



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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU  
MERCREDI 13 JANVIER 2010**

—

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 13 JANUARI 2010**

—

---

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**

|  |    |
|--|----|
| INTERPELLATIONS  | 4  |
| - de M. Joël Riguelle  | 4  |
| à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,   |    |
| concernant "le bilan du Plan Taxi 2005-2009 et les objectifs de la 'politique taxi' dans le cadre de la législation 2004-2009".  |    |
| Interpellation jointe de M. Vincent De Wolf,   | 4  |
| concernant "la pénurie annoncée de chauffeurs de taxi en Région bruxelloise".  |    |
| Interpellation jointe de Mme Marion Lemesre,   | 4  |
| concernant "les mesures de sécurité pour les taxis bruxellois".  |    |
| Interpellation jointe de M. Jamal Ikazban,   | 4  |
| concernant "la pénurie de taximen à Bruxelles".  |    |
| Interpellation jointe de M. Philippe Pivin,  | 4  |
| concernant "la pénurie des chauffeurs de taxi bruxellois".   |    |
| <i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Annemie Maes, Mme Céline Delforge, Mme Viviane Teitelbaum, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Jamal Ikazban, M. Joël Riguelle, Mme Marion Lemesre.</i> | 13 |
| <i>Ordres du jour - Dépôt</i>  | 35 |

**INHOUD**

|   |    |
|---|----|
| INTERPELLATIES  |    |
| - van de heer Joël Riguelle   | 4  |
| tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,   |    |
| betreffende "de balans van het Taxiplan 2005-2009 en de doelstellingen van het taxibeleid in de zittingsperiode 2004-2009".   |    |
| Toegevoegde interpellatie van de heer Vincent De Wolf,  | 4  |
| betreffende "het aangekondigd tekort aan taxichauffeurs in het Brussels Gewest".  |    |
| Toegevoegde interpellatie van mevrouw Marion Lemesre,   | 4  |
| betreffende "de veiligheidsmaatregelen voor de Brusselse taxi's".   |    |
| Toegevoegde interpellatie van de heer Jamal Ikazban,  | 4  |
| betreffende "het tekort aan taxichauffeurs in Brussel".   |    |
| Toegevoegde interpellatie van de heer Philippe Pivin,   | 4  |
| betreffende "het tekort aan Brusselse taxichauffeurs".  |    |
| <i>Samengevoegde bespreking : mevrouw Annemie Maes, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Viviane Teitelbaum, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Jamal Ikazban, de heer Joël Riguelle, mevrouw Marion Lemesre.</i> | 13 |
| <i>Moties - Indiening</i>   | 35 |

*Présidence : M. Philippe Close, président.  
Voorzitterschap: de heer Philippe Close, voorzitter*

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION DE M. JOËL RIGUELLE

À MME BRIGITTE GROUWELS,  
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA  
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,  
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET  
DES TRANSPORTS,

concernant "le bilan du Plan Taxi 2005-2009  
et les objectifs de la 'politique taxi' dans le  
cadre de la législation 2004-2009".

### INTERPELLATION JOINTE DE M. VINCENT DE WOLF,

concernant "la pénurie annoncée de  
chauffeurs de taxi en Région bruxelloise".

### INTERPELLATION JOINTE DE MME MARION LEMESRE,

concernant "les mesures de sécurité pour les  
taxis bruxellois".

### INTERPELLATION JOINTE DE M. JAMAL IKAZBAN,

concernant "la pénurie de taximen à  
Bruxelles".

### INTERPELLATION JOINTE DE M. PHILIPPE PIVIN,

concernant "la pénurie des chauffeurs de taxi  
bruxellois".

**M. le président.-** En l'absence de M. Philippe Pivin, excusé, son interpellation jointe de est

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.-** Aan de orde zijn de interpellaties.

### INTERPELLATIE VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

TOT MEVROUW BRIGITTE  
GROUWELS, MINISTER VAN DE  
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET OPENBARE  
WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de balans van het Taxiplan  
2005-2009 en de doelstellingen van het  
taxibeleid in de zittingsperiode 2004 2009".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF,

betreffende "het aangekondigd tekort aan  
taxichauffeurs in het Brussels Gewest".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW MARION LEMESRE,

betreffende "de veiligheidsmaatregelen voor  
de Brusselse taxi's".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN,

betreffende "het tekort aan taxichauffeurs in  
Brussel".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN,

betreffende "het tekort aan Brusselse  
taxichauffeurs".

**De voorzitter.-** Bij afwezigheid van de heer Pivin, die verontschuldigd is, wordt zijn toegevoegde

considérée comme retirée.

La parole est à M. Riguelle.

**M. Joël Riguelle.**- Le taxi permet de garantir la mobilité sur tout le territoire de la Région, à tout moment et pour tous, en complémentarité de ce qui existe. Il offre une grande flexibilité, la desserte de zones peu denses et aux heures tardives. Il se distingue ainsi des transports en commun collectifs qui circulent sur des itinéraires fixes et il présente, en Région bruxelloise, une sérieuse alternative à la voiture individuelle.

Depuis des années, le secteur des taxis est confronté à de nombreuses difficultés. Il doit faire face à diverses formes de fraude et d'abus social, telles que le travail au noir ou le système du "forfait location", à une rentabilité difficile à atteindre ou à des emplacements souvent peu visibles.

Sous la législature précédente, le gouvernement et sa majorité avaient établi un plan directeur articulé autour de cinq axes :

1. La structure : apporter une solution aux problèmes structurels de fraude et d'abus social auxquels le secteur est confronté, via des campagnes de sensibilisation et un renforcement des contrôles ciblés sur le terrain ;
2. L'attractivité pour les chauffeurs et les exploitants : rendre le secteur plus attractif pour les chauffeurs et les exploitants à l'aide notamment d'une formation plus courte pour les chauffeurs (2 mois au lieu de 6) et en allégeant les charges administratives ;
3. L'attractivité pour les clients : rendre le secteur plus attractif pour les clients également par l'uniformisation du prix d'une course, du numéro de téléphone, etc. ;
4. L'offre : mieux intégrer l'offre des taxis - taxis collectifs, de nuit, adaptés aux personnes à mobilité réduite... - pour en faire un mode de transport en commun à part entière ;
5. Le service au public : veiller aux prestations de service public du secteur, notamment par la mise en place d'un conseil de discipline pour ce qui concerne certains comportements.

Certains de ces objectifs ont été réalisés sous la précédente législature. Pourriez-vous aujourd'hui faire le bilan de ce qui a été mis en œuvre et nous

interpellatie geacht te zijn ingetrokken.

De heer Riguelle heeft het woord.

**De heer Joël Riguelle** (in het Frans).- *De taxi's zorgen ervoor dat iedereen zich op elk moment kan verplaatsen in het gewest en is complementair met de andere vormen van mobiliteit. Ze bieden een grote flexibiliteit: ze rijden ook laat en in afgelegen wijken en zijn niet gebonden aan een vaste reisroute.*

*Sinds jaren kent de sector veel moeilijkheden: er zijn veel sociale misstanden, het is moeilijk om rendabel te werken en de standplaatsen zijn vaak weinig zichtbaar.*

*De vorige regering stelde een richtplan op met vijf kernpunten:*

- 1. de structurele problemen van fraude en sociale misstanden tegengaan via bewustmakingscampagnes en meer controles;*
- 2. de sector aantrekkelijker maken voor chauffeurs en exploitanten via een kortere opleiding voor chauffeurs en minder administratieve lasten;*
- 3. de sector aantrekkelijker maken voor de klanten door uniforme prijzen, telefoonnummers, enz.;*
- 4. het aanbod van de taxi's moet beter worden afgestemd op personen met een beperkte mobiliteit;*
- 5. er moet worden gewaakt over de kwaliteit van de openbare dienstverlening van de taxisector, onder meer door een disciplinaire commissie samen te stellen.*

*Een aantal doelstellingen werden tijdens de vorige regeerperiode al gerealiseerd. Kunt u een stand van zaken geven? Wat staat er nog te gebeuren?*

*Er zijn meer en strengere controles nodig om oneerlijke concurrentie te bestrijden. Uw voorganger zei dat hij de administratie had versterkt door het aantal taxicontrôleurs op te trekken van zeven naar elf. Wat is de huidige stand van zaken? Komen er meer controleurs? Krijgen ze extra bevoegdheden? Werken ze samen met de politie en federale overheidsdiensten?*

*Er moet ook meer aandacht worden besteed aan de*

dire ce qui est prévu au cours de la présente législature ?

Concernant la lutte contre la concurrence déloyale, des contrôles accrus et plus sévères s'imposent. Le contrôle est, en effet, le corollaire de la confiance. Votre prédécesseur affirmait avoir renforcé l'"administration régionale taxis" en portant l'effectif des contrôleurs de sept à onze unités. Quelle est la situation actuelle de cette administration du point de vue du nombre ? Un élargissement du champ des compétences de ces contrôleurs est-il prévu ? Existe-t-il, au quotidien, des actions conjointes de la police, des contrôleurs et d'autres services, fédéraux par exemple ?

Les emplacements réservés aux taxis doivent également faire l'objet de plus d'attention. Qu'en est-il de la lisibilité de ces emplacements ? Un certain nombre de ceux-ci ont, en effet, été marqués différemment. Il a également été question de totems. Qu'en est-il exactement en termes de quantité, de qualité de signalisation (signaux peints sur le sol et poteaux indicateurs) ?

Au sujet de la sanction du stationnement sauvage sur les emplacements réservés aux taxis, il appartient à la police de les verbaliser. Mais le nombre de policiers affectés à ce contrôle est-il suffisant ? Des contacts sont-ils pris avec les zones de police pour assurer un suivi à leur niveau ?

Par ailleurs, pour répondre aux fortes demandes générées occasionnellement à certains endroits par de grands événements - concerts à Forest National, rendez-vous sportifs tel le Mémorial Van Damme au stade Roi Baudouin,... -, des emplacements réservés temporairement aux taxis sont-ils prévus ? Cette possibilité avait été évoquée dans nos débats antérieurs.

Une meilleure liaison des taxis avec les limites du réseau de la STIB est-elle en discussion ?

Par ailleurs, le secteur a toujours exprimé le souhait qu'on assure une formation de qualité pour tous les chauffeurs et un accès à la profession pour les exploitants, afin que cette branche d'activité soit et reste sérieuse, saine et structurée. Le but du secteur des taxis est d'éviter à tout prix qu'en raison d'un seuil d'accessibilité peu élevé, et en l'absence d'une réglementation relative à l'accès à la profession, ce métier ne devienne une profession-refuge pour des personnes mettant en danger les principes

*taxistandplaatsen. Zijn die goed zichtbaar? Er worden ook palen geplaatst. Kunt u daar meer over zeggen?*

*Wildparkeren op taxistandplaatsen wordt geverbaliseerd door de politie. Zijn er voldoende politieagenten om te controleren? Hebt u contacten gelegd met de politiezones?*

*Worden er tijdelijke taxistandplaatsen ingericht voor grote evenementen, zoals concerten in Vorst Nationaal?*

*Komt er een betere aansluiting van het MIVB-netwerk op de taxi's?*

*De sector heeft altijd benadrukt dat chauffeurs goed moeten worden opgeleid en dat er regels komen voor uitbaters van taxibedrijven, om ervoor te zorgen dat de sector gezond en betrouwbaar is. Het beroep van taxichauffeur mag geen cowboys aantrekken die een gevaar zijn op de weg en er op los frauderen.*

*Waaruit bestaat de opleiding tot taxichauffeur en hoe lang duurt ze?*

*Schaarste en onveiligheid vormen een bedreiging voor de taxisector. Een kleine uitbater ziet zijn inkomen slinken wegens de grote concurrentie. Het is dan ook een terechte eis van de sector om rendabiliteit te kunnen garanderen. Dit kan worden bereikt door een verhoging van de tarieven of door een vrijstelling of afschaffing van belastingen. Is men met de sector tot een vergelijk gekomen over het minimumtarief van een taxirit? Staat u nog altijd achter de vereenvoudiging tot één enkele telefooncentrale?*

*De cdH-fractie staat achter de beleidsverklaring en hecht belang aan een coherentie beroepsopleiding, overheidssteun voor de taxisector, een efficiënte en aantrekkelijke dienstverlening, de naleving van de wetgeving en controles om het vertrouwen te versterken.*

économiques ainsi que la sécurité routière.

En quoi consiste actuellement la formation des chauffeurs de taxis ? Quelle est sa durée ?

Le métier de chauffeur de taxi se précarise de manière générale. La pénurie et l'insécurité menacent ce secteur.

Face à la concurrence, le petit exploitant ne disposant que d'un véhicule voit son revenu diminuer fortement. Une revendication légitime des entreprises du secteur est d'obtenir une rentabilité suffisante. Une politique adaptée en matière de tarifs et/ou la suppression ou l'exonération de taxes qui mettent la profession en péril peuvent y contribuer. Qu'en est-il des discussions avec le secteur au sujet de la fixation d'un prix minimum pour les courses de taxi ? Par ailleurs, l'objectif d'aboutir à une seule et unique centrale téléphonique fait-il toujours partie des objectifs de votre programme ?

Le groupe cdH s'inscrit dans la déclaration gouvernementale. Il préconise une formation professionnelle cohérente pour garantir au secteur des taxis des hommes de métier et des personnes de confiance pour la clientèle. Il est également favorable au soutien des pouvoirs publics au secteur. Enfin, l'attractivité et la qualité du service au client lui paraissent essentielles, de même que le respect des législations et le contrôle qui renforcent la confiance.

**M. le président.-** La parole est à M. De Wolf pour son interpellation jointe.

**M. Vincent De Wolf.-** Ma question est simple : trouverons-nous encore un taxi à Bruxelles dans les mois ou les années qui viennent ? Un article de presse paru il y a un mois évoquait la pénurie des taximen à Bruxelles. Il manquerait entre 200 et 250 chauffeurs. La crise est mise en cause, mais pas seulement.

