthematiek **ruim de rol van NMBS overstijgt**. Er is een integrale ketenaanpak nodig, gaande van preventie tot repressie, waarin elke partner zijn verantwoordelijkheid opneemt. Ook is het belangrijk te benadrukken dat heel vaak het NMBS-personeel zelf als eerste in de vuurlijn staat. Het voorstel van resolutie wekt de indruk dat vooral zij nog extra taken moeten opnemen. Maar over hun bescherming, die dan vaak in het repressieve luik zit, lezen we veel minder. Voor NMBS is het essentieel dat dit **onevenwicht** wordt aangepakt.

Wie doet wat?

Zo maken we ons zorgen over de **grote verantwoordelijkheid die het voorstel bij de NMBS-treinbegeleiders wil leggen**. Uiteraard zijn deze mensen vaak het eerste aanspreekpunt voor de reiziger. Zij zijn echter geen veiligheidspersoneel, en beschikken ook niet over de nodige bevoegdheden om bepaalde rollen op te nemen.

Bovendien is de eerste opdracht van de treinbegeleider de dienstverlening aan alle reizigers, inbegrepen het vlot verlopen van het treinverkeer. Bepaalde bijkomende opdrachten, zoals registratie van misdrijven of het begeleiden bij het indienen van klachten, dreigen dit te bemoeilijken. Bovendien lijkt het ons dat andere diensten, zoals Securail, de Spoorwegpolitie en de lokale politie, hiervoor beter uitgerust zijn.

Laat ons tot slot ook niet uit het oog verliezen dat treinbegeleiders vandaag al vaak in de vuurlinie staan, met vaak grote mentale en zelfs fysieke impact. Wij doen vanuit NMBS al het mogelijk om hen hierbij zo goed als mogelijk te beschermen. We vragen vanuit andere actoren in de samenleving hetzelfde, bijvoorbeeld op vlak van vervolging van agressors.

Bestaande maatregelen en initiatieven

Heel wat van de voorgestelde maatregelen zijn **al in voege of staan op de planning**. We stellen daarom ook voor, op het einde van ons advies, om met de commissie een werkbezoek te brengen aan onze veiligheidsdiensten. Zo kan naast de theorie ook de praktijk worden toegelicht.

Een greep uit de reeds bestaande initiatieven op vlak van veiligheid:

- Personeelsleden en reizigers kunnen gebruik maken van het (gratis) noodnummer om een onveilige situatie te melden aan Securail (het Security Operations Center (SOC))
- Securail volgt o.a. op basis hiervan zgn. 'moeilijke treinen' op, stelt rapporten op over critical incidents, enz.
- Er is een regelmatige bevraging van treingebruikers, o.a. over veiligheid. Het veiligheidsgevoel van de reizigers in de trein en in de stations schommelt rond de 90%
- NMBS voert regelmatige toegangscontroles uit bij probleemlijnen- of treinen
- NMBS voert veelvuldig campagne rond respect voor medereizigers en NMBS-personeel
- NMBS maakt op verschillende vlakken analyses van onveilige plaatsen: risicoanalyses, hotspotanalyses, beveiligingsadviezen, revalornormen, CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design)
- Alarm slaan via chatapplicaties, telefoon of knop in de trein bestaat al of is in ontwikkeling
- Er bestaat al een jaarlijkse rapportering aan de FOD Mobiliteit over de meldingen aan het Security Operations Center.

Een greep uit de reeds bestaande initiatieven vanuit HR:

- Voor ondersteuning aan personeel, werkt NMBS reeds met vertrouwenspersonen, SOC, Buddy's, Care&Prepare en veiligheidsagenten.
- Er bestaat een intern meldingssysteem waarlangs personeel agressie of intimidatie kan melden.
- We ontwikkelen diversiteitsplannen waarin genderdiversiteit een belangrijk subthema is. Doel van deze plannen is om de bedrijfscultuur, HR-regels en HR-praktijken te laten evolueren richting meer gelijkheid, diversiteit en inclusie. We behaalden het diversiteitslabel van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest en willen dit ook behouden. Ook de inspanningen rond Women in Rail zijn hierbij zeker het vermelden waard.
- Via een personeelsenquête monitoren we om de 5 jaar de inclusiviteit van onze bedrijfscultuur.
- Bijkomende aanwervingen, ook voor Securail, zijn aan de gang. Zoals u misschien weet, plant NMBS dit jaar de aanwerving van 1300 nieuwe personeelsleden.
- NMBS maakt elk jaar een rapport "corporate well-being op" waarin acties van het voorbije jaar in het kader van het beheer van psychosociale risico's en bijkomende acties in het kader van psychosociaal welzijn zijn opgenomen. Hierin zijn ook cijfers opgenomen m.b.t. psychosociaal welzijn uit onze enquête bij het personeel, maar ook cijfers over informele en formele interventies en schokkende gebeurtenissen (met o.a. agressies).

