



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

**Commissie voor de Infrastructuur,
belast met de Openbare Werken en de
Mobiliteit**

—

**VERGADERING VAN
MAANDAG 2 MAART 2015**

—

**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 de la
Mobilité**

—

**RÉUNION DU
LUNDI 2 MARS 2015**

—

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.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@bruparl.irisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

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.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlbru.irisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

INHOUD

MONDELINGE VRAGEN	6
- van de heer Bruno De Lille	6
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "het denkspoor van gedifferentieerde tarieven voor het openbaar vervoer en de invloed hiervan op de Brusselse mobiliteit".	
- van de heer Paul Delva	9
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de vervanging van de verkeersborden 'bebouwde kom' tegen juni 2015".	
- van de heer Fabian Maingain	12
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de bediening door het openbaar vervoer van Neder-over-Heembeek en de problematiek van bus 53".	
- van mevrouw Céline Delforge	14
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	

SOMMAIRE

QUESTIONS ORALES	6
- de M. Bruno De Lille	6
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "la piste de tarifs différenciés pour les transports en commun et leur incidence sur la mobilité bruxelloise".	
- de M. Paul Delva	9
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "le remplacement des signaux routiers indiquant une agglomération d'ici au 1 ^{er} juin 2015".	
- de M. Fabian Maingain	12
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "la desserte en transports en commun de Neder-over-Heembeek et la problématique du bus 53".	
- de Mme Céline Delforge	14
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	

<p>betreffende "de veiligheid in de omgeving van de tramhaltes".</p> <p>- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de stand van de denkoefening over de integratie van de elektrische fietsen in het Villo-systeem".</p>	17	<p>concernant "la sécurité aux abords des arrêts de tram".</p> <p>- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "l'état d'avancement de la réflexion sur l'intégration de flottes de vélos électriques dans le système Villo".</p>	17
<p>- van de heer Bruno De Lille</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "het mobiliteitsluik van Docks".</p>	17	<p>- de M. Bruno De Lille</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "le volet mobilité du projet Docks".</p>	17
<p>- van de heer Bruno De Lille</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de fietsinfrastructuur aan de Saintelettebrug".</p>	21	<p>- de M. Bruno De Lille</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "l'infrastructure cyclable sur le pont Saintelette".</p>	21
<p>- van de heer Bruno De Lille</p> <p>aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,</p> <p>betreffende "de verkeersveiligheid op de Emile Jacqmainlaan en de Adolphe Maxlaan na het veranderen van de rijrichting".</p>	23	<p>- de M. Bruno De Lille</p> <p>à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,</p> <p>concernant "la sécurité routière au boulevard Emile Jacqmain et au boulevard Adolphe Max suite au changement du sens de circulation".</p>	23

- van de heer Bruno De Lille	26	- de M. Bruno De Lille	26
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de heraanleg van de Leuvensesteenweg".		concernant "le réaménagement de la chaussée de Louvain".	
INTERPELLATIES	29	INTERPELLATIONS	29
- van mevrouw Céline Delforge	29	- de Mme Céline Delforge	29
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de beleidsnota van de minister inzake de taxisector".		concernant "la note du ministre relative à la politique du secteur des taxis".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Pierre Kompany,	30	Interpellation jointe de M. Pierre Kompany,	30
betreffende "de hervorming van de taxisector".		concernant "la réforme du secteur des taxis".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Boris Dilliès, de heer Ridouane Chahid, de heer Youssef Handichi, mevrouw Cieltje Van Achter, de heer Marc Loewenstein, M. Pascal Smet, minister, mevrouw Céline Delforge, de heer Pierre Kompany.</i>	35	<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Boris Dilliès, M. Ridouane Chahid, M. Youssef Handichi, Mme Cieltje Van Achter, M. Marc Loewenstein, M. Pascal Smet, ministre, Mme Céline Delforge, M. Pierre Kompany.</i>	35

*Voorzitterschap: de heer Marc Loewenstein, eerste ondervoorzitter.
Présidence : M. Marc Loewenstein, premier vice-président.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "het denkspoor van gedifferentieerde tarieven voor het openbaar vervoer en de invloed hiervan op de Brusselse mobiliteit".

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Een tijdje geleden bleek uit berichten in de pers dat De Lijn van plan is om een bus- of tramrit tijdens de spitsuren duurder te maken. De Lijn heeft dat bericht nadien wat genuanceerd, maar blijkbaar zit ook de NMBS op hetzelfde spoor. De logica achter de redenering is dat er tijdens de spits meer reizigers zijn dan in de daluren. Op die manier zouden mensen gestimuleerd worden om de trein, tram of bus op minder drukke tijdstippen te nemen.

Dat is natuurlijk een puur bedrijfsmatige aanpak, waarbij enkel rekening gehouden wordt met de financiën van de eigen organisatie, maar die de grote mobiliteitsproblemen van het land totaal negeert. Elke verkeersexpert is het erover eens dat we het autogebruik structureel moeten ontmoedigen, zeker tijdens de spitsuren, en dat alternatieven aantrekkelijker moeten worden als we de mobiliteitsknoop willen ontwarren.

Nu wordt precies het omgekeerde aangekondigd. Pendelaars worden als het ware weer in hun auto's geduwd. Dat is volgens Groen een domme beslissing die ook gevolgen zal hebben voor

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "la piste de tarifs différenciés pour les transports en commun et leur incidence sur la mobilité bruxelloise".

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *La presse a relayé l'intention de De Lijn et de la SNCB d'instaurer des tarifs plus élevés pour les trajets en heures de pointe, afin d'encourager les voyageurs à voyager davantage en train, tram ou bus durant les heures creuses.*

Ce raisonnement traduit une approche purement commerciale, qui tient compte uniquement des finances de l'organisation et ignore complètement les importants problèmes de mobilité que connaît le pays. Tous les experts de la mobilité s'accordent sur le fait qu'il faut décourager de manière structurelle l'usage de la voiture, certainement pendant les heures de pointe, et rendre les alternatives plus attrayantes.

C'est tout le contraire qu'on nous annonce, puisque les navetteurs sont en quelque sorte encouragés à prendre leur voiture. Cette décision stupide ne fera qu'aggraver les problèmes de mobilité bruxellois et aura, de plus, des répercussions néfastes sur la qualité de vie des Bruxellois et l'attractivité économique de la capitale.

Brussel en de Brusselse mobiliteitsproblemen. Dat zal dan weer wegen op de levenskwaliteit van de Brusselaars en op de economische aantrekkelijkheid van de hoofdstad.

Hebt u met de bevoegde federale en Vlaamse ministers contact gehad over de plannen voor gedifferentieerde tarieven? Hoe zal de Brusselse regering zich verzetten tegen de beslissing, die de verkeersproblemen in Brussel alleen maar zal doen toenemen? Hoe zal de MIVB reageren?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - Uw vraag verbaast me. Om te beginnen heeft de MIVB geen plannen om gedifferentieerde tarieven in te voeren. Voor zover ik weet is het ook niet de bedoeling dat dat bij De Lijn of de NMBS gebeurt. Er is voorlopig enkel sprake van denksporen en studies.

In een grootstad als Brussel is het alleszins geen goed idee om gedifferentieerde tarieven in te voeren. Het Brussels Gewest bespaart niet op openbaar vervoer. We zullen de tarieven niet verhogen. Bussen, trams en metro's zullen frequenter rijden en we zullen het netwerk uitbreiden.

Mijnheer De Lille, ik ben blij dat u tegen gedifferentieerde tarieven bent. Als ik de beheersovereenkomst van de MIVB raadpleeg, lees ik dat de vraag over de capaciteit gespreid moet kunnen worden door het tariefsysteem aan te passen. Met andere woorden: op grond van die beheersovereenkomst, die u als lid van de vorige regering goedkeurde, is prijsdifferentiatie wel degelijk mogelijk.

Gelukkig werd dat punt uit de beheersovereenkomst niet uitgevoerd, want ik ben geen voorstander van prijsdifferentiatie. In een stedelijke context moeten we het openbaar vervoer op alle tijdstippen tegen dezelfde prijs aanbieden. Het artikel van de beheersovereenkomst dat naar gedifferentieerde tarieven verwijst, zullen we dan ook niet uitvoeren.

Voorlopig heb ik nog geen contact gehad met de federale en de Vlaamse minister. Als blijkt dat zij wel gedifferentieerde tarieven willen invoeren, zullen wij laten blijken dat we dat geen goede

Vous êtes-vous concerté avec les ministres flamand et fédéral à propos de ces projets de tarifs différenciés ? Comment le gouvernement bruxellois prendra-t-il position contre cette décision préjudiciable à la mobilité bruxelloise ? Quelle sera la réaction de la STIB ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *La STIB n'a aucune intention d'instaurer des tarifs différenciés, pas plus que De Lijn ou la SNCB. Il s'agit tout au plus d'études et de pistes de réflexion.*

Ce serait une très mauvaise idée d'instaurer des tarifs différenciés dans une grande ville comme Bruxelles. La Région bruxelloise n'économise pas sur les transports en commun. Elle a, au contraire, l'intention d'élargir le réseau des trams, bus et métros, et d'en augmenter les fréquences.

M. De Lille, vous vous opposez aux tarifs différenciés alors que vous avez vous-même signé, en tant que membre du précédent gouvernement, le contrat de gestion qui autorise la différenciation des prix.

Ce point du contrat de gestion n'a heureusement pas été mis en œuvre. Dans un contexte urbain, l'offre en transports en commun doit être la même à tout moment de la journée, pour un tarif unique.

S'il s'avère que les ministres fédéral et flamand ont l'intention d'instaurer des tarifs différenciés, nous exprimerons clairement nos réticences à l'encontre de cette décision.

beslissing vinden.

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- U moet zich geen zorgen maken. Groen is tegen gedifferentieerde tarieven en dat zal niet veranderen. Het is geen geschikt criterium om het openbaar vervoer te organiseren. Bovendien wijs ik erop dat de MIVB onmogelijk gedifferentieerde tarieven had kunnen invoeren zonder de goedkeuring van de regering. Groen zou daar nooit mee akkoord gegaan zijn.

De heer Pascal Smet, minister.- De beheersovereenkomst is wel door de regering goedgekeurd.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dat klopt, maar de uiteindelijke beslissing over de tarieven moet altijd door de regering worden genomen. Die heeft zich al verschillende keren gebogen over de prijzen van de abonnementen en van de sociale abonnementen. Groen heeft telkens op een positieve manier de beslissing beïnvloed. Mijn partij zou gedifferentieerde tarieven niet laten passeren. Nu is dat echter mijn probleem niet meer, maar wel het uwe.