M. Noureddine Ben Brik, président de l'union professionnelle des exploitants de taxis, estime qu'on décourage les candidats potentiels. Le secteur accuse la crise et le salaire peu attractif de la profession, mais également les règles en vigueur, notamment l'arrêté du gouvernement du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, les tests comportementaux, les tests topographiques, une

**De voorzitter.-** De heer De Wolf heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- Volgens een persartikel dat vorige maand is verschenen komt de taxisector 200 tot 250 chauffeurs te kort. De crisis zou niet de enige oorzaak zijn.**

*Volgens de heer Noureddine Ben Brik, voorzitter van de unie van taxi-uitbaters, worden potentiële kandidaten niet alleen afgeschrikt door het weinig aantrekkelijk loon, maar ook door de strenge selectieproeven en de bestaande reglementering, met name het regeringsbesluit van 29 maart 2007.*

*Nog volgens de heer Ben Brik zouden de relaties tussen de sector en de administratie bijzonder slecht zijn.*

*Op het adviescomité van 10 december 2009 hebt u*

absence de relations positives entre le secteur et l'administration qui les gère, une mauvaise formation des contrôleurs. D'après le secteur, rien n'irait plus au sein de votre administration !

Selon le procès-verbal de la réunion du conseil consultatif régional du 10 décembre 2009, à laquelle vous avez assisté, vous avez parlé des problèmes de maraudage des taxis périphériques, de la visibilité du taxi. Vous avez également rappelé l'objectif de diminution du trafic automobile de 20%, comptant sur les taxis pour aider les transports publics à réaliser cet objectif.

M. Delire a répondu en soulignant le manque de rentabilité du secteur dû à la crise économique mais aussi à la politique menée par l'Agglomération auparavant, et par la Région bruxelloise aujourd'hui. Il faut parler de la hausse du tarif de l'heure d'attente et d'un tarif minimum pour les courses commandées.

M. Ben Brik souligne la pénurie des chauffeurs de taxi la nuit. Il indique que la taxe régionale n'est pas déductible fiscalement, que l'obligation de disposer d'un chauffeur temps-plein par véhicule est extrêmement difficile à respecter et qu'il serait beaucoup plus aisé d'avoir deux chauffeurs mi-temps par véhicule. Il semblerait en effet que, dans ce secteur, le nombre de personnes qui cumulent cette fonction avec un autre emploi est de plus en plus important en raison de la crise économique.

Vous avez indiqué qu'il fallait trouver une bonne combinaison, en tenant compte de l'intérêt du client. Si mes informations sont exactes, une nouvelle réunion du comité consultatif est fixée le 26 janvier de cette année, plus spécialement pour discuter de cette question.

Le secteur met aussi en cause la nouvelle réglementation mise en oeuvre sous M. Pascal Smet, qui imposait un équivalent temps-plein par voiture et non pas deux mi-temps. Vous auriez proposé de chercher un accord entre les différents intervenants du dossier, sous forme d'un cahier des charges commun. Pourriez-vous nous éclairer à ce sujet ?

Notre Région favorise le plus possible le transport public, en créant notamment des sites propres que peuvent emprunter les taxis, étant donné leur rôle de transport public. Comment voyez-vous l'avenir,

*erop gewezen dat de regering op de taxi's rekent om samen met het openbaar vervoer de gewestelijke doelstelling om het autoverkeer met 20% te verminderen, te bereiken.*

*De heer Delire heeft geantwoord dat de rendabiliteit van de sector wordt getroffen door de economische crisis, maar ook door het beleid van het gewest. De sector vraagt een minimumtarief per rit en een verhoging van het wachttarief.*

*De heer Ben Brik zegt dat er 's nachts een tekort aan taxichauffeurs is. Hij wijst erop dat de gewestbelasting niet fiscaal aftrekbaar is en dat het erg moeilijk is om over een voltijdse chauffeur per voertuig te kunnen beschikken. Het zou veel gemakkelijker zijn om met twee halftijdse chauffeurs per voertuig te werken. In de taxisector zijn er steeds meer chauffeurs die nog een andere baan hebben.*

*U zei dat er een goede regeling moet worden getroffen, rekening houdende met de belangen van de klant. Als mijn informatie klopt, vergadert het adviescomité op 26 januari opnieuw over deze kwestie.*

*De taxisector heeft ook bezwaren tegen de nieuwe regeling die door Pascal Smet werd ingevoerd. U zou hebben voorgesteld om een akkoord te proberen bereiken met de sector. Wat is de stand van zaken?*

*Het Brussels Gewest geeft voorrang aan openbaar vervoer en legt busstroken aan die ook door taxi's mogen worden gebruikt. De taxisector verkeert in een crisis. Hoe ziet u de toekomst? Wat zult u op 26 januari voorstellen?*

*De vraag van de heer Pivin lijkt sterk op de mijne. Hij wou onder meer weten welke besluiten u trekt uit de vergadering met taxichauffeurs in december en hoe het zit met milieunormen voor taxi's.*



dans la mesure où le secteur du taxi semble en crise ? Avez-vous des pistes de solutions ? Qu'allez-vous proposer le 26 janvier ?

M. Pivin a posé une question très semblable à la mienne. Il vous a demandé quelles étaient les conclusions de votre rencontre avec les taximen en décembre. Il a parlé de la tarification et vous a demandé si vous comptiez maintenir le taxi collectif. Il vous a également interrogé sur une préoccupation du secteur à propos des véhicules respectueux des normes environnementales, qui imposent d'après eux de disposer d'un véhicule quasi neuf ou d'un maximum de trois ans d'âge. Est-ce exact ?

**M. le président.-** La parole est à Mme Lemesre pour son interpellation jointe.

**Mme Marion Lemesre.-** Début juillet, un cortège, regroupant une centaine de taxis, a relié la gare du Nord à la gare du Midi. Par cette action, le secteur voulait marquer sa solidarité avec un taximan qui avait été attaqué au couteau dans son véhicule, quelques jours auparavant.

Si les chiffres des attaques contre les taximen bruxellois ne sont plus comparables à ceux du début des années '90, il n'en demeure pas moins que ce métier reste un métier à risque.

C'était d'ailleurs la revendication des manifestants, qui réclamaient à cette occasion au monde politique des mesures pour améliorer leur sécurité, notamment la nuit.

Sous la précédente législature, beaucoup de pistes avaient été avancées. Il avait été question de la généralisation du mode de paiement par carte, pour éviter que les taximen ne transportent trop d'argent liquide. Avait également été évoquée l'installation d'un bouton d'alarme au pied, qui serait directement relié au sputnik et actionnerait une alarme lumineuse au-dessus du taxi. On avait aussi parlé d'un système téléphonique qui relierait directement le taximan en danger au commissariat de police. Cependant, aucune action concrète n'avait été mise en place, votre prédécesseur étant sans doute trop occupé à méditer sur la nature de la couleur et des décalcomanies qu'il voulait à tout prix apposer sur les véhicules.

Comme le résumait un manifestant : "Depuis cinq

**De voorzitter.-** Mevrouw Lemesre heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).-** *Begin juli organiseerde de taxisector een solidariteitsactie als reactie op een geval van agressie jegens een taxichauffeur. Ook al is de toestand sinds de jaren negentig verbeterd, toch is taxichauffeur nog altijd een risicoberoep. Naar aanleiding van de solidariteitsactie vroeg de sector aan de overheid om veiligheidsmaatregelen te treffen, vooral 's nachts.*

*Tijdens de vorige zittingsperiode zijn heel wat denksporen gevolgd: verplichte betaling via bankkaart, een alarmknop verbonden aan de spoetnik die een lichtsignaal uitzendt, een telefoonsysteem dat rechtstreeks in verbinding staat met het politiecommissariaat, enzovoort. Er is echter nog geen enkele concrete maatregel getroffen. Wellicht had uw voorganger het te druk met de "look" van de voertuigen...*

*Een van de actievoerders kloeg dat er sinds vijf jaar geen enkele veiligheidsmaatregel was getroffen, dat de minister alleen domme voorstellen had gedaan en dat inzake mobiliteit alleen het openbaar vervoer aandacht krijgt, hoewel de taxisector de eerste is om toeristen en zakenreizigers op te vangen. De taxisector heeft wel degelijk een grote impact op het imago van de stad.*

*Het is belangrijk dat het aanbod ruim genoeg is: mensen die geen taxi vinden, beslissen al snel om zich op een andere manier te verplaatsen. Sommige toeristen reizen met de auto naar Brussel omdat ze*

ans, aucune proposition n'a été faite au secteur pour régler ce problème de sécurité", l'ancien ministre de la Mobilité n'ayant eu que "des propositions fantaisistes" à leur soumettre. Il regrettait également que "l'on parle toujours de la STIB ou de De Lijn lorsqu'il s'agit de mobilité... Les taxis sont à la marge, alors que nous sommes souvent le premier contact des étrangers qui visitent Bruxelles". Le président ne démentira pas à quel point les taxis contribuent à l'image d'une ville, d'une capitale, au niveau de son accueil.

L'offre de taxis est, dès lors, très importante. Les personnes qui savent que l'offre n'est pas suffisante adaptent leur choix de mobilité en conséquence. C'est également valable pour les touristes, qui sont eux aussi informés de cette pénurie de taxis. Les touristes de proximité sont, par conséquent, très réticents à rejoindre la capitale en train et choisissent plutôt la voiture.

Madame la ministre, vous voici maintenant devenue la ministre de tutelle. Lors de votre première rencontre avec le secteur, le 10 décembre dernier, la problématique de la sécurité a-t-elle été abordée ?

Le secteur du taxi bruxellois étudierait actuellement l'intégration d'un système d'alarme silencieuse sur ses véhicules, qui permettrait d'alerter directement une centrale, très certainement la police, en cas d'agression. L'option du placement d'une vitre de sécurité semble avoir été écartée. Qu'en est-il du paiement par carte dans les véhicules ?

Quelles sont les pistes que vous privilégiez ? Des propositions ont-elles été formulées au secteur ? Quelles sont-elles ? Des budgets ont-ils été réservés pour cette politique spécifique ? Pour contrer l'inaction du gouvernement précédent sur ce plan, il serait souhaitable que le gouvernement actuel donne des signaux positifs à ce secteur professionnel.

On évoque beaucoup des contrôles d'accès, la mise en place d'un système coercitif, alors que le secteur souffre d'une pénurie et qu'il manque 250 chauffeurs par rapport à un quota de taxi déjà sous-évalué. J'aimerais d'ailleurs vous entendre sur ce point. Ne serait-il pas souhaitable d'augmenter le quota fixé en Région bruxelloise, prévu initialement pour limiter le nombre de taxis ? L'offre actuelle est insuffisante. Elever le quota

weten dat er aan de treinstations te weinig taxi's voorhanden zijn.

*Hebt u tijdens uw eerste ontmoeting met de sector het veiligheidsprobleem aangekaart?*

*De taxisector onderzoekt de plaatsing van een stil alarm dat het mogelijk maakt een centrale te verwittigen in geval van agressie. De idee van een glazen scheidingswand zou zijn verworpen. Hoe zit het met de elektronische betaling in de voertuigen? Hebt u voorstellen aan de sector geformuleerd? Hebt u een specifiek budget voor dat veiligheidsbeleid uitgetrokken?*

*Na de inertie tijdens de vorige regeerperiode is het belangrijk dat de regering positieve signalen aan de taxisector geeft. De regering wil de toegang tot het beroep nog verscherpen, terwijl er 250 chauffeurs te kort zijn ten aanzien van een quotum dat wellicht al onderschat is. Overweegt u om dat quotum op te trekken om de sector te ontlasten en het aanbod te verhogen?*

*Ik hoop dat u proactiever zult zijn dan uw voorganger. De taxisector heeft met meer acties bedreigd als er geen vooruitgang komt. Een blokkering van de stad zou zeer negatieve gevolgen hebben voor onze economie.*

pourrait soulager la profession et nourrir l'espoir tout en augmentant l'offre.

J'espère que vous serez plus proactive que votre prédécesseur sur cet enjeu important, notamment en termes d'emploi.

Le secteur des taxis bruxellois a clairement indiqué que s'il n'obtenait pas des mesures, "des actions plus importantes pourraient venir".

On peut craindre des mots d'ordre de blocage de la ville, ce qui pourrait avoir des répercussions négatives sur le plan économique pour notre capitale.

**M. le président.-** La parole est à M. Ikazban pour son interpellation jointe.

**M. Jamal Ikazban.-** Je vais essayer de ne pas répéter ce qui a déjà été dit par mes collègues. J'ai voulu aborder la question de la pénurie. Parmi les causes de cette pénurie dont on a parlé, on a évoqué la diminution de 30 à 40% du chiffre d'affaires. Toutefois, comme l'ont dit certains, la crise n'est pas la seule explication.

L'ordonnance de 2006 prévoit un certificat de capacité pour permettre aux chauffeurs d'exercer cette profession, et ce certificat suppose notamment la réussite de tests comportementaux. C'est un élément qui m'interpelle.

À cela s'ajoutent aussi les conditions de travail peu attractives des chauffeurs de taxi, indépendants ou salariés, qui passent de nombreuses heures dans leur voiture. Certains roulent uniquement la journée, d'autres la nuit. Quelques-uns font les deux. Leur sécurité n'est pas toujours assurée. Le salaire n'est, semble-t-il, pas non plus, un élément attractif. Auparavant, les chauffeurs pouvaient apparemment compter sur des pourboires, ce qui n'est plus le cas. Dans ces conditions, ne devrait-on pas envisager une réelle valorisation barémique de ce métier ?

Je voudrais également insister sur le fait que ce métier peut être exercé par un personnel peu qualifié et pourrait être un moyen de réinsertion professionnelle pour bon nombre de demandeurs d'emploi infra-qualifiés, notamment des jeunes bruxellois. La pénibilité de ce travail fait que beaucoup de chauffeurs sont de passage pour quelques années dans le taxi, qui constitue une passerelle vers autre chose pour de nombreuses

**De voorzitter.-** De heer Ikazban heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Jamal Ikazban (in het Frans).-** *De omzet van de taxibedrijven is gedaald met 30 tot 40%, maar de crisis is niet de enige verklaring voor het tekort aan taxichauffeurs.*

*De ordonnantie van 2006 verplicht de chauffeurs om een bekwaamheidsattest te halen, waarvoor ze moeten slagen in een aantal gedragstesten.*

*Daarnaast zijn er de weinig aantrekkelijke arbeidsomstandigheden. De chauffeurs brengen vele uren achter het stuur door, vaak ook 's nachts. Hun veiligheid is niet altijd gegarandeerd en het loon is niet zo aantrekkelijk, zeker nu ze geen fooien meer krijgen. Moeten er geen hogere barema's ingevoerd worden?*

*Dit werk kan gedaan worden door laaggeschoolden, wat betekent dat heel wat Brusselaars, vooral jongeren, op die manier aan werk kunnen geraken. De slechte omstandigheden zorgen ervoor dat de meeste chauffeurs na enkele jaren ander werk zoeken, zodat er steeds nieuwe plaatsen vrijkomen, die nuttig kunnen zijn voor de socioprofessionele inschakeling.*

*Is er inderdaad een tekort aan taxichauffeurs en hoe groot is dat? Het zou om 200 à 250 chauffeurs gaan.*

*Welke belangrijke punten werden besproken tijdens de vergadering van 10 december?*

*Sinds enige tijd kunnen de exploitanten personeel opleiden via het mechanisme van opleidingsstages voor werkzoekenden. Daarvoor moeten de uitbaters*

personnes. Il y a malheureusement trop de jeunes au chômage à Bruxelles et le taxi constituerait une réelle possibilité d'insertion pour eux.