Ook wat de stations betreft, zijn verschillende genoemde initiatieven vandaag al gangbaar:

- NMBS levert veel inspanningen om van stations levendige ruimten te maken, ook op plaatsen waar er geen personeel meer aanwezig is. We verwijzen hierbij bijvoorbeeld naar het project 'Leven in het station'.
- Bij de vernieuwing van onderdoorgangen van de sporen verbeteren we de verlichtingen, renoveren we de vloeren en zorgen we voor frescoschilderingen om graffiti te vermijden.
- NMBS ziet erop toe dat de reclameboodschappen in de stations niet indruisen tegen de goede zeden of stigmatiserend zijn.

Dit alles neemt niet weg dat volgende elementen bijkomend in overweging kunnen worden genomen:

- Een betere vervolging is primordiaal. NMBS heeft hier zelf ook stappen ondernomen richting de bevoegde ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken. NMBS heeft volgende akkoorden gesloten met het College van Procureurs-Generaal
 - o Sensibilisering van de politiediensten voor de naleving van de aanbevelingen van circulaire COL 03/2008
 - o Statistische informatie over agressies die NMBS aan het Openbaar Ministerie moet verstrekken
 - o Oprichting binnen NMBS van een SPOC die verantwoordelijk is voor het doorgeven van eventuele problemen in de betrekkingen met politiediensten en openbare aanklagers.
 - o Systematische toezending van een aangifte van benadeelde partij namens NMBS om de toegang tot het strafdossier te vergemakkelijken
- NMBS is ook vragende partij voor sensibilisatiecampagnes, samen met de andere openbaarvervoersmaatschappijen – we hebben onlangs nog samen gecommuniceerd in die zin. Het is o. i. evenwel aan de overheid om hierin het voortouw te nemen.
- Het is van cruciaal belang dat NMBS (Securail) betrokken wordt bij de gesprekken over de hervorming van de spoorwepolitie. Naast andere argumenten kan dit alleen de samenwerking tussen alle veiligheidsdiensten optimaliseren. Bovendien kan NMBS nuttige informatie over de bekommernissen van de reizigers en personeel aanreiken.
- In onze reeds bestaande opleidingen zouden we de geschetste problematiek kunnen integreren/aan bod laten komen in bestaande modules waarin moeilijke situaties, agressie en geweld reeds behandeld worden.
- Het staat buiten kijf dat bijkomende opdrachten voor NMBS, zeker wanneer zij een inzet van extra personeel vragen, ook hun kostprijs hebben. Op dit ogenblik zijn de gesprekken rond het Contract van Openbare Dienst lopende. Ook aan het aspect veiligheid zal hierin een ruim hoofdstuk gewijd worden.

Gelet op het voorgaande, zouden we de commissie **graag uitnodigen voor een werkbezoek bij NMBS**, zodat de commissieleden persoonlijk kunnen ervaren welke inspanningen vandaag al gebeuren op veiligheidsvlak en welke initiatieven nog op de planning staan.

Bruxelles, le 22 avril 2022

CGSP Cheminots

PRESIDENT
Pierre LEJEUNE

SECRETARIAT
02 508 58 19
cheminots@cgsp.be

Nouveau site internet :

www.cheminots.be



Parole de cheminots

Monsieur Jean-Marc DELIZEE

Président Commission des entreprises publiques, de la mobilité et des institutions fédérales

Monsieur le Président,

Faisant suite à votre demande d'avis du 25 mars concernant l'examen de la proposition de résolution 2508 (Kim Buyst, Nicolas Parent) sur la lutte contre le harcèlement sexuel et les agressions dans les trains, j'ai l'honneur de vous transmettre, ci-dessous, l'avis de notre organisation syndicale.

La proposition s'inscrit dans le cadre général de la lutte contre les agressions envers le personnel et les voyageurs et, dans cette perspective, nous ne pouvons qu'approuver les objectifs poursuivis.

