



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

\_\_\_\_\_

**Compte rendu intégral**

\_\_\_\_\_

**Commission de l'infrastructure,  
chargée des travaux publics  
et des communications**

\_\_\_\_\_

**RÉUNION DU  
MERCREDI 29 MARS 2006**

\_\_\_\_\_

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

\_\_\_\_\_

**Integraal verslag**

\_\_\_\_\_

**Commissie voor de infrastructuur,  
belast met openbare werken  
en verkeerswezen**

\_\_\_\_\_

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 29 MAART 2006**

\_\_\_\_\_

---

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

**SOMMAIRE****INHOUD**

INTERPELLATION	3	INTERPELLATIE	3
- de M. Mohamed Daïf	3	- van de heer Mohamed Daïf	3
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,	
concernant "l'avant-projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur".		betreffende "het voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor wagenverhuur met bestuurder".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Souad Razzouk, M. Jacques De Coster, M. Pascal Smet, ministre.</i>	6	<i>Bespreking – Sprekers : mevrouw Souad Razzouk, de heer Jacques De Coster, de heer Pascal Smet, minister.</i>	6
QUESTIONS ORALES	17	MONDELINGE VRAGEN	17
- de Mme Els Ampe	17	- van mevrouw Els Ampe	17
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,	
concernant "un shopping bus' pour Bruxelles".		betreffende "een shoppingbus voor Brussel".	
- de Mme Brigitte De Pauw	21	- van mevrouw Brigitte De Pauw	21
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,	
concernant "la ligne de bus 84".		betreffende "de buslijn 84".	

---

- de Mme Françoise Schepmans	23	- van mevrouw Françoise Schepmans	23
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,	
concernant "l'évolution du dossier relatif à l'augmentation de la vitesse autorisée sur la petite ceinture et dans les principaux tunnels bruxellois".		betreffende "de stand van het dossier ter verhoging van de toegestane snelheid op de kleine ring en in de voornaamste Brusselse tunnels".	
- de Mme Marion Lemesre	26	- van mevrouw Marion Lemesre	26
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,	
concernant "la décision de la STIB de supprimer la ligne de bus 47 dans sa conception actuelle, pour la remplacer par la création du tram rapide 51".		betreffende "de beslissing van de MIVB om de huidige bus 47 af te schaffen en te vervangen door een snelle tram 51".	
- de Mme Nathalie Gilson	30	- van mevrouw Nathalie Gilson	30
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare werken,	
concernant "les nuisances causées par les travaux de remplacement des rails de tram à l'avenue de la Forêt par la STIB".		betreffende "de hinder als gevolg van de werken van de MIVB voor de vervanging van de tramsporen aan de Woudlaan".	

---

*Présidence de M. Willem Draps, président.  
Voorzitterschap: de heer Willem Draps, voorzitter.*

## INTERPELLATION

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Daïf.

### INTERPELLATION DE M. MOHAMED DAÏF

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "l'avant-projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur".**

**M. le président.**- La parole est à M. Daïf.

**M. Mohamed Daïf.**- La problématique du transport par taxi me tient beaucoup à coeur. Permettez-moi de rappeler tout d'abord que le service de taxis est un service d'utilité publique indispensable dans notre société. Son rôle en tant qu'instrument de la mobilité urbaine n'est plus à démontrer.

Ce secteur est aussi un employeur non négligeable. Il emploie plusieurs centaines de chauffeurs, dont une majorité ne dispose en termes de formation de départ que de faibles qualifications. Le service de taxis est donc un important pourvoyeur d'emplois infra-qualifiés.

Les différents aspects de la profession de chauffeur de taxi sont régis par les lois votées et exécutées selon les matières aux niveaux fédéral, régional et communal. En raison de cet éparpillement et du manque de concertation entre nos différents niveaux de pouvoir, la profession en Région bruxelloise rencontre d'énormes difficultés, qui

## INTERPELLATIE

**De voorzitter.**- Aan de orde is de interpellatie van de heer Daïf.

### INTERPELLATIE VAN DE HEER MOHAMED DAÏF

**TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "het voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor wagenverhuur met bestuurder".**

**De voorzitter.**- De heer Daïf heeft het woord.

**De heer Mohamed Daïf (in het Frans).**- *Ik ben erg bekommerd om deze aangelegenheid. Taxi's spelen een essentiële rol op gebied van mobiliteit.*

*De taxisector stelt honderden chauffeurs te werk, waarvan de meesten laaggeschoold zijn.*

*Het beroep van taxichauffeur wordt gereguleerd door federale, gewestelijke en gemeentelijke wetgeving. Als gevolg van die versnippering en van een gebrek aan overleg tussen de beleidsniveaus staat de sector onder zware druk.*

*Om de leefbaarheid van de sector en de kwaliteit van de dienstverlening te waarborgen, moeten er oplossingen worden gevonden voor tal van problemen, zoals het imago van de sector, problemen met de verzekeringen enzovoort.*

*U hebt reeds meerdere vergaderingen met vertegenwoordigers van de sector belegd over het voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de*

pourraient mettre le secteur en faillite.

En effet, pour assurer la viabilité du secteur et la qualité du service à la clientèle, il est nécessaire de trouver des solutions à de nombreux problèmes, notamment l'image du taxi, les problèmes d'assurance, la circulation en site propre, le stationnement, le chargement à l'aéroport national, les tarifs des autorisations d'exploitation, les fraudes (multiples), la pénurie de chauffeurs, et bien d'autres difficultés.

M. le ministre, vous avez organisé plusieurs réunions de concertation avec les différents représentants du secteur du taxi au sujet de cet avant-projet d'ordonnance du 27 avril 1995, modifiée par une ordonnance publiée au Moniteur le 31 août 2002, ordonnance relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur.

Néanmoins, il apparaît que les revendications n'ont pas été rencontrées. Comme je l'ai dit, le secteur souffre d'énormes problèmes.

Je souhaiterais connaître l'évolution de l'avant-projet. Le secteur concerné sera-t-il encore consulté pour donner son point de vue à ce sujet ?

Si je me réjouis des avancées apportées par l'avant-projet, notamment en ce qui concerne les tracés administratifs, certaines interrogations subsistent :

Elles concernent tout d'abord la valeur marchande des autorisations d'exploiter. Au vu des demandes répétées du secteur, nous voudrions que l'on passe à une phase d'étude de la cessibilité des autorisations d'exploiter - qui pose d'importantes questions -, ainsi que de leur éventuelle valeur marchande, notamment en regard de ce qui se pratique dans les autres pays européens.

Cette valeur marchande aura un double avantage. D'une part, elle permettra d'éradiquer les cessions en noir ; l'avant-projet tentera de faire face à cela, mais ce sera très difficile. D'autre part, l'exploitant pourra utiliser la valeur marchande comme garantie auprès des institutions financières lors de l'achat ou du renouvellement d'une ou des voitures.

L'ordonnance impose que l'âge de la voiture soit de

*ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor wagenverhuur met bestuurder.*

*U lijkt niet aan de eisen van de sector tegemoet te willen komen. Zullen de taxichauffeurs nog de kans krijgen om hun mening te geven over het voorontwerp van ordonnantie?*

*Het voorontwerp vermindert de administratieve rompslomp, maar er blijven enkele vragen.*

*De sector vraagt dat we de mogelijkheid zouden bestuderen om exploitatievergunningen over te dragen, zoals in andere Europese landen, en wat hun eventuele marktwaarde is.*

*Op die manier worden overdrachten in het zwart overbodig. Het voorontwerp wil daartegen optreden, maar dat zal moeilijk zijn. Bovendien kan de exploitant de marktwaarde van zijn vergunning gebruiken als onderpand bij financiële instellingen bij aankoop of vernieuwing van een of meerdere wagens.*

*Volgens de ordonnantie mag de wagen hoogstens zeven jaar oud zijn. Sommige uitbaters kunnen geen garantie geven dat ze zich dat kunnen veroorloven. Wij vragen om een vergelijkbare studie, omdat we weten dat de zaken in andere Europese landen anders liggen.*

*Wij verkiezen een systeem met minimumritten boven een systeem met forfaitaire ritten, omdat er een verschil is tussen ritten in de spits of wanneer er geen verkeer is.*

*Waarom moet de kleur van de voertuigen veranderd worden? Nu mogen taxi's enkel wit of zwart zijn. De uitbaters kunnen ze gebruiken als privé-voertuig als ze daarvoor een taks betalen.*

*De sector heeft stabiliteit nodig. Wie zal trouwens de kleurverandering betalen? Wilt u daar gewestelijke kredieten voor vrijmaken?*

*De sector wil ook het verschil opgeheven zien tussen vervangwagens en reservewagens.*

*Voor de agglomeratiebelasting stelt u drie tarieven voor: 680 euro voor de eerste vijf wagens, 575 euro*

sept ans au maximum. Certains exploitants n'ont pas les moyens de donner des garanties financières. Nous souhaitons que soit faite une étude comparative de ce qui se passe au niveau européen, puisque nous savons que cela se passe autrement dans d'autres pays comme la Suisse ou la France.

Ensuite, nous soutenons l'idée d'un système de course minimale, contre un système de course forfaitaire. La course peut en effet être différente lorsqu'elle se déroule aux heures de pointe ou lorsqu'il n'y a pas de circulation.

L'avant-projet soulève le problème de la couleur des véhicules. Pourquoi la changer ? Actuellement, les taxis ne peuvent être que de couleur blanche ou noire. Ils peuvent être utilisés par les exploitants eux-mêmes en tant que véhicule privé, moyennant le paiement d'une taxe.

Le secteur a besoin de stabilité en matière de couleur, et pas d'un changement de couleur à chaque changement de gouvernement. De plus, qui va assumer financièrement ce changement de couleur ? Avez-vous prévu de dégager des crédits régionaux pour permettre aux sociétés de réaliser ce changement ?

Il existe actuellement à la fois des véhicules de remplacement et des véhicules de réserve. Le secteur est demandeur de supprimer la distinction entre ces deux types de véhicules.

A propos de la diminution des taxes d'agglomération, je suis surpris de constater dans l'avant-projet que vous instaurez trois montants de taxe différents. Ils sont établis "à la tête du client", si je puis m'exprimer ainsi. Vous prévoyez un montant de 680 euros de la première à la cinquième voiture, de 575 euros de la sixième à la dixième et de 490 euros à la onzième.

Le secteur est demandeur de la suppression pure et simple des taxes, pour augmenter sa rentabilité. Nous ne pouvons pas accepter cette discrimination entre les exploitants de taxis, d'autant plus qu'elle favorise les grandes sociétés, celles qui ont le plus grand nombre de voitures.