Confirmez-vous la pénurie dont nous avons parlé, et à propos de laquelle M. De Wolf a mentionné un article de presse? Quelle en est l'ampleur? Manque-t-il réellement entre 200 et 250 chauffeurs?

Comme je n'ai pas le procès-verbal du 10 décembre dont dispose M. De Wolf, je voudrais savoir quels points importants ont été évoqués lors de cette rencontre.

Depuis quelque temps, une opportunité de former du personnel est offerte aux exploitants de taxis via le mécanisme de formation-stage à destination des demandeurs d'emploi. Il s'agit là d'une excellente initiative qui répond aux besoins du secteur, in fine le mieux placé pour se prononcer sur les compétences des candidats. Néanmoins, peu de candidats tuteurs se présentent. La faisabilité de ce projet de formation-stage demande un investissement conséquent.

En effet, durant une partie de la formation, l'exploitant de taxis met à la disposition du stagiaire un tuteur, membre de son écurie, et un véhicule. Le tuteur accompagne le stagiaire durant cet écolage, il lui apprend les ficelles du métier, les itinéraires, les bons comportements professionnels, mais ne peut embarquer de client dans le véhicule. Ceci explique peut-être également le manque de candidats tuteurs.

Quelle évaluation pouvez-vous tirer de ce plan de formation-stage? Est-il possible de dégager des moyens financiers permettant de compenser la perte de l'exploitant de taxis durant la période de formation-stage?

En parallèle, ne peut-on pas envisager l'organisation d'une campagne de promotion et de valorisation du métier auprès des jeunes et ce, en concertation avec d'autres ministères compétents en la matière?

Ce métier peut offrir une réelle chance d'insertion professionnelle aux personnes infraqualifiées. Or, les candidats chauffeurs sont souvent recalés au test de comportement psychotechnique de la STIB. Existe-t-il des évaluations et des statistiques permettant de savoir si ces tests apportent réellement une plus-value au secteur? Rencontre-t-

*echter een van hun chauffeurs aanduiden als mentor, die de jongere begeleidt, en een wagen ter beschikking stellen. Dat verklaart misschien waarom er zo weinig interesse lijkt te zijn voor de opleidingsstages.*

*Hoe evalueert u de opleidingsstages? Kunt u financiële middelen vrijmaken om het verlies aan inkomsten van de exploitant te compenseren tijdens de stage?*

*Kunt u geen campagne voeren om het beroep aan te prijzen bij de laaggeschoolde jongeren, in overleg met de andere bevoegde ministers?*

*De taxisector kan werk bieden aan laaggeschoolde jongeren. Kandidaat-chauffeurs zakken echter vaak voor de psychologische tests van de MIVB. Wordt dat onderzocht? Bestaan er statistieken om na te gaan of de tests werkelijk een meerwaarde hebben voor de sector? Stelt men minder gedragsproblemen vast bij chauffeurs sinds de invoering van de tests?*

*Het zou interessant zijn om een aantal aanwervingsvoorwaarden aan te passen. Zo moeten Brusselse kandidaat-chauffeurs bijvoorbeeld een blanco strafblad voorleggen, terwijl die voorwaarde niet geldt in Vlaanderen. Daardoor worden de Brusselse werklozen zwaar benadeeld. Denkt u dat die voorwaarde kan worden opgeheven? U zou ook moeten onderhandelen met andere ministers.*

*In het regeerakkoord wordt trouwens bijzondere aandacht besteed aan de verbetering van het preciaire statuut van taxichauffeurs. Taxi-uitbaters die de wettelijke voorwaarden respecteren, verdienen steun om de arbeidsvoorwaarden te verbeteren en een aantrekkelijker salaris aan te kunnen trekken. Ik denk bijvoorbeeld aan een kwaliteitslabel.*

*In plaats van de taxisector te stigmatiseren, zou u de taxibedrijven die de regels naleven moeten belonen.*

*De taxisector is belangrijk voor de mobiliteit en verdient respect. Zoals de heer Draps reeds zei, is een regelgeving voor de sector wel noodzakelijk.*

on moins de problèmes de comportement depuis la mise en application de ces tests ?

Dans le même ordre d'idée, pour être un réel outil d'insertion, il serait intéressant de revoir certaines conditions de recrutement. L'une d'elles, notamment, est à repenser sérieusement. Il s'agit de l'exigence d'un casier judiciaire vierge pour les candidats. Cette condition, qui n'existe pas en Flandre, pénalise lourdement nos jeunes chômeurs bruxellois. Il existe de nombreux exemples de réinsertion réussie menés dans les quartiers auprès des jeunes. Moyennant certaines balises, pensez-vous qu'il serait possible de revoir cette restriction ? Dans cette hypothèse, un travail de concertation avec d'autres ministères est également à envisager. Par ailleurs, cette condition explique en partie la prolifération des plaques dites "chocolat" en Région bruxelloise.

Je vous rappelle en outre l'importance accordée dans l'accord du gouvernement à la lutte contre la précarisation du métier de chauffeur. Il est important d'encourager et de soutenir les patrons respectueux des conditions légales afin qu'ils puissent améliorer les conditions de travail et offrir un salaire plus attractif. Je pense à la possibilité de créer un label de qualité et de contrôle débouchant sur l'octroi d'une prime.

Il s'agit en fait de saisir le problème à l'envers. Au lieu de stigmatiser un secteur, proposons aux sociétés respectueuses des normes d'encourager ces comportements.

Madame la Ministre, je vous invite à traiter avec respect ce secteur qui contribue à la mobilité et joue en quelque sorte un rôle de service public. Je refuse toute diabolisation du secteur, contrairement à ce qui s'est passé ces dernières années. Comme l'a déjà dit M. Draps lors d'une séance précédente, ce secteur a besoin d'une régulation.

*Discussion conjointe*

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** *Mon groupe considère que les taxis forment un élément important des moyens de transport urbains. Le secteur des taxis se situe à l'intersection du secteur privé et du secteur public.*

*Samengevoegde bespreking*

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** Mijn fractie beschouwt de taxisector als een belangrijke schakel in de keten van stedelijke transportmiddelen. Net als u zijn we voorstander van het STOP-principe. De taxisector bevindt zich ergens tussen de "P" van privévervoer en de "O" van openbaar vervoer, maar

*Selon les médias, ce secteur n'est pas au mieux à Bruxelles. Mes collègues ont déjà mentionné plusieurs problèmes qui font qu'il jouit, à tort ou à raison, d'une mauvaise réputation. Il est dommage que les exploitants qui respectent les règles soient victimes de cette perception négative.*

*Il est important de régulariser le secteur des taxis et de le débarrasser d'éventuels travailleurs au noir et fraudeurs. L'arrêté gouvernemental du 8 mai 2008 qui rend possible l'utilisation des amendes administratives permet un meilleur contrôle et, au besoin, une sanction des taxis. Où en est-on ? Combien de contrôles ont-ils été opérés, et avec quelle fréquence le sont-ils ?*

*Il y a d'autres mesures primordiales pour la santé du secteur des taxis. La première est que les taxis bruxellois soient uniformes et identifiables par leurs utilisateurs. Votre prédécesseur, M. Smet, avait mis cela en route en décidant notamment de leur couleur. Comment cette uniformité permettant d'identifier les taxis se réalisera-t-elle concrètement ?*

*Selon l'arrêté gouvernemental du 21 novembre 2006, les emplacements de stationnement des taxis doivent être bien visibles, notamment au moyen d'un marquage au sol. J'ai l'impression que cette visibilité laisse à désirer.*

*En comparaison avec d'autres villes européennes, les taxis bruxellois semblent particulièrement chers. Est-ce exact ? Ne serait-il pas intéressant d'afficher les tarifs à l'extérieur du véhicule, pour que les clients sachent immédiatement à quoi s'en tenir ?*

*Pour répondre aux problèmes de sécurité, ne pourrait-on pas installer un système de paiement électronique à l'intérieur des taxis ?*

*Sur quoi se base-t-on pour limiter à 1.200 le nombre de véhicules autorisés sur le territoire de la Région ? Ce chiffre est-il régulièrement évalué ?*

*Est-il exact que la formation n'est pas la même à Bruxelles qu'en Flandre et en Wallonie ? Quelle en est la raison ? Cette formation a-t-elle déjà fait l'objet d'une évaluation ?*

*Les taxis souffrent, tout comme les bus et les trams, des embarras de circulation. Ils sont autorisés à*

is in elk geval een onontbeerlijk element binnen het gehele plaatje van de stedelijke mobiliteit.

Volgens de media is het de laatste tijd niet al te best gesteld met de Brusselse taxisector. Mijn collega's hebben al een aantal problemen aangehaald: sommige taxichauffeurs beschikken niet over de juiste vergunning, andere houden zich niet aan de voorschriften, nog andere hanteren prijzen die hoger liggen dan de wettelijke tarieven. De Brusselse taxisector krijgt daardoor terecht of onterecht een slechte naam. Het is jammer dat uitbaters die zich wel aan de regels houden, het slachtoffer worden van die negatieve perceptie.

Het is belangrijk om de Brusselse taxisector zo veel mogelijk te regulariseren en te zuiveren van eventuele zwartwerkers en fraudeurs. Het regeringsbesluit van 8 mei 2008 kwam er om de mogelijkheid van administratieve geldboetes te benutten. Zo kunnen de taxi's beter worden gecontroleerd en zo nodig gesanctioneerd. Hoe ver staat men hiermee? Hoeveel en hoe vaak worden er controles uitgevoerd?

Er zijn nog andere maatregelen die cruciaal zijn voor de gezondheid van de taxisector. Een eerste element is de herkenbaarheid en de uniformiteit van de Brusselse taxi's. Uw voorganger, de heer Pascal Smet, besliste dat de taxi's herkenbaar moesten zijn door hen een welbepaalde kleur mee te geven, meer bepaald (mango)geel en zwart. Ik wil me niet uitspreken over de keuze van de kleuren. Belangrijker is dat de Brusselse taxi's herkenbaar worden.

Het is de verdienste van uw voorganger om die ontwikkeling in gang te hebben gezet. Het is goed dat de gebruikers weten wanneer ze met een officieel erkende taxi te maken hebben, die de juiste prijzen hanteert. Hoe zullen die herkenbaarheid en uniformiteit concreet tot stand komen?

Vervolgens wil ik het ook hebben over de standplaatsen van de taxi's. Volgens het besluit van de regering van 21 november 2006 moeten de parkeerzones voor taxi's goed zichtbaar zijn, door een welbepaalde kleur op het grondvlak aan te brengen. Misschien vergis ik me, maar ik heb de indruk dat die zichtbaarheid her en der nog te wensen overlaat.

*emprunter les bandes réservées aux bus sur certaines voiries régionales, mais pas partout. Ce système a-t-il déjà été évalué ? Les taxis ne gênent-ils pas les transports en commun ?*

*Nous devrions exiger du secteur un effort sur le plan environnemental. Nous pourrions, par exemple, demander une flotte de taxis ne produisant aucune émission d'ici 2020. Avez-vous des projets en ce sens ?*

*La problématique des taxis doit s'inscrire dans un débat plus large sur la mobilité. L'élargissement du secteur des taxis ou le soutien à ce secteur ne doit en aucun cas être utilisé comme excuse pour limiter l'offre de transport en commun.*

*Supprimer certaines formes de transports en commun parce qu'ils ne sont pas assez rentables, en prétextant que l'on peut se déplacer en taxi, n'est pas acceptable. Il convient de veiller à ce que les taxis ne concurrencent pas les transports en commun. Cette question se pose également dans la discussion sur le réseau Noctis.*

*Les taxis sont importants et compensent certaines lacunes, mais ils ne peuvent en aucun cas remplacer les transports en commun, qui doivent rester prioritaires.*

Er lijken niet altijd duidelijke parkeerzones te zijn voor de taxi's. Zult u daar werk van maken?

In Europese steden als Londen, Parijs en Barcelona zijn de taxi's goedkoper dan in Brussel. Er zullen er wellicht ook zijn waar de taxi's duurder zijn. Hoe doet Brussel het in vergelijking met de andere steden? Ik hoor toch meestal dat de taxi's eerder aan de dure kant zijn. Klopt dat? Zou het geen goede zaak om de prijzen te afficheren aan de buitenkant van de taxi, zodat potentiële klanten daar meteen duidelijkheid over krijgen?

De chauffeurs zelf klagen over veiligheidsproblemen. Is het mogelijk om het elektronisch betalen, bijvoorbeeld via Bancontact, in de taxi's in te voeren? Dat is niet alleen voor de chauffeurs handig, maar ook voor de klanten die bijvoorbeeld geen gepast geld bijhebben.

Er zijn maximaal 1.200 voertuigen toegelaten op het grondgebied. Waarop is dat cijfer gebaseerd? Wordt het regelmatig geëvalueerd?

De opleiding in Brussel zou verschillen van die in Vlaanderen en Wallonië. Klopt dat en waarom? Werd deze opleiding al geëvalueerd?

Een probleem dat ook geldt voor bussen en trams, is dat taxi's vaak vastzitten in het verkeer. De regering heeft gezegd dat ze streeft naar 20% minder autoverkeer in de stad, waardoor ook de taxi's vlotter zullen kunnen rijden. Ondertussen zitten ze echter vast. Op de gewestwegen mogen de taxi's in bepaalde gevallen ook busstroken gebruiken, maar niet overal. Is dit systeem al geëvalueerd en belemmeren de taxi's al dan niet het openbaar vervoer?