Toutefois, la matérialisation de la mesure nous interpelle quant aux moyens qui seront mis en œuvre pour vérifier sa bonne exécution.

En effet, l'ensemble du personnel des chemins de fer est soumis aujourd'hui à une forte tension à la suite d'un manque d'agents opérationnels sur le terrain.

A titre d'exemple, au cours de la dernière année ce sont environ 1000 emplois qui ont disparu au sein des chemins de fer.

Dans ces conditions, il est difficilement imaginable d'alourdir davantage la charge de travail du personnel, particulièrement des accompagnateurs de train.

CGSP Cheminots

Notre organisation interpelle régulièrement la SNCB au sujet de la présence accrue de personnel à bord des trains « à risques », toutefois, nos requêtes viennent se heurter au manque d'agents et imposent la réalisation des recrutements nécessaires.

D'autre part, notre organisation syndicale intervient périodiquement au sein des instances relatives au bien-être afin que des campagnes de sensibilisation soient développées afin d'assurer une meilleure prévention face aux phénomènes d'agressions. Dès lors, nous soutenons cette initiative.

En ce qui concerne les gares, nous sommes convaincus que des moyens supplémentaires doivent être consacrés à l'amélioration de leur accessibilité et à leur sécurisation.

De plus, le concept qui consiste à rendre les gares vivantes ne peut, de notre point de vue, s'envisager sans la présence de cheminots au sein de celles-ci. C'est un principe essentiel pour notre organisation.

A cet égard, le choix de la suppression de 44 guichets ne constitue pas un élément qui contribue à la réalisation de ces objectifs.

Enfin, la concrétisation de ces différentes ambitions ne peut s'envisager raisonnablement qu'à la condition de la fixation d'un plan budgétaire pertinent s'inscrivant dans le cadre des missions de service public dédiées à la SNCB.

Ne doutant pas de l'intérêt que vous voudrez bien accorder à la présente, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en ma parfaite considération.

Pierre LEJEUNE
Président

C S C T R A N S P O R T E T C O M M U N I C A T I O N



CSC-Transcom
 Marché aux Herbes 105/40
 1000 BRUXELLES
 Secteur Chemins de fer Régionale de
 Bruxelles
 xavier.martin@acv-csc.be
 Tél 02/5456980

Bruxelles, lundi 20 juin 2022

Votre message de

Notre référence

Votre référence

Madame,
 Monsieur,

Concerne: Avis de la CSC-Transcom au sujet de la proposition de résolution 2508 concernant la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles dans le train.

Notre avis est fondé sur deux questionnements :

1. Comment répondre aux faits d'agressions sexuelles dans les trains du point de vue des travailleuses et travailleurs des chemins de fer ?
2. Comment traiter les agressions sexuelles subies par les usagers des trains ?

Comment répondre aux faits d'agressions sexuelles dans les trains du point de vue des travailleuses et travailleurs des chemins de fer ?

1. Nous n'avons pas retrouvé de données exhaustive et/ou représentatives sur les violences sexistes et sexuelles faites aux travailleuses du rail. En conséquence, nous demandons une analyse de risques spécifique sur les faits violences faites aux femmes au sein des chemins de fer belges pour toutes les entités. Ces données doivent être reprises dans le rapport annuel des services internes de prévention. Notre demande consiste en l'obtention des chiffres avec la répartition genrée des incapacités de travail, interventions psychosociales, cas de violences physiques et harcèlement moral, mais aussi des données spécifiques envers les violences sexuelles et sexistes.
2. Nous demandons également dès maintenant des mesures de prévention et de protection spécifiques pour les personnes victimes de ces violences dès l'instant où ces personnes sont identifiées :

CSC-Transcom: Chemins de fer-Culture-Diamant-Maritime-Mobilité-Poste- Telecom-Transport routier
 Galerie Agora, Marché aux Herbes 105/40, 1000 Bruxelles, 02.549.07.60

www.csc-transcom.be

Rejoignez-nous: [f](https://www.facebook.com/acvscstranscom) acvscstranscom et transcom cheminots Bruxelles

1. Cellule de soutien et accompagnement de la victime
2. Aménagement du poste de travail si nécessaire
3. Des premières actions doivent être caractérisées par un accès simplifié à un registre de déclarations de ces faits. La SNCB prétend que ce formulaire existe mais il est noyé dans une arborescence d'onglets beaucoup trop lourde.
4. Nous demandons la mise en place de campagnes de prévention contre les comportements sexistes qui peuvent déboucher sur des violences. Ces campagnes de prévention doivent notamment rappeler quels sont les comportements acceptables ou non, comment réagir en tant que victime ou témoin face à ces situations et quelles démarches peuvent être entreprises pour obtenir du soutien (avec les coordonnées des différents services)
5. Enfin, nous voulons inclure cette thématique dans le plan pluriannuel et les plans annuels d'action pour le bien-être au travail.