Concernant la pénurie de chauffeurs, je souligne que le salaire que les exploitants sont en mesure de

*voor de volgende vijf en 490 euro vanaf de elfde wagen. Dat lijken wel tarieven "op bestelling".*

*Wij zijn tegen deze discriminatie die de grote taxibedrijven bevoordeelt. De sector vraagt overigens om deze taks volledig af te schaffen, om het rendement te verhogen.*

*De lonen die de uitbaters hun chauffeurs kunnen bieden, zijn te laag om kandidaten te motiveren. Om voldoende te verdienen, moeten de chauffeurs veel uren presteren. Vandaar ook het gebrek aan chauffeurs.*

*Zonder chauffeurs kan de exploitant niet het wettelijke minimumaantal voertuigen inzetten en zal hij zijn vergunning verliezen. Met welke periode zal de opleidingsduur worden verminderd? Kan er tevens een systeem van voorlopige vergunningen worden uitgewerkt?*

*Gezien er permanent chauffeurs beschikbaar moeten zijn, zowel overdag als 's nachts, is er nood aan een grote flexibiliteit op het gebied van werkuren en contracten. De federale wetgeving maakt die flexibiliteit mogelijk. Hoe zit het met het gewest?*

*Is het niet mogelijk om een systeem van collectieve taxi's in te voeren?*

*Volgens de taximaatschappijen negeren bepaalde controleurs de bepalingen van de collectieve arbeidsovereenkomsten. Volgen zij opleidingen over de geldende regelgeving?*

*Ik zal later terugkomen op de problematiek van de verzekeringen en de nationale luchthaven.*

donner aux chauffeurs est trop modeste pour motiver des candidats à faire carrière dans le secteur. Des pratiques telles que les forfaits sont en vigueur, mais pour gagner sa vie dignement, il faut prêter beaucoup d'heures.

Dépourvu de chauffeurs, l'exploitant sera dans l'incapacité de maintenir un quota suffisant de véhicules tel qu'il est requis par la loi, et par conséquent, se verra retirer son autorisation par le gouvernement.

Vous avez prévu de réduire le délai de formation des chauffeurs, caractérisé par sa longueur. Dans quelle proportion comptez-vous réduire ce délai ? Ne pourrait-on pas instaurer parallèlement un système de permis provisoire ?

Concernant la flexibilité des engagements et les heures des prestations : ce secteur particulier requiert des effectifs en permanence, tous les jours de la semaine. Les dispositions fédérales autorisent ce type de flexibilité. Que compte faire la Région à ce sujet ?

Ne pourrait-on pas instaurer un système de taxis collectifs ?

Selon les exploitants des sociétés de taxis, certains contrôleurs de l'administration ignorent les dispositions prévues par les conventions collectives de travail. Pouvez-vous nous confirmer ou infirmer ces informations ? Ces contrôleurs suivent-ils des formations sur la législation en vigueur dans le secteur des taxis ?

Je reviendrai ultérieurement sur les problématiques des assurances et de l'aéroport national.

#### *Discussion*

**M. le président.**- La parole est à Mme Razzouk.

**Mme Souad Razzouk.**- Je remercie M. Daïf d'avoir posé ces nombreuses questions, notamment celle par rapport à la couleur uniforme. J'ai un avis fondamentalement différent du sien, car j' estime que la couleur uniforme est importante.

#### *Bespreking*

**De voorzitter.**- Mevrouw Razzouk heeft het woord.

**Mevrouw Souad Razzouk (in het Frans).**- *In tegenstelling tot de heer Daïf lijkt de invoering van een eenvormige kleur mij heel belangrijk. Het idee is niet nieuw. In New York werd dit systeem ingevoerd om illegale taxi's te bestrijden. Als dit systeem kan voorkomen dat taxi's uit Zaventem*



C'est une des idées que j'avais retenues dans vos propositions en 2005. D'ailleurs, vous n'êtes pas le premier à l'avoir exprimée. A New York, l'uniformisation des couleurs a permis de mieux lutter contre les taxis pirates. Je pense que c'est une bonne initiative d'éviter que les taxis de Zaventem subtilisent les courses des taxis bruxellois.

J'en ai discuté aussi avec quelques commerçants chocolatiers qui jugeaient l'idée intéressante. A ce titre, ces derniers sont prêts à fournir des échantillons de pralines. D'ailleurs, cette initiative a déjà été mise en œuvre lors de l'exposition universelle de Hanovre, avec les baisers en chocolat de votre consoeur Annemie Neyts, les fameux « kisses ».

M. Daïf a raison de dire qu'il faut se concerter, mais on risque de se retrouver avec un panel de couleurs, comme il y a quelques années. Je pense donc que c'est au gouvernement de trancher, et de prendre ses responsabilités.

**M. le président.**- La parole est à M. De Coster.

**M. Jacques De Coster.**- M. Daïf a fait un exposé très complet sur la question. Moi, je voudrais évoquer un point particulier. Vous avez assisté comme moi à la journée d'étude sur la mobilité "Rail meets Road", où un des intervenants évoquait l'une des aberrations qui existent dans notre cher royaume, et qui est due à notre particularisme : les chauffeurs de taxi bruxellois qui se rendent à l'aéroport ne peuvent pas charger de passagers. Et c'est la même chose pour les chauffeurs de taxi de Zaventem qui viennent à Bruxelles.

N'y a-t-il pas moyen de trouver un système qui soit gagnant pour les deux parties et qui permette de mettre fin à cette anomalie ? En effet celle-ci est extrêmement gênante en termes de mobilité, puisqu'on fait le trajet à vide pendant 50% du temps, et en termes d'environnement puisqu'on consomme deux fois plus d'énergie. Ne pourriez-vous pas, vous qui avez beaucoup d'entregent, mettre les chauffeurs de taxi d'accord pour qu'on trouve un système qui soit gagnant pour tous ?

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

*werk van Brusselse taxi's inpikken, is dat een goed initiatief.*

*Ook de handelaars zijn voor het idee gewonnen. De chocoladefabrikanten zouden bereid zijn pralines te geven.*

*Er moet overleg worden gepleegd, maar iedereen zal wel zijn eigen idee hebben. Op een zeker ogenblik moet de knoop worden doorgehakt.*

**De voorzitter.**- De heer De Coster heeft het woord.

**De heer Jacques De Coster** (in het Frans).- *Op de studiedag 'Rail meets Road' wees een van de sprekers op de absurde situatie dat Brusselse taxichauffeurs geen klanten aan de luchthaven mogen meenemen en dat de taxichauffeurs uit Zaventem geen klanten uit Brussel mogen oppikken op hun terugweg.*

*Dat is niet alleen slecht voor de mobiliteit, aangezien de helft van de ritten lege ritten zijn, maar ook voor leefmilieu, aangezien er tweemaal meer energie wordt verbruikt. Is het niet mogelijk een win-winsysteem uit te werken?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Vous savez sans doute que l'avant-projet d'ordonnance a été approuvé par le gouvernement en première lecture et qu'il a été envoyé au Conseil d'Etat. Nous attendons son avis. Il a été demandé dans le mois et il sera rendu de façon imminente. Dès que nous aurons cet avis, l'avant-projet d'ordonnance ira en deuxième lecture au gouvernement. Si tout va bien, j'espère que nous pourrons l'introduire au parlement à la fin du mois d'avril ou au début du mois de mai.

Nous pourrons alors discuter en commission de ma première ordonnance en tant que ministre de la Mobilité et des Travaux publics. C'est aussi la première fois que nous débattons d'une ordonnance en la matière dans votre commission, telle qu'elle est actuellement composée. Nous voulons absolument respecter ce calendrier.

Vous avez raison, j'ai attaché beaucoup d'importance au secteur des taxis et aux discussions avec ses acteurs. Ceci aussi bien pendant la préparation du Plan taxi que lors de l'élaboration de l'ordonnance, que ce soit avec les chauffeurs de taxis concernés, les exploitants, les centraux téléphoniques ou les syndicats et groupements d'intérêt. Ces groupes ont parfois des opinions similaires, mais souvent elles sont divergentes.

Une grande partie des mesures proposées a donc été formulée par le secteur lui-même. Mais celui-ci ne constitue malheureusement pas un ensemble homogène et, par conséquent, les intérêts sont souvent divergents. Il est dès lors impossible de satisfaire toutes les demandes.

Je souhaite toutefois vous citer quelques exemples qui démontrent que les mesures avancées répondent bien aux aspirations du secteur.

Contrairement à ce que vous avez dit, la durée de la formation n'est plus de huit mois. Elle a été réduite à deux mois. Nous avons conclu un accord avec l'ORBEM pour accélérer la formation, mais le problème réside dans le manque de candidats. Le secteur des taxis doit sans doute se demander pourquoi des personnes qui posent leur candidature ne poursuivent pas leur formation.

Ensuite, concernant un régime de sanctions, la création d'un organe disciplinaire indépendant est

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Het voorontwerp van ordonnantie is in eerste lezing goedgekeurd door de regering. Zodra de Raad van State zijn advies bekendmaakt, zullen we het behandelen in tweede lezing en vervolgens eind april of begin mei bespreken in commissie.*

*Het plan is opgesteld in nauw overleg met de taxisector, maar die zit lang niet altijd op één lijn. Het is onmogelijk om iedereen tevreden te stellen.*

*De opleiding duurt geen acht, maar slechts twee maanden. Daarover bestaat een akkoord met de BGDA. Er is echter een tekort aan kandidaten. De sector zou zich eens moeten afvragen waarom mensen die zich kandidaat stellen, de opleiding niet afmaken.*

*Het voorontwerp van ordonnantie voorziet tevens in de oprichting van een onafhankelijk orgaan dat sancties kan uitspreken.*

*De taxisector hecht er veel belang aan dat taxi's gebruik kunnen maken van busstroken. Ik heb opdracht gegeven om 22 straten toegankelijk te maken voor taxi's. Alle gemeenten met aparte busstroken hebben een brief gekregen met het verzoek om me voor het einde van de paasvakantie een advies te bezorgen. Ik hoop dat ik voor het einde van de maand de opdracht kan geven om wegmarkeringen aan te brengen voor de taxi's.*

*Op uitdrukkelijk verzoek van de taxisector werden de tarieven verhoogd. Ook de afschaffing van de naamplaatjes is al in voege.*

*Met betrekking tot de exploitatievergunningen moet een onderscheid worden gemaakt tussen de huidige vergunningen, die overdraagbaar zijn, en de nieuwe vergunningen die vanaf de inwerkingtreding van de ordonnantie zullen gelden. Die laatste zijn persoonlijk, onverdeelbaar en niet overdraagbaar.*

*Er is een studie verricht naar de systemen in andere landen. Er zijn heel wat verschillen. Zo zijn de vergunningen overdraagbaar in Frankrijk, Duitsland en Spanje, maar niet in Finland of Zwitserland.*

*De regering heeft beslist de vergunningen niet*

reprise dans l'avant-projet d'ordonnance. Nous devons donc faire preuve de patience.

L'accès aux bandes bus a également été cité comme étant très important. Nous avons donné des instructions pour rendre 22 rues supplémentaires accessibles aux taxis. J'ai envoyé une lettre à toutes les communes où se trouvent des sites propres ou des bandes bus, leur demandant qu'elles me transmettent leur avis pour la fin des vacances de Pâques. Nous pourrions ainsi décider de ce que nous ferons. Beaucoup de bandes bus se trouvent en effet sur le territoire communal, et non pas sur des voiries régionales. J'espère qu'à la fin du mois d'avril nous pourrions donner l'instruction de peindre, aux frais de la Région, davantage encore de bandes que les taxis pourront emprunter.