De wagens moeten voldoen aan bepaalde milieunormen. We zouden ook een inspanning aan de sector kunnen vragen. We kunnen bijvoorbeeld vragen om tegen een bepaalde datum, pakweg 2020, volledig emissieloos te rijden. In Californië wordt al gewerkt met een systeem van elektrische taxi's. We moeten dus proberen de vloot zo proper mogelijk te laten rijden met moderne systemen. Hebt u plannen in die richting?

We moeten de taxi's plaatsen in het ruimere debat over de mobiliteit. De uitbreiding van, of de steun aan de taxisector mag in geen geval als excuus worden gebruikt om het aanbod van het openbaar

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

**Mme Céline Delforge.-** Bien que ce dossier ne soit pas neuf, il est fondamental. Les taxis constituent un des maillons de la chaîne des déplacements sans voitures personnelles. Leur fonctionnement optimal est une condition essentielle pour convaincre les Bruxellois de ne pas posséder de voiture individuelle indispensable. Le taxi peut aussi s'avérer un mode de déplacement parmi les plus appropriés pour la ville.

Par ailleurs, il me paraît souhaitable de nuancer ce qu'on qualifie de "secteur" car celui-ci n'est pas représentatif d'un groupe homogène. Il se compose en effet de sous-groupes, voire de catégories, ayant des revendications diverses. Il s'agit par exemple des jeunes, et des moins jeunes, des patrons et des travailleurs, des petits et des grands exploitants, dont les intérêts ne sont pas toujours concordants.

Enfin, parmi les réformes et les nouvelles règles annoncées sous la législature précédente, la couleur des taxis est un élément fondamental. Il serait souhaitable que les taxis bruxellois adoptent une couleur identique, afin que leur service soit officiel et clairement identifiable pour le visiteur étranger.

Concernant une identification claire et unique des bornes et les emplacements de stationnement, où en est le projet de stations pilotes lancé lors de la législature précédente? Des bornes seront-elles effectivement installées? Il importe que les

vervoer te beperken.

Buslijnen of andere vormen van openbaar vervoer mogen niet worden afgeschaft omdat ze niet rendabel genoeg zijn, met het argument dat je een taxi kunt nemen om je te verplaatsen. U moet erover waken dat de taxisector niet gaat concurreren met het openbaar vervoer. Deze kwestie zal allicht ook een rol spelen in het debat over Noctis.

Taxi's zijn belangrijk en dienen om bepaalde leemtes op te vullen, maar mogen niet ingeschakeld worden om openbaar vervoer te vervangen. Bussen, trams en metro's moeten nog steeds voorrang krijgen. U moet immers beseffen dat de drempel om een taxi te nemen nog altijd hoger ligt dan die om het openbaar vervoer te gebruiken.

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Het is belangrijk dat de taxisector goed werkt als wij de Brusselaars ervan willen overtuigen dat het bezit van een privévoertuig niet noodzakelijk is.*

*De taxisector is echter geen homogene groep, maar bestaat uit verschillende subgroepen die niet noodzakelijk dezelfde belangen verdedigen.*

*Tijdens de vorige legislatuur werden een hele reeks nieuwe maatregelen aangekondigd om de sector te hervormen. De kleur van de taxi's was daarbij een belangrijk element die moest bijdragen tot een betere zichtbaarheid van de taxi's.*

*Ook de standplaatsen zouden eenvormig worden gemaakt. Hoe zit het met dat project? Het is belangrijk dat de taxistandplaatsen worden gerespecteerd en niet door andere voertuigen worden ingenomen. Sommige standplaatsen worden daarentegen nooit door de taxi's gebruikt.*

*Naar verluidt zouden weinig gewetensvolle dispatchers bepaalde taxichauffeurs bevoordelen door hen tegen betaling de voordeligste ritten aan te bieden. Het is belangrijk om een einde aan dergelijke praktijken te maken. Is er al vooruitgang in dat dossier geboekt?*

*Sommige chauffeurs werken ook te veel uren na elkaar. Dergelijke arbeidsomstandigheden zijn*



emplacements de taxis soient respectés, or il arrive que ceux-ci soient occupés par des voitures particulières.

Il arrive a contrario que des emplacements de taxi ne soient jamais occupés par des taxis. Certaines situations frôlent l'absurde, notamment lorsque la centrale des taxis renvoie ses clients vers une autre station, ... que n'occupe jamais aucun taxi.

D'autre part, il s'avère que des employés de dispatching peu scrupuleux favoriseraient certains chauffeurs, contre rétribution, en leur octroyant les courses les plus rentables. Il importe de mettre fin à de telles pratiques. Des avancées ont-elles été réalisées concernant ce dossier ?

Il importe également de veiller au respect de la durée du temps de travail de certains chauffeurs. Un chauffeur de taxi, à l'occasion d'une course, m'a confié qu'il terminait ce matin-là une nuit de travail de plus de dix heures de conduite. De telles conditions de travail sont inacceptables et contraires à la sécurité routière.

Il y a là un évident problème de sécurité routière, mais aussi de conditions de travail : les taximen sont des travailleurs comme les autres et devraient donc, a priori, bénéficier des mêmes droits.

On avait annoncé, parmi les projets de la législature précédente, la possibilité de payer par carte dans les taxis. On pourrait aussi s'inquiéter du fait qu'on n'y reçoive pas, au contraire de n'importe quel magasin, de preuve de paiement à moins d'en faire expressément la demande. Avance-t-on à ce sujet ? Le secteur gagnerait, dans son ensemble, à voir appliquer ces procédures, qui sont au bénéfice des plus honnêtes, et ce qui serait aussi à l'avantage du client.

On a mentionné aussi les alarmes extérieures, dont Mme Lemesre, si je ne m'abuse, a reparlé. La couleur permet de confirmer aux gens qu'ils font bien appel à un taxi officiel et de lutter contre les fameuses plaques "chocolat".

On voit souvent des taxis rouler à des vitesses hallucinantes, avec ou sans client. Il m'est arrivé de demander à des chauffeurs de ralentir alors qu'ils roulaient à des vitesses folles dans des tunnels. Il est également fréquent que les ceintures de sécurité ne soient pas accessibles ; ce n'est pas qu'un détail. En matière de sécurité routière, il y a donc toute

*onaanvaardbaar en kunnen de verkeersveiligheid in het gevaar brengen.*

*Er stelt zich duidelijk een probleem op het gebied van verkeersveiligheid, maar ook inzake arbeidsvoorwaarden.*

*Tijdens de vorige regeerperiode werd aangekondigd dat het mogelijk moest worden om betaalkaarten te gebruiken in taxi's. Het is ook zorgwekkend dat je geen ontvangstbewijs krijgt in een taxi, tenzij je daar expliciet om vraagt. Wordt er vooruitgang geboekt? De taxisector zou er voordeel bij hebben om het de klanten gemakkelijker te maken.*

*Een uniforme kleur voor Brusselse taxi's biedt mensen de garantie dat ze een officiële taxi nemen en maakt het mogelijk om taxi's die illegaal in Brussel opereren te herkennen.*

*Vaak zie je taxi's aan onwaarschijnlijke snelheden voorbijscheuren. Het komt ook voor dat je je veiligheidsgordel niet kunt dragen in een taxi. Er kunnen dus nog heel wat maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid te bevorderen.*

*Taxi's vallen eigenlijk een beetje tussen openbaar vervoer en privévervoer. Het is dus geenszins de bedoeling dat taxi's buslijnen vervangen. Ook Collecto mag daar niet voor dienen. We hebben nog steeds geen cijfers ontvangen over het gebruik van Collecto.*

*Wat zijn de verschillende standpunten in de taxisector? Welke maatregelen overweegt u, en voor wie? Hoe zit het met de nieuwe taxikleuren, het gebruik van betaalkaarten enzovoort?*

*Plant men een systeem waarbij men voor elke rit een ticket krijgt? Komen er specifieke maatregelen inzake verkeersveiligheid en controle?*

*Het recente fenomeen van de megalimousines heeft een bijzonder negatieve impact op de verkeersveiligheid, de openbare ruimte en het milieu. Omdat een megalimousine tien à vijftien passagiers kan vervoeren, kost een rit relatief weinig. Het loont zeker de moeite om na te gaan hoe jongeren zich 's nachts verplaatsen, of dat nu met de taxi of met het openbaar vervoer is.*

une série de petites dispositions qui pourraient être mises en œuvre et faire l'objet de contrôles. La sécurité ici, concerne autant les clients et les usagers de la route que les taximen eux-mêmes.

Ma collègue Annemie Maes l'a évoqué : le taxi n'est pas un transport en commun classique. Il est un élément de la chaîne de mobilité, mais même s'il a des obligations, il n'est ni un transport public, comme le bus ou le tram, ni un transport individuel. On ne peut donc pas tout confondre et échanger des lignes de bus pour des taxis, même financés par les pouvoirs publics. Ce danger - que Collecto soit appliqué, petit à petit, au remplacement ou à l'extension de certaines lignes de bus peu fréquentées - avait déjà été évoqué sous la précédente législature. M. De Wolf avait d'ailleurs posé quelques questions à ce sujet, mais nous n'avons toujours pas reçu les chiffres de fréquentation du système Collecto pour chaque nuit de week-end, alors qu'on en dispose pour Noctis.

Quelles sont les différentes positions qui existent au sein du secteur ? Quelles mesures envisagez-vous, dans quel sens, et pour répondre à qui ? Où en sont les réformes et annonces de la législature précédente relatives aux couleurs ? Où en sont les projets des bornes, des alarmes, du paiement par carte, etc. ?

Un système qui rendrait obligatoire la délivrance d'un ticket lors des courses est-il envisagé ? Des mesures plus spécifiques sont-elles prévues en matière de sécurité routière et de contrôle ?

Par ailleurs, un nouveau phénomène a fait son apparition. En effet, de nombreux jeunes utilisent de plus en plus des méga-limousines, dont l'impact sur la sécurité routière, l'occupation de l'espace public et l'environnement est particulièrement négatif. Ce type de véhicule peut embarquer entre dix et quinze passagers, ce qui permet de réduire considérablement le prix de la course. Ce point mérite d'être creusé, car il pose des questions sur la mobilité des jeunes la nuit, que ce soit dans leur rapport aux taxis ou dans leur rapport aux transports en commun. Avez-vous des informations à ce sujet ?

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

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Nous avons

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-**

effectivement longuement débattu sous la législature précédente du plan taxi et des différents problèmes tels que le transfert des licences, les taxes, etc. Je ne reviendrai pas là-dessus. Le secteur bruxellois des taxis, que les députés ont eu l'occasion de rencontrer à diverses reprises, présente effectivement des problèmes. De plus, il a été fortement malmené par votre prédécesseur, qui l'a ignoré. Il s'est régulièrement plaint du manque de concertation avec le ministre des Transports de l'époque.

Vous avez déclaré vouloir changer cette situation et exprimé votre intention de rencontrer les représentants du secteur sur l'ensemble des problématiques. Cette rencontre a-t-elle eu lieu ? Comment s'est-elle déroulée ?

Par ailleurs, diverses solutions ont été évoquées sous la législature précédente pour ce qui concerne le problème des petites courses : le forfait, le prix particulier en heure de pointe... Elles ont toutes été abandonnées. Comptez-vous faire une proposition alternative en la matière ? Dans une ville comme Bruxelles, certaines personnes - notamment les personnes âgées - recourent au taxi pour effectuer de petites courses. Or, les chauffeurs refusent régulièrement d'effectuer la course, leur suggérant de prendre le bus ou d'aller à pied. Allez-vous aborder cette problématique ? Quelles sont vos idées à ce sujet ?

Mme Maes a évoqué le problème des haltes et des emplacements. Non seulement des voitures stationnent sur des emplacements de taxi, et cela prend des heures avant que la situation ne se régularise, mais certains emplacements de taxi restent désespérément vides durant des journées entières. Je vous avais interrogée à ce sujet il y a quelques semaines. Vous m'aviez répondu que vous alliez réaliser un état des lieux, mais également organiser une concertation avec la police. Où en est cette concertation ?

Ne vaudrait-il pas mieux réévaluer de manière globale ces stations qui ne sont pas utilisées ? Avez-vous des propositions à ce sujet ?

L'utilisation de cartes est importante pour la sécurité, mais s'avère également importante pour les visiteurs étrangers qui viennent à Bruxelles, qui ne connaissent pas la ville et n'ont pas forcément de monnaie. On avait parlé de généraliser le système

*Het taxiplan is tijdens de vorige zittingsperiode uitvoerig besproken. In de loop van diverse ontmoetingen met de taxisector hebben de Brusselse parlementsleden kennis genomen van de vele problemen waarmee deze kampt, en die door uw voorganger werden miskend. De sector kloeg regelmatig over het gebrek aan overleg met minister Smet.*

*U zei het tij te willen keren door de globale problematiek te bespreken met de sectorverantwoordelijken. Vond dat overleg al plaats? Met welk resultaat?*

*Tijdens de vorige zittingsperiode zijn verschillende oplossingen naar voor geschoven voor het probleem van de korte ritten (een forfait, een speciale prijs voor het spitsuur, ...) maar ze werden niet behouden. Hebt u een ander voorstel in petto? Sommige chauffeurs weigeren klanten voor kleine ritten. Hoe reageert u daarop?*

*Mevrouw Maes kaartte het probleem van de standplaatsen aan. Als er privéwagens op de standplaatsen geparkeerd staan, duurt het uren alvorens ze worden verwijderd. Anderzijds blijven sommige standplaatsen dagenlang leegstaan. Een paar weken geleden zei u dat u een stand van zaken zou opmaken en overleg zou plegen met de politie. Hebt u dat ondertussen gedaan?*

*Moeten we die ongebruikte stations niet globaal herbekijken? Hebt u voorstellen daarvoor?*

*Kaarten zijn nuttig voor de veiligheid, maar ook voor buitenlandse bezoekers die Brussel niet kennen en niet altijd geld op zak hebben. Hoe staat het met de plannen om kredietkaartlezers te veralgemenen in de Brusselse voertuigen?*

*De heer Smet sprak ooit over subsidies voor printers in de taxi's. Die zijn nodig om een ontvangstbewijs af te drukken. Nu worden die vaak met de hand geschreven. Hoe staat het daarmee?*

*Is het probleem opgelost van de taxi's zonder vergunning, dat vooral aan de luchthaven groot was? Hoe zit het met de limousines, die niet aan dezelfde normen moeten voldoen?*

*Er zouden controles komen op het gebruik van werklozen als taxichauffeurs, die dan naast hun werkloosheidsuitkering een loon zouden verdienen.*

de lecteurs de cartes de crédit dans les véhicules bruxellois. Est-ce que cela a avancé ?