Comment traiter les agressions sexuelles subies par les usagères des trains ?

Certaines villes comme New York, Tokyo,... ont lancé des campagnes de sensibilisation au harcèlement sexuel et aux comportements sexistes dans les transports. Ces actions sont notamment destinées à faire comprendre que le harcèlement sexuel est une infraction et à inciter les victimes à porter plainte. Il nous apparaît opportun de visibiliser ce type d'actions dans les transports en commun et en particulier dans le train via les écrans d'annonce à bord, via des annonces de l'accompagnateur,... L'ensemble des outils de communication externes peuvent être utilisés.

Nous pensons également que développer des marches exploratoires en présence du service de sécurité interne, des représentants des forces de police, de personnels des gares (agents commerciaux, sous-chefs de gares, ...), le personnel des trains ainsi que des groupes d'usagères permettrait d'identifier les espaces générateurs d'insécurité sur le réseau et de développer des mesures de prévention adaptées pour chaque situation identifiées.

Sincères salutations,



**Advies nr. 2022-A/005 van het Instituut voor de gelijkheid van vrouwen en mannen
betreffende de bestrijding van seksuele intimidatie en agressie in de trein**

I. Inleiding

Het Instituut voor de gelijkheid van vrouwen en mannen (hierna: 'Instituut') is een onafhankelijke overheidsinstelling opgericht door de wet van 16 december 2002 en heeft onder andere als opdracht om te waken over de naleving van de wetgeving die gendergelijkheid nastreeft of bevordert, en om elke vorm van discriminatie of ongelijkheid op grond van geslacht en de daarmee gelijkgestelde beschermde criteria te bestrijden. Gelet op deze bevoegdheden ziet het Instituut mee toe op de naleving van de Seksismewet (wet van 22 mei 2014 ter bestrijding van seksisme in de openbare ruimte).

In deze hoedanigheid is het Instituut bevoegd om aanbevelingen aan de regering en het parlement te richten met het oog op het verbeteren van wet- en regelgeving.

In dit kader heeft de Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers het Instituut om advies gevraagd over een "voorstel van resolutie 2508 (Kim Buyst, Nicolas Parent) betreffende de bestrijding van seksuele intimidatie en agressie in de trein".

II. Context

Seksisme en seksuele intimidatie zijn helaas alomtegenwoordig in de openbare ruimte, ook op het openbaar vervoer. Uit cijfers van de NMBS en de federale politie blijkt dat seksuele intimidatie en agressie geregeld voorkomen tijdens treinreizen, zowel tegen treinbegeleiders als tegen passagiers. In 2020 werden er 864 meldingen gemaakt van intimidatie of agressie tegen het NMBS-personeel.¹ Daarentegen werden er in 2019 maar een vierhonderdtal meldingen gedaan door passagiers die slachtoffer werden van intimidatie op het openbaar vervoer. Dit is een onderschatting. Een groot aantal slachtoffers maakt namelijk geen melding waardoor dit cijfer niet representatief is voor de werkelijke omvang van het probleem. Uit onderzoek blijkt dat veel slachtoffers zeggen dat ze geen hulp nodig hadden, dat ze zich te erg schaamden of schuldig voelden, dat ze de woorden niet konden vinden om het incident uit te leggen of dat ze dachten dat het geen zin had omdat ze niet serieus zouden worden genomen of dat er niets aan gedaan kon worden.² Slechts 7% van de slachtoffers van seksisme zoekt hulp, waarvan de meesten zich tot psychologische hulp wenden. Slechts 4% meldt het incident bij de politie of wist dat iemand anders dat deed.

Seksisme en seksuele intimidatie op het openbaar vervoer blijft niet zonder gevolgen. Uit onderzoek blijkt dat een op drie vrouwen angstig is om het openbaar vervoer te gebruiken.³ Dit leidt ertoe dat een heel aantal vrouwen zich gedwongen voelen om bepaalde plekken te vermijden waardoor hun bewegingsruimte wordt ondermijnd.