Ik ben blij dat u op dezelfde lijn zit als Groen. Ik stel voor dat u mensen zoekt met wie u kunt samenwerken en die u in die beslissing steunen. De meeste andere partners zijn nog steeds dezelfde als vroeger. Als ze overtuigd waren van het nut van gedifferentieerde tarieven, hoop ik dat u ze op andere gedachten kunt brengen.

Ik ben blij dat de MIVB niet van plan is om gedifferentieerde tarieven in te voeren en dat u dat evenmin van plan bent. Maar de NMBS volgt dat denkspoor wel degelijk. Er is inderdaad nog niets beslist, maar er werd in de pers over geschreven. Daaruit blijkt dat de NMBS wil voelen hoe groot het draagvlak is.

Ik hoop dat men ondertussen heeft ingezien dat er voor gedifferentieerde tarieven helemaal geen draagvlak is. Ik hoop voorts dat Brussel zijn stem zal laten horen, want als de beslissing eenmaal is gevallen, is het te laat. Daarna is het heel moeilijk om de zaken terug te draaien.

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Les tarifs différenciés ne sont pas un critère pertinent pour organiser le transport public. La STIB n'aurait jamais pu instaurer des tarifs différenciés sans l'accord du gouvernement, et Groen s'y serait formellement opposé.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Le contrat de gestion a pourtant été approuvé par le gouvernement dont vous faisiez partie.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *C'est exact, mais la décision finale par rapport aux tarifs incombe au gouvernement. Mon parti ne laisserait jamais passer les tarifs différenciés.*

Je me réjouis d'apprendre que ni la STIB ni vous-même n'avez l'intention d'instaurer des tarifs différenciés. Cependant, la presse s'est fait l'écho du projet de la SNCB en ce sens.

J'espère que Bruxelles fera entendre clairement son opposition à ce système dommageable pour la mobilité bruxelloise, car il est très difficile de revenir sur une décision une fois que celle-ci a été prise.

Ik hoop dat Brussel op tijd duidelijk maakt dat gedifferentieerde tarieven slecht zijn voor de Brusselse mobiliteit.

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
PAUL DELVA**

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

**betreffende "de vervanging van de
verkeersborden 'bebouwde kom' tegen
juni 2015".**

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Het begin en het einde van de bebouwde kom wordt aangeduid met een wit bord met een zwarte rand. Dit verkeersbord verwijst naar een aantal verkeersregels, waaronder de snelheidsbeperking tot 50 km/u, tenzij expliciet anders aangegeven, zoals in een zone 30 in de buurt van een school.

Vandaag bestaan er twee versies van deze verkeersborden: zwart omrande borden met een witte achtergrond waarop alleen de naam van de gemeente staat en zwart omrande borden met een witte achtergrond waarop het silhouet van een bebouwde kom is afgebeeld, al dan niet met de naam van de gemeente erbij.

Vanaf 1 juni 2015 kan het begin en het einde van de bebouwde kom alleen nog aangeduid worden met verkeersborden waarop het silhouet van de bebouwde kom is afgebeeld. Op dat moment loopt immers de tienjarige overgangperiode af.

Alle borden die niet langer in regel zijn, moeten dus vervangen worden. De oude borden zijn vanaf 1 juni niet langer rechtsgeldig, waardoor ze niet langer een snelheidsbeperking aangeven. Daarom is die deadline belangrijk.

Ik had staatssecretaris Debaets een schriftelijke vraag gesteld over de vervanging van die verkeersborden. Ze antwoordde dat er 271 borden

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

**concernant "le remplacement des signaux
routiers indiquant une agglomération d'ici
au 1^{er} juin 2015".**

M. le président.- La parole est à M. Delva.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Actuellement, l'entrée et la sortie d'une agglomération sont indiquées par deux types de signalisation : un panneau blanc bordé de noir sur lequel figure le nom de l'agglomération - ce qui entraîne une limitation de la vitesse à 50km/h - ou un panneau blanc bordé de noir avec une image graphique de l'agglomération.*

Cette dernière signalisation sera généralisée à partir du 1^{er} juin 2015. Une période de transition de dix ans était en effet prévue pour l'adaptation à ces nouveaux panneaux.

En réponse à ma question écrite relative au remplacement de ces panneaux, la secrétaire d'État Mme Debaets avait déclaré que quelque 271 panneaux étaient concernés et que le choix s'était porté sur le panneau où figure l'image de l'agglomération sans le nom et que le coût total s'élevait à 130.000 euros.

Par ailleurs, le remplacement des panneaux constitue une occasion pour adapter aux besoins actuels la délimitation des agglomérations qui remonte aux années 70.

Qu'entend-on réellement par adaptation aux besoins actuels ? Sur la base de quels critères ces adaptations sont-elles réalisées ? S'agit-il d'une extension ou d'une réduction des agglomérations ?

vervangen moeten worden, dat de bevoegdheid gedelegeerd is aan het gewest en dat er geopteerd is voor een bord met bebouwde kom, maar zonder verwijzing naar de gemeente. De totale kostprijs zou ongeveer 130.000 euro bedragen.

In het antwoord op mijn schriftelijke vraag las ik ook dat van de gelegenheid gebruik zal worden gemaakt om de afbakening van de bebouwde kom aan te passen aan de huidige noden. Die afbakening dateert immers nog van de jaren zeventig van vorige eeuw.

Wat wordt er eigenlijk bedoeld met de aanpassing aan de huidige noden? Op basis van welke criteria gebeuren die aanpassingen? Gaat het om een uitbreiding of inperking van de bebouwde kommen? Ik neem aan dat daarover overleg geweest is met de Brusselse gemeenten. Wat was het resultaat van dat overleg?

We hebben nog enkele maanden tijd om de borden te vervangen. Zal de deadline van juni 2015 gehaald worden? Wie zal de borden vervangen of plaatsen? Doet het gewest dat of zullen de gemeenten het nodige doen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Onder aanpassing aan de huidige noden moet worden verstaan dat een deel van de verkeersborden waarmee de bebouwde kom in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt afgebakend oude borden zijn waarvan de geldigheid op 1 juni 2015 verstrijkt, en dat het gewest de politie de mogelijkheid wil geven om overdreven snelheid te verbaliseren op grond van de specifieke borden waarmee de bebouwde kom wordt aangegeven in het Brussels Gewest, dus niet langer op grond van borden die in het Vlaams Gewest worden gebruikt.

Het gaat dus strikt genomen niet over een uitbreiding van de grenzen van de bebouwde kom, maar over het duidelijk aangeven van die grens met borden.

Er is één geval waarin de bebouwde kom wordt uitgebreid. Het Ter Kamerenbos, dat momenteel niet tot de bebouwde kom behoort, zal er in de toekomst wel deel van uitmaken.

Des concertations ont-elles été organisées avec les communes ? Quel en a été le résultat ?

Le délai initial sera-t-il respecté ? Quelle est l'autorité en charge du remplacement ou du placement des panneaux de signalisation ? Est-ce la Région ou les communes ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *L'adaptation aux besoins actuels signifie qu'une partie des panneaux indiquant une agglomération en Région bruxelloise sont des panneaux anciens dont la validité expire au 1^{er} juin 2015, et que la Région veut donner à la police la possibilité de verbaliser les excès de vitesse sur la base des panneaux spécifiques à l'agglomération bruxelloise et plus sur la base de panneaux utilisés par la Région flamande. Il ne s'agit donc pas d'une extension des limites de l'agglomération, mais d'une indication claire de cette frontière par une signalisation spécifique. Le Bois de la Cambre est le seul cas d'extension notable puisqu'il fera partie prochainement de l'agglomération.*

Les nouveaux panneaux seront placés conformément au Code de la route qui stipule que les panneaux F1b et F3b sont placés simultanément à l'entrée d'une agglomération aux endroits les plus adéquats. Dans d'autres cas, les panneaux routiers seront placés sur la frontière administrative de la Région.

De nieuwe borden worden geplaatst overeenkomstig het reglement van de wegbeheerder, dat bepaalt dat verkeersborden F1b en F3b tegelijk worden geplaatst op alle invalswegen van een bebouwde kom, ongeveer op de plaats waar de openbare weg het uitzicht van een straat krijgt of verliest. In andere gevallen zullen de borden aan de administratieve grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden geplaatst.

De aanpassing van de borden waarmee de bebouwde kom wordt afgebakend, werd op 4 november 2014 voorgelegd aan de adviescommissie voor het wegverkeer en de raadgevende commissie voor het wegverkeer voor het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het voorstel werd na enkele kleine aanpassingen goedgekeurd.

De voornoemde commissie is samengesteld uit de burgemeesters van de negentien Brusselse gemeenten of hun vertegenwoordigers, een vertegenwoordiger van de cel Verkeersveiligheid van de directie Beleid van Brussel Mobiliteit, een vertegenwoordiger van de cel Signalisatie van de directie Beheer en Onderhoud van de Wegen van Brussel Mobiliteit, een vertegenwoordiger van parking.brussels, een vertegenwoordiger van de MIVB en twee vertegenwoordigers van de minister voor Openbare Werken.

De werkzaamheden zullen weldra aanvatten met de vervanging van de borden. Vervolgens worden de nieuwe borden geïnstalleerd na ondertekening van het ministerieel besluit betreffende deze maatregel. Als alles naar wens verloopt, zal de hele zaak tegen 1 juni 2015 geregeld zijn.

De invoering van de nieuwe borden zal in elke gemeente afzonderlijk gebeuren, aangezien de aannemer de hele gewestgrens moet afgaan. Dit is de beste manier om de verplaatsingen maximaal te beperken.

De borden worden geplaatst door en op kosten van het gewest. Dit was vóór 2008 een federale bevoegdheid. De Raad van State heeft nu bevestigd dat deze materie voortaan een gewestelijke bevoegdheid is. Het Brussels Gewest neemt dus alle kosten voor zijn rekening.

L'adaptation des panneaux indiquant la frontière de l'agglomération a été soumise le 4 novembre 2014 à la Commission consultative de la circulation routière et à la Commission consultative de la circulation routière pour l'ensemble de la Région bruxelloise. La proposition a été approuvée moyennant quelques ajustements mineurs.