À un moment, M. Smet avait évoqué un subside forfaitaire par rapport à des imprimantes pour les taxis. Il avait ensuite été question d'un montant forfaitaire pour le spoutnik, mais je crois que cela a été abandonné. Comme tous les taxis ne sont pas équipés d'imprimante, il n'est parfois pas possible de demander un reçu et celui-ci est parfois fait à la main. Y a-t-il eu une avancée par rapport aux imprimantes dans les taxis ?

Pour rejoindre la remarque de M. Ikazban, le problème des plaques chocolat, particulièrement aigu à l'aéroport de Zaventem, a-t-il été réglé ? Avez-vous avancé par rapport au problème des limousines qui ne sont pas soumises aux mêmes normes ?

Concernant le problème de la fraude des chômeurs travaillant temporairement comme taximan et qui bénéficient d'une part du salaire de remplacement et d'autre part du salaire de chauffeur, des contrôles devaient être mis en place. Quels en ont été les résultats ? Comment cela fonctionne-t-il par rapport à la Banque-Carrefour des Entreprises ? Cela a-t-il évolué favorablement ? Les résultats de cette mise en place sont-ils positifs ?

**M. le président.**- Mme la ministre, dans la mesure où personne ne l'a relayé, et afin d'éviter qu'une nouvelle question ne soit posée dans les prochaines semaines, il serait bon que vous fassiez le point sur l'état des procédures par rapport à la nouvelle réglementation, si vous disposez de cette information. En effet, il y a eu une série de décisions à propos de l'ordonnance à la Cour de cassation. Il serait bon de profiter du débat général à ce propos pour en informer la commission. De nombreux commissaires ont évoqué la problématique des plaques chocolat, or je pense que des procédures judiciaires remettent en cause plusieurs législations.

La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Selon moi, le secteur des taxis à Bruxelles est complémentaire aux transports en commun. Il a un rôle à jouer dans l'amélioration de la mobilité.

Concernant le plan directeur de mon prédécesseur

*Welke resultaten hebben die? Wordt er sindsdien minder gefraudeerd?*

**De voorzitter (in het Frans).**- *Mevrouw de minister, dit is een goede gelegenheid om ook de stand van zaken in verband met de nieuwe reglementering te overlopen. Het Hof van Cassatie heeft een aantal beslissingen genomen over de ordonnantie. Onder meer de wetgeving over de vergunningen komt hierdoor in het gedrang.*

Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *De taxi's vormen een aanvulling op het openbaar vervoer en kunnen een belangrijke rol spelen op het vlak van de mobiliteit.*

*Wat het beleidsplan van mijn voorganger Pascal*

Pascal Smet, certains objectifs ont été réalisés sous la précédente législature : la simplification administrative, l'instauration de la formation professionnelle individuelle en entreprise (FPI), l'installation du conseil de discipline, la mise sur pied de taxis collectifs (système Collecto), la délivrance de 50 autorisations de taxis pour personnes à mobilité réduite, des actions conjointes entre les forces de police, les contrôleurs et d'autres services.

D'autres objectifs n'ont malheureusement pas abouti, comme le renforcement du cadre de contrôle (qui n'est pas rempli), l'augmentation du nombre de contrôles sur le terrain, l'élargissement du champ de compétences des contrôleurs et la nécessité d'un contrôle en Région de Bruxelles-Capitale.

En ce qui concerne les emplacements réservés aux taxis, mon administration m'a fait savoir que le nouveau marquage au sol a débuté en 2009. Il se poursuivra en 2010. Actuellement, une vingtaine d'aires de stationnement en sont déjà pourvues et mon administration a commandé le marquage de 112 aires de stationnement pour 2010. De plus, j'ai prévu pour 2010 l'implantation de quelque 40 balises sur les aires de stationnement les plus importantes du Pentagone.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Pour répondre à la question de Mme Maes, la liste des tarifs sera affichée sur les nouvelles bornes placées à proximité des emplacements de taxis. Les prix mentionnés le seront à titre indicatif, puisqu'il est impossible de prévoir le tarif exact d'une course.*

*(poursuivant en français)*

En ce qui concerne les véhicules privés stationnés sur les emplacements taxis, il appartient aux agents du cadre de contrôle de les verbaliser. Ils s'acquittent de cette mission de façon très régulière. Je reviendrai ultérieurement sur les chiffres concernés.

En ce qui concerne la question de M. Riguelle sur la formation des candidats chauffeurs de taxi, j'attire votre attention sur le fait que la formation professionnelle a été sérieusement étoffée et des conventions établies avec Bruxelles Formation et le

*Smet betreft, zijn er inderdaad een aantal doelstellingen gerealiseerd tijdens de vorige legislatuur: administratieve vereenvoudiging, individuele beroepsopleidingen in de onderneming (IBO), tuchtraad, collectieve taxi's (Collecto), 50 taxivergunningen voor personen met beperkte mobiliteit, gezamenlijke acties tussen politiemensen, controleurs en andere diensten.*

*Andere doelstellingen werden helaas niet gerealiseerd, zoals de versterking van het controlepersoneel, de verhoging van het aantal controles op het terrein en de verruiming van het bevoegdheidsveld van de controleurs.*

*Wat de taxistandplaatsen betreft, zijn wij begin 2009 met het aanbrengen van de nieuwe grondmarkeringen gestart. Een twintigtal standplaatsen zijn al aangepast. In 2010 komen daar nog eens 112 bij. Ik heb ook een veertigtal bakens besteld voor de belangrijkste taxistandplaatsen in de Vijfhoek.*

*(verder in het Nederlands)*

Ik wil de vraag van mevrouw Maes ook even beantwoorden. U vroeg of de tarievenlijst op de taxi's kan worden aangebracht. Welnu, de tarieven zullen worden uitgehangen op de nieuwe palen die bij de taxistandplaatsen worden geplaatst. De vermelde prijzen worden bij benadering gegeven. Het is immers onmogelijk om op voorhand de exacte prijs van een taxirit te voorspellen.

*(verder in het Frans)*

*Wat wildparkeerders betreft die hun auto op taxistandplaatsen achterlaten, is het aan de controleurs om een proces-verbaal tegen hen op te maken. Dat doen zij dan ook heel regelmatig.*

*De opleiding voor kandidaat-taxichauffeurs is aanzienlijk uitgebreid. Hiervoor zijn overeenkomsten gesloten met zowel de VDAB als Bruxelles Formation. Het is zeer belangrijk om kwaliteitsvolle taxichauffeurs op te leiden.*

*Kandidaat-chauffeurs moeten eerst een aantal gedragstesten afleggen. Vervolgens krijgen zij gedurende een week een cursus van 30 uur die betrekking heeft op de taxiwetgeving, de sociale wetgeving, de Brusselse topografie, de gangbare uitdrukkingen in het Nederlands, Frans, Engels,*

VDAB. Il est très important de former de bons chauffeurs de taxi.

Les candidats chauffeurs de taxi doivent d'abord passer des tests comportementaux. Après, des cours sont organisés pour les candidats chauffeurs de taxi, à raison de 30 heures pendant une semaine. Le système des cours a été réorganisé. Au programme de ce cours figurent, entre autres, la législation taxi, la topographie de la Région, la législation sociale, et les expressions courantes en français, néerlandais et anglais, ce qui est normal dans une ville internationale. La Région organise des examens théoriques et une épreuve pratique de topographie. Un syllabus très complet est mis à la disposition des candidats chauffeurs de taxi.

Pour répondre à M. Ikazban à propos des tests comportementaux, en 2009 sur 1.135 inscrits, 518 personnes ont échoué. Je pense qu'il est important d'avoir ces tests, qui sont organisés par la STIB. Les tests pour les chauffeurs de bus sont encore plus sévères. J'estime qu'il est important qu'un chauffeur de taxi soit capable de répondre aux situations difficiles dans lesquelles il peut se trouver, et c'est notamment le but que poursuit ce test. La moitié des personnes a d'ailleurs réussi cet examen.

En ce qui concerne la rentabilité du secteur, le montant de la taxe annuelle d'exploitation a été diminué en 2006, passant de 682 à 575 euros. Par ailleurs, les exploitants peuvent bénéficier d'une exemption de taxe de circulation en cas d'usage professionnel.

Les tarifs taxi ayant été augmentés en février 2008, une nouvelle augmentation risquerait de limiter l'accès à ce service pour certains clients.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Nous examinons actuellement les tarifs en vigueur dans d'autres grandes villes belges et à l'étranger. Cependant, nous n'envisageons pas d'augmenter les tarifs.*

*(poursuivant en français)*

Un projet de tarif forfaitaire pour les petites courses (7 euros pour les courses jusqu'à trois kilomètres) avait été initié par le ministre Smet, mais il a dû être abandonné début 2008 suite au refus

*enzovoort.*

*Het gewest organiseert theoretische examens en een praktische proef over de topografische kennis. Een complete syllabus wordt ter beschikking van de kandidaat-taxichauffeurs gesteld.*

*In 2009 zijn 518 van de 1.135 kandidaat-chauffeurs voor de gedragstest gezakt. Het is dus belangrijk dat dergelijke tests worden afgenomen. De gedragstests voor buschauffeurs zijn overigens nog strenger.*

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Maes, we zijn nog aan het bestuderen welke taxitarieven er worden gehanteerd in andere grote steden in België en het buitenland. Er zijn echter geen plannen om de tarieven te verhogen. We zijn de zaak nog aan het onderzoeken.

*(verder in het Frans)*

*Minister Smet had voorgesteld om een forfaitair tarief van 7 euro in te voeren voor korte ritten van minder dan drie kilometer. Het plan werd in 2008 opgegeven omdat de taxisector radicaal tegen het systeem was. Toch moet het opnieuw ter sprake worden gebracht, want het is onaanvaardbaar dat korte ritten worden geweigerd.*

*Er zal ook worden gesproken over de economische leefbaarheid van de taxisector.*

*Het is niet mijn bedoeling om een centraal telefoonnummer voor alle Brusselse taxi's in te voeren. Mijn voorranger had plannen in die richting, maar nadat er contacten waren gelegd met de federale overheid, is het plan opgeborgen.*

*Volgens de taxisector zou er een gebrek aan taxichauffeurs zijn. Ik vind dat verbazingwekkend. Er zijn immers 2.800 actieve taxichauffeurs en 1.100 inactieve chauffeurs met een mogelijkheid tot hernieuwing van vergunning. In totaal zijn er dus ongeveer drie chauffeurs per taxi.*

*Vergeten we niet dat de heer Draps als minister een numerus clausus heeft ingevoerd. Door het aantal voertuigen te beperken, verbeterde de rendabiliteit van de sector. De maatregel kaderde tevens in de strijd tegen taxi's zonder vergunning. De numerus clausus is nog altijd pertinent. Wel zou het cijfer*

catégorique du secteur. Ce sujet devra cependant être réabordé, car il est inadmissible que les taxis refusent les petites distances.

Il est d'ores et déjà prévu que des pourparlers sur la question de la rentabilité auront lieu avec le secteur lors de la prochaine rencontre avec le comité consultatif des taxis.

Quant à la perspective d'aboutir à un central téléphonique unique, elle ne fait pas partie de mon programme. C'est mon prédécesseur qui en avait émis le souhait. Cependant, après une étude approfondie et des contacts avec le niveau fédéral, qui détient la compétence des centraux téléphoniques pour taxis, l'initiative a été abandonnée.

En ce qui concerne la pénurie annoncée de chauffeurs de taxi, l'union professionnelle des exploitants a alerté la presse au sujet d'une soi-disant pénurie de chauffeurs de taxi en Région de Bruxelles-Capitale. Je m'en suis étonnée. En effet, à l'heure actuelle, les statistiques font état de 2.800 chauffeurs de taxi actifs et de 1.100 chauffeurs qui, compte tenu de la revalidation du certificat de capacité, pourraient à tout moment exercer la profession. Vu le nombre de taxis (environ 1.250), on comptabilise près de trois chauffeurs par véhicule.

Il faut souligner qu'il y a un numerus clausus de véhicules de taxi en Région de Bruxelles-Capitale. C'est M. Draps qui avait introduit ce numerus clausus quand il était compétent pour les taxis. La limitation du nombre de véhicules permet d'augmenter la rentabilité de ce secteur. Cette mesure visait également à lutter contre les taxis en noir. Cette mesure avait et a toujours son sens. Ce qui ne veut pas dire qu'on ne peut pas étudier s'il faut augmenter le nombre de taxis, actuellement fixé à 1.200 pour les taxis normaux et à 100 pour les taxis qui ont un but mixte et servent à aider des personnes à mobilité réduite.

Les remarques qui visent mon administration manquent totalement de fondement. Mes agents mettent tout en œuvre pour satisfaire le public qui s'adresse à eux, en organisant des cours, en donnant toutes les informations nécessaires, etc. C'est également mon administration qui délivre les permis, selon les règles en vigueur, et cela provoque parfois des mécontentements.

*van 1.200 gewone taxi's en 100 taxi's voor gemengd gebruik (ook toegankelijk voor PBM's), kunnen worden opgetrokken.*

*De opmerkingen aan het adres van mijn administratie zijn ongegrond. Mijn administratie verstrekt alle nodige informatie en opleidingen. De complexe regelgeving moet natuurlijk wel nauwgezet worden toegepast. Het leveren van vergunningen bijvoorbeeld moet volgens de geijkte procedure verlopen. Ik zie erop toe dat mijn ambtenaren zich correct gedragen, maar de mensen uit de sector moeten dat ook doen.*

*De veiligheidsproblematiek is inderdaad ter sprake gekomen op het adviescomité van 10 december 2009.*

*Om de veiligheid van de taxichauffeurs te verbeteren, zullen wij subsidies toekennen voor de aanschaf van kredietkaartlezers, zodat er minder baar geld voorhanden is aan boord van de taxi's.*

*Daarnaast zullen er in 2010 nieuwe spoetniks komen die zijn uitgerust met een visueel alarm en een geluidssignaal dat kan worden ingesteld in geval van agressie.*

*Taxichauffeurs die aangesloten zijn bij een telefooncentrale kunnen dankzij een alarmsysteem aan boord van hun voertuig hun centrale waarschuwen in geval van agressie.*

*Tot slot krijgen kandidaat-taxichauffeurs tijdens hun opleiding ook een cursus over veiligheid. Het is de bedoeling om gepast gedrag aan te leren in situaties waarin klanten zich agressief gedragen.*

*Wat de interpellatie van de heer Ikazban betreft, heb ik reeds geantwoord met betrekking tot het tekort aan taxichauffeurs.*

*Het is mijn bedoeling om goede contacten met de sector te onderhouden en overleg te bevorderen.*

*Ik heb de vertegenwoordigers van de taxisector onlangs ontmoet op het adviescomité. Volgende punten kwamen aan bod: de lage rendabiliteit van de sector, ontwikkeling van het Collecto-systeem, de noodzaak om iets te doen aan de taxi's van buiten Brussel die hier komen opereren, de moeilijke werkomstandigheden en de veiligheid van de chauffeurs en nog andere beroepseigen*

L'administration doit être correcte avec les gens, et j'y veille, mais les personnes qui viennent au guichet doivent également faire preuve de correction, ce qui n'est pas toujours le cas. Ces remarques viennent peut-être aussi du fait que la réglementation taxi est complexe mais, compte tenu de l'utilité publique du service, l'administration régionale des taxis se doit de l'appliquer scrupuleusement.