De noodzaak om komaf te maken met seksisme en seksuele intimatie is terug te vinden in een heel aantal internationale en nationale instrumenten. Vooreerst kan verwezen worden naar het IAO-Verdrag betreffende geweld en intimidatie (nr. 190) dat verplichtingen formuleert voor de lidstaten

¹ <https://www.dekamer.be/kvvcr/showpage.cfm?section=qrva&language=nl&cfm=qrvaXml.cfm?legislat=55&dossierID=55-B055-1184-0543-2020202109621.xml>.

² Understanding the Mechanisms, Nature, Magnitude and Impact of Sexual Violence in Belgium (UN-MENAMAIS), https://www.belspo.be/belspo/brain-be/projects/FinalReports/UN-MENAMAIS_FinalRep_v2.pdf

³ https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/bemob_2020_10_voor-nadelen-rapport_nl.pdf?language=fr.

om geweld en intimidatie in de arbeidssfeer tijdens, in verband met of als gevolg van het werk, met inbegrip van het woon-werkverkeer, tegen te gaan.⁴ Ook de aanbeveling CM/Rec (2019) 1 van het Comité van Ministers van de Raad van Europa stelt een reeks richtlijnen op aan lidstaten om geweld en intimidatie op de werkplaats te voorkomen en uit te bannen.⁵ Tot slot kan ook verwezen worden naar de verplichtingen die voortvloeien uit het Verdrag van de Raad van Europa inzake het voorkomen en bestrijden van geweld tegen vrouwen en huiselijk geweld, ook beter bekend als het Verdrag van Istanbul. Artikel 40 van voornoemd Verdrag verplicht de lidstaten om wetgevende of andere maatregelen te nemen om te waarborgen dat elke vorm van ongewenst verbaal, non-verbaal of fysiek seksueel getint gedrag met het doel of gevolg de waardigheid van een persoon te schenden, in het bijzonder door het creëren van een intimiderende, vijandige, ontterende, vernederende of beledigende omgeving, onderworpen is aan strafrechtelijke of andere juridische sancties.

Op nationaal vlak kan uiteraard verwezen worden naar de Seksismewet. Deze wet stelt bepaalde vormen van ernstig seksistisch gedrag strafbaar met een gevangenisstraf van een maand tot een jaar en/of met een geldboete van vijftig tot duizend euro (art. 3 Seksismewet). Opdat een bepaald gebaar of handeling kan worden bestraft, moet er aan de volgende cumulatieve voorwaarden zijn voldaan: (1) het gebaar of de handeling moet in het openbaar plaatsvinden, (2) het gebaar of de handeling moet gericht zijn tot één of meerdere concrete, identificeerbare personen, (3) de steller van het gebaar of de handeling moet de bedoeling hebben om haar/zijn minachting uit te drukken t.o.v. een persoon omwille van haar/zijn geslacht, om een persoon als minderwaardig te beschouwen omwille van haar/zijn geslacht of om een persoon te reduceren tot haar/zijn geslachtelijke dimensie en (4) het gebaar of handeling moet tot gevolg hebben dat de waardigheid van de betrokken persoon ernstig wordt aangetast.

Volgend voorbeeld, waarbij het Instituut zich burgerlijke partij stelde, is een illustratie van de toepassing van de Seksismewet. Een vrouwelijke medewerkster van de NMBS werd op een seksistische manier lastiggevallen door een passagier. Tijdens het controleren van het vervoersbewijs werd de passagier agressief. Hij schold de treinbegeleidster uit voor onder andere *“sale pute, sale juive marocaine, femme de merde”*. De passagier werd uiteindelijk veroordeeld tot drie maand gevangenisstraf en 100 euro boete voor een inbreuk op de Seksismewet.

Bovendien zijn dergelijke gedragingen mogelijks ook strafrechtelijk strafbaar als beledigingen (art. 448 Strafwetboek), belaging (art. 442bis Sw.) en slagen en verwondingen (art. 398 Sw.).