Ce comité est composé des représentants des communes, de la cellule sécurité routière ainsi que de la cellule signalisation de la direction gestion et entretien des voiries de Bruxelles Mobilité, de parking.brussels, de la STIB et de deux représentants du ministre en charge des Travaux publics.

Il sera procédé au remplacement des panneaux prochainement, dès que la procédure sera achevée, au plus tard pour le 1^{er} juin prochain.

Le placement des nouveaux panneaux sera réalisé dans chaque commune séparément, pour des raisons pratiques. Le coût des panneaux et de leur placement sera pris en charge par la Région puisqu'il s'agit désormais d'une compétence régionale.

De voorzitter. - De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V). - Ik begrijp nu hoe ik het antwoord op mijn schriftelijke vraag moet interpreteren. Blijkbaar heeft het te maken met het feit dat op sommige plaatsen het begin of einde van de bebouwde kom in het Vlaams Gewest wordt aangegeven. Na de regionalisering van de bevoegdheden zou het onlogisch zijn als het Brussels Gewest niet aangaf waar zijn eigen bebouwde kom begint en eindigt.

Dat ook het Ter Kamerenbos vanaf juni 2015 deel uitmaakt van de bebouwde kom is nieuw voor mij.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN

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

betreffende "de bediening door het openbaar vervoer van Neder-over-Heembeek en de problematiek van bus 53".

De voorzitter. - De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (FDF) (*in het Frans*). - *Door een combinatie van de bevolkingsgroei en het Plan 1.000 woningen van de Stad Brussel heeft Neder-over-Heembeek een grote behoefte aan meer openbaar vervoer. Momenteel rijden alleen bus 47 en bus 53 naar Neder-over-Heembeek. Die buslijnen sluiten aan op tramlijnen 3 en 7.*

Toen het startschot werd gegeven voor het Plan 1.000 woningen, werd onder meer voorgesteld om de metro tot in Neder-over-Heembeek door te trekken. In het regeerakkoord staat echter dat de metro wordt verlengd tot Schaarbeek en Evere, dus niet tot Neder-over-Heembeek.

Het gewest moet op zoek gaan naar alternatieven, zodat de inwoners van Neder-over-Heembeek kunnen rekenen op voldoende en kwaliteitsvol openbaar vervoer.

M. le président. - La parole est à M. Delva.

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*). - *Je comprends mieux la réponse à ma question écrite. La confusion est due au fait que la limite d'une agglomération bruxelloise est indiquée à certains endroits en Flandre. Avec la régionalisation des compétences, il ne serait pas logique que la Région bruxelloise n'indique pas où commence et finit sa propre agglomération.*

J'ignorais aussi l'information relative au Bois de la Cambre.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN

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

concernant "la desserte en transports en commun de Neder-over-Heembeek et la problématique du bus 53".

M. le président. - La parole est à M. Maingain.

M. Fabian Maingain (FDF). - Sous l'effet conjugué de la croissance démographique et du Plan 1.000 logements, Neder-over-Heembeek connaît aujourd'hui un besoin criant d'amélioration de sa capacité de transports en commun. Cette partie de notre Région, qui compte près de 15.000 habitants, est actuellement desservie par deux bus seulement, le 47 et le 53, qui rejoignent les lignes de trams 3 et 7.

À l'époque du lancement du Plan 1.000 logements, l'une des solutions avancées pour remédier à ce besoin d'amélioration de l'offre de transport public consistait en la prolongation du métro jusqu'à Neder-over-Heembeek. Depuis lors, et notre accord de gouvernement le prévoit ainsi, le plan de prolongement de la ligne de métro a été arrêté. Il passera par Schaarbeek et Evere. Exit donc Neder-over-Heembeek.

Hoe wilt u het aanbod van openbaar vervoer in Neder-over-Heembeek verbeteren? Ik denk daarvoor aan het nieuwe busplan van de MIVB.

Daarnaast wil ik de problemen met lijn 53 aankaarten. Die rijdt door Neder-over-Heembeek en Laken en stopt bij drie ziekenhuizen, in dichtbevolkte wijken en bij meerdere scholen. Tijdens de piekuren zitten de bussen overvol, de passagiers worden veelvuldig met criminaliteit geconfronteerd en vaak rijdt de bus helemaal niet.

Werd er onderzoek verricht naar het aantal gebruikers en de capaciteit van de buslijnen 47 en 53? Welk effect had het inzetten van harmonicabussen op lijn 53? Blijven die harmonicabussen rijden op lijn 53? Hoeveel gebruikers dienden klachten in over buslijn 53?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het Brussels openbaar vervoer wordt steeds meer gebruikt.*

Er werden studies uitgevoerd over de capaciteit en het gebruik van lijnen 47 en 53. We werken aan een nieuw richtplan voor die lijnen, dat ik aan de regering zal voorleggen en vervolgens zal voorstellen tijdens een commissievergadering.

De dienstverlening van lijnen 47 en 53 moet beter.

La question de la desserte de cette partie de notre Région reste toutefois d'actualité. Sans la solution du métro, notre Région va devoir trouver d'autres alternatives, afin d'assurer une amélioration tant qualitative que quantitative de l'offre de transport public pour les Hembeekois.

J'aimerais dès lors vous entendre sur vos projets visant à améliorer la desserte en transport en commun de Neder-over-Heembeek, notamment dans le cadre du nouveau Plan bus de la STIB.

Je profite également de cette interpellation pour vous interroger sur la situation particulière du bus 53. En effet, cette ligne est un axe de communication primordial pour les Hembeekois et les Laekenois. Elle relie trois hôpitaux, traverse Neder-over-Heembeek pour rejoindre Laeken, traverse des quartiers densément peuplés (Foyer laekenois, nouveaux logements de la rue Bruyn, ...) et dessert plusieurs écoles. Or, les habitants rencontrent plusieurs problèmes dans leur utilisation quotidienne de cette ligne :

- des bus surpeuplés durant les heures de pointe ;
- un nombre important de voies de fait commises sur les passagers ;
- des bus ne passant pas, notamment le matin à l'heure du départ au travail de nombreux habitants.

Des études du taux d'utilisation et de capacité des lignes de bus 47 et 53 ont-elles été réalisées ? Quel est le bilan de l'utilisation des bus articulés sur la ligne 53 ? Cette pratique sera-t-elle pérennisée ? Combien de plaintes relatives à la ligne de bus 53 ont-elles été introduites ?

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

M. Pascal Smet, ministre. - La fréquentation des transports publics augmente dans l'ensemble de la Région.

Des études existent sur la capacité et le taux d'utilisation des lignes 47 et 53, et même sur toutes les lignes de bus, pour lesquelles on est en train d'élaborer un nouveau plan directeur. Je présenterai ce texte à la commission dans les prochaines semaines, quand le gouvernement l'aura adopté en première lecture ; puis la commission sera saisie

De MIVB heeft al voorgesteld om nieuwe harmonicabussen in de eerste plaats in te zetten voor lijn 53. Jammer genoeg kunnen harmonicabussen op die lijn om technische redenen enkel worden ingezet tussen het Militair Hospitaal en het Bockstaelplein.

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CÉLINE DELFORGE**

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

**betreffende "de veiligheid in de omgeving
van de tramhaltes".**

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Soms zit er een rijstrook tussen de halte en het tramspoor, zoals op verschillende plaatsen in de Koningsstraat. Reizigers die willen op- en afstappen, moeten daar dus over de rijbaan. Er werden dan ook verkeerslichten geplaatst die het verkeer regelen, zodra er een tram wordt gedetecteerd.*

Helaas worden de trams te laat gedetecteerd, zodat auto's vaak voorbij de tram blijven rijden wanneer die stilstaat bij de halte. Dat is gevaarlijk voor wie opstapt, maar vooral voor wie afstapt.

Doen de MIVB en de wegbeheerders daar iets aan? Aan welke normen moet het systeem voor het activeren van de verkeerslichten voldoen?

pour une présentation par la STIB.

Dans le cadre de ce plan directeur, on va améliorer la situation de la clientèle des lignes 47 et 53. Entre-temps, une première réponse a été apportée par la STIB concernant la ligne 53. De nouveaux véhicules articulés y seront affectés en priorité. Malheureusement, des contraintes techniques empêchent ceux-ci de circuler sur la totalité de la ligne. Ils ne peuvent emprunter que les trajets de renfort de pointe, entre l'Hôpital militaire et la place Bockstael.

Vous verrez dans les prochaines semaines, avec la présentation du plan directeur, que cette situation a été prise en considération afin d'adapter le réseau de bus.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE
DELFORGE**

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

**concernant "la sécurité aux abords des
arrêts de tram".**

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Certaines voies de tram sont séparées des arrêts par une bande de circulation. C'est le cas, par exemple, en de nombreux endroits de la rue Royale.

Cela signifie que les voyageurs qui débarquent et embarquent croisent le chemin des voitures. C'est pourquoi des feux de signalisation sont installés à l'entrée de la zone d'embarquement, afin d'interrompre le trafic routier le temps que les voyageurs montent ou descendent du véhicule dès qu'un tram est détecté.

Malheureusement, la détection du tram semble se faire trop tard et il n'est pas rare que des voitures continuent à longer le tram alors qu'il est stationné à son arrêt, soit parce qu'elles brûlent un feu

Werd het systeem gecertificeerd bij de indienstneming ervan? Welke instantie moet het veiligheidsniveau ervan evalueren, indien dat niet het geval is?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *Het systeem moet een strook vrijmaken over de volledige lengte van de halte.*

De voorgemelde problemen hebben om te beginnen te maken met de ligging van de haltes. Als ze achter het kruispunt liggen, wordt het systeem gekoppeld aan de verkeerslichten, die vanop afstand geregeld kunnen worden via het MS12-systeem. Op die manier kan de tram tijdig gedetecteerd worden.

Indien de halte echter voor het kruispunt ligt, staan de verkeerslichten los van de afstelling, en moeten ze drie seconden nadat de tram werd gedetecteerd, eerst op oranje springen en vervolgens op rood. In dat geval vindt de detectie plaats via de grond of door middel van contact.

De problemen hebben anderzijds ook te maken met het gedrag van de automobilisten tijdens de ochtend- en avondspits. Indien er een file staat bij het kruispunt, raken de auto's niet altijd snel genoeg weg en blijven ze naast de tram rijden, wordt de tram wel gedetecteerd, maar raakt hij niet snel genoeg bij zijn halte. Als de halte voor het kruispunt ligt, blijft het licht op het kruispunt mogelijk ook niet lang genoeg rood om de passagiers te laten op- en afstappen.

orange, soit parce que le feu est tout simplement au vert quelques secondes de trop. La situation est dangereuse pour les gens qui embarquent, mais encore plus pour ceux qui descendent du tram. En effet, ils ne peuvent anticiper l'arrivée d'une voiture, ne disposant d'aucune visibilité.