En réponse à l'interpellation de Mme Lemesre, la problématique de la sécurité a été évoquée lors de la réunion du Comité consultatif du 10 décembre dernier. Je suis d'ailleurs agréablement surprise que M. De Wolf ait déjà en sa possession le compte rendu de cette réunion, que nous venons à peine de recevoir.

La sécurité des chauffeurs de taxis sera prochainement améliorée par le biais de subventions - sur base volontaire - de l'achat de lecteurs de cartes de crédit à bord des véhicules. Cela permettra aux chauffeurs de taxis de diminuer la quantité d'argent présente à bord du véhicule.

La sécurité des chauffeurs sera également améliorée par la distribution dans le courant de l'année 2010 de nouveaux voyants lumineux. Ils seront désormais équipés d'une alarme visuelle, mais également d'une alarme sonore à enclencher en cas d'agression.

Pour les chauffeurs de taxis affiliés à un central téléphonique, il existe un système à bord du véhicule permettant aux chauffeurs de prévenir leur centrale téléphonique en cas d'agression.

Les candidats-chauffeurs de taxis reçoivent également, lors de leur formation, un cours portant sur la sécurité. Ce cours vise, notamment, à adopter les attitudes adéquates en cas d'agression et de se prémunir - dans la mesure du possible - des agressions en adoptant un comportement proactif adéquat.

Ce thème figurera sans aucun doute à l'agenda de nos pourparlers avec le secteur des taxis.

J'ai déjà répondu à l'interpellation de M. Ikazban concernant la pénurie de chauffeurs de taxis.

En réponse à sa question portant sur l'organisation de rencontres avec le secteur, j'ai rencontré les

*problemen. Wij zullen trachten om voor al die problemen een oplossing te vinden.*

*De vergadering was erg constructief. Op 26 januari 2010 komt het gewestelijke adviescomité opnieuw samen om te praten over de rendabiliteit van de taxisector. We moeten een compromis vinden waarbij de taxi's rendabeler worden, zonder dat ze minder toegankelijk worden. In plaats van de tarieven te verhogen, kunnen we bijvoorbeeld het aantal taxi's beperken en het zwartwerk bestrijden.*

*De individuele beroepsopleiding in de onderneming (IBO) is een pilootproject van twee jaar, dat loopt sinds september 2008. Elke Brusselse exploitant kan zo een kandidaat-chauffeur opleiden binnen zijn onderneming. De sector vroeg hier zelf om. Er blijken echter ernstige problemen te zijn met het initiatief.*

*Veel exploitanten waren ontgoocheld omdat hun stagiairs de onderneming na hun stage verlieten. Zij gebruiken het systeem dan ook niet meer.*

*Heel wat exploitanten hebben het systeem ook alleen gebruikt om familieleden op te leiden en willen geen andere stagiairs.*

*Tijdens de stage is er ook geen enkele controle mogelijk, want de stagiairs rijden waar de klanten dat willen.*

*Het Sociaal Fonds voor de Taxiondernemingen, onze partner in dit project, geeft 500 euro aan de stagiair en 500 euro aan de exploitant. We moeten dit systeem evalueren met de sector.*

*Ik ben voor de gedragstesten die de MIVB organiseert. Sinds hun invoering in 2001, is de klantvriendelijkheid aanzienlijk verbeterd. Veel kandidaten slagen inderdaad niet voor de test.*

*We willen geen taxichauffeurs die zich agressief gedragen.*

*Ik zal een eventuele wijziging van de tarieven bespreken met de sector, maar ik heb momenteel geen plannen in die richting.*

*Ik wil de collectieve taxi's nog meer steunen en ontwikkelen. Er worden maatregelen bestudeerd om ze beter bekend te maken. In de loop van dit jaar wordt er een reclamecampagne georganiseerd*



membres représentatifs du secteur lors du Comité consultatif régional des taxis. De manière générale, il est tout à fait dans mes intentions d'entretenir un bon contact avec le secteur des taxis et de favoriser les pourparlers. C'est d'ailleurs ce que j'ai exprimé lors de cette première rencontre avec le Comité consultatif.

Les points déjà abordés ont été énumérés par M. De Wolf : le manque de rentabilité du secteur taxi, la nécessité de remédier au maraudage des plaques chocolat - taxis provenant de l'extérieur de la Région de Bruxelles-Capitale -, les conditions de travail difficiles dans le secteur ainsi que la sécurité des chauffeurs de taxi, le soutien et le développement du service Collecto et autres problèmes spécifiques.

Plusieurs d'entre vous ont énuméré les problèmes que rencontrent les chauffeurs de taxis. Nous avons l'intention d'en discuter avec eux pour trouver des solutions.

En conclusion de cette réunion très constructive, j'ai suggéré au secteur de se réunir à nouveau le 26 janvier 2010 pour une seconde séance du Comité consultatif régional, au cours de laquelle nous consacrerons notre discussion à un agenda plus restreint, à savoir la rentabilité du secteur des taxis bruxellois. Nous rassemblons toutes les données pour cerner la problématique. Face à la demande d'augmenter les tarifs, il s'agit de trouver un compromis pour que le taxi reste accessible à tous. Il existe peut-être d'autres moyens de rentabiliser le secteur, comme la restriction du nombre de taxis et la lutte contre le travail au noir.

En ce qui concerne votre question sur la formation professionnelle en entreprise (FPI), celle-ci est un projet pilote de deux ans, qui a débuté en septembre 2008. Cette formation offre la possibilité à tout exploitant bruxellois de former lui-même un candidat-chauffeur au sein de son entreprise. C'est à la demande de la profession que la FPI a vu le jour. Elle semblait au départ une excellente initiative. Cependant, mon administration m'a fait part de sérieux problèmes.

Tout d'abord, des exploitants qui ont tenté l'aventure sont déçus, car les chauffeurs-stagiaires ont quitté leur entreprise après le stage. Dès lors, l'investissement qu'ils ont consenti a été perdu. Ces exploitants se détournent à présent du système.

*in overleg met de MIVB.*

*Ik weet niet of de limousines waarover mevrouw Delforge het had vaak worden gebruikt.*

Par ailleurs, de nombreux exploitants-tuteurs ont choisi cette voie uniquement pour former des membres de leur famille (fils, frère, cousin, neveu,...). Après la mise sur pied de la FPI dans leur entreprise, ils refusent de former d'autres stagiaires.

Enfin, aucun contrôle n'est possible pendant le stage. En effet, comment contrôler un chauffeur-stagiaire qui se déplace au gré de la clientèle ?

Pour ce qui est des moyens financiers dans le cadre de la FPI, il est à signaler que le Fonds social des entreprises de taxis, partenaire dans ce projet, octroie 500 euros au stagiaire et 500 euros à l'exploitant qui s'engage dans le projet FPI. Quoi qu'il en soit, nous devons discuter de l'avenir de ce système avec le secteur.

Concernant les tests comportementaux organisés par la STIB, j'y suis favorable. En effet, depuis leur instauration en 2001, la qualité du service à la clientèle s'est nettement améliorée. Même si, comme je vous l'ai dit, bon nombre de candidats échouent. Nous ne voulons pas de conducteurs de taxi qui aient un comportement agressif vis-à-vis de la clientèle ou des autres usagers de la route.

En ce qui concerne l'interpellation de M. Pivin, je peux encore ajouter quelques éléments.

La question d'une nouvelle tarification sera abordée avec les représentants des organismes professionnels. Actuellement, je n'ai pas l'intention d'augmenter ou de changer les tarifs.

Il entre dans mes intentions de soutenir et de développer davantage le service de taxis collectifs. Différentes mesures sont actuellement à l'étude afin de renforcer la notoriété des taxis collectifs auprès des utilisateurs. Dans le courant de l'année 2010, une campagne de publicité sera menée en concertation avec la STIB.

Je n'ai pas connaissance de ce que le système de location de limousines que Mme Delforge nous a signalé soit connu et utilisé par beaucoup de personnes.

**M. le président.-** Environ 25% des clients sont des jeunes qui s'en servent pour sortir.

**De voorzitter (in het Frans).-** Ongeveer 25% van de klanten zijn jongeren die ze gebruiken als ze uitgaan.

**M. Willem Draps.**- C'est marginal.

**Mme Céline Delforge.**- De moins en moins, M. Draps. C'est un phénomène assez récent, mais on en voit de plus en plus. Je n'ai pas d'explication au phénomène, mais il est en train de prendre telle une ampleur qu'il mérite qu'on y soit attentifs.

**M. le président.**- Mme Delforge disait que les jeunes avaient plutôt tendance à aller vers ce système de limousines plutôt que vers Collecto. Peut-être est-ce parce que le tarif de la course - 170 euros - est plus intéressant financièrement.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Nous allons nous informer. En novembre 2009, le système Collecto a transporté environ 730 voyageurs.

**M. le président.**- Donc le système de limousines n'est pas marginal au regard de Collecto.

**Mme Céline Delforge.**- Et Noctis est d'une performance incroyable!

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Comme le système de taxis collectifs Collecto n'est pas suffisamment connu, nous lui donnerons davantage de publicité au cours de l'année 2010 .

Il y a actuellement une discussion à propos des bus Noctis. L'idée n'est pas de les abandonner ou de les abolir. Nous sommes en train de voir comment les réorganiser et les maintenir là où ils sont le plus utiles. C'est dans ce sens que vont nos pourparlers.

A côté de Noctis, Collecto reste utile, parce qu'il y a des endroits où les bus ne vont pas. L'avantage en est qu'on est déposé à la maison, ce qui comporte également un aspect de sécurité que n'offre pas Noctis. Collecto peut être utile à une certaine catégorie de personnes qui veulent se déplacer la nuit, notamment celles qui doivent se rendre de nuit au travail.

Nous allons surveiller le développement de Collecto et le mettre davantage en exergue cette année, parce que nous avons l'impression que ce système n'est pas suffisamment connu.

En ce qui concerne les normes environnementales des véhicules, il est inexact de dire que les véhicules taxis doivent être quasi neufs ou de

**De heer Willem Draps (in het Frans).**- Het is een randverschijnsel.

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).**- Het fenomeen kent steeds meer succes. We moeten op onze hoede zijn.

**De voorzitter (in het Frans).**- Jongeren zijn eerder geneigd om een limousine te huren dan om Collecto te gebruiken. Blijkbaar is dat goedkoper.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- Ik zal ernaar informeren. In 2009 heeft Collecto ongeveer 730 passagiers vervoerd.

**De voorzitter (in het Frans).**- In vergelijking met Collecto is het verhuren van limousines dus helemaal geen randverschijnsel.

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).**- En Noctis doet het schitterend!

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- In 2010 zullen we publiciteit maken voor Collecto.

*Er zijn besprekingen aan de gang over Noctis. Het is niet de bedoeling om het systeem af te schaffen, maar het wordt gereorganiseerd.*

*Collecto vervult een nuttige aanvullende rol naast Noctis, want er zijn plaatsen waar geen bussen stoppen. Met Collecto wordt je thuis afgezet, wat bevorderlijk is voor de veiligheid. Collecto kan nuttig zijn voor mensen die bijvoorbeeld 's nachts werken.*

*Wat de milieunormen voor taxi's betreft, past de administratie de bestaande regelgeving toe zonder bijkomende vereisten op te leggen: de voertuigen mogen maximaal zeven jaar oud zijn, te tellen vanaf de datum van indienststelling.*

*De Europese verordening nr. 1370/2007 van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg heeft geen invloed op de Brusselse taxisector, aangezien deze niet onder het openbaar personenvervoer valt, maar een door de privé uitgebate dienst van*

maximum trois ans. La réglementation applicable en matière de taxis à Bruxelles fixe un âge maximum de sept ans pour les taxis à compter de la première date de mise en circulation. L'administration applique les réglementations en vigueur, sans ajouter d'exigences supplémentaires.

Enfin, le règlement européen n° 1370/ 2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route n'aura pas de conséquences pour les taxis bruxellois, qui ne font pas partie des services publics de transport de voyageurs, mais constituent un service d'utilité publique, offert par des exploitants privés.

Par ailleurs, 85% des sites propres de la STIB sur les voiries régionales peuvent être utilisés par les taxis. L'utilisation des sites propres sur les voiries communales par les taxis doit encore être discutée avec la STIB et les communes.

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Cette question vous a déjà été posée il y a deux mois.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Effectivement, et ma réponse est identique à celle d'il y a deux mois.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Plusieurs commissaires veulent savoir ce qu'il en est précisément.*

*(poursuivant en français)*

Pour ce qui est du *numerus clausus*, nous l'augmenterons si nécessaire.

Concernant les casiers judiciaires, nous demandons actuellement chaque année un certificat de bonnes vie et moeurs pour vérifier si les chauffeurs de taxi respectent le Code de la route. À partir de la quatrième infraction, ils peuvent perdre leur permis.

Or, le certificat de bonnes vie et moeurs mentionne les infractions graves. Je me renseignerai pour savoir s'il est vrai qu'on ne l'exige pas en Région flamande. Pour moi, le casier judiciaire est différent.

*openbaar nut is.*

*De taxi's gebruiken 85% van de MIVB-lijnen in eigen bedding op gewestwegen. Het gebruik van lijnen in eigen bedding op gemeentewegen moet nog met de MIVB en de gemeenten worden besproken.*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** *(in het Frans).*- *Men heeft u die vraag twee maanden geleden al gesteld.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).*- *Inderdaad, en mijn antwoord is niet veranderd.*

*(verder in het Nederlands)*

Verschillende commissieleden hebben een vraag gesteld om te weten hoe de vork precies in de steel zit.