Les tarifs ont été revus à la hausse, à la demande expresse du secteur. Quant à l'abolition des plaques nominatives, elle est déjà entrée en vigueur.

En ce qui concerne la valeur marchande des autorisations d'exploiter, il y a lieu de faire une distinction entre les autorisations en cours actuellement, qui sont toujours cessibles (et dont la valeur marchande est inconnue) et les nouvelles autorisations qui seront accordées lors de l'entrée en vigueur de l'ordonnance. Ces dernières seront personnelles, indivisibles et incessibles.

Une analyse des systèmes tels qu'il en existe dans d'autres pays européens a été réalisée. Cette comparaison démontre qu'ils diffèrent beaucoup de l'un à l'autre. On y trouve plusieurs exemples d'incessibilité et de cessibilité. En Espagne, c'est possible, en Finlande : non, en France : oui, Suisse : non, Québec : cela dépend des autorisations, Allemagne : oui.

C'est le tableau que nous avons établi. La situation diffère d'un pays à l'autre. Le gouvernement a clairement tranché sur cette question pour éviter de rentrer dans le jeu de permis appartenant au pouvoir public vendus sur le marché noir. Car c'est de cela qu'il s'agit.

**M. Mohamed Daïf.**- C'est pour cela qu'il faut se pencher sur ces pratiques

*overdraagbaar te maken, zodat ze niet meer op de zwarte markt kunnen worden doorverkocht.*

**De heer Mohamed Daïf** (*in het Frans*).- *Daarom moeten we ons over deze praktijken buigen.*

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le passé, c'est le passé! A l'avenir, pour les nouvelles autorisations à délivrer, de telles pratiques ne seront plus possibles. La question a été tranchée par le gouvernement.

J'en viens au système de course minimale. Il y a lieu de préciser que le Plan taxi propose un système de courses «forfaitaires» et non «minimales», dont le principe serait d'instaurer un tarif forfaitaire minimum de 6 euros - encore à revoir en fonction de l'évolution des prix - comprenant la prise en charge et 3 kilomètres de course. L'analyse des modalités a été confiée au bureau d'études Van Dijk.

Quant à la couleur des véhicules, elle fait partie d'un marché au même titre que le « look » du secteur de manière générale (je pense aux emplacements, à la signalisation, aux stewards, ou encore aux chèques-taxi). Le cahier des charges de ce marché est prêt et va être publié dans les jours qui viennent. Il est clairement indiqué dans celui-ci que le marché doit être exécuté en concertation avec le secteur.

Le Comité consultatif régional devra donc effectivement être consulté, de même que l'ensemble du secteur des taxis. Chacun aura vraisemblablement sa propre opinion : certains voudraient la couleur "chocolat", d'autres le rose ou le jaune. On m'a déjà cité toutes les couleurs. Il ne s'agira peut-être pas d'une couleur uniforme mais plutôt d'un "design".

Pour ce qui est du choix final de la couleur et du design, ce n'est pas le secteur qui aura le dernier mot, mais le gouvernement. Parce que, dès le moment où le design et la couleur seront connus, M. Delire, à Zaventem, et les autres compagnies, repeindront tous leurs taxis dans cette couleur. En effet, ils ont bien compris qu'une couleur officielle pour les taxis bruxellois équivaut à des taxis officiels bruxellois. Les touristes, les hommes d'affaires et même les Bruxellois utiliseront ces taxis officiels.

Prenons l'exemple des spoutniks. Le spoutnik bruxellois est un nouveau modèle, alors que celui utilisé en Flandre est un modèle ancien. Mais les gens ne font pas la distinction. Grâce à une campagne, nous renforcerons le cachet des taxis

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Dat is verleden tijd. Voortaan zullen dergelijke praktijken niet meer mogelijk zijn.*

*Het taxiplan voorziet niet in een minimumtarief voor korte ritten, maar in een forfait van 6 euro waarin het instapbedrag en 3 kilometer begrepen zijn. De uitwerking van deze maatregel is aan het studiebureau Van Dijk toevertrouwd.*

*De kleur van de voertuigen maakt deel uit van een meer algemene herziening van de 'look' van de sector (standplaatsen, signalisatie, stewards, taxicheques, enzovoort). Het bestek zal de komende dagen worden bekendgemaakt en bepaalt uitdrukkelijk dat de opdracht in overleg met de sector moet worden uitgevoerd.*

*Iedereen zal zijn eigen idee hebben. Het is echter nog niet zeker of de kleur zal worden veranderd. Het kan ook om 'design' gaan.*

*De regering zal de definitieve beslissing over kleur en vormgeving nemen. Daarna zullen alle maatschappijen de taxi's in die kleur schilderen. Ze beseffen immers dat de invoering van één kleur voor alle officiële Brusselse taxi's voor meer klanten zal zorgen.*

*De Brusselse 'spoutnik' is een nieuw model, terwijl Vlaanderen een oud model gebruikt. De klanten zien echter het verschil niet. Een promotiecampagne moet het cachet van de Brusselse taxi's onderstrepen.*

*De kostprijs zal afhangen van de gekozen kleur. Een witte of een zwarte auto kost meer, omdat die kleuren haast niet meer in gebruik zijn. Zal men de bestaande auto's al dan niet overschilderen? Zal dat gebeuren met verf, of met zelfklevende folie zoals bij de MIVB-voertuigen? Het gewest zou voor een eerste financiering kunnen instaan, via cheques, toelagen voor de kleurverandering of door de auto's te laten schilderen in de opslagplaatsen van de MIVB.*

*Vervangwagens zijn gehuurd en reservewagens zijn eigendom van de uitbater, maar voor het overige gelden dezelfde regels.*

*De controleurs volgen tijdens hun stageperiode van*

bruxellois, qui seront dès lors davantage utilisés.

Qui va payer ? Plusieurs possibilités sont envisageables. Avant tout, il faut connaître le coût. Comme je l'ai déjà dit, une voiture de couleur noire ou blanche est plus chère, parce que plus personne ne veut une voiture de cette couleur. Même sur le marché des occasions, elles se vendent difficilement, à moins de les envoyer en Afrique. En Belgique, le noir ou le blanc ne sont plus des couleurs standard et sont par conséquent plus chères. Il est donc moins coûteux de choisir une autre couleur.

Il faut aussi savoir s'il y a nécessité de repeindre. Si oui, utilisera-t-on de la peinture ou un autocollant, comme c'est le cas pour la publicité sur les véhicules de la STIB ? Tout dépend de ce qui sera proposé. Nous pourrions aussi envisager que la Région intervienne pour la première fois, soit via des chèques, soit en faisant repeindre les voitures dans les dépôts de la STIB. Les possibilités sont nombreuses. Je n'exclus pas une intervention de la Région dans les frais de peinture.

Les véhicules de remplacement et de réserve diffèrent uniquement par leur statut. Les premiers sont loués, alors que les seconds appartiennent à l'exploitant. Pour le reste, les règles appliquées sont identiques.

Concernant la formation des contrôleurs de l'administration, je précise que pour obtenir leur mandat de police judiciaire, les nouveaux agents suivent pendant les six mois de leur période d'essai une formation soutenue sur la législation en vigueur en matière de taxis et sur la procédure de contrôle. Ils accompagnent, en outre, les agents mandatés sur le terrain afin de se familiariser aux contrôles effectifs, de jour comme de nuit. Cela leur permet de collaborer avec les services de police, de douane et de l'inspection sociale.

Par ailleurs, le cadre de contrôle des taxis s'est renforcé de quatre inspecteurs sociaux accompagnant quotidiennement les patrouilles, ce qui a permis d'intensifier les inspections.

En ce qui concerne la diminution des taxes d'agglomération, contrairement à ce que vous prétendez, ces taxes ne sont pas imposées "à la tête

*zes maanden een opleiding over de wetgeving en de controleprocedure. Ze vergezellen ook de agenten tijdens echte controles om met het werk vertrouwd te geraken. Zo kunnen ze samenwerken met de politie, de douane en de sociale inspectie.*

*Het kader wordt bovendien versterkt door vier sociale inspecteurs die dagelijks met de patrouilles meegaan.*

*De agglomeratietaksen zijn niet "op bestelling", zoals u beweert.*

du client".

**M. Mohamed Daïf.**- Trois tarifs sont d'application !

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je puis vous affirmer qu'il n'y a pas de discrimination. En cas de discrimination, le Conseil d'Etat ne manquerait d'ailleurs pas d'émettre des remarques.

A mon sens, il n'y a pas de discrimination. Le montant de la taxe annuelle frappant chaque véhicule exploité comme taxi s'élève à 682 euros. L'avant-projet d'ordonnance prévoit de l'arrondir à 680 euros. Une dégressivité de la taxe est également prévue afin de favoriser les regroupements d'autorisations, lorsque plusieurs personnes morales sont titulaires de différentes autorisations d'exploiter un service de taxis. Les exploitants disposant déjà de plus de cinq véhicules à l'heure actuelle bénéficieront ainsi de cette nouvelle dégressivité, dès son entrée en vigueur.

Le nombre d'indépendants disposant d'un seul taxi est vraiment négligeable. Quant au système de dégressivité, il n'est pas neuf. Dans le commerce aussi, lorsque vous achetez de la bière, par exemple, le prix peut varier selon que vous en achetez une ou dix. Le système de la taxe procède de la même logique.

**M. Mohamed Daïf.**- Admettez que vous favorisez les grands exploitants !

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il est un fait avéré que nous souhaitons favoriser le regroupement d'autorisations pour des raisons de transparence, de professionnalisme et de rentabilité du secteur. L'objectif poursuivi est donc tout à fait louable.

Par ailleurs, un meilleur rendement des sociétés n'est pas uniquement lié à la réduction des taxes. D'ailleurs, je n'exclus pas, à long terme, une abolition de la taxe régionale.

La baisse des coûts est un élément, mais l'accroissement des recettes en est un autre. Le Plan taxi prévoit une série de mesures visant à augmenter le nombre de courses, ce qui permettrait d'augmenter les recettes et d'avoir un effet positif

**De heer Mohamed Daïf (in het Frans).**- Er zijn drie tarieven!

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- Er is geen discriminatie. Voor elke taxi moet jaarlijks 682 euro betaald worden. In het voorontwerp wordt dit afgerond tot 680 euro. De taks wordt degressief gemaakt om uitbaters aan te moedigen hun vergunningen te groeperen.

*Het aantal zelfstandigen met één taxi is verwaarloosbaar. Het systeem van degressiviteit is niet nieuw. In de handel wordt het vaak gebruikt.*

**De heer Mohamed Daïf (in het Frans).**- Geef toe dat u de grote uitbaters bevoordeelt!

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- Een groepering van de vergunningen draagt bij tot de transparantie, het professionalisme en de rendabiliteit van de sector.

*Een beter rendement voor de maatschappijen heeft niet enkel met lagere taksen te maken. Ik sluit overigens niet uit dat de gewesttaks op termijn wordt afgeschaft.*

*Niet alleen lagere uitgaven dragen bij tot een hoger rendement, maar ook meer inkomsten. Het Taxiplan omvat dan ook een aantal maatregelen om het aantal ritten te vergroten: de zichtbaarheid van de taxi's verbeteren, korte ritten aanmoedigen, het vertrouwen van de klanten terugwinnen en een*

sur la rentabilité des sociétés de taxis.