Je souhaiterais savoir si le problème est pris en charge par la STIB et les gestionnaires de voirie et si le système actuel, en ce compris les temps de réaction des feux censés arrêter le trafic automobile en amont des arrêts, répond à des normes établies. Si oui, lesquelles ?

Par ailleurs, je souhaiterais savoir si une certification de ces dispositifs est effectuée lorsqu'ils sont mis en service ou, si ce n'est pas le cas, quelle instance est chargée de vérifier leur niveau de sécurité.

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

M. Pascal Smet, ministre. - Je vous remercie pour votre question pertinente sur la gestion des arrêts de tram de la STIB longés par une bande de circulation et munis de feux visant à bloquer le trafic lorsque le tram approche de son arrêt.

Ce dispositif a pour but de libérer un sas sur la longueur de l'arrêt. Sur l'axe de la rue Royale, où un tel système est appliqué, les embarcadères initiaux ont dû être enlevés pour que les défilés militaires puissent se dérouler.

Les problèmes rencontrés aux arrêts que vous mentionnez résultent de plusieurs éléments. Le premier est la position de l'arrêt, avant ou après le carrefour. Lorsque l'arrêt se trouve après le carrefour, le feu protégeant le passage pour piétons est lié à la grille de feux, elle-même télécommandée. Cela permet de détecter l'arrivée du tram à l'aide des détections de la télécommande des feux MS12.

Lorsque l'arrêt se trouve avant le carrefour, le feu protégeant l'arrêt est indépendant de la grille de feu et doit passer à l'orange et puis au rouge trois secondes après la détection du tram. La détection est alors indépendante de la télécommande des feux. Il s'agit d'une détection au sol ou par contact. Les détections peuvent être défectueuses et nécessitent un entretien lorsqu'une avarie est

De kruispunten in het gewest worden beheerd door verschillende operatoren. In het kader van een uniformering kunnen de verkeerslichten die door de gemeenten worden beheerd indien nodig aan het gewest worden overgedragen.

De cel Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit volgt de problematiek op. We zijn op dit moment echter niet in staat de situatie op te lossen. We staan wel open voor voorstellen.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *We hebben de verschillende gevallen gehoord. De klassieker is de auto die vertrekt vooraleer het verkeerslicht op groen springt. Misschien moet het langer rood blijven?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De politie moet een proces-verbaal opstellen.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ja, maar als het licht op groen staat,*

déclarée.

Le second élément est lié au comportement des automobilistes. Dans ce cadre, les problèmes sont en général dus au flux de véhicules aux heures de pointe du matin et du soir. Le premier cas de figure est celui de la file d'automobiles formée au carrefour, dont les véhicules ne peuvent se dégager suffisamment rapidement. Dans ce cas, le sas ne se vide pas et les véhicules restent le long du tram qui doit marquer son arrêt. Les véhicules se trouvant sur le site propre du tram font en sorte que le tram soit bel et bien détecté, mais qu'il ne pourra pas rejoindre sa zone d'arrêt.

Aussi, la durée du feu rouge au carrefour, lorsque l'arrêt se trouve avant celui-ci, peut être plus courte que le temps d'embarquement et de débarquement des usagers du tram. Les automobilistes, malgré la présence du tram et des portes ouvertes, risquent alors de vouloir passer, engendrant ainsi des conflits entre usagers faibles et autres usagers de la voie publique.

Plusieurs opérateurs distincts se partagent la gestion des carrefours en Région de Bruxelles-Capitale. Dans le but d'uniformiser les principes de gestion, il serait intéressant de pouvoir transférer les feux gérés par les communes à la Région, là où c'est nécessaire. Nous travaillons en ce sens avec les communes.

La Direction de la sécurité routière de Bruxelles Mobilité est en charge du suivi. Nous n'avons pas actuellement de solution miracle pour améliorer la situation. Si vous avez une suggestion, je serai ravi de l'entendre et de voir si elle est réaliste.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'ai bien entendu les différents cas de figure. La situation classique est celle de la voiture qui démarre avant que le feu ne passe au vert. Il se peut également que le feu devienne vert trop rapidement. Peut-être faut-il songer à prolonger la durée du feu rouge.

M. Pascal Smet, ministre.- La police doit verbaliser.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Oui, mais lorsque le feu est encore vert, l'automobiliste n'est pas en

begaat de automobilist geen overtreding!

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans)*.- *Er moet meer politie zijn.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Voor de verkeersveiligheid zou dat zeker goed zijn.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de stand van de denkoefening over de integratie van de elektrische fietsen in het Villo-systeem".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "het mobiliteitsluik van Docks".

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- De studie 'Shopping centre siting and modal choice in Belgium: a destination-based analysis' van de VUB en de Universiteit Gent is verhelderend, maar niet echt verrassend.

De score van Uplace is zeer slecht: maar liefst 85% van de bezoekers zou met de wagen komen, ook

tort ! Il manque peut-être simplement de jugeote !

M. Pascal Smet, ministre.- Il faut plus de police.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Pour la sécurité routière ? Je suis d'accord.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "l'état d'avancement de la réflexion sur l'intégration de flottes de vélos électriques dans le système Villo".

M. le président.- À la demande de l'auteure, excusée, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "le volet mobilité du projet Docks".

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Selon l'étude "Shopping centre siting and modal choice in Belgium: a destination-based analysis" de la VUB et de l'Université de Gand, 65% des visiteurs de Docks Brussel s'y rendraient en voiture.*

Face au projet initial du collège des échevins de la

als er een tramlijn langs Uplace zou lopen. Voor Docks Brussel gaan de onderzoekers er in de studie vanuit dat 65% van de klanten met de auto naar het complex zal gaan.

De vorige regering leverde heel wat inspanningen om ervoor te zorgen dat de bezoekers van Docks voor een milieuvriendelijk vervoermiddel zouden kiezen.

In het oorspronkelijke project dat het schepencollege van Brussel-Stad goedkeurde, was jammer genoeg onvoldoende rekening gehouden met de mogelijke mobiliteitsgevolgen. Daarom werkte de regering de mobiliteitsvoorwaarden bij en legde ze een mobiliteitsplan op, waardoor maximaal de helft van de bezoekers met de wagen zou komen.

Het gaat onder meer over betalend parkeren, dat duurder moet zijn dan reizen met het openbaar vervoer, een beperkt aantal parkeerplaatsen, voldoende en comfortabele fietsstallingen, een betere bediening door de tram en een verbinding met het GEN-station van Schaarbeek via een voetgangerstunnel, terugbetaling van tickets voor het openbaar vervoer bij een aankoop, een goederenvervoerplan, zodat klanten zware aankopen niet met de wagen moeten komen ophalen, en een mobiliteitsobservatiecentrum dat de hele situatie volgt.

Nooit eerder legde een regering middels een milieuvergunning zulke strenge mobiliteitseisen op. Met dit plan roeien we tegen de stroom in en we moeten er dan ook op toezien dat die inspanning wordt voortgezet en gecontroleerd.

Tijdens het debat over de winkelcentra gaf u een antwoord dat mij verontrust. U wekte toen namelijk de indruk dat u zich erbij neerlegt dat mensen overwegend voor de auto kiezen om naar een winkelcentrum aan de rand van de stad te gaan. Hoe wilt u het werk van de vorige regering in dit dossier voortzetten en ervoor zorgen dat maximaal de helft van de bezoekers met de auto naar Docks komt?

Hoe controleert de regering of de ontwikkelaars van Docks zich aan de mobiliteitsverplichtingen houden? Hoever staat het met de organisatie van de verschillende mobiliteitsinstrumenten? Werd er al overleg gepleegd? Wordt er verder gewerkt aan de

Ville de Bruxelles, qui tenait insuffisamment compte des conséquences pour la mobilité, le précédent gouvernement a élaboré un plan de mobilité tablant sur un maximum de 50% de visiteurs se déplaçant en voiture. Ce plan prévoit notamment un parking payant plus cher que les transports en commun, un nombre limité de places de stationnement, des parkings à vélos confortables et en nombre suffisant, une meilleure desserte en tram et une liaison avec la gare RER de Schaerbeek via un tunnel pour piétons, le remboursement des tickets de transports en commun en cas d'achat, un plan de transport de marchandises et un centre d'observation de la mobilité.

Jamais auparavant un gouvernement n'avait imposé de telles exigences de mobilité via un permis d'environnement.

Comment comptez-vous poursuivre le travail du précédent gouvernement dans ce dossier et veiller à ce qu'un maximum de 50% des visiteurs se rendent à Docks en voiture ?

Comment le gouvernement contrôle-t-il le respect par les promoteurs de Docks des obligations de mobilité ? Qu'en est-il de l'organisation des différents instruments de mobilité ? Une concertation a-t-elle déjà eu lieu ? Œuvre-t-on à la possibilité d'un tunnel pour piétons vers la gare de Schaerbeek ?

mogelijkheid van een voetgangerstunnel naar het station van Schaarbeek?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Mijnheer De Lille, u prijst blijkbaar uw eigen werk.

Ik heb mijn administratie verzocht om een nota op te stellen, onder meer naar aanleiding van de dringende vraag van mevrouw Van Achter aan de minister-president van vorige vrijdag. Ik heb een overzicht gevraagd van alle voorwaarden en verzocht om na te gaan in hoeverre die afdwingbaar zijn. Ik moet die nota nog krijgen. Verder wil ik nagaan wat de stand van zaken is en welke stappen er nog moeten worden gezet. De nota is nog niet klaar. Ik kan er dus nog niets over zeggen.

Wat de locatie van de voetgangers- en fietstunnel betreft, heb ik al te horen gekregen dat daar heel wat kabels van Belgacom en gas- en hoogspanningslijnen liggen. Die informatie was bekend. De politici die de beslissing hebben genomen, hadden moeten beseffen dat het niet echt haalbaar is om een voetgangers- en fietserstunnel te bouwen op die plek. De kwestie moet worden uitgeklaard. Ik ben van plan om daar werk van te maken.