Dergelijke gedragingen kunnen mogelijks ook worden gekwalificeerd als seksuele intimidatie in de zin van de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van discriminatie tussen vrouwen en mannen (Genderwet). De Genderwet verbiedt elke vorm van discriminatie op grond van geslacht bij de toegang tot goederen en diensten (art. 6, §1-1°, art. 19). Onder discriminatie wordt binnen het kader van deze wet tevens intimidatie begrepen, dat volgens de Genderwet wordt gedefinieerd als: ongewenst gedrag dat met het geslacht verband houdt, en tot doel of gevolg heeft dat de waardigheid van de persoon wordt aangetast en een bedreigende, vijandige, beledigende, vernederende of kwetsende omgeving wordt gecreëerd (art. 5, 9°). Dergelijk gedrag belemmert de toegang tot het openbaar vervoer voor passagiers

⁴ Artikel 3 a-f, IAO-Verdrag 190.

⁵ Aanbeveling CM/Rec (2019) 1 van het Comité van Ministers aan de Lidstaten over het voorkomen en bestrijden van seksisme

op basis van hun geslacht, en komt bijgevolg neer op discriminatie. Derhalve dienen er gepaste maatregelen te worden genomen om de toegang voor alle passagiers steeds te verzekeren.

In geval van seksuele intimidatie op het werk verwijst de Genderwet naar de Wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk (Welzijnswet). Deze wet verplicht de werkgever om de nodige maatregelen te treffen om de realisatie van het risico op geweld en seksueel overschrijdend gedrag op het werk te voorkomen (art. 32/2 Welzijnswet).

Uit voorgaande opsomming blijkt duidelijk dat de wetgever en de maatschappij in het algemeen dergelijk gedrag niet tolereert. De NMBS beschikt zelf ook over een "Masterplan anti-agressie". Dit richt zich vooral op agressie van passagiers tegen treinbegeleiders. Toch blijkt het huidige beleid niet voldoende en moeten duurzame oplossingen gevonden worden om dit gedrag preventief te voorkomen en efficiënt aan te pakken.

Het Instituut verwelkomt dan ook elk initiatief om de openbare ruimte een veiligere plaats voor iedereen te maken. Het is aangewezen om preventief, sensibiliserend en curatief op te treden, om zo adequaat dergelijk gedrag tegen te gaan. Het Nationaal Actieplan tegen gendergeweld en de actieplannen van de deelstaten kaderen duidelijk in deze ambitie.⁶

III. Advies

1. Prévention

La proposition de résolution prévoit *une campagne générale de conscientisation à la problématique des intimidations et des agressions sexuelles* :

Une campagne générale de sensibilisation structurelle plutôt que ponctuelle est nécessaire. Pour assurer une plus grande efficacité, les campagnes devraient être développées **par ou en coopération avec les groupes cibles et les experts de terrain concernés.**

Les campagnes devraient **s'adresser aux victimes en précisant ce qu'elles peuvent faire dans ces situations.** Conformément à l'étude UN-MENAMAIS⁷, il existe une faible volonté de signaler les violences sexuelles, en particulier le harcèlement sexuel. Il est donc, important d'**encourager les victimes à demander de l'aide ou à porter plainte** en mentionnant la possibilité de faire **des rapports anonymes**, sans qu'il soit nécessaire de porter plainte auprès des autorités policières et judiciaires.

Les campagnes devraient également **s'adresser aux auteurs de violences en insistant sur la tolérance zéro** à leurs égards. Elles devraient **informer l'auteur de l'infraction qu'il ne peut agir en toute impunité**, et ainsi modifier son comportement.

⁶ Nationaal Actieplan tegen gendergeweld 2021-2025: <https://sarahschlitz.be/wp-content/uploads/sites/300/2021/11/20211125-PAN-2021-2025-clean-FR.pdf>;
 Vlaams actieplan ter bestrijding van seksueel geweld 2020-2024: <https://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1613238>;
 Plan bruxellois de lutte contre les violences faites aux femmes : https://equal.brussels/wp-content/uploads/2020/06/Presentation_Plan_Violences_DEF.pdf;
 Plan genre 2020-2024 du Gouvernement wallon : http://actionsociale.wallonie.be/sites/default/files/D_2021_11802_109.pdf.
⁷ https://www.belspo.be/belspo/brain-be/projects/FinalReports/UN-MENAMAIS_FinalRep_v2.pdf

Finalement, elles devraient **encourager les témoins à régir** dans ces situations.

Il est également nécessaire de **sensibiliser la police des chemins de fer à la problématique**. Conformément à l'enquête de l'INCC sur les « Représentations des policiers et pratiques policières en matière de reportabilité des faits relevant du « harcèlement de rue » »⁸, la police locale semble peu sensibilisée sur la question du harcèlement de rue.