Pour accroître le nombre de courses, j'envisage notamment - comme je l'ai déjà dit - d'augmenter la visibilité des taxis, d'encourager les courses sur de faibles distances, de regagner la confiance des clients, ou encore de développer un réseau de nuit avec les taxis collectifs. La STIB, l'administration régionale et mon cabinet étudient ce dossier et prévoient la mise sur pied d'un tel système dans un délai d'un an.

Après la décision, il faudra encore un an pour rendre le système opérationnel.

Je partage tout à fait l'opinion de M. De Coster concernant l'aéroport national. Il est vrai que ce n'est bon ni pour l'environnement, ni pour la rentabilité. J'ai déjà soulevé cette question avec la ministre flamande de la Mobilité. En principe, elle est d'accord avec moi. Mais le problème réside dans le fait qu'en Flandre, la compétence sur les taxis est régionale, mais déléguée aux communes.

Dans le cas de la commune de Zaventem, j'ai pensé que nous pourrions autoriser les taxis bruxellois à embarquer des gens depuis et vers l'aéroport, avec en contrepartie l'autorisation pour les taxis flamands de l'aéroport d'embarquer des personnes à Bruxelles à deux ou trois endroits déterminés, comme par exemple la gare du Midi, la gare Centrale ou le quartier européen.

Mais le bourgmestre de Zaventem, Francis Vermeiren, en a immédiatement fait une question communautaire. Il m'a expliqué que Bruxelles refusait les nuisances dues aux avions, tout en profitant de l'aéroport. Cette opinion est complètement ridicule. Mme Ampe peut d'ailleurs le communiquer à M. Vermeiren. Je ne comprends pas qu'un membre d'un parti libéral, qui doit être opposé aux monopoles, soit en train de les défendre.

D'autant plus que BIAC m'a informé qu'aux heures de pointes, il y a une pénurie de taxis à l'aéroport. Ce n'est donc pas logique ; c'est mauvais pour l'image de la Belgique, pour l'environnement et pour les clients. Finalement, c'est mauvais pour tout le monde. Le bourgmestre de Zaventem en fait une affaire parce qu'il veut absolument défendre un

*netwerk van collectieve nachttaxi's uitbouwen. De MIVB, de administratie en mijn kabinet werken aan een dergelijk systeem dat er binnen een jaar moet komen.*

*Na de beslissing duurt het nog een jaar voor het systeem effectief werkt.*

*Ik deel het standpunt van de heer De Coster. Ook de Vlaamse minister van Mobiliteit gaat met mij akkoord. Het probleem is dat in Vlaanderen de bevoegdheid voor de taxi's aan de gemeenten is toegewezen.*

*Het zou toch mogelijk moeten zijn dat Brusselse taxi's passagiers oppikken aan de luchthaven. In ruil mogen Vlaamse chauffeurs gebruik maken van enkele Brusselse standplaatsen, bijvoorbeeld de stations van Brussel Zuid en Brussel Centraal, en de Europese wijk.*

*Burgemeester Vermeiren van Zaventem heeft van deze zaak echter een communautaire aangelegenheid gemaakt. Zijn argument is dat Brussel alleen de lusten en niet de lasten van de luchthaven wil. Ik begrijp niet dat een VLD-lid een monopolie in stand wenst te houden.*

*Volgens BIAC zijn er op de piekuren trouwens te weinig taxi's aan de luchthaven. Dat is een slechte zaak voor het imago van België, voor het leefmilieu en voor de taxi's. Burgemeester Vermeiren heeft minister Van Brempt hierover geïnterpelleerd in het Vlaams Parlement. Hij wil een Vlaams front vormen tegen de "stoute Brusselaars".*

*Ik wens hierop in de loop van de volgende maanden nog terug te komen.*

monopole.

Je ne compte pas renoncer, mais je ne peux pas mener tous les combats en même temps.

Il y a eu des interpellations à ce sujet en Flandre. Le bourgmestre de Zaventem a interpellé Mme Van Brempt au parlement flamand, parce qu'il voulait créer un front flamand contre les "méchants Bruxellois". Je ne partage pas du tout ce genre d'attitude.

Je ne renoncerais pas et j'espère trouver un moment plus propice dans les mois qui viennent pour relancer cette question. En raison du débat sur les nuisances sonores, le moment n'était peut-être pas propice, mais nous y reviendrons dans les prochains mois.

**M. le président.**- Je propose que nous revenions au débat. Le problème de M. Vermeiren est accessoire. Ce qui nous intéresse, ce sont les taxis.

La parole est à M. Daïf.

**M. Mohamed Daïf.**- Je remercie le ministre pour ses réponses, même si elles ne me satisfont pas.

Bien que vous n'avez pas encore pris de décision concernant la couleur, vous favorisez malgré tout déjà certaines options.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le gouvernement a pris une décision, pas moi personnellement.

**M. Mohamed Daïf.**- Vous souhaitez améliorer l'identification des taxis bruxellois en adoptant une même couleur. Cette mesure n'empêchera pas les "plaques chocolat"- des exploitants extérieurs à la Région, opérant frauduleusement, clandestinement sur le territoire bruxellois- d'y poursuivre leurs activités, car ils adopteront immédiatement ces mêmes couleurs.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Seuls les exploitants de taxis disposant d'un permis bruxellois seront autorisés à adopter ces couleurs pour leurs véhicules. Il n'y a donc aucun risque, car ces couleurs seront assimilables à une marque déposée.

**De voorzitter.**- Ik stel voor dat we tot de essentie van dit debat terugkeren.

De heer Daïf heeft het woord.

**De heer Mohamed Daïf (in het Frans).**- *U hebt de kleur nog niet gekozen, maar hebt toch al enkele ideeën.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *De regering heeft gekozen, niet ik persoonlijk.*

**De heer Mohamed Daïf (in het Frans).**- *U wilt de zichtbaarheid van de Brusselse taxi's verbeteren. Het kiezen van één kleur biedt echter geen oplossing voor taxi's afkomstig van buiten het gewest en die hier frauduleus opereren. Ze zullen de kleur gewoon overnemen.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Alleen de erkende Brusselse taxibedrijven mogen die ene kleur gebruiken. Hij zal als een gedeponeerd handelsmerk fungeren. Een andere controlemaatregel is er niet.*



Nous n'avons pas d'autre solution pour mettre en pratique une mesure de contrôle.

**M. Mohamed Daïf.**- Croyez-vous vraiment qu'un bourgmestre de la région flamande s'insurgera un seul instant contre une société de taxi qui abuserait des couleurs bruxelloises ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il est vrai que la société de taxi de Zaventem n'a pas hésité à adopter les couleurs noire et blanche des taxis bruxellois.

**M. Mohamed Daïf.**- Pour éviter tout abus de la part de ces "taxis aux plaques chocolat", il convient de renforcer le contrôle et de saisir les véhicules frauduleux.

Concernant la valeur marchande des autorisations d'exploiter, disposez-vous d'une analyse comparative sur le plan européen, que vous pourriez nous communiquer ?

Enfin, vous envisagez le système du forfait, mais le forfait et la course minimale, ce n'est pas du tout la même chose! Ils se différencient par le délai d'attente, qui n'entre pas en ligne de compte pour le premier.

Comment intégrer cette donnée, en cas d'embouteillage par exemple? Une course effectuée à 10 heures du matin sur un itinéraire donné ne peut être considérée comme identique à la même course sur ce même trajet, lorsqu' elle s'effectue à 17h30.

Je vous laisse débattre de cette problématique avec le Comité Consultatif.

Enfin, reconnaissez que la taxe d'agglomération favorise surtout les gros exploitants. Que les petits exploitants, qui travaillent intensivement avec un même véhicule, soient soumis à une taxe comparativement plus élevée que leurs homologues bénéficiant d'un regroupement de véhicules, me paraît injuste et vous n'aurez pas mon accord sur ce point.

Tous les citoyens doivent être égaux devant la Constitution et vous en enfreignez un article important. Ce n'est pas acceptable. Surtout cette

**De heer Mohamed Daïf.**- *Denkt u echt dat een Vlaamse burgemeester zal optreden?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *De Zaventemse maatschappij heeft inderdaad het zwart en wit van de Brusselse taxi's onmiddellijk overgenomen.*

**De heer Mohamed Daïf** *(in het Frans).*- *De controle moet worden opgevoerd. Frauduleuze taxi's moeten in beslag worden genomen.*

*Beschikt u over een vergelijkende Europese studie over de marktwaarde van exploitatievergunningen? U denkt aan een forfaitair systeem, maar dat is toch iets helemaal anders dan het systeem van het instapbedrag! In het eerste geval wordt er immers geen rekening gehouden met de wachttijden. Tijdens het piek uur duurt een rit toch veel langer dan daarbuiten!*

*Ik laat u daarover overleg plegen met het Raadgevend Comité.*

*U moet toegeven dat de agglomeratiebelasting voor de grote uitbaters relatief goedkoper uitvalt dan voor de kleine uitbaters. Op dat punt ben ik het dus niet met u eens.*

*Alle burgers moeten gelijk zijn voor de wet. Wij kunnen de verschillende belastingtarieven niet aanvaarden en zullen dit ontwerp van ordonnantie dan ook niet goedkeuren.*

*De oplossing voor het probleem van de nationale luchthaven ligt bij Vlaanderen. Wij hebben ondertussen meerdere initiatieven genomen, zoals een loket in de luchthaven om snel taxi's op te roepen en een taxistandplaats bij de NAVO. Ik hoop dat u een oplossing kunt afdwingen, want de Vlaamse taxi's pikken klanten op in Brussel en zullen de Brusselse kleuren overnemen.*

*Het is normaal dat er onvoldoende kandidaten zijn, aangezien een taxichauffeur veertien uur moet werken om vijftig euro te verdienen. Het verschil*

différence de taxe. Nous ne l'accepterons pas. Je ne pourrais pas voter pas ce projet d'ordonnance.

Concernant l'aéroport de Zaventem, c'est un vieux débat, dont la solution se trouve dans la Région flamande. Nous avons fait plusieurs tentatives, dont un guichet qui se trouve à l'aéroport pour appeler les taxis rapidement. Il y a également un stationnement de taxis près de l'OTAN. Vous avez maintenant une approche culturelle avec la Communauté flamande. Nous espérons que vous réussirez. Parce que ces taxis-là viennent charger des clients chez nous. Et ils vont reprendre les couleurs que nous aurons choisis.

J'ai deux remarques concernant la formation. Vous me dites qu'il n'y a pas de candidats. C'est normal parce qu'un chauffeur de taxi, pour gagner cinquante ou soixante euros, doit travailler quatorze heures ou quinze heures, indépendamment de forfaits qui sont illégaux. Quelle est la différence avec les allocataires sociaux ? Elle est minime. C'est ce qu'on appelle les pièges à l'emploi. Il faut donc rendre le métier beaucoup plus attractif.

J'entends que vous allez réduire la formation à deux mois.