*(verder in het Frans)*

*Indien nodig zullen we de numerus clausus verhogen.*

*Wij vragen nu jaarlijks een bewijs van goed gedrag en zeden om na te gaan of de chauffeurs de wegcode naleven. Vanaf de vierde inbreuk kunnen ze hun vergunning kwijtraken.*

*Het bewijs van goed gedrag en zeden vermeldt enkel de ernstige inbreuken. Ik zal nagaan hoe Vlaanderen tewerk gaat, maar dit is iets anders dan het strafblad.*

**M. le président.-** C'est la même chose. Le certificat de bonnes vie et moeurs est le reflet du casier judiciaire.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Sur un certificat de bonnes vie et moeurs figurent les infractions graves de roulage. Je comparerai notre situation avec celle de la Flandre pour vous apporter une réponse plus complète.

**M. le président.-** M. Ikazban soulève plus précisément le fait que les chauffeurs roulant avec des plaques chocolat sont souvent des chauffeurs qui n'ont pas obtenu le permis régional parce qu'ils ont un casier.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je veux plus de contrôles, car ces fraudeurs sont un fléau pour notre secteur, qui est de qualité. Les chauffeurs doivent pouvoir être fiers de leur profession et en tirer des revenus. Certes, notre réglementation est assez sévère, mais elle doit être appliquée.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Mme Maes, les contrôleurs habilités à dresser des amendes administratives sont des fonctionnaires nommés. Ils dressent environ 350 à 400 procès-verbaux par an, qui peuvent déboucher sur des amendes administratives.*

*S'agissant de la visibilité des taxis, nous avons commencé à mettre en œuvre les plans du ministre Smet en matière de marquage routier, de bornes aux emplacements, etc. Quant à la couleur des véhicules, nous prenons en compte l'inquiétude du secteur des taxis, qui a le sentiment que de nombreuses choses ont été décidées sans qu'il ne soit consulté. Nous allons donc organiser un large dialogue avec le secteur.*

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** Vous allez donc veiller à la visibilité des taxis ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** Nous veillerons à ce que les taxis bruxellois soient clairement identifiables, en nous concertant avec le secteur et en l'informant de la manière dont nous allons procéder.

**De voorzitter (in het Frans).-** Het bewijs van goed en gedrag en zeden geeft weer wat in het strafregister staat.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Het bewijs van goed gedrag en zeden bevat enkel de zware inbreuken.

**De voorzitter (in het Frans).-** De heer Ikazban bedoelt dat de chauffeurs zonder vergunning vaak zonder gewestelijke vergunning rijden omdat ze een strafblad hebben.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Ik wil meer controles. Onze regels zijn streng, maar noodzakelijk voor een kwalitatieve taxisector.

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Maes, u stelde ook een vraag over de administratieve geldboetes. De controleurs stellen jaarlijks ongeveer 350 tot 400 processen-verbaal op die tot administratieve boetes kunnen leiden. De ambtenaren die gemachtigd zijn om die boetes op te leggen, zijn benoemd.

U stelde ook een vraag over de kleur van de taxi's. We zijn begonnen met het uitvoeren van de plannen van voormalig minister Smet inzake de wegmarkeringen, de palen bij de standplaatsen enzovoort. Ik heb echter beloofd om met de sector te overleggen over de invoering van de nieuwe kleuren voor de taxi's. Er is immers heel wat ongerustheid. In de taxisector leefde de indruk dat de zaken over de hoofden van de mensen heen waren beslist. We gaan een uitgebreide dialoog organiseren met de sector om de randvoorwaarden te bespreken en zullen daarbij niet overhaast te werk gaan.

**Mevrouw Annemie Maes.-** U maakt dus wel werk van de herkenbaarheid van de taxi's?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Ja. Het is onze bedoeling dat de Brusselse taxi's goed herkenbaar zijn, maar we gaan overleggen met de taxisector over hoe we daarvoor gaan zorgen. Er bestond nog zeer veel ongerustheid. De grondmarkeringen aan de taxistandplaatsen worden

*S'agissant de l'évaluation des formations, l'objectif est que la formation actuelle soit encore évaluée en 2010.*

*(poursuivant en français)*

Mme Delforge, vous avez raison de souligner la nécessité de nuancer ce que l'on qualifie de "secteur". Celui-ci est effectivement constitué d'acteurs divers tels que les exploitants, les centrales, les petits indépendants, dont les intérêts ne sont pas toujours concordants. Il importe pour le gouvernement de rester à l'écoute des revendications de chacun.

Il souhaite par ailleurs que le secteur généralise l'impression d'un billet unique. Bien que ce dispositif soit prévu par la réglementation, il n'a pas encore été concrétisé. Il est toutefois fondamental pour garantir la qualité du service. Par ailleurs, il est prévu que les excès de vitesse des taxis soient systématiquement sanctionnés par les services de police.

**Mme Céline Delforge.-** Il serait souhaitable que le non-respect du port de la ceinture de sécurité par le chauffeur et le client soit également systématiquement sanctionnés, ce qui n'est pas le cas actuellement. Toutefois, il arrive que la ceinture de sécurité ne soit pas accessible pour les passagers.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Nous comptons aborder ce point avec le secteur. Nous souhaitons, par ailleurs, que les services de police sanctionnent systématiquement les véhicules particuliers occupant les emplacements réservés aux taxis.

Toutefois, nous ne disposons d'aucune information relative à des emplacements de ce type qui, au contraire, ne seraient jamais occupés par aucun taxi. Nous vous serions reconnaissants de nous faire parvenir les informations relatives à cette situation.

Enfin, s'agissant de la problématique des courses vers l'aéroport, j'ai l'intention de me concerter avec mon homologue flamande et la commune de Zaventem pour mettre fin à cette situation absurde et faire progresser cet épineux dossier.

Dans le litige opposant les sociétés Taxis Verts et

momenteel aangebracht.

Mevrouw Maes, u stelde ook een vraag over de evaluatie van de opleidingen. Het is de bedoeling om de huidige opleiding nog in 2010 te evalueren.

*(verder in het Frans)*

*Mevrouw Delforge, u hebt gelijk wanneer u zegt dat de sector geen eenvormig gegeven is, aangezien hij uitbaters, centrales en kleine zelfstandigen omvat. De regering moet op al deze uiteenlopende belangen kunnen inspelen. Hoewel de regelgeving het toestaat, heeft de regering nog geen eenvormig ticketsysteem ingevoerd. Het zou de kwaliteit van de dienstverlening nochtans ten goede komen. Snelheidsovertredingen worden systematisch door de politiediensten bestraft.*

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** Ook taxichauffeurs en passagiers die hun veiligheidsgordel niet aandoen, zouden systematisch moeten worden bestraft. In sommige voertuigen beschikken de passagiers echter niet over een veiligheidsgordel.

**Mevrouw Brigitte Grouwels (in het Frans).-** We zullen dit probleem aan de sector voorleggen. De politie zou trouwens ook privéwagens moeten straffen, die op een standplaats voor taxi's geparkeerd staan.

*Dat er op sommige standplaatsen voor taxi's nooit een taxi te bespeuren valt, is ons nooit eerder gemeld. Gelieve ons alle informatie hierover te bezorgen.*

*Over het lastige, absurde probleem van de ritten naar de luchthaven van Zaventem zal ik overleg plegen met mijn Vlaamse collega en met de gemeente Zaventem, in de hoop dat er schot in de zaak komt.*

*Het Brussels Gewest was geen betrokken partij in het geschil tussen Taxis Verts en Taxis Bleus. Het Brussels Hof van Beroep heeft Taxis Bleus verboden om nog oproepen door te geven aan taxi's*

Taxis Bleus, la Région n'était pas intervenante. La Cour d'appel de Bruxelles a condamné Taxis Bleus à ne plus transférer des appels aux taxis qui ne disposent pas d'une reconnaissance bruxelloise. La cour a également imposé une astreinte de 10.000 euros par infraction à partir du 11 décembre 2009.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Entre-temps, le jugement a été suspendu par une série de procédures d'urgence intentées par les avocats de Taxis Bleus, qui se pourvoient également en cassation.*

*(poursuivant en français)*

Bien que la Région ne soit pas impliquée dans le dossier, cet arrêté vient à point nommé pour obliger les taxis à obtenir une reconnaissance bruxelloise. Dans le contexte que je viens de décrire, nous ne pouvons tolérer les taxis venant de l'extérieur. Toutefois, il est plus sage d'attendre le jugement avant de prendre attitude.

**M. le président.**- L'arrêt de la Cour d'appel n'est donc pas exécutoire ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- La suspension a été prononcée. Il s'agit d'un litige entre deux companies de taxi, qui a un impact sur les éléments que je viens de développer. La Région attend les résultats avant de faire progresser le dossier.

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

**Mme Marion Lemesre.**- Nous vous remercions pour votre réponse détaillée. L'établissement d'un accord avec le secteur, l'amélioration des contacts avec celui-ci sont des objectifs effectivement positifs, qui impliquent néanmoins un contrôle accru pour assurer la coordination souhaitée par ce secteur.

J'éprouve toutefois un doute lorsque j'entends que vous n'avez pas l'intention de renforcer le service. Le service n'a pas été renforcé depuis que votre prédécesseur, M. Draps, l'a augmenté de 70 unités. L'application d'une législation est nécessaire pour garantir la protection de ce secteur.

Nous sommes favorables à l'amélioration de la

*die geen vergunning hebben om klanten op te pikken in Brussel en heeft een dwangsom van 10.000 euro per overtreding opgelegd.*

*(verder in het Nederlands)*

Ondertussen is de uitspraak opgeschort door een hele reeks spoedprocedures die werden aangespannen door de advocaten van Taxis Bleus. Zij hebben ook een beroep ingediend bij het Hof van Cassatie.

*(verder in het Frans)*

*Hoewel het Brussels Gewest geen betrokken partij is, komt de uitspraak wel als geroepen: ze kan ons helpen om de strijd aan te gaan tegen taxi's die geen vergunning hebben om in Brussel klanten op te pikken.*

**De voorzitter (in het Frans).**- *Het arrest van het Hof van Beroep is dus niet uitvoerbaar?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *Er is een schorsing. We wachten de resultaten af voordat we verdere maatregelen treffen.*

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

**Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).**- *Het is goed dat er een akkoord wordt afgesloten met de sector. De controle moet echter worden opgevoerd om de sector beter te regelen.*

*U bent niet van plan om extra personeel aan te werven voor de dienst. Dat is niet meer gebeurd sinds voormalig minister Draps 70 extra personeelsleden had laten aanwerven. De toepassing van de wetgeving is noodzakelijk om de sector te beschermen.*

*Ik ben voorstander van een betere opleiding en meer veiligheid, maar u moet er ook in investeren en bijvoorbeeld premies verstrekken voor de installatie van alarmsystemen of betaalterminals.*

formation, et au renforcement de la sécurité que vous souhaitez, pour autant que ces objectifs soient soutenus par des investissements, par l'octroi notamment de primes pour l'installation d'alarmes, et de primes pour l'équipement d'un dispositif de paiement par cartes bancaires.

En revanche, votre analyse économique ne tient pas la route. Raréfier l'offre ne favorisera nullement la rentabilité du secteur, mais au contraire dissuadera la demande. Confronté à une offre de taxis raréfiées, les clients s'orienteront logiquement vers d'autres modes de déplacements ponctuels. Il importe que vous ouvriez la réflexion sur la problématique du quota. Contrairement à ce que vous avancez, M. Draps, lorsqu'il était ministre, avait augmenté ce quota et ne l'avait pas fixé, comme vous le soutenez, puisque ce quota avait été fixé par l'Agglomération.

Il importe d'examiner la manière de favoriser l'offre tout en maintenant les contrôles, afin que l'augmentation de l'offre ne débouche pas sur des pratiques frauduleuses telles que la maraude, le piratage, ou l'utilisation des "plaques chocolats". Une profession qui se porte bien doit se développer naturellement. Raréfier l'offre ne permettra certainement pas de rentabiliser le service comme vous l'affirmez.

Je souhaite que vous abordiez cette problématique du quota dans votre concertation avec le secteur. L'augmentation du quota peut en effet répondre à une demande en termes d'emploi. Améliorer la formation permettra d'ouvrir l'accès à la profession notamment à des jeunes Bruxellois. Une profession adéquatement encadrée et contrôlée, ne peut qu'être valorisée, et à terme devenir rentable et lucrative, créatrice d'emploi et épanouissante sur le plan individuel.

Enfin, dotée d'un service de taxi bien organisé, une capitale telle que la nôtre pourra toujours se prévaloir d'une demande importante, au même titre que toute autre capitale.

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

**M. Joël Riguelle.**- Je vous remercie pour vos réponses complètes. Cela nous réjouit en tant que parlementaires de voir que vous avez déjà une vue complète de la problématique et que vous vous impliquez dans ce secteur, qui a toujours été très

*Uw economische analyse slaat nergens op. Het is niet door het aanbod te beperken dat de taxisector meer rendabel wordt. Daardoor daalt enkel de vraag. Als het te moeilijk wordt om een taxi te pakken te krijgen, zoeken mensen andere oplossingen. U moet het quotum voor de taxi's in vraag durven stellen.*

*U moet het aanbod uitbreiden en er tegelijk over waken dat frauduleuze praktijken worden aangepakt. Een gezonde economische sector moet zich op natuurlijke wijze kunnen ontwikkelen.*

*Ik verzoek u om met de taxisector te overleggen over het quotum. Als u meer taxi's toelaat in Brussel, kan dat een positieve weerslag hebben op de werkgelegenheid. Met een goede regelgeving voor de taxisector kan die op termijn enkel floreren en banen opleveren.*

*In een hoofdstad als de onze zal er altijd veel vraag zijn naar taxi's.*

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

**De heer Joël Riguelle (in het Frans).**- *Het verheugt ons dat u een totaalbeeld van de problematiek hebt en dat u overleg pleegt met de sector.*



sensible.

Je ne suis pas convaincu de la prise de position de Mme Lemesre sur la rentabilité du secteur. En effet, s'il y a davantage de taxis, c'est bien si le nombre de courses augmente en proportion, mais s'il n'augmente pas en proportion, chaque taxi individuellement ne gagnera pas sa vie. Il faut également prendre cela en considération.