Conformément à la recommandation n° 206 de la Convention 190 de l'OIT, il est important de faire **une investigation des facteurs de risque de violence de la part des clients** à l'égard des employés de la SNCB qui peuvent être sujets à la violence ou à l'intimidation des clients. **Cette recommandation identifie le "transport" comme un secteur auquel il convient d'accorder une attention particulière :** (Article 9 Recommandation 206) *"Les Membres devraient prendre des mesures appropriées pour les secteurs ou professions et les modalités de travail dans lesquels il existe un risque plus élevé d'exposition à la violence et au harcèlement, tels que le travail de nuit, le travail en isolement, les soins de santé, l'hôtellerie, les services sociaux, les services d'urgence, le travail domestique, les transports, l'éducation ou le divertissement."*

2. Politiques et partenariats

La proposition de résolution prévoit *l'élaboration, en concertation avec les autorités régionales et les sociétés de transport public, d'un plan d'action interfédéral sur les intimidations et les agressions sexuelles dans les transports publics :*

Il est important **d'assurer la mise en œuvre des mesures** issues des différents plans d'action (au niveau fédéral, des entités fédérées et de la SNCB) (cfr supra) ; de **coordonner les actions** qui en ressortent et de **partager les bonnes pratiques**.

3. Protection

La proposition de résolution souligne *la nécessité de prévoir pour les voyageurs et les membres de son personnel diverses possibilités de donner discrètement l'alerte en cas d'intimidation ou d'agression sexuelle : grâce à des applications de messagerie en ligne; un numéro de téléphone; un bouton d'alarme dans le train ainsi qu'au développement, avec les associations actives sur le terrain, d'une application smartphone destinée à signaler toute intimidation ou agression sexuelle :*

Dans ce cadre, il est primordial d'assurer une connexion wifi gratuite dans toutes les gares afin de permettre l'accessibilité à l'application qui sera développée ainsi qu'à l'ensemble des outils en ligne pour rendre techniquement possible la réalisation des rapports et signalements. En outre, Il est nécessaire de préciser que **le numéro pour signaler ces incidents devrait être gratuit**.

⁸ [Rapport technique Harcèlement de rue INCC-IEFH Final.pdf](#)

La proposition de résolution prévoit *d'assurer un meilleur monitoring et enregistrement du problème des intimidations et des agressions dans les trains et les gares* :

Cette recommandation est **également reprise dans l'enquête de l'INCC concernant le harcèlement de rue. Il s'agit d'une recommandation essentielle.**

Il est donc important de mettre au point **différents systèmes de rapportage**. Dans ce cadre, il est nécessaire de tenir compte des **besoins spécifiques des victimes**. Il est notamment essentiel d'envisager la possibilité de faire un **rapport anonyme, un signalement et une plainte officielle** auprès de la SNCB et de la Police (locale et des chemins de fer) (cfr infra).

Sur la base de ces rapports **une analyse des données** intégrant la dimension de genre devrait être effectuée. Cette analyse donnerait la possibilité de tirer des conclusions essentielles pour définir les actions stratégiques à mener. Ce système permettrait notamment de **quantifier** avec davantage de précision l'ampleur du phénomène dans chaque gare et de **repérer les endroits stratégiques** où une sécurité renforcée devrait être assurée.

Conformément à l'enquête UN-MENAMAIS, les victimes sont réticentes à porter plainte auprès des autorités policières dans les situations de harcèlement sexuel. Il est donc important de mettre en place **un système de rapports anonymes, à bas seuil et accessible à tous** afin d'encourager la dénonciation de tels actes.

Il est impossible de réagir rapidement aux rapports anonymes. Si la demande d'aide est urgente ces rapports ne sont pas efficaces. Il est donc primordial d'insister sur le caractère informatif de ces rapports et de prévoir la possibilité de faire **des signalements urgents** avec une réaction rapide qui s'ensuit.

En outre, Il existe déjà la **possibilité de faire un signalement sur le site web de la police fédérale** (<https://www.police.be/fr/declaration-en-ligne>) pour les coups et blessures, les menaces, le harcèlement etc. A l'avenir, la police fédérale envisage d'ajouter le harcèlement sexuel et l'intimidation sexuelle à la liste des situations qui peuvent être signalées. Cependant, **ces signalements ne constituent pas une plainte en soi.**

La proposition de résolution prévoit *de demander à la SNCB de détecter, en collaboration avec les voyageurs, les accompagnateurs de train et les associations de groupes cibles souvent visés, grâce à des visites de terrain, les endroits peu sûrs dans les gares et à bord des trains afin d'apporter des solutions structurelles aux points à améliorer et d'aménager les gares et les trains de façon à renforcer le sentiment de sécurité et la sécurité effective;*

Il est important d'utiliser **l'analyse des données des rapports et signalements déposés par les victimes** pour détecter les endroits peu sûrs dans les gares et à bord des trains. Cela doit également faire partie de l'analyse des facteurs de risque (cfr supra).