Door de vernietiging van de vergunning is het dossier onder mijn aandacht gekomen, zoals de laatste maanden helaas met zo veel dossiers is gebeurd. We zullen de zaak analyseren. Ik stel voor dat ik het dossier toelicht in deze commissie, zodra ik duidelijke antwoorden heb en alles grondig geanalyseerd heb.

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Uw antwoord is bijzonder teleurstellend. Mijn vraag werd door de griffie ontvangen op 2 februari 2015 en sloot aan bij de discussies die toen over Docks werden gevoerd. Het is alsof u nu wakker bent geschoten door de beslissing van de Raad van State, maar het gewest is al een hele tijd met dit dossier bezig.

Het is betreurenswaardig dat ik voor de zoveelste keer geen antwoord op mijn precieze vragen krijg.

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *J'ai demandé à mon administration de me fournir un relevé de toutes les conditions et d'en vérifier le caractère contraignant. Je veux également connaître l'état des lieux et les étapes qui restent à entreprendre. Cette note n'est pas encore prête.*

Concernant la localisation du tunnel pour piétons et cyclistes, j'ai entendu dire qu'il s'y trouve beaucoup de câbles de Belgacom, de canalisations de gaz et de lignes à haute tension. Cette information était connue. Les décideurs politiques auraient dû savoir que cela entravait lourdement le projet. Je vais tirer les possibilités au clair.

Ce dossier, comme, malheureusement, tant d'autres ces derniers mois, a été porté à mon attention par l'annulation du permis. Je propose de venir expliquer le dossier en commission dès que je disposerai de réponses claires et d'une analyse approfondie.

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Votre réponse est décevante. Le greffe a reçu ma question le 2 février 2015, dans la foulée des discussions menées sur Docks, et c'est comme si vous vous réveilliez à la suite de la décision du Conseil d'État.*

Je regrette de ne pas recevoir, pour la énième fois, de réponse à mes questions précises. Vous reportez tout à plus tard.

U stelt alles uit tot later.

De heer Pascal Smet, minister.- Misschien was uw eigen werk niet altijd zo efficiënt.

Ik wil het dossier eerst grondig onderzoeken voordat ik een antwoord geef. Ik vraag u dus een beetje geduld. Het is niet mijn bedoeling om een spelletje te spelen of de zaak te laten doodbloeden. De verbintenissen die zijn aangegaan, moeten nagekomen worden.

Het winkelcentrum is er nog niet. Er zijn dus heel wat dingen die we nog niet kunnen nagaan, bijvoorbeeld of de parking duurder wordt, hoeveel fietsparkings er komen enzovoort.

Het zou u moeten geruststellen dat ik dit dossier ernstig neem en grondig wil onderzoeken.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik heb niet gevraagd om te tellen hoeveel fietsparkings er vandaag al zijn. Ik wil gewoon weten welke controle-instrumenten u hebt ontwikkeld en in welke mate ze afdwingbaar zijn.

U moet ophouden met constant mensen de les te willen spellen over hoe goed of hoe slecht ze hebben gewerkt. Als we naar uw eigen verleden kijken, zien we dat u de kampioen bent in het verkopen van gebakken lucht en het aankondigen van dingen die nooit uitgevoerd worden. Het zou u sieren mocht u zich een beetje bescheidener opstellen in plaats van telkens uit te halen naar andere mensen die de afgelopen vijf jaar hard gewerkt hebben.

Overigens komen de plannen voor Docks niet alleen van mij. Het is een project waarvoor de volledige regering zich heeft ingezet. De meeste coalitiepartners van de vorige regering zitten nu trouwens opnieuw in de regering. U kunt mij aanvallen, maar dan valt u meteen ook uw collega's aan.

Het heeft geen pas dat u niet antwoordt op mijn vragen, maar wel telkens de gelegenheid aangrijpt om mij vermeende bedoelingen aan te wrijven. Dat is een minister onwaardig.

De heer Pascal Smet, minister.- Mijnheer De Lille, legt u me eens uit hoe het komt dat mijn

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Votre travail n'était peut-être pas toujours aussi efficace.*

Je veux d'abord examiner le dossier en profondeur, sans intention de le laisser s'enliser. Les engagements pris doivent être respectés.

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Je vous demande simplement quels instruments de contrôle vous avez développés et dans quelle mesure ils sont contraignants.*

Abstenez-vous de jouer les donneurs de leçons. Quand on regarde vos antécédents, vous êtes le champion des annonces en l'air. Un peu plus de modestie serait tout à votre honneur.

De plus, Docks est un projet qui a été porté par l'ensemble du gouvernement. En m'attaquant, vous attaquez directement vos collègues.

Il est indécent que vous ne répondiez pas à mes questions, mais saisissez systématiquement l'occasion de m'accuser. C'est indigne d'un ministre.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *M. De Lille, expliquez-moi pourquoi mon*

ordonnantie uit 2009 inzake de vervoerplannen geen enkel uitvoeringsbesluit gekregen heeft in de vijf jaar tijd dat u minister van Mobiliteit was. Als u daar werk van had gemaakt, zouden we nu een bruikbaar beleidsinstrument hebben.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Die uitspraak is een voorbeeld van uw problematische houding.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik ben niet geïnteresseerd in het verleden. Ik denk aan de toekomst. Wat mij betreft is het incident gesloten.

De heer Bruno De Lille (Groen).- U kunt niet beslissen of een incident al dan niet gesloten is. U kunt evenmin beslissen om als laatste het woord te nemen. Mijnheer de voorzitter, ik vind dat de heer Smet zich niet gedraagt zoals men dat van een minister mag verwachten.

De voorzitter.- Ter informatie wil ik iets opmerken dat ter verontschuldiging van de diensten en de minister aangevoerd kan worden. De vraag werd op 3 februari ingediend, tijdens het Uitgebreid Bureau van 23 februari behandeld en pas op 25 februari naar minister Smet verstuurd. Dat was vorige week.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de fietsinfrastructuur aan de
Saintelettebrug".

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik hoop dat ik deze keer een neutraler antwoord krijg en dat de minister zal antwoorden op mijn vragen.

Mijnheer Smet, u hebt plannen om de Kleine Ring volledig van afgescheiden fietspaden te voorzien. Dat is een goed idee, maar het is ons niet helemaal duidelijk wat u precies met de Kleine Ring bedoelt.

ordonnance de 2009 relative aux plans de déplacements n'a pas fait l'objet du moindre arrêté d'exécution au cours des cinq années de votre mandat. Si vous y aviez travaillé, nous disposerions d'un instrument politique utilisable.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Ces propos sont un exemple de votre attitude problématique.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Le passé ne m'intéresse pas. En ce qui me concerne, l'incident est clos.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Il ne vous appartient pas de décider si un incident est clos, ni d'avoir le dernier mot. M. le président, j'estime que M. Smet ne se comporte pas comme on est en droit de l'attendre d'un ministre.*

M. le président.- Pour information et à la décharge des services et du ministre, la question a été déposée le 3 février, elle a été traitée en Bureau élargi le 23 février et envoyée au ministre le 25 février, soit la semaine passée.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "l'infrastructuur cyclable sur le
pont Saintelette".

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Vous avez l'intention d'aménager des pistes cyclables séparées le long de la Petite ceinture, à l'exception du pont Saintelette.*

Aujourd'hui, ce pont constitue une porte d'entrée incontournable du Pentagone pour les cyclistes, mais ceux-ci le traversent au péril de leur vie. C'est

We zijn meer bepaald ongerust over het gerucht dat de Saintelettebrug daar niet bij gerekend zou worden.

Nochtans is die brug een zeer belangrijke toegangspoort tot de Vijfhoek en een plaats die voor veel fietsers moeilijk te vermijden is. De Saintelettebrug is momenteel levensgevaarlijk voor fietsers. Daarom vragen wij al een tijdje om er langs beide kanten in een fietsbrug te voorzien.

Uw voorgangster heeft laten uitzoeken of er een andere verdeling van de wegcapaciteit op de brug mogelijk zou zijn om op die manier in een afgescheiden fietspad te voorzien, maar dat bleek moeilijk haalbaar door de complexiteit van de verkeersstromen. Gezien de problematische organisatie van het verkeer, in combinatie met de constante toename van het aantal fietsers de laatste tien jaar, lijkt de situatie niet langer houdbaar. Door de afgescheiden fietspaden die u plant, zullen fietsers echter worden aangezet om de Kleine Ring vaker te gebruiken. In dat geval moeten ze ook de Saintelettebrug veilig kunnen oversteken.

Niet alle werkzaamheden kunnen tegelijkertijd van start gaan. We moeten ons er wel bewust van zijn dat onveilige punten een obstakel vormen voor een veilige en comfortabele fietsroute. In dat kader is het ook aangeraden om aan het Sainteletteplein niet alleen de verbinding over het kanaal veilig te maken voor fietsers, maar eveneens de verbinding langs het kanaal, tussen de Koolmijnenkaai en de Havenlaan. Een fietstunnel onder de Kleine Ring is alvast technisch mogelijk.

Waar plant u de afgescheiden fietspaden langs de Kleine Ring? Rekent u de Saintelettebrug bij de Kleine Ring als u verwijst naar de aanleg van afgescheiden fietspaden voor de hele Kleine Ring? Voorziet u in een fietsbrug om de Saintelettebrug veilig te maken voor fietsers? Zo nee, hoe zult u dan de verkeersveiligheid voor fietsers daar garanderen? Op welke manier wilt u het fietspad langs de Koolmijnenkaai beter laten aansluiten op de Havenlaan? Overweegt u een fietstunnel?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De Saintelettebrug hoort wel degelijk bij de Kleine Ring. Het is immers een kruispunt waar twee assen

pourquoi nous demandons depuis un moment qu'y soit aménagée une passerelle cyclable des deux côtés.

La ministre qui vous a précédé à ce poste a commandé une étude de faisabilité pour un projet de ce genre, qui a abouti à des conclusions négatives en raison de la complexité des flux de trafic. L'organisation problématique du trafic, combinée à l'augmentation constante du nombre de cyclistes, rend la situation intenable. Les pistes cyclables le long de la Petite ceinture inciteront davantage de cyclistes à emprunter cet axe, et ceux-ci doivent pouvoir traverser le pont Saintelette en toute sécurité.

Des points noirs tels que celui-là constituent des obstacles à un trajet cyclable sûr et confortable. C'est pourquoi nous suggérons non seulement de sécuriser la traversée du canal pour les cyclistes à hauteur de la place Saintelette, mais également d'améliorer la liaison cyclable entre le quai des Charbonnages et l'avenue du Port, en aménageant un tunnel cyclable sous la Petite ceinture.