**M. Pascal Smet, ministre.**- C'est déjà le cas.

**M. Mohamed Daïf.**- Selon mes informations, ce n'est pas applicable, parce qu'il faut passer un test à la STIB.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le secteur a toujours dit que cela prenait trop de temps et que le candidat décrochait. Nous avons donc raccourci les délais.

**M. Mohamed Daïf.**- Quelle est la solution par rapport à l'installation du permis provisoire ? Vous n'avez pas répondu à ma question sur la flexibilité.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je veux bien répondre.

**M. le président.**- Non, non, maintenant M. Daïf va conclure !

*met een werkloosheidsuitkering of sociale bijstand is miniem. Het beroep moet veel aantrekkelijker worden.*

*Ik noteer dat u de opleiding tot twee maanden zult terugbrengen.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Dat is al gebeurd.*

**De heer Mohamed Daïf** *(in het Frans).*- *Volgens mijn informatie is dit niet van toepassing, aangezien men een test bij de MIVB moet afleggen.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *De sector heeft altijd gezegd dat de kandidaten afhaakten omdat de opleiding te lang was. Wij hebben die opleiding dus ingekort.*

**De heer Mohamed Daïf** *(in het Frans).*- *U hebt niet geantwoord op mijn vragen over de invoering van een voorlopige vergunning en de noodzaak van flexibiliteit.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik wil daarop wel antwoorden.*

**De voorzitter.**- De heer Daïf moet nu afronden!

**M. Mohamed Daïf.**- La flexibilité permettrait de résoudre énormément de problèmes : partir à un horaire fixe et ne pas savoir quand on va revenir... Et la convention collective de travail le permet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Pour la flexibilité, je suis d'accord à condition que ce ne soit pas une méthode pour faire travailler en noir. C'est souvent le cas actuellement. On va changer la méthode.

**M. Mohamed Daïf.**- M. le ministre, je ne défends pas le travail en noir. A propos de flexibilité, imaginez que je sois exploitant, comment remplacerais-je le chauffeur qui ne vient pas puisqu'il faut donner à l'avance les périodes de travail ? Ce travailleur, de manière légitime, peut en effet chercher à faire des intérimis en fonction des offres qu'il reçoit.

**M. Pascal Smet, ministre.**- C'est la raison du processus d'informatisation qui est en cours. A l'avenir, les exploitants de taxis pourront introduire ces données via internet et ne devront plus se rendre à l'administration régionale. On a supprimé des surcharges administratives, tout en voulant garder le contrôle. Autrement, ce serait ouvrir la porte aux abus. Il faut procéder de manière efficace et non bureaucratique. Nous sommes en train de le faire. Le secteur le sait.

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle les questions orales.

### QUESTION ORALE DE MME ELS AMPE

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE**

**De heer Mohamed Daïf (in het Frans).**- *De flexibiliteit biedt een oplossing voor heel wat problemen en wordt toegestaan door de collectieve arbeidsovereenkomst.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Ik ga akkoord met uw opmerkingen over flexibiliteit, voor zover de regeling niet misbruikt wordt voor zwartwerk. Dat is vaak het geval, en ik wil daar iets aan doen.*

**De heer Mohamed Daïf (in het Frans).**- *Ik verdedig het zwartwerk niet. Een flexibele arbeidsregeling is zowel gunstig voor de uitbaters van taxibedrijven, die gemakkelijker vervangende chauffeurs kunnen vinden, als voor de chauffeurs, die op een wettelijke manier tijdelijke opdrachten kunnen aanvaarden.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *We werken aan een informaticasysteem dat de uitbaters moet toelaten om hun gegevens via het internet door te geven, zonder dat ze zich tot de gewestelijke administratie moeten wenden. Op die manier wordt de administratieve overlast beperkt, terwijl we de zaken nog altijd kunnen controleren.*

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE**

**BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE  
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX  
PUBLICS,**

**concernant "un shopping bus' pour  
Bruxelles".**

**M. le président.** - La parole est à Mme Ampe.

**Mme Els Ampe** (*en néerlandais*). - *L'an dernier, le ministre Cerexhe définissait, par son Livre blanc, une politique commerciale pour Bruxelles.*

*Dans ce cadre, il me paraît fondamental d'attirer la clientèle extérieure à la Région. Bruxelles ne peut se contenter de son image de capitale nationale et européenne. Son potentiel commercial mérite tout autant d'être valorisé.*

*Mais la dispersion de ses noyaux commerciaux - contrairement à d'autres villes - et l'insuffisance de liaisons entre ceux-ci sont problématiques. Toutefois, cette dispersion peut aussi jouer en sa faveur, en incitant notamment la clientèle à découvrir de nouveaux quartiers.*

*Certains quartiers du centre, moins bien desservis par les transports publics, resteront méconnus, à l'inverse de la rue Neuve, par exemple, qui demeure la zone de prédilection de la clientèle flamande et wallonne.*

*Un shopping bus reliant les divers noyaux commerciaux, assorti d'une promotion sur le plan national et international, remédierait au problème, et permettrait d'attirer la clientèle par les qualités qu'offre le commerce bruxellois.*

*Le shopping bus devrait faire l'objet d'une plus grande promotion que la ligne de bus gratuite mise en place il y a quelques années, mais dont personne n'était au courant. Le ministre Cerexhe a toutefois promis de consacrer les moyens nécessaires à la promotion de ce shopping bus.*

*Etes-vous prêt à entamer ce projet et à mettre en oeuvre un shopping bus via la STIB ? Pourriez-vous faire correspondre la ligne du shopping bus avec les lignes TGV afin d'attirer la clientèle étrangère ? Le montant du trajet s'élèverait à un euro, ou un euro cinquante, mais ne serait*

**HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET MOBILITEIT EN  
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "een shoppingbus voor Brussel".**

**De voorzitter.** - Mevrouw Ampe heeft het woord.

**Mevrouw Els Ampe.** - Minister Cerexhe heeft eind vorig jaar een winkelbeleid uitgestippeld in zijn Witboek voor de Brusselse handel. Een aantal weken geleden heb ik hem daarover geïnterpelleerd. Ik vestigde zijn aandacht op het belang voor Brussel om Vlaamse, Waalse en zelfs buitenlandse shoppers aan te trekken. Brussel zou niet alleen de nationale en de Europese hoofdstad maar ook de 'winkel-hoofdstad' moeten zijn. Nu stellen we vast dat Vilvoordenaars naar Mechelen gaan, Tervurenaren naar Leuven, enzovoort. Er wordt weinig promotie gemaakt voor Brussel als winkelstad, waardoor Brussel voor de meeste mensen onbekend blijft. En onbekend is onbemind!

Eén van de belangrijkste problemen die het Brusselse winkellandschap kenmerkt, is de moeilijke verbinding tussen de verschillende handelskernen. In tegenstelling tot de meeste andere steden liggen de handelskernen in Brussel verspreid over het grondgebied. Nochtans zou dit ook een pluspunt kunnen betekenen, aangezien de shoppers verschillende Brusselse wijken kunnen leren kennen. Omdat ze verspreid liggen, niet altijd even bekend zijn en niet door één openbare vervoerslijn worden verbonden, blijven vele wijken echter onbekend terrein.

De Nieuwstraat is wellicht de bekendste handelsbuurt. Shoppers uit Vlaanderen en Wallonië houden het vaak daarbij, omdat ze niet weten dat ze ook terecht kunnen in de Hoogstraat, de Dansaertstraat, de Louizalaan, enzovoort. Wanneer mensen komen winkelen, hebben ze niet altijd zin om een avonturentocht te ondernemen en het netwerk van metro- en tramlijnen te bestuderen om hun favoriete winkel te bereiken. Men moet het de klanten gemakkelijk maken.

Het zou goed zijn een aantal shoppingbusjes in te leggen die de verschillende handelskernen met elkaar verbinden. Als daarover in binnen- en

*certainement pas gratuit.*

*Vous pourriez également créer un "fashion bus", doté d'équipements conçus par des créateurs de mode, en faire un événement touristique, et libérer des espaces publicitaires sur le bus pour les commerçants. Avec un peu de créativité, vous trouverez sûrement les moyens nécessaires à la réalisation de ce projet.*

**M. le président.** - La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais). - *Ni M. Cerexhe, ni les noyaux commerciaux ne m'ont demandé d'évaluer l'idée d'un shopping bus.*

*De plus, je ne suis guère enclin à me lancer dans l'aventure, car nous devons d'abord avoir quelque chose à offrir. Les gens vont faire du shopping à Anvers, Louvain ou Paris, en raison d'une offre de magasins complète et de rues commerçantes souvent piétonnes, donc plus agréables.*

*Il est illusoire de croire qu'un tel bus attirera plus de clients. Il est bien plus important que nous travaillions à l'image de Bruxelles et à celle de nos rues commerçantes. L'aménagement de la ville et de nos rues est donc essentiel, tout comme une meilleure promotion des quartiers commerciaux que nous choisirons avec soin.*

*Je ne crois pas en un shopping bus, d'autant plus*

buitenland promotie wordt gevoerd, kunnen de mensen vertrouwd geraken met Brussel en zijn vele mooie en gespecialiseerde winkels leren kennen. De shoppingbus zou wel meer promotie moeten krijgen dan de gratis buslijn die een aantal jaar geleden werd ingelegd. Niemand was daarvan op de hoogte. Gelukkig heeft minister Cerexhe gezegd dat hij de nodige middelen wil vrijmaken om een dergelijke bus te promoten.

Bent u bereid het project te starten en aan de MIVB te vragen een shoppingbus in te leggen? Om buitenlandse shoppers aan te trekken, zou u de lijn kunnen laten afstemmen op TGV, Eurostar, Thalys, enzovoort. Er zijn mogelijkheden genoeg. U hoeft dit trouwens niet gratis te doen maar zou voor een ritje gerust 1 euro of 1,5 euro kunnen vragen. U zou ook een "fashion bus" kunnen realiseren door bijvoorbeeld aan modeontwerpers te vragen de stoelen te ontwerpen. U zou er een toeristisch evenement van kunnen maken. U zou reclameruimte kunnen vrijmaken op de bus en die door de handelaars laten invullen. Met wat creativiteit vindt u zeker de nodige middelen om de shoppingbus te realiseren.

Bent u bereid het erop te wagen en in Brussel een shoppingbus in te leggen?

**De voorzitter.** - De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.** - Noch de heer Cerexhe, noch de handelskernen hebben mij gevraagd de idee van een shoppingbus te onderzoeken.

Bovendien ben ik niet echt geneigd om in dat verhaal mee te stappen, om de doodeenvoudige reden dat we eerst iets moeten kunnen aanbieden. Het is niet omdat we een bus inleggen dat de mensen in Brussel zullen komen winkelen. De mensen gaan naar Antwerpen, Leuven of Parijs, omdat ze daar een goed winkelaanbod hebben en de winkelstraten vaak autovrij en dus aangenamer zijn. Wij hebben dat allemaal niet in Brussel.