Comme vous, je plaide pour la concertation avec le secteur, sur sa rentabilité mais aussi sur la qualité qu'il offre. Ces deux axes doivent être pris en compte et cette concertation est indispensable.

Je plaide également, au nom du cdH, pour un rôle déterminant des pouvoirs publics dans la régulation de ce qu'on peut appeler un service public fonctionnel. Il n'en a pas le statut, mais il exerce de facto un genre de service public. Dans ce cadre-là le certificat de bonne vie et moeurs ne me dérange pas, bien au contraire.

Je plaide aussi, et ce depuis la précédente législature, pour un réel renforcement de l'administration, sans laquelle l'organisation de ce secteur, son contrôle et la confiance de la clientèle qui en découle ne sera pas possible.

Enfin, pour votre sérénité personnelle, la nôtre et celle du secteur, après la concertation, je plaide aussi pour une prise de décision rapide sur des objectifs à réaliser afin d'arriver enfin, si possible, à une période de stabilité réglementaire et fonctionnelle du secteur de manière à ce qu'il puisse retrouver un quotidien le plus serein possible, tout comme nous.

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

**M. Jamal Ikazban.-** Vous vous distinguez fortement de votre prédécesseur, Mme la ministre, puisque vous nous rassurez quant à votre volonté d'une réelle concertation et d'une collaboration avec le secteur.

Je voudrais néanmoins faire les quelques remarques suivantes :

En ce qui concerne l'augmentation ou pas du quota de taxis, la situation doit être examinée et analysée sans tabou, tout en restant très prudents et en mesurant les effets pervers éventuels d'une

*Ik ben het niet eens met de uitspraken van mevrouw Lemesre over de rentabiliteit van de sector. Het opvoeren van het aantal taxi's is enkel een goede zaak als het aantal ritten toeneemt, anders moet de koek door nog meer chauffeurs worden gedeeld en zullen zij nog minder hun brood kunnen verdienen.*

*De cdH-fractie is ervan overtuigd dat de overheid een regulerende rol moet spelen in deze sector, die een functionele openbare dienstverlening aanbiedt. Het stoort mij dan ook niet dat een bewijs van goed zedelijk gedrag wordt gevraagd.*

*Ik pleit sinds de vorige legislatuur ook voor een versterking van de administratie zonder welke de organisatie en de controle van sector niet mogelijk is.*

*Ik hoop dat u snel een aantal beslissingen zult nemen, zodat er eindelijk een periode van stabiliteit op het vlak van de regelgeving en de werking van de taxisector aanbreekt.*

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

**De heer Jamal Ikazban (in het Frans).-** *In tegenstelling tot uw voorganger lijkt de minister bereid tot overleg met de sector.*

*Een eventuele verhoging van de taxiquota moet zonder taboes onderzocht worden, maar daarbij moet u ook rekening houden met eventuele perverse effecten voor de bestaande taxi's.*

*De PS-fractie zal zich blijven kanten tegen de forfaitaire prijs voor korte ritten, die slecht is voor de sector.*

augmentation pour les taxis qui travaillent déjà actuellement.

Mon groupe s'est fermement opposé au forfait petite course lors de la précédente législature et continuera à le faire, car cette mesure est pénalisante pour le secteur.

Il a beaucoup été dit que le taxi offrait un service qui devait être envisagé comme complémentaire à l'offre de service public de mobilité. Toutefois, ce n'est pas un service public à 100%.

Vous nous avez indiqué deux raisons pour lesquelles le système des tuteurs ne fonctionnait pas bien. Je suis beaucoup moins négatif que vous sur ce point et pense au contraire qu'il s'agissait d'une très bonne idée, même s'il existe quelques ratés au niveau de la mise en place. Le concept mérite d'être réfléchi. Il n'est pas évident pour les exploitants de mettre à disposition un véhicule et un chauffeur qu'ils doivent payer eux-mêmes, sans pouvoir prendre de clients. Cela représente de nombreuses contraintes pour des personnes qui, en définitive, offrent une formation.

Ce n'est pas parce que les choses ne fonctionnent pas dès le départ de manière optimale que l'idée n'est pas bonne. Je continue à dire que l'idée est excellente et qu'il faudrait réfléchir à une manière de la mettre en oeuvre de manière beaucoup plus sereine.

Je ne m'oppose pas aux tests comportementaux et à ceux de la STIB, dont je comprends la nécessité. Mais le chiffre de 50% d'échecs m'interpelle. Vous avez parlé de 518 échecs sur 1.135. Quel est le type de public qui échouent à ces examens ? S'agit-il de jeunes ? Pourriez-vous nous préciser le profil de ces personnes ?

S'agissant du certificat de bonne vie et mœurs, il est tout à fait compréhensible que l'on vérifie année après année si les chauffeurs qui occupent une fonction respectent la loi, et surtout le Code de la route. Mais qu'en est-il de l'accessibilité à cette fonction pour des personnes qui ne sont pas encore chauffeurs de taxi ? Nous sommes aujourd'hui confrontés, d'une part à une pénurie de chauffeurs et d'autre part à un taux de chômage colossal, notamment parmi nos jeunes bruxellois.

Beaucoup de jeunes, qui ne peuvent exhiber un certificat de bonne vie et mœurs, sont réinsérés dans d'autres fonctions au sein des communes

*Er wordt vaak gezegd dat het taxiaanbod complementair moet zijn met het openbaar vervoer. Dit is echter geen 100% openbare dienstverlening.*

*U hebt twee redenen gegeven waarom het systeem van mentoren niet werkt. Dat een idee niet meteen perfect werkt, wil echter niet zeggen dat het een slecht idee is. We moeten wel nadenken over het concept. Het is voor de exploitanten niet evident om een wagen en een chauffeur vrij te maken op hun eigen kosten.*

*Ik begrijp de noodzaak van de gedragstesten, maar 50% van de kandidaten die niet slagen is erg veel. Welk profiel hebben de kandidaten die niet slagen? Zijn het vooral jongeren?*

*De jaarlijkse controle of de chauffeurs de wegcode naleven, is terecht. Hoe gemakkelijk is het echter om taxichauffeur te worden? Enerzijds is er een tekort aan taxichauffeurs en anderzijds is er een enorme werkloosheid onder de Brusselse jongeren.*

*Veel jongeren die geen bewijs van goed gedrag en zeden kunnen voorleggen, vinden werk in de Brusselse gemeenten zonder dat ze hervallen. Daarmee wordt heel de bevolking een dienst bewezen.*

*Het moet mogelijk zijn om een minder discriminerende selectie uit te voeren op basis van het bewijs van goed gedrag en zeden.*

bruxelloises, avec un taux énorme de non-récidive. Permettre cette réinsertion, tout en précisant certaines balises, c'est rendre service à l'ensemble de la population.

Dans l'analyse du certificat de bonnes vie et mœurs, il doit être possible de réaliser un filtrage moins discriminant.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je remercie M. Riguelle pour ses quatre points d'attention, que nous examinerons. Naturellement, j'aimerais pouvoir renforcer l'administration, mais la situation budgétaire actuelle ne s'y prête guère. Néanmoins, pour améliorer le contrôle, nous allons engager un contrôleur supplémentaire.

**M. Jamal Ikazban.-** Combien y a-t-il de contrôleurs ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Actuellement, nous disposons de onze contrôleurs, mais le cadre n'est pas rempli.

Par ailleurs, notre intention n'est pas de raréfier l'offre. Nous examinerons la nécessité éventuelle d'augmenter le numerus clausus appliqué aux taxis. Avec toutefois la prudence qui s'impose, car tout le secteur en subira les effets.

En ce qui concerne le nombre de chauffeurs de taxi, nous atteignons un potentiel de trois chauffeurs par taxi, avec 2.800 chauffeurs actifs et 1.100 pouvant renouveler leur certificat.

Rien ne nous indique une pénurie dans le secteur, ni en termes de taxis ni en termes de chauffeurs de taxis. C'est une entreprise de taxis qui a fait un communiqué de presse à ce propos. Comme je l'ai dit, les chiffres dont je dispose me font douter des arguments mis en avant par cette entreprise de taxis.

Quoi qu'il en soit, nous resterons vigilants.

En ce qui concerne les tuteurs, il n'y en a eu que 16, ce qui est peu. L'idée n'est pas d'abandonner le système, mais d'améliorer son fonctionnement.

*Ordres du jour – Dépôt*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Ik dank de heer Riguelle voor zijn vier aandachtspunten, die we nader zullen bekijken. Jammer genoeg is de budgettaire toestand er niet naar om het personeelskader van de administratie uit te breiden. We zullen wel een bijkomende inspecteur in dienst nemen.*

**De heer Jamal Ikazban (in het Frans).-** *Hoeveel inspecteurs telt de administratie momenteel?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Vandaag zijn dat er elf, maar het kader is niet volledig.*

*Het ligt trouwens niet in onze bedoeling om het aanbod te doen krimpen. Eventueel zal de numerus clausus voorzichtig worden opgetrokken.*

*Momenteel heeft de sector een potentieel van drie taxichauffeurs per wagen: naast de 2.800 actieve chauffeurs kunnen er 1.100 chauffeurs hun vergunning vernieuwen.*

*We hebben geen weet van een tekort aan taxichauffeurs of voertuigen. Als ik het persbericht van het taxibedrijf naast de beschikbare cijfers leg, heb ik mijn twijfels bij de argumenten van het bedrijf.*

*In elk geval blijven we waakzaam.*

*Momenteel zijn er 16 mentoren aan het werk, wat weinig is. Het is niet de bedoeling het systeem te laten vallen maar wel om het beter te laten functioneren.*

*Moties -Indiening*

**M. le président.-** En conclusion des interpellations, deux ordres du jour ont été déposés.

Un ordre du jour motié, déposé par M. Vincent De Wolf et Mme Marion Lemesre, libellé comme suit :

« Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu l'interpellation de M. Joël Riguelle concernant «le bilan du Plan Taxi 2005-2009 et les objectifs de la 'politique taxi' dans le cadre de la législation 2004-2009», l'interpellation jointe de M. Vincent De Wolf, concernant «la pénurie annoncée de chauffeurs de taxi en Région bruxelloise», l'interpellation jointe de Mme Marion Lemesre, concernant «les mesures de sécurité pour les taxis bruxellois», l'interpellation jointe de M. Jamal Ikazban, concernant «la pénurie de taximen à Bruxelles» et la réponse de la Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports;

- Considérant que le secteur des exploitants de taxis annonce rencontrer des difficultés relatives notamment à la pénurie actuelle de chauffeurs de taxis en Région bruxelloise et des problèmes liés à la sécurité de ces derniers; que près de 250 chauffeurs feraient défaut afin d'assurer le roulement normal des quelque 1.250 taxis autorisés par l'Administration des taxis dont certains se retrouvent parfois à l'arrêt faute de conducteur;

- Considérant que parmi les causes principales de cette pénurie de chauffeurs sont évoquées la crise et le salaire peu attractif de la profession mais également les règles actuellement en vigueur, notamment définies par l'arrêté du Gouvernement du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voiture avec chauffeur : test comportemental, test topographique, ...;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

de mettre en place un groupe de travail mixte Administration – Secteur des taxis afin :

**De voorzitter.-** Tot besluit van de interpellaties worden twee moties ingediend.

Een gemotiveerde motie, ingediend door de heer Vincent De Wolf en mevrouw Marion Lemesre, luidt als volgt :

«Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- Gehoord de interpellatie van de heer Joël Riguelle betreffende “de balans van het Taxiplan 2005-2009 en de doelstellingen van het taxibeleid in de zittingsperiode 2004-2009”; de toegevoegde interpellatie van de heer Vincent De Wolf betreffende “het aangekondigd tekort aan taxichauffeurs in het Brussels Gewest”; de toegevoegde interpellatie van mevrouw Marion Lemesre betreffende “de veiligheidsmaatregelen voor de Brusselse taxi's”; en de toegevoegde interpellatie van de heer Jamal Ikazban betreffende “het tekort aan taxichauffeurs in Brussel”;

- Overwegende dat de taxisector aankondigt dat men zal worden geconfronteerd met problemen inzonderheid wat betreft het huidige tekort aan taxibestuurders in het Brussels Gewest, alsook met problemen wat betreft de veiligheid van die laatsten; dat er zowat 250 taxibestuurders tekort zouden zijn om het normale uitrijden te waarborgen van de zowat 1250 door het bestuur van de taxi's vergunde voertuigen, waarvan sommige niet kunnen uitrijden bij gebrek aan bestuurders;

- Overwegende dat onder meer de crisis en het weinig aantrekkelijke salaris voor het beroep als de voornaamste oorzaken van dat huidige tekort aan bestuurders worden beschouwd, samen met de huidige vigerende regels, inzonderheid vastgesteld in het besluit van de regering van 29 maart 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur: gedragstest, topografisch examen, ...;

Vraagt aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

om een gemengde werkgroep op te richten Bestuur - Taxisector om :

- d'évaluer le système des quotas de taxis actuellement en vigueur;
- de réexaminer la politique tarifaire appliquée;
- de lister les mesures pénalisantes contenues dans l'arrêté du Gouvernement du 29 mars 2007 et de les corriger;
- de prescrire toute mesure de nature à améliorer la sécurité des chauffeurs de taxis;
- d'évaluer et de promouvoir une meilleure filière de formation des chauffeurs de taxis et, par là, d'améliorer l'attractivité de la profession;
- d'améliorer les relations entre l'administration régionale et le secteur concerné. ».

Un ordre du jour pur et simplé a été déposé par M. Jamal Ikazban, Mmes Céline Delforge, Danielle Caron, Carla Dejonghe et Annemie Maes.

- de huidige vigerende regeling van de taxiquota te evalueren;
- het toegepaste tariefbeleid opnieuw te onderzoeken;
- de ontmoedigende maatregelen in het besluit van de regering van 29 maart 2007 op te lijsten en bij te sturen;
- elke maatregel voor te schrijven die de veiligheid van de taxibestuurders verbetert;
- de opleiding van de taxibestuurders te evalueren en te verbeteren en, bijgevolg, de aantrekkelijkheid van het beroep te verhogen;
- de betrekkingen tussen het gewestbestuur en de betrokken sector te verbeteren. ».

Een eenvoudige motie wordt ingediend door de heer Jamal Ikazban, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Danielle Caron, mevrouw Carla Dejonghe en mevrouw Annemie Maes.