Le pont Saintelette est-il intégré à votre projet d'aménagement de pistes cyclables séparées le long de la Petite ceinture? Prévoyez-vous l'aménagement d'une passerelle cyclable à cet endroit? Dans la négative, comment comptez-vous garantir la sécurité des cyclistes? Comment allez-vous améliorer la liaison cyclable entre le quai des Charbonnages et l'avenue du Port? Un tunnel cyclable est-il envisagé?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le pont Saintelette fait bel et bien partie de la Petite ceinture puisqu'il se situe au croisement de deux*

van de Kleine Ring samenkomen. De verkeerssituatie is daar inderdaad niet eenvoudig en we moeten op zoek naar een oplossing. Daar werken we aan.

We werken ook aan de aanleg van de afgescheiden fietspaden langs de Kleine Ring. Zolang er niets over beslist is, wens ik daar nog niet meer over te vertellen.

Zowel een fietstunnel als een fietsbrug kan een oplossing bieden, maar wat het wordt, laat ik nog even in het midden. Zodra de knopen in dit dossier doorgehakt zijn, zal ik daarover communiceren. Op dit ogenblik bevinden we ons nog in de voorbereidende fase en vind ik het niet aangewezen om de voorstellen, die nog niet volledig uitgewerkt zijn, al bekend te maken. We zullen de plannen in elk geval voor het einde van de regeerperiode uitvoeren.

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- U geeft jammer genoeg opnieuw geen antwoord op mijn vragen. In elk interview dat u geeft, zegt u dat u fietsen langs de Kleine Ring mogelijk zult maken en dat juichen wij toe. U zou dan inmiddels ook wel moeten weten waar die fietspaden ongeveer zullen komen. Zo veel mogelijkheden zijn er niet langs de Kleine Ring. Wilt u de ventwegen gebruiken? Bent u van plan om parkeerstroken te laten verdwijnen? Ik had gehoopt dat ik een antwoord zou krijgen op dat soort vragen, maar dat is dus niet het geval.

Gelukkig rekent u Saintelette bij de Kleine Ring en zoekt u voor dat punt dus ook een oplossing. Volgens mij moet er geen keuze worden gemaakt tussen een fietstunnel of een fietsbrug, ze moeten er allebei komen. Via de fietstunnel zullen fietsers van de Havenlaan naar de Koolmijnenkaai kunnen fietsen, terwijl de fietsbrug in het verlengde van de Saintelettebrug een oversteek voor fietsers moet vormen.

Hopelijk neemt u dit dossier nog eens opnieuw ter hand.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

axes de celle-ci. La situation du trafic n'est effectivement pas simple à cet endroit et nous nous efforçons de trouver une solution.

Nous n'avons pas encore tranché en faveur d'un tunnel ou d'une passerelle cyclable. Dans la phase préparatoire où nous nous trouvons, les propositions ne sont pas encore suffisamment élaborées pour être révélées. En tout état de cause, ces projets seront concrétisés pour la fin de la législature.

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Une fois de plus, vous ne répondez pas à mes questions alors que vous vous exprimez régulièrement à ce sujet dans la presse. Vous devez pourtant avoir une idée approximative du futur aménagement des pistes cyclables le long de la Petite ceinture. Les voies de service seront-elles utilisées ? Des places de stationnement seront-elles supprimées ?*

Heureusement, vous intégrez Saintelette dans la Petite ceinture et êtes conscient de la nécessité de trouver une solution pour ce point. Selon moi, il faut opter pour un tunnel le long du canal et une passerelle cyclable pour le traverser.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de verkeersveiligheid op de Emile Jacqmainlaan en de Adolphe Maxlaan na het veranderen van de rijrichting".

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Enkele weken geleden besliste de stad Brussel om de rijrichting op de Jacqmainlaan en de Adolphe Maxlaan te wijzigen. In plaats van het autorijden in elke richting over één rijstrook toe te laten, mogen automobilisten nu op twee rijstroken de stad binnenrijden via de Jacqmainlaan en op twee rijstroken de stad uitrijden via de Adolphe Maxlaan. Die beslissing werd genomen om het autoverkeer vlotter te laten verlopen in dat deel van de Vijfhoek.

Het gevolg is echter dat de verkeersveiligheid voor de andere weggebruikers in het gedrang komt. Door het eenrichtingsverkeer met twee rijstroken is de snelheid van de wagens erg toegenomen. De twee voornoemde lanen liggen bovendien niet in de zone 30. Er zijn geen verkeersremmende maatregelen genomen. Het oversteken van een weg met twee rijstroken in dezelfde richting is voor voetgangers gevaarlijker dan het oversteken van een gewone weg.

Het is immers niet omdat de auto op de eerste rijstrook voor een voetganger stopt, dat de auto op de tweede rijstrook die voetganger heeft gezien. De Jacqmainlaan en zeker de Adolphe Maxlaan zijn wegen die op meerdere plaatsen erg intensief door voetgangers en fietsers gebruikt worden. De veiligheid van die kwetsbare weggebruikers wordt dus op het spel gezet om de automobilisten enkele minuten tijdswinst te geven.

Nochtans bepaalt het Verkeersveiligheidsplan van het Brussels Gewest, dat onderdeel is van het Iris 2-plan en dus valt onder de mobiliteitsordonnantie die door de gemeenten wordt gesteund, dat dergelijke situaties beter vermeden kunnen worden als we de doelstellingen in verband met de beperking van het aantal

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

concernant "la sécurité routière au boulevard Emile Jacqmain et au boulevard Adolphe Max suite au changement du sens de circulation".

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*. - *Il y a quelques semaines, la Ville de Bruxelles a décidé de modifier le sens de roulage sur l'avenue Jacqmain et l'avenue Adolphe Max. Désormais, les automobilistes peuvent pénétrer dans la ville via les deux bandes de l'avenue Jacqmain et en sortir via les deux bandes de l'avenue Adolphe Max, le but étant de fluidifier le trafic automobile dans cette partie du Pentagone.*

Cependant, la sécurité des autres usagers de la route est menacée. En effet, la vitesse des voitures a fortement augmenté et la traversée est plus dangereuse pour les piétons.

Le Plan de sécurité routière de la Région bruxelloise, qui fait partie du Plan Iris 2 et relève donc de l'ordonnance de mobilité soutenue par les communes, prévoit pourtant qu'il est préférable d'éviter de telles situations si nous voulons atteindre les objectifs de réduction du nombre de victimes de la route à l'horizon 2020.

La Ville de Bruxelles a-t-elle pris contact avec la Région et Bruxelles Mobilité avant de transformer l'avenue Jacqmain et l'avenue Adolphe Max en autoroutes urbaines ? Quel était l'avis de la Région ?

Comment la Région veille-t-elle au respect du Plan de sécurité routière par la Ville de Bruxelles ? Bruxelles Mobilité, la secrétaire d'État en charge de la Sécurité routière ou le ministre de la Mobilité ont-ils pris contact avec la Ville de Bruxelles pour lui signaler le conflit avec le Plan de sécurité routière régional ? Quelle a été la réaction de la Ville ?

Quelles mesures envisagez-vous dans ce cadre pour améliorer la sécurité des piétons et des

verkeersslachtoffers tegen 2020 willen halen.

Heeft de stad Brussel contact opgenomen met het gewest en met Brussel Mobiliteit voordat het de Jacquainlaan en de Adolphe Maxlaan omvormde tot stadsautosnelwegen? Wat was het advies van het gewest?

Hoe zorgt het gewest ervoor dat de stad Brussel het Verkeersveiligheidsplan volgt voor dit dossier? Heeft Brussel Mobiliteit of de staatssecretaris voor Verkeersveiligheid of de minister voor Mobiliteit contact gehad met de stad Brussel om te wijzen op het conflict met het gewestelijke Verkeersveiligheidsplan? Wat was de reactie van de stad?

In welke maatregelen voorziet u om deze gevaarlijke situatie voor voetgangers en fietsers te verbeteren en deze herinrichting aan te passen om ze in regel te brengen met het Verkeersveiligheidsplan en het Iris 2-plan?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - In het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 november 2008 tot bepaling van de handelingen en werken die vrijgesteld zijn van een stedenbouwkundige vergunning, staat dat de voorlopige proefaanleg van wegen voor een maximale duur van twee jaar en het aanbrengen of wijzigen van verkeerstekens op de grond vrijgesteld zijn van een stedenbouwkundige vergunning.

Voor de wijziging van de verkeersrichting van de Jacquainlaan en de Adolphe Maxlaan is geen stedenbouwkundige vergunning nodig. Bovendien maken die twee wegen geen deel uit van het primaire wegennet en is het niet verplicht een audit van de verkeersveiligheid aan te vragen.

Ik vestig er ook uw aandacht op dat die twee wegen volledig op het grondgebied van de stad Brussel liggen. Het is met andere woorden het Brusselse stadsbestuur dat bevoegd is voor de inrichting van de weg.

Uiteraard is het stadsbestuur op de hoogte van de principes voor de beveiliging van oversteekplaatsen, die zowel in het Iris 2-plan als

cyclistes ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).* - *L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 novembre 2008 déterminant les actes et travaux dispensés de permis d'urbanisme stipule que les aménagements provisoires de voirie à titre d'essai d'une durée maximale de deux ans et l'établissement ou la modification de la signalisation au sol sont dispensés de permis d'urbanisme.*

Le changement de direction sur l'avenue Jacquain et l'avenue Adolphe Max ne nécessite pas de permis d'urbanisme. De plus, ces deux avenues ne font pas partie du réseau primaire des voiries et il n'est pas obligatoire de demander un audit de la sécurité routière.

Ces deux voiries sont entièrement situées sur le territoire de la Ville de Bruxelles qui est par conséquent l'autorité responsable.

L'administration communale est bien évidemment au courant des principes de sécurisation des passages pour piétons, repris à la fois dans le Plan Iris 2 et dans le Plan régional de sécurité routière.

En effet, l'aménagement actuel des deux passages

in het gewestelijk Verkeersveiligheidsplan zijn opgenomen.

De huidige inrichting van de twee oversteekplaatsen beantwoordt inderdaad niet aan de aanbevelingen in die twee plannen. We hebben dan ook aan het stadsbestuur gevraagd om de situatie te onderzoeken.