La proposition de résolution prévoit *l'aménagement des bâtiments de gare de telle sorte que les voyageurs y trouvent un point de contact tant que des trains roulent* :

Il est recommandé de **désigner une personne ayant une formation psychologique appropriée qui se charge de l'accompagnement des victimes du lieu d'agression jusqu'au point de contact et au-delà en particulier, dans les gares où ces faits sont fréquents**. Il est essentiel de **renforcer les effectifs en ce sens** afin d'assurer le sentiment de sécurité dans les gares « peu sûres » qui seront identifiées au préalable sur la base de l'analyse des données des rapports et signalements déposés par les victimes et l'analyse des facteurs de risque susmentionnée.

Il est également essentiel de **mettre en place un réseau entre ces personnes qualifiées, les points de contacts, les accompagnateurs de trains et la police des chemins de fer**. Dans ce cadre, il est important de faciliter le contact entre ces acteurs de terrain en cas d'incident.

Il est essentiel de mettre en place une formation sur la loi de 2014 contre le sexisme dans l'espace public pour la police des chemins de fer mais également pour la police locale. Conformément à l'enquête de l'INCC, 55,8% des répondants de la police locale n'ont jamais entendu parler de cette loi.

Il est également recommandé d'encourager la mobilisation par les fonctionnaires de police, de la législation existante de 2014 interdisant le sexisme sur la voie publique. Conformément à l'enquête de l'INCC, une majorité écrasante (91,6%) des fonctionnaires de police interrogés indique n'avoir jamais utilisé cette loi dans le cadre de son travail.

4. Poursuite

Les auteurs de ce comportement doivent être **suivis**. Ce suivi doit être assuré dans le cadre du droit pénal, mais aussi **dans le système réglementaire interne de la SNCB**. Ce suivi peut également consister en un **traitement ou des cours de réhabilitation obligatoires "anti-sexisme"** comme forme de **peine alternative** pour réduire la récidive.

Les victimes doivent être **informées des conséquences de leurs signalements**.

5. Politiques intégrées

Conformément à la Convention 190 de l'OIT, la SNCB doit également **mettre en œuvre une politique visant à protéger ses propres employés** contre la violence et l'intimidation (y compris la violence fondée sur le sexe définie à dans les articles 1 et 2 de la Convention)

VI. Conclusion

Il existe déjà un plan d'action interfédérale sur la violence basée sur le genre ainsi que des plans des entités fédérées et de la SNCB qui recouvrent cette problématique et prévoient des mesures concrètes. Il est donc essentiel d'**assurer la mise en œuvre des mesures issues des différents plans**,

de coordonner les actions qui en ressortent et de partager les bonnes pratiques avant de mettre en place un nouveau plan.

La politique doit être mise en œuvre conformément **aux obligations et recommandations de la convention 190 de l'OIT** qui recouvre la violence et le harcèlement sur le lieu de travail pendant, en relation avec ou du fait du travail et protège ainsi les employés.

Il est également **primordial d'assurer différents systèmes de reportages**. Conformément à l'enquête UN-MENAMAIS, les victimes sont réticentes à demander de l'aide et à porter plainte auprès des autorités policières dans les situations de harcèlement sexuel. Il est donc important de mettre en place **un système de rapports anonymes, à bas seuil et accessible** à tous en parallèle aux **signalements d'urgence** et aux **plaintes officielles**. Ces systèmes permettront d'assurer la visibilité du phénomène.

Un meilleur monitoring et enregistrement intégrant la dimension de genre sont essentiels pour la **création des données** qui seront une référence pour mener **des actions stratégiques ciblées**. L'analyse **des facteurs de risque, conformément à la convention 190 de l'OIT**, en est également une étape essentielle.

En outre, **la sensibilisation, la formation, le renforcement des effectifs et la création de réseaux** permettraient d'assurer une **conscientisation accrue et une meilleure gestion** des faits par les acteurs de terrain.