Ik ben het met u eens dat dat een grote ramp is voor onze economie, maar het is nu eenmaal zo dat men in Brussel minder winkels vindt dan in Antwerpen. Het is dus een illusie dat een dergelijke bus meer klanten zal lokken. Het is veel belangrijker dat we

*que les quartiers commerciaux sont facilement accessibles en transport en commun. Je crois par contre en des parkings reliés aux centres commerciaux. Ainsi, 1.300 emplacements seront aménagés sous la place Rogier.*

*Je n'ai pas envie de dépenser l'argent du contribuable dans un shopping bus que peu de personnes utiliseront.*

**M. le président.** - La parole est à Mme Ampe.

**Mme Els Ampe** (en néerlandais). - *En effet, le "shopping bus" doit s'inscrire dans un projet plus large réunissant toutes les mesures que j'ai soulevées avec le ministre, M. Cerexhe, dans l'autre commission. Elles relèvent de la politique commerciale, et pas seulement de l'infrastructure.*

*Certes, beaucoup de gens vont faire leurs courses à Anvers. C'est notamment lié à l'accessibilité. Lorsque les clients pourront laisser leur voiture sur un parking périphérique, où ils prendront un bus qui les déposera devant les magasins, il y aura peut-être davantage de commerces.*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais). - *Imaginez-vous une dame en manteau de fourrure aller se garer à Anderlecht, puis prendre le métro pour se rendre à l'avenue Louise ? Elle essaiera plutôt de se garer à proximité immédiate, fera trois fois le tour du pâté de maisons et opérera finalement pour un parking souterrain. Faisons donc en sorte qu'elle entre directement dans ce parking*

iets doen aan het imago van Brussel en dat van onze winkelstraten. In de Nieuwstraat en de Louizalaan is het niet aangenaam om te winkelen: het is er zo druk dat men nog nauwelijks kan bewegen, er wordt voortdurend geclaxonneerd, het stinkt, enzovoort. Stads- en straatontwikkeling zijn dus onontbeerlijk, net zoals een betere promotie van de winkelbuurten. Maar dan nog moeten we de winkelbuurten goed uitkiezen.

Ik geloof dus niet in een shoppingbus, te meer daar de winkelbuurten nu reeds goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Ik geloof daarentegen wel in parkings die met winkelcentra worden verbonden. Zo zullen er in de toekomst 1.300 parkeerplaatsen onder het Rogierplein komen, wat een goede zaak is voor de winkels in de Nieuwstraat.

Ik heb dus niet veel zin om het geld van de belastingbetaler uit te geven voor een shoppingbus waarvan maar weinig mensen gebruik zullen maken.

**De voorzitter.** - Mevrouw Ampe heeft het woord.

**Mevrouw Els Ampe.** - De shoppingbus alleen heeft inderdaad niet veel zin. Dit kadert in een groter plan met alle andere maatregelen die ik besproken heb met minister Cerexhe in de andere commissie. Ik kan hier moeilijk alles herhalen. Het is vuil in de winkelstraten, het is er onveilig, je geraakt je wagen niet kwijt, kortom, er zijn tal van problemen. Dit heeft te maken met het winkelbeleid en niet alleen met infrastructuur.

Inderdaad, er winkelen veel mensen in Antwerpen, maar dat heeft ook te maken met de bereikbaarheid. Wanneer de mensen hun wagen op een randparking kunnen parkeren en vandaar een busje kunnen nemen dat langs de winkels rijdt, zullen er misschien meer winkels komen. Het is de kwestie van de kip of het ei.

**De heer Pascal Smet, minister.** - Ziet u een dame met een bontjas al op een parking gaan staan in Anderlecht en dan op de metro stappen naar de Louizalaan? Ik kan me dat moeilijk inbeelden. Die dame rijdt met haar auto de stad in en zal dan nog eerst proberen langs de straat te parkeren en drie keer rondrijden vooraleer ze ondergronds zal gaan parkeren. Laat ons er dus voor zorgen dat ze niet

*souterrain.*

**Mme Els Ampe** (*en néerlandais*).- *Vous utilisez un stéréotype, il existe d'autres types de clients.*

*Le "shopping bus" doit aller de pair avec la promotion des rues commerçantes et leur propreté. Le ministre, M. Cerexhe, a préparé un Livre blanc, dans lequel il présente quelques mesures en faveur des rues commerçantes. Je suis convaincue que, si les gens savent qu'un bus peut les emmener dans les différents noyaux commerciaux, ils l'utiliseront.*

*Ces noyaux sont d'ailleurs inconnus. Vous dites qu'il y a peu de magasins à Bruxelles, mais cela dépend du type de magasins !*

*Mais soit, j'ai compris que vous ne soutiendrez pas une telle initiative.*

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE DE PAUW**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "la ligne de bus 84".**

**M. le président.**- La parole est à Mme De Pauw.

**Mme Brigitte De Pauw** (*en néerlandais*).- *Il y a quelques mois, je vous interrogeais sur la ligne de bus 84, qui relie Berchem-Sainte-Agathe, Ganshoren, l'AZ-VUB et le Kinopolis. Actuellement, il n'y a pas de service de week-end*

meer bovengronds kan rijden en onmiddellijk naar een ondergrondse parking doorverwezen wordt.

**Mevrouw Els Ampe.**- U kiest er een heel stereotiep cliché uit, maar er zijn ook andere shoppers dan vrouwen met een bontjas.

Om mijn verhaal af te ronden, als je alleen een busje inlegt, zonder de winkelstraten te promoten en proper te maken, zal dat niet veel opleveren. U weet echter dat minister Cerexhe een Witboek heeft voorbereid ook iets aan de winkelstraten zal proberen te doen. Ik ben ervan overtuigd dat als mensen weten dat er een bus is die hen naar de verschillende centra kan brengen, dat ze daar gebruik van zullen maken.

Die centra zijn ook onbekend. U zegt dat er weinig winkels zijn. Dat kan misschien kloppen voor kleding, waarvoor je in Antwerpen een zeer grote keuze hebt. Als je echter kijkt naar antiek of meubels, heb je in Brussel wel heel wat winkels.

Maar goed, ik heb begrepen dat u zulk initiatief niet zal steunen.

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de buslijn 84".**

**De voorzitter.**- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte De Pauw.**- Ik heb u reeds enkele maanden geleden een vraag gesteld over buslijn 84, die Sint-Agatha-Berchem, Ganshoren, het AZ-VUB en Kinopolis met elkaar verbindt. Het probleem is dat er op dit ogenblik geen

*digne de ce nom, au grand dam des riverains.*

*La gouvernement a approuvé un plan de bus, selon lequel la ligne de bus 84 deviendrait une ligne primaire, avec un service à part entière le soir et le week-end. La mise en oeuvre du plan est étalée sur plusieurs années.*

*Cependant, les riverains continuent de s'interroger. Dimanche, vous avez été interviewé sur la question par TV Brussel. J'ai donc déjà entendu une partie de votre réponse. Entre-temps, une décision est-elle intervenue quant à ce service de week-end ?*

**M. le président.** - La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).** - *Le gouvernement a effectivement approuvé un Plan tram et bus, qui doit encore être rendu opérationnel. A cet égard, la STIB a reçu pour instruction de donner la priorité au bus 84.*

*Hier, le comité de gestion de la STIB a approuvé la mise en oeuvre du Plan bus. en conséquence, à partir du 4 septembre, les bus de la ligne 84 circuleront jusqu'à minuit, ainsi que le dimanche et les jours fériés, sur tout le trajet Beekkant-Heysel.*

*Le quotidien Het Laatste Nieuws affirme aujourd'hui que certaines personnes y sont opposées.*

**Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).** - *Les riverains seront ravis de la décision du comité de gestion.*

*- L'incident est clos.*

volwaardige weekenddienst is. Dat levert nogal wat problemen op voor de buurtbewoners. Ze kunnen tijdens het weekend bijvoorbeeld moeilijk familieleden of vrienden gaan bezoeken in het ziekenhuis of naar de film gaan.

De regering heeft een busplan goedgekeurd. Er is dus reeds een stap in de goede richting gezet: buslijn 84 zou een primaire lijn worden, met een volwaardige dienstverlening tijdens de avond en het weekend. De implementatie van het busplan wordt gespreid over verschillende jaren.

De wijkbewoners blijven echter vragen stellen. Zondag werd u geïnterviewd op TV Brussel over de kwestie, dus ik heb al een deel van uw antwoord gehoord. Is er ondertussen een beslissing genomen met betrekking tot die volwaardige weekenddienst? De buslijn doet immers nogal wat sociale woonwijken aan, waar ook heel wat sociaal kwetsbare mensen leven.

**De voorzitter.** - De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.** - De regering heeft inderdaad een bus- en tramplan goedgekeurd. Dat moet evenwel nog geoperationaliseerd worden. In dat verband is aan de MIVB gevraagd om voorrang te verlenen aan bus 84. Gisteren werd in het beheerscomité van de MIVB de operationalisering van het busplan goedgekeurd. Het hoofdstuk over de tram was eerder reeds goedgekeurd. Dat betekent dat vanaf 4 september de bussen op lijn 84 tot middernacht, en op zon- en feestdagen over het volledige traject Beekkant-Heizel zullen rijden.

In het Laatste Nieuws stond vandaag te lezen dat er ook mensen zijn die daartegen zijn.

**Mevrouw Brigitte De Pauw.** - Ik denk dat de buurtbewoners zeer tevreden zullen zijn met de beslissing van het beheerscomité.

*- Het incident is gesloten.*



**QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "l'évolution du dossier relatif à l'augmentation de la vitesse autorisée sur la petite ceinture et dans les principaux tunnels bruxellois".**

**M. le président.**- La parole est à Mme Schepmans.

**Mme Françoise Schepmans.**- Concernant la vitesse sur la petite ceinture et les principaux tunnels qui traversent notre Région, un procureur responsable du parquet "roulage" à Bruxelles, s'apprêtant à prendre sa retraite, déclarait, voici quelques semaines, dans un quotidien : "Il y a plusieurs propositions en la matière. La meilleure selon moi est celle avec une limitation fixée à 80 km/heure. Mais le dossier est politiquement trop chaud, piégeux. Pour des raisons démagogiques, et j'en reviens à cette période actuelle de mac-carthysme de la répression routière, on ne change rien. Pourtant, les responsables savent que 50 km/heure sur la petite ceinture, c'est irréaliste. Ils n'y placeront jamais de radars automatiques."

A cet égard, le 7 juillet 2005, je vous interrogeais pour savoir, à la suite de votre annonce devenue aujourd'hui réalité - soit répartir à travers la Région 34 radars automatiques -, s'il ne serait pas souhaitable à cette occasion d'augmenter la vitesse autorisée de 50 à 70 km/heure sur certains axes routiers de notre capitale. Je pensais plus particulièrement à la petite ceinture et aux grands tunnels de la Région bruxelloise.