Wellicht ben u ervan op de hoogte dat dit nog maar een testfase is, die de komende maanden wordt uitgebreid. De Brusselse regering en het stadsbestuur werken nauw samen voor de invoering van de voetgangerszone. Tijdens de vergaderingen daarover wijzen wij het stadsbestuur op zijn verplichtingen.

We zullen het volledige project evalueren en indien nodig vragen we het stadsbestuur om het bij te sturen.

De voorzitter. - De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen). - De oversteekplaatsen zijn dus niet in overeenstemming met de plannen.

Dat het om een testfase gaat, mag het stadsbestuur er niet van weerhouden om de test bij te sturen. De situatie is wel degelijk gevaarlijk: zeer veel autobestuurders houden geen rekening met overstekende voetgangers. Als het stadsbestuur wil vermijden dat er bij een aanrijding zwaargewonden of doden vallen, grijpt het dus best zo snel mogelijk in. Hopelijk wijst u het stadsbestuur op het gevaar en vraagt u het om de situatie aan de aanbevelingen uit het Iris 2-plan en het gewestelijk Verkeersveiligheidsplan aan te passen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

**betreffende "de heraanleg van de
Leuvensesteenweg".**

pour piétons ne respecte pas les recommandations de ces deux plans. Nous avons dès lors demandé à l'administration communale d'examiner la situation.

Vous savez sans doute qu'il ne s'agit que d'une phase pilote, appelée à s'étendre dans les mois à venir. Le gouvernement bruxellois et l'administration communale collaborent étroitement à l'introduction de la zone piétonne et, lors des réunions, nous rappelons à la commune ses obligations.

Nous évaluerons l'ensemble du projet et, si nécessaire, demanderons à l'administration communale de l'adapter.

M. le président. - La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).* - *Les passages pour piétons ne sont donc pas conformes aux plans. Le fait qu'il s'agisse d'une phase pilote ne doit pas empêcher l'administration communale de corriger la situation. J'espère que vous attirez son attention sur les dangers et demandez d'adapter la situation aux recommandations du Plan Iris 2 et du Plan régional de sécurité routière.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

**concernant "le réaménagement de la
chaussée de Louvain".**

De voorzitter. - De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen). - De Leuvensesteenweg en het Madouplein zijn nog steeds niet de meest aangename plaatsen voor hun buurtbewoners en voor de zachte weggebruikers, en dan druk ik me nog voorzichtig uit. In de vorige legislatuur is daar nochtans werk van gemaakt.

Het tijdelijke heraanlegproject Walking Madou werd ingehuldigd in april 2012 en was bedoeld om de kwaliteit van de openbare ruimte, de leefbaarheid van de winkelstraat en de wijk en de veiligheid van de actieve weggebruikers te verbeteren. De tijdelijke heraanleg moest de aanzet zijn voor definitieve werkzaamheden in de driehoek van de Leuvensesteenweg, de Scailquinstraat en het Madouplein. Dat zijn drie gewestwegen. Tijdens de vorige legislatuur werd een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning ingediend, maar we wachten nog steeds op het begin van de werkzaamheden. Brussel Stedelijke Ontwikkeling (BSO) is blijkbaar nog steeds de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning aan het onderzoeken.

Het tijdelijke project Walking Madou, met de gele verf en het autowrak, werd op esthetisch gebied misschien niet door iedereen gesmaakt. Toch werd ermee duidelijk gemaakt dat het transformeren van een deel van de Leuvensesteenweg tot autovrije winkelstraat positief kan zijn voor de wijk en voor de lokale handel.

Dankzij het project kreeg de winkelstraat een positieve impuls en nam het aantal bezoekers toe. De situatie werd veiliger voor actieve weggebruikers, het doorgaand verkeer in de Leuvensesteenweg nam af en de autodruk daalde. Het proefproject leidde echter tot meer verkeersoverlast voor de Scailquinstraat en een aantal aangrenzende straten, maar ook daarvoor werden alternatieven voorgesteld. Daarbij speelde uiteraard ook de gemeente Sint-Joost-ten-Node een rol, wat betreft het tegengaan van sluipverkeer.

Begin februari werd in de Leuvensesteenweg een vrouw aangereden door een wagen. Zij overleed later die dag in het ziekenhuis aan haar verwondingen. Uit dat tragische incident blijkt duidelijk hoe gevaarlijk de verkeerssituatie is en hoe dringend de heraanleg is. Tussen het tijdelijke project en de definitieve heraanleg is al te veel tijd

M. le président. - La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).* - *C'est un euphémisme de dire que la chaussée de Louvain et la place Madou ne sont pas les endroits les plus agréables pour les riverains et les modes de déplacement doux. Le gouvernement précédent a pourtant tenté d'améliorer la situation.*

L'objectif du projet de réaménagement provisoire Walking Madou, inauguré en avril 2012, était d'améliorer la qualité de l'espace public, la viabilité de la rue commerçante et du quartier ainsi que la sécurité des usagers actifs. Il devait être l'amorce de travaux définitifs dans le triangle formé par la chaussée de Louvain, la rue Scailquin et la place Madou, qui sont trois voiries régionales. Une demande de permis d'urbanisme a été introduite au cours de la précédente législature mais les travaux n'ont toujours pas débuté. Il semblerait que cette demande soit encore en cours d'examen auprès de Bruxelles Développement urbain (BDU).

Le projet Walking Madou a eu un impact positif indéniable sur l'artère commerçante. Il a également permis d'améliorer la sécurité des usagers actifs et de diminuer le trafic de transit. Il a toutefois entraîné un accroissement du trafic dans la rue Scailquin et les rues avoisinantes. Des alternatives ont dès lors été proposées.

L'accident mortel intervenu début février à la chaussée de Louvain démontre clairement la dangerosité du trafic à cet endroit et l'urgence d'un réaménagement.

Durant la précédente législature, votre parti a toujours défendu le projet Walking Madou, qui aurait pu servir d'exemple de réaménagement pour d'autres artères commerçantes. L'enquête publique est-elle clôturée ? Comment se passe la concertation avec la commune de Saint-Josse ? Pourquoi le réaménagement a-t-il pris du retard ? Les plans ont-ils été modifiés ?

verstreken.

Uw partij was tijdens de vorige legislatuur altijd een groot voorstander van Walking Madou, dat een voorbeeld had kunnen zijn voor de heraanleg van andere winkelstraten van gewestelijk belang. Van de voorbeeldfunctie blijft er intussen niet veel meer over. Is het openbaar onderzoek intussen afgerond? Kunt u het overleg met de gemeente Sint-Joost-ten-Node toelichten? Waarom loopt de heraanleg vertraging op? Worden de plannen aangepast?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - De stedenbouwkundige vergunningsaanvraag is ingediend, maar het effectenrapport was onvolledig. Zo moeten er nog een aantal vragen worden beantwoord met betrekking tot de bezorgdheden van de buurtbewoners en de gevolgen van de nieuwe plannen om de Kleine Ring veiliger te maken voor fietsers of de rijsnelheid van het openbaar vervoer. Wij passen momenteel in nauw overleg met de gemeente de plannen aan.

Ik hoop de komende maanden de knopen te kunnen doorhakken, zodat we zo snel mogelijk van start kunnen gaan met de werkzaamheden. Normaal gezien zou de situatie in de driehoek Madou-Leuvensesteenweg-Scailquinstraat tegen het einde van de legislatuur opgelost moeten zijn. Ik heb er alle vertrouwen in dat het zal lukken. Ik ben zelf ter plaatse geweest om alles te bekijken.

De voorzitter. - De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen). - Er zijn weinig mensen die nooit op het Madouplein komen...

Ik ben blij dat u de situatie zelf geanalyseerd hebt. In welke mate zullen de plannen aangepast worden? Hoe zult u er bijvoorbeeld voor zorgen dat er een link komt met de fietspaden op de Kleine Ring en dat het openbaar vervoer zijn reïssnelheid kan behouden, gelet op de flessenhals aan het einde van de Leuvensesteenweg?

U zegt het dossier rond te krijgen voor het einde van de legislatuur. Als u die termijn op al uw werken stelt, betekent dat dan dat we vijf jaar lang

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*). - *La demande de permis d'urbanisme a été introduite, mais le rapport d'incidences était incomplet. Divers points, en rapport avec les préoccupations des riverains, la sécurisation des cyclistes sur la petite ceinture et la vitesse des transports publics, doivent être abordés. Les plans sont en cours de modification, en étroite collaboration avec la commune de Saint-Josse.*

J'espère que nous parviendrons à une décision commune dans les prochains mois et que les travaux pourront démarrer rapidement. La situation du triangle Madou-chaussée de Louvain-rue Scailquin devrait être résolue d'ici la fin de la législature.

M. le président. - La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*). - *Dans quelle mesure les plans seront-ils modifiés? Comment assurerez-vous, par exemple, la liaison avec les pistes cyclables de la Petite ceinture et le maintien de la vitesse commerciale des transports en commun, compte tenu du goulot d'étranglement à la fin de la chaussée de Louvain?*

Vous espérez mener ce dossier à bien d'ici la fin de la législature. Si vous comptez respecter la même échéance pour tous vos travaux, cela signifie-t-il que nos questions resteront sans réponse pendant cinq ans? Pourriez-vous préciser quelque peu votre calendrier? Ou préférez-vous communiquer

geen antwoorden meer krijgen op onze vragen? Dat we over vijf jaar maar moeten zien of iets klaar is of niet? Ik zou graag hebben dat u iets preciezer bent over de kalender die u naar voren schuift. Of communiceert u liever via de pers?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De heer De Lille moet niet gefrustreerd geraken. Ik wil heel duidelijk zijn. Ik zal nooit communiceren over een project waarover nog geen beslissingen genomen zijn.

Ik heb gezegd welke projecten er komen. Zolang ik geen beslissing heb genomen, laat ik me niet verleiden om daarover uitspraken te doen. Ik wil u niet frustreren. Het is al een paar keer gebeurd dat u een vraag stelt over wat ik van plan ben en ik daarop geen antwoord kan geven. Ik wil echter pas communiceren als de beslissing genomen is. Anders zegt men dat ik aan aankondigingspolitiek doe en dat wil ik niet. Het is het een of het ander.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het is een beetje cynisch dat u zegt dat u niet aan aankondigingspolitiek wilt doen. Ik stel in deze commissie alleen maar vragen over projecten waarover u in de krant van alles en nog wat hebt verklaard.