Depuis lors, je constate que d'autres, et non des moindres, se sont ralliés à cette idée qui, non seulement relève du bon sens, mais aussi contrebalance cette tendance que l'on retrouve chez certains à pénaliser la vitesse, même si celle-ci s'avère responsable et maîtrisée.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de stand van het dossier ter verhoging van de toegestane snelheid op de kleine ring en in de voornaamste Brusselse tunnels".**

**De voorzitter.**- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mevrouw Françoise Schepmans** *(in het Frans).*- *Een Brusselse procureur zei onlangs dat er verschillende voorstellen zijn om de toegestane snelheid op de kleine ring en in de voornaamste tunnels te verhogen. Hij verkoos zelf een limiet van 80 km/u. De procureur beschuldigde de politici er echter van dat ze om demagogische redenen niets willen veranderen, terwijl ze goed weten dat 50 km/u op de kleine ring onrealistisch is.*

*Op 7 juli 2005, nadat u aankondigde dat er in het gewest 34 automatische radars zouden komen, vroeg ik u of de maximumsnelheid op sommige plaatsen niet kon worden opgetrokken tot 70 km/u, met name op de kleine ring en in de tunnels.*

*Ook anderen steunen dit voorstel, dat ingaat tegen de trend om snelheid te bestraffen, ook als ze niet overdreven is.*

**M. le président.**- Mme Schepmans, le règlement stipule que pour une question orale, vous devez vous en tenir à votre texte.

**Mme Françoise Schepmans.**- Le problème est que j'avais déposé une interpellation et que celle-ci a été transformée en question orale. Je m'en tiens donc au texte de mon interpellation.

**M. le président.**- J'ai le texte de votre interpellation sous les yeux. "Interpellation" y a été remplacé par "question orale".

**Mme Françoise Schepmans.**- Je le regrette profondément, M. le président, parce que j'aurais souhaité déposer une motion à la suite de mon interpellation. En la transformant en question orale, le Bureau ne permet pas aux parlementaires de prendre position sur cette question importante.

**M. le président.**- Je peux comprendre vos regrets, mais ils ne s'adressent pas à moi.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Ni à moi.

**Mme Françoise Schepmans.**- Puisque cette interpellation a été transformée en question orale, j'en reviens au texte tel que je l'ai déposé.

Je trouve cependant regrettable que l'on court-circuite un débat.

**M. le président.**- Je peux comprendre votre dépit. Mais vous avez clairement posé le problème. Les membres de la commission savent de quoi il en retourne.

**Mme Françoise Schepmans.**- M. le ministre, vous aviez dit que vous prendriez contact avec les autorités communales concernées. Je souhaiterais savoir aujourd'hui si vous avez posé ces questions et si les communes vous ont répondu.

Quant à la manière de procéder, ne serait-il pas plus efficace que vous commandiez vous-même à vos services une étude sur la faisabilité de cette proposition et plus particulièrement sur les tronçons routiers susceptibles de permettre une augmentation de la vitesse autorisée à 70, voire à 80 km/heure ?

**De voorzitter.**- U moet zich houden aan uw tekst.

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).**- *Ik had een interpellatieverzoek ingediend, dat werd omgezet in een mondelinge vraag. Ik houd mij aan de tekst van mijn interpellatie.*

**De voorzitter.**- Dit is geen interpellatie, maar een mondelinge vraag.

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).**- *Ik betreur dat, omdat het bureau mij zo de mogelijkheid ontnemt een motie indienen.*

**De voorzitter.**- Dat begrijp ik, maar dat is niet mijn verantwoordelijkheid.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Noch de mijne.*

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).**- *Ik houd mij dus aan de tekst die ik ingediend heb, maar ik betreur het feit dat het debat beknot wordt.*

**De voorzitter.**- U hebt het probleem duidelijk gesteld. De commissieleden weten waarover het gaat.

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).**- *Mijnheer de minister, u zou contact opnemen met de betrokken gemeenten. Hebt u dat gedaan en met welk resultaat?*

*Kunt u niet beter aan uw eigen diensten een haalbaarheidsstudie vragen over de weggedeelten waar de toegestane snelheid verhoogd kan worden tot 70 of 80 km/u?*

*Zult u uw bestuur vragen te onderzoeken waar de maximumsnelheid kan worden verhoogd?*

Envisagez-vous de commander une étude à votre administration, afin de déterminer où il serait possible d'augmenter la vitesse autorisée ?

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je n'ai reçu aucune demande officielle d'une commune ou d'une zone de police pour augmenter la vitesse autorisée.

Je suis très content que le procureur responsable se retire, vu ses paroles. Je n'ai pas beaucoup apprécié ses déclarations au moment de son départ. Cela explique pourquoi Bruxelles, dans les statistiques, est l'une des villes les plus meurtrières sur les routes. Ce monsieur ne peut pas avoir une conscience tranquille.

Au sujet de l'étude, j'ai rencontré il y a un mois le directeur général de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), auquel j'ai demandé s'il était prêt à réaliser une étude. Il m'a répondu positivement. J'ai chargé mon administration de rédiger un avenant à la convention que nous avons avec l'IBSR.

Une réunion est programmée au mois d'avril entre l'Administration de l'équipement et des déplacements (AED), l'IBSR et mon cabinet, pour établir le planning de cette étude. Nous en connaissons normalement les résultats avant la fin de l'année et saurons alors dans quel tunnel et sur quel boulevard l'on peut augmenter ou diminuer la vitesse autorisée.

Je veux me baser sur les avis des experts. Tout le monde aujourd'hui est partisan de l'augmentation de la vitesse, mais celle-ci pourrait entraîner une augmentation du nombre de morts en voirie, ce qui amènerait de nouvelles questions dans cet hémicycle. Nous devons donc rester prudents.

Comme ce débat réapparaît de temps à autre et qu'il n'y a pas de demande formulée, j'ai commandé l'étude que vous sollicitez. Le débat n'est donc pas nécessaire, puisque je suis d'accord avec vous.

**M. le président.**- La parole est à Mme Schepmans.

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik heb geen enkel officieel verzoek van een gemeente of politiezone ontvangen om de maximumsnelheid te verhogen.*

*Aangezien dit debat echter regelmatig terugkomt, heb ik een studie besteld bij het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV). De resultaten hiervan moeten normaal gezien tegen het einde van het jaar beschikbaar zijn.*

*Iedereen lijkt voorstander te zijn van een zekere snelheidsverhoging, maar dat zou tot meer verkeersdoden kunnen leiden. We moeten dus voorzichtig blijven en ons op het advies van deskundigen baseren.*

**De voorzitter.**- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mme Françoise Schepmans.**- La réponse faite par le ministre est la même que celle qu'il m'avait donnée au mois de juillet dernier. Nous sommes toujours dans le flou le plus absolu par rapport à la situation de la vitesse autorisée dans les tunnels. Les bourgmestres ne se sont pas manifestés.

Vous annoncez une réunion de planning pour entamer cette étude, alors qu'il ne s'est rien passé durant un certain nombre de mois.

Au vu de la non-évolution, ne prendriez-vous pas la responsabilité de placer des radars dans les tunnels, comme vous l'avez fait dans d'autres endroits à Bruxelles, puisque vous considérez qu'une vitesse supérieure à celle de 50 km/h, qui est autorisée aujourd'hui, est dangereuse pour les automobilistes ?

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Les zones de police ne souhaitent pas mettre des radars dans les tunnels. J'ai dit au corps des chefs et au procureur que nous effectuerions cette étude malgré le fait qu'il n'y ait pas de demande formulée et que, si le résultat de l'étude indiquait qu'il faut maintenir la vitesse de 50km/h, la conséquence serait l'installation de caméras.

Je suis l'un des seuls à respecter cette vitesse.

#### **QUESTION ORALE DE MME MARION LEMESRE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "la décision de la STIB de supprimer la ligne de bus 47 dans sa conception actuelle, pour la remplacer par la création du tram rapide 51".**

**M. le président.**- La parole est à Mme Lemesre.

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).**- *Er is blijkbaar nog niets veranderd sinds uw antwoord van juli 2005. De burgemeesters hebben niet gereageerd.*

*Bent u van plan radars in de tunnels te plaatsen, zoals u op andere plaatsen in Brussel hebt gedaan, aangezien u een hogere snelheid dan de toegelaten 50 km/u gevaarlijk voor de automobilisten vindt?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *De politiezones willen geen radars in de tunnels plaatsen. Ik heb de korpschefs en de procureur meegedeeld dat we die studie niettemin toch zullen uitvoeren. Als blijkt dat de maximumsnelheid op 50 km/u moet blijven, zullen er mobiele camera's worden geplaatst.*

*Ik ben een van de weinigen die die maximumsnelheid in acht neemt.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARION LEMESRE**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de beslissing van de MIVB om de huidige bus 47 af te schaffen en te vervangen door een snelle tram 51".**

**De voorzitter.**- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

**Mme Marion Lemesre.**- Cette question a déjà été abordée lors des Plans bus et tram. Il y a eu un certain nombre de réactions des habitants et je pense que le ministre les a rencontrées. Cette problématique est très mal vécue par les habitants. C'est presque une question d'actualité, M. le ministre, puisque vous vous exprimez dans "Le Soir" de ce matin en disant que vous êtes attentif à ces problèmes et qu'une évaluation pourrait intervenir dans un an, en concertation avec les habitants.

Je ne demanderais pas mieux que de mettre votre nom dans tous mes tracts, si vous me répondez aussi positivement que vous avez répondu à Mme De Pauw. Peut-être ne faut-il pas attendre un an à partir du moment où une décision semble faire l'unanimité contre elle, tant chez les habitants que chez les usagers, et provoque une grande inquiétude, notamment pour les personnes âgées mais aussi chez les enfants, car de nombreuses écoles sont desservies.

C'est un quartier qui souffre déjà d'un certain isolement par rapport à sa liaison au centre ville. Le fait de remplacer le bus par ce tram 51 correspond à votre crédo de vitesse commerciale. Mais doit-on vraiment tout sacrifier à la vitesse commerciale ? La convivialité des transports en commun, le sentiment de sécurité qu'ils doivent donner ne sont-ils pas aussi importants ?

Vous avez pris cette mesure, qui cause de nombreux désagréments en termes de rupture de charge. Comptez-vous revoir cette décision en regard de la volonté de la population de Neder-Over-Heembeek ? Celle-ci s'est largement et clairement exprimée lors des réunions de concertation et par le biais de nombreuses pétitions contre cette décision coupant la liaison directe de leur quartier avec le centre-ville.

Il s'agit aussi du vieux quartier Nord, des habitants des foyers bruxellois et laekenois, qui sont à deux kilomètres du centre-ville et qui devraient alors prendre deux bus pour s'y rendre.

Ne soyez pas au bus 47 ce que de Villepin est au CPE !

*(Rires)*

**Mevrouw Marion Lemesre** *(in het Frans).*- Dit debat werd al gevoerd naar aanleiding van het tram- en busplan. Uit vergaderingen en petitie blijkt dat de omwonenden in Neder-Over-Heembeek hoogst ontevreden zijn over de afschaffing van bus 47 en de komst van de snelle tram 51.

*In Le Soir van vandaag zegt u dat u binnen een jaar een evaluatie zal laten maken, in samenspraak met de buurtbewoners. Als een beslissing unaniem tegenkanting krijgt bij buurtbewoners en gebruikers, bij bejaarden en bij kinderen mag men evenwel geen jaar wachten.*

*Door uw maatregel is deze afgelegen wijk niet langer rechtstreeks met het centrum verbonden. Ook de inwoners van Laken en van de Noordwijk zullen twee bussen moeten nemen om de twee kilometer af te leggen die hen van het centrum scheiden. Deze maatregel brengt dus ook meer overstappen met zich mee.*

*De geplande tram 51 beoogt een verbetering van de reissnelheid. Moet aan dat criterium dan alles worden opgeofferd, ook de gezelligheid en het veiligheidsgevoel in het openbaar vervoer?*

*Indien u uw project niet intrekt, dreigt heel Neder-Over-Heembeek op straat te komen!*

Il faut pouvoir retirer un projet, surtout si vous ne voulez pas avoir tout Neder-Over-Heembeek dans la rue. Je vous demande donc de revoir votre décision et de ne pas attendre un an.

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Avant toute chose, je voudrais rappeler que cette commission a approuvé à l'unanimité le Plan tram-bus. Le gouvernement a fait de même, y compris le parti ECOLO qui entame maintenant une démarche afin de gagner quelques voix. Tout le monde a approuvé ce plan, y compris le volet concernant le bus 47.

La modification de l'itinéraire du bus 47 et sa limitation à l'arrêt « Heembeek » est complémentaire à la création de la future ligne de tram 51 qui, exploitée avec les nouveaux trams T-3000, créera une liaison en site propre intégral de l'arrêt «Esplanade» à la rue de Stalle en passant par le centre-ville.

Cette restructuration ne va pas pénaliser les Heembeekois mais, au contraire, améliorer sensiblement leurs relations avec le centre-ville, grâce entre autres au passage du tram par le site propre du quai des Usines, qui vient d'être inauguré. Ils gagnent de 10 à 12 minutes.

Avec le plan qui est sur la table, le bus 47 arrive dans un nouveau terminus à construire. Les passagers débarquent et restent sur le quai. Maximum trois minutes plus tard, un tram les embarquent pour se diriger vers le centre-ville. Les passagers ne doivent donc plus traverser la rue, ils sont à l'abri des éléments. Nous avons incité la STIB à équiper cet arrêt de caméras et même d'une télévision. Il s'agit d'un nouveau modèle d'arrêt de bus.

Dire qu'il s'agit d'une pénalisation est faux. Il est vrai que certaines personnes âgées ont peur d'aller en sous-terrain avec le tram, mais il s'agit d'une autre question. Il s'agit d'une crainte face aux changements.

Puisque la STIB et les experts sont convaincus que cette ligne est avantageuse, j'ai chargé mon chef de cabinet de prendre contact avec la STIB afin que,

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *De commissie heeft het tram- en busplan unaniem goedgekeurd. Het krijgt ook de steun van de regeringspartijen, inclusief ECOLO. Dat geldt ook voor buslijn 47.*

*De wijziging van buslijn 47, die nu de halte Heembeek als eindhalte heeft, heeft te maken met de invoering van de toekomstige tramlijn 51.*

*Het is niet zo dat de Heembekenaars gestraft worden. Integendeel, dankzij de nieuwe tramlijn geraken ze 10 tot 12 minuten sneller in het centrum van Brussel.*

*Bus 47 zal een nieuwe eindhalte krijgen, waar de passagiers op een perron overstappen en maximaal drie minuten later de tram naar het centrum kunnen nemen. Ze moeten niet langer de straat oversteken en staan onder een afdak. De MIVB zal de halte met camera's en een televisietoestel uitrusten.*

*Wanneer het tram- en busplan in werking treedt, zullen tram 51 en bus 47 gedurende een jaar samen blijven rijden. In de zomer van 2007 zullen we beslissen of buslijn 47 al dan niet wordt gewijzigd.*

*Ik heb de woordvoerders van de mensen die een petitie hebben ondertekend ontmoet en uitgelegd dat we de zaken eerst zouden evalueren voor er een beslissing wordt genomen.*

lors de la mise en service du Plan tram-bus, décidée hier, on laisse rouler conjointement le tram 51 dans un site propre intégral et le bus 47 sur son trajet actuel pendant une année. Nous évaluerons les effets et nous déciderons lors de l'été 2007 si nous conservons la ligne 47 telle qu'elle existe aujourd'hui, ou si nous la limitons à l'arrêt "Heembeek", comme c'était prévu dans le Plan tram-bus. En d'autres termes, nous reportons la décision dans l'attente d'une évaluation.

J'ai rencontré les porte-parole des personnes qui ont signé la pétition et je leur ai expliqués que nous allions attendre l'évaluation avant de décider.

**M. le président.**- La parole est à Mme Lemesre.

**Mme Marion Lemesre.**- Quand l'alternative tram sera-t-elle mise en place ? Je n'ai pas entendu la date.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Dans les mois qui viennent.

Les trams roulent déjà en site propre. On me signale que beaucoup de personnes font déjà le changement, même si elles ont le désagrément de devoir traverser la rue. Apparemment, beaucoup de personnes ont déjà compris qu'on peut gagner de 10 à 12 minutes pour atteindre le centre en changeant à l'arrêt Heembeek.

**Mme Marion Lemesre.**- Je vous avais promis de vous mettre dans mes tracts. Je vais voir. La réponse que vous me donnez est satisfaisante dans la mesure où vous permettez de juxtaposer les deux offres. Vous n'en supprimez pas une au profit d'une autre, mais en ferez l'évaluation. C'est tout à fait souhaitable. Vous tenez compte de l'avis exprimé par les gens sans leur imposer une solution. C'est une manière intelligente de voir et de présenter les choses.

- *L'incident est clos.*

**De voorzitter.**- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

**Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).**- *Vanaf wanneer kan men voor de tram kiezen?*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *In de loop van de volgende maanden. De trams rijden reeds in eigen bedding. Er zijn nu al mensen die overstappen. De reiziger kan 10 tot 12 minuten tijdswinst boeken door in Heembeek over te stappen.*

**Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).**- *Ik ben tevreden met uw antwoord, omdat u beide mogelijkheden aanbiedt en die zal evalueren. U houdt rekening met het advies van de gebruikers en dringt hen geen oplossing op. Dat is een voorbeeld van intelligent beleid.*

- *Het incident is gesloten.*

**QUESTION ORALE DE MME NATHALIE GILSON**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "les nuisances causées par les travaux de remplacement des rails de tram à l'avenue de la Forêt par la STIB".**

**M. le président.**- La parole est à Mme Gilson.

**Mme Nathalie Gilson.**- A cheval sur Ixelles et Bruxelles-ville, la STIB a entrepris des travaux de remplacement des rails de tram depuis environ huit mois, semble-t-il. Tout un tronçon de l'avenue de la Forêt, entre l'avenue de l'Uruguay et l'avenue d'Italie, est inaccessible.

C'est précisément sur ce tronçon de l'avenue de la Forêt que se situe le bien connu Théâtre du Perruchet. Pour l'instant, rien ne signale au public que ce théâtre reste accessible nonobstant les travaux et la fermeture de la voirie au trafic. Les exploitants du théâtre ont fait une demande de signalisation auprès de la STIB, pour qu'il y ait par exemple un panneau sur l'avenue Franklin Roosevelt à hauteur du monument, au prolongement de l'avenue d'Italie, ou bien au carrefour de l'avenue de la Forêt et de l'avenue d'Italie. Ils se sont vus, m'ont-ils dit, opposer une fin de non-recevoir.

Or, je crois que ce théâtre est un des fleurons de la Région bruxelloise pour la production de spectacles de marionnettes adressés à un public de 3 à 8 ans. Il dispose aussi d'un musée avec des marionnettes du monde entier. Il est donc regrettable que, suite à ces travaux et à l'inaccessibilité de la rue, il subisse des difficultés depuis plusieurs mois.

Etes-vous au courant de ces nuisances ? Si oui, pourriez-vous envisager de revoir votre décision en venant en aide à ce théâtre, en plaçant des signalisations adéquates pour que le public soit informé que le théâtre fonctionne et reste accessible pendant toute la durée des travaux ?

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW NATHALIE GILSON**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de hinder als gevolg van de werken van de MIVB voor de vervanging van de transporen aan de Woudlaan".**

**De voorzitter.**- Mevrouw Gilson heeft het woord.

**Mevrouw Nathalie Gilson** *(in het Frans)*.- *Sinds acht maanden vervangt de MIVB de transporen tussen Elsene en Brussel-Stad. Ingevolge die werken is een gedeelte van de Vorstlaan, tussen de Uruguaylaan en de Italiëlaan, ontoegankelijk.*

*Daar bevindt zich het Théâtre du Perruchet, dat tijdens de werken geopend blijft. In de buurt is er echter geen enkele aanduiding dat het theater bereikbaar is. Er werd aan de MIVB gevraagd een bord te plaatsen, maar die heeft dat geweigerd.*

*Dit theater is een bloeiend marionnettetheater voor kinderen van drie tot acht. Er is ook een marionnettemuseum aan verbonden. Door de werken komt het theater in de problemen.*

*Bent u op de hoogte van de overlast? Kunt u uw beslissing herroepen en een aangepaste bewegwijzering plaatsen?*



**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Cette décision revient à la commune. La Région a invité les propriétaires du Théâtre du Perruchet à suivre la procédure qui consiste à demander à la commune d'installer une signalisation spécifique pour des institutions privées. Il convient d'éviter la multiplicité de signaux routiers qui pourrait perturber l'ensemble des usagers de la route en zone urbaine.

**Mme Nathalie Gilson.**- Requérir une signalisation pour tous les commerces de détails peut paraître exagéré. Mais dans ce cas-ci, il s'agit du musée de la Marionnette, subventionné par la Cocof, une institution à vocation culturelle. J'attire votre attention sur le fait que ces travaux sont effectués par la STIB.

**M. le président.**- La rue de la Forêt n'est-elle pas une voirie communale ?

**Mme Nathalie Gilson.**- C'est le cas.

**M. le président.**- La réponse du ministre me paraît cohérente. Il me semble inutile d'approfondir le débat.

**Mme Nathalie Gilson.**- La signalisation autour de ce chantier de la STIB revient donc à la commune ?

**M. le président.**- La signalisation revient au gestionnaire de la voirie.

- *L'incident est clos.*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Het gewest heeft het Théâtre du Perruchet gevraagd om bij de gemeente een specifieke bewegwijzering voor privé-instellingen aan te vragen. We moeten evenwel een overlast aan verkeersborden vermijden.*

**Mevrouw Nathalie Gilson** *(in het Frans).*- *Het zou overdreven zijn een bewegwijzering voor alle handelszaken aan te brengen, maar in dit geval gaat het om een marionettenmuseum, een culturele instelling die door de COCOF wordt gesubsidieerd.*

*De werken worden uitgevoerd door de MIVB.*

**De voorzitter** *(in het Frans).*- *Ik dacht dat de Woudlaan een gemeenteweg was.*

**Mevrouw Nathalie Gilson** *(in het Frans).*- *Dat is ook zo.*

**De voorzitter** *(in het Frans).*- *Het antwoord van de minister lijkt mij coherent. Het is dus nutteloos het debat nog verder uit te diepen.*

**Mevrouw Nathalie Gilson** *(in het Frans).*- *De gemeente is dus verantwoordelijk voor de bewegwijzering rond de werken van de MIVB?*

**De voorzitter** *(in het Frans).*- *De bewegwijzering valt onder de bevoegdheid van de wegbeheerder.*

- *Het incident is gesloten.*