Als we dan in de commissie vragen wat u precies van plan bent, dan zegt u dat u niet aan aankondigingspolitiek wilt doen en dat het onze zaken niet zijn. De kranten staan vol met aankondigingen van uw plannen. Welnu, ik zou graag in deze commissie - toch wel de juiste plaats daarvoor - van u vernemen hoe u die plannen precies zult uitvoeren.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

par voie de presse ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Je ne communiquerai jamais sur un projet pour lequel aucune décision n'est encore prise. Sans vouloir vous frustrer, je refuse de faire de la politique d'annonce.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Je ne fais pourtant rien d'autre que vous interroger sur des projets à propos desquels vous vous êtes abondamment exprimé dans la presse. J'aimerais donc que vous fournissiez des éclaircissements sur ceux-ci au sein de cette commission, qui est l'endroit adéquat pour ce faire.*

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de beleidsnota van de minister
inzake de taxisector".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE
HEER PIERRE KOMPANY,**

betreffende "de hervorming van de
taxisector".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het
woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het
Frans).- In de nota van de minister over de
taxisector komen twee belangrijke thema's aan
bod: de reglementering van de klassieke taxisector
en het openstellen van de markt voor nieuwe
ondernemingen of formules.

De overheid streeft drie doelstellingen na: een
goede dienstverlening aan de bevolking, de
naleving van de rechten van de werknemers in de
sector en het opstellen van wetten die bevorderlijk
zijn voor de mobiliteit.

U hebt in uw nota een aantal maatregelen en
opties voor de taxisector opgenomen, maar er
staan niet enkel nieuwe maatregelen in. De
invoering van de digitale taximeter is een project
dat al lang loopt.

U lijkt ondanks het uitgebreide overleg met de
taxisector wat overhaast te werk te gaan, want de
taxibedrijven hebben de recentste ordonnantie in
verband met taxivervoer nog niet verwerkt. Kunnen
we vandaag al nagaan wat de gevolgen zijn van de
vorige ordonnantie over de taxisector, waardoor
onder andere het veelbesproken handelsfonds werd
ingevoerd?

Het is positief dat u de omgeving van het
Zuidstation beter wilt inrichten en digitale
taximeters wilt invoeren, maar zoals u weet, houd
ik niet zo van reclame.

Andere aspecten, zoals het openstellen van
busstroken voor taxi's, vind ik minder positief. Ik

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

concernant "la note du ministre relative à la
politique du secteur des taxis".

**INTERPELLATION JOINTE DE M. PIERRE
KOMPANY,**

concernant "la réforme du secteur des
taxis".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Depuis le dépôt
de mon interpellation, nous avons eu l'occasion
d'avoir un minidébat en séance plénière sur la
question des taxis. Entre-temps, certains d'entre
nous ont pris connaissance de la note du ministre,
qui est manifestement passée au gouvernement.
Nous allons pouvoir l'analyser à notre aise
aujourd'hui.

Cette note se répartit en deux grands ensembles : la
réglementation du secteur classique des taxis et
l'accueil de nouveaux acteurs ou, dit autrement,
l'ouverture du marché de transport rémunéré de
personnes à de nouvelles entreprises ou formules.

L'objectif des pouvoirs publics en matière de
transport rémunéré des personnes est triple :

- rendre un service à la population ;
- assurer un secteur économique qui respecte les
travailleurs. On parle de 3.000 chauffeurs de taxis,
ce n'est donc pas anecdotique ;
- légiférer de manière à ce que la mobilité
s'améliore au lieu de se dégrader.

Dans votre note, on constate que vous avez pris
une série de mesures ou d'options concernant le
secteur des taxis. Il n'y a pas que des nouveautés :
le taximètre digital est un projet en cours depuis
très longtemps.

Ce qui est plus étonnant, c'est que la dernière
ordonnance sur le secteur des taxis est très récente

heb de indruk dat er te weinig rekening wordt gehouden met de veiligheid. Bovendien wordt er niet gezegd hoe het dan moet met busstroken die ook door fietsers worden gebruikt.

Veel taxi's gebruiken vaak busstroken en trambeddingen om sneller dan toegelaten te kunnen rijden. Blijkbaar denken veel taxibestuurders dat ze nu al de busbanen mogen gebruiken, ook al rijden daar zwakke weggebruikers. Dat probleem moet worden aangepakt voordat er ongevallen gebeuren.

Door diensten als Collecto uit te breiden, ontstaat het risico dat inwoners in minder centraal gelegen wijken niet langer gebruik kunnen maken van regulier openbaar vervoer en op dat soort diensten moeten terugvallen.

Vorige week zei u nog dat u autodelen ideaal vindt voor zones met een beperkt aanbod van openbaar vervoer. Over Collecto zei u iets gelijkaardigs en binnenkort zult u wellicht ook zoiets over Uber beweren. Ik vrees dat de uitbreiding van dit soort diensten ertoe zal leiden dat de overheid haar plicht om openbaar vervoer te organiseren doorschuift naar de privésector.

Het is een goede zaak dat u de telefooncentrales van de taxibedrijven strenger wilt reglementeren, want die maken zich vaak schuldig aan discriminatie.

Wat mij in de kwestie van de huurauto's met chauffeur verontrust, is dat u overhaast te werk gaat. In het buitenland zorgt de overheid ervoor dat de taxisector goed beschermd is voordat dergelijke systemen worden toegelaten.

Uw nota is heel duidelijk en tegelijkertijd heel vaag. U stelt weliswaar een aantal regels voor, maar de bedoelingen van Uber en de visie van dat bedrijf op de evolutie van de taxisector zijn verontrustend. We moeten daar ernstig over nadenken. Zou het niet beter zijn om Uber op zijn minst tijdelijk te verbieden? Er zijn heel wat problemen die u niet aansnijdt in uw nota.

Volgens uw nota moet wie chauffeur voor Uber wil worden een auto hebben die nog geen zeven jaar oud is, minstens drie jaar in het bezit van zijn rijbewijs zijn en een bewijs van goed gedrag en zeden kunnen voorleggen. Er staat niets in over

et n'a pas encore été digérée. Il me semble donc décélérer un peu de précipitation, même si vous avez eu un grand nombre de réunions de concertation avec le secteur. Est-on aujourd'hui en mesure d'évaluer les conséquences ou les retombées de la précédente ordonnance sur les taxis, qui introduit entre autres le fameux fonds de commerce ?

Il y a des points très positifs dans votre note, à défaut d'être très novateurs : mieux réglementer et organiser les abords de la gare de Bruxelles-Midi ou instaurer le taximètre digital. Quant à la publicité, vous savez qu'elle ne me réjouit pas particulièrement.

Je suis plus réservée sur d'autres aspects, comme l'ouverture de toutes les bandes bus aux taxis. En termes de sécurité, non seulement j'ai l'impression que les garanties sont un peu légères mais, de plus, on ne dit rien des bandes bus déjà ouvertes aux cyclistes.

On voit souvent des taxis se déplacer au-delà des 50km/h, en particulier sur les sites propres des transports en commun. Mieux vaudrait s'inquiéter de cette problématique avant qu'il y ait des accidents : certains chauffeurs de taxis semblent déjà croire actuellement qu'ils ont accès à toutes ces bandes bus, même si d'autres usagers, faibles ou actifs, en font également usage.

L'autre élément qui m'inquiète, c'est le fait qu'avec la généralisation de services comme Collecto, 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, les citoyens qui se situent à la marge sont appelés à se débrouiller avec des moyens qui ne relèvent pas du service public.

La semaine passée, nous avons débattu du système de voitures en libre-service. Vous jugez cette option idéale pour les zones peu desservies par les transports publics. Le taxi Collecto l'est également. Bientôt, on nous tiendra le même discours avec Uber. À ma connaissance, des lignes de métro et de tram permettent de relier le Heysel au centre-ville. Je crains donc le report, sur les taxis, d'une mission de service public qui devrait ressortir à la STIB ou à tout autre opérateur de transports publics.

Que vous réglementiez les centrales téléphoniques est une bonne initiative, car on évoque bon nombre de pratiques discriminatoires.

een medische keuring of het aantal uren dat de chauffeur maximaal na elkaar mag rijden.

Een taxichauffeur die elf uur na elkaar heeft gereden, moet minstens twaalf uur rust nemen. Maar niemand controleert het aantal gereden uren wanneer hij tijdens die rust ook nog eens voor Uber rijdt. Zo ontstaan er problemen met het welzijn op het werk en met de verkeersveiligheid.

De prijs zou niet meer dan 25% van het aankondigde tarief mogen afwijken, maar over een prijsreglementering in het algemeen zegt u niets. Bij Uber schommelen de prijzen echter onrustwekkend. Door een tijdlang lage prijzen aan te bieden, kan het bedrijf de taxisector op de knieën dwingen. Wanneer het eenmaal zover is, kan Uber aanrekenen wat het wil, waardoor gebruikers op drukke momenten veel meer zullen moeten betalen dan nu het geval is.

Op heel wat vragen krijgen we geen antwoord. Zijn er studies uitgevoerd over de impact op de mobiliteit? Autodelen kan helpen om het parkeerprobleem op te lossen, maar als er nieuwe diensten worden ingevoerd, zullen gebruikers van het openbaar vervoer die meer gaan gebruiken, waardoor het aantal auto's op de weg weer toeneemt.

Ik pleit voor een mobiliteitsstudie. Zorgt een systeem als Uber ervoor dat mensen hun eigen auto van de hand doen omdat het goedkoper en eenvoudiger wordt om van dergelijke diensten gebruik te maken, of zal het gevolg veeleer zijn dat gebruikers van het openbaar vervoer en fietsers overstappen op zulke diensten? Dat laatste is wat er in Parijs gebeurde na de komst van Autolib'.

Verder spelen ook sociaal-economische aspecten een rol. Wie de taxisector wil hervormen, moet rekening houden met de 3.000 bestuurders die er nu al zijn. Onder die chauffeurs zijn er veel die het spel eerlijk willen spelen, maar er zijn er ook andere. Zonder veel nadenken een nieuw systeem invoeren en zien waar dat toe leidt, is een slecht idee.

Een ander probleem dat in uw nota niet aan bod komt, is dat van de privacy. Uber kan informatie bijhouden over alle ritten die hun klanten maken, wat verontrustend is. Daarover moeten we goed nadenken bij de hervorming van de sector.

J'en viens au point central du débat, à savoir les voitures de tourisme avec chauffeur (VTC). Dans ce domaine, ce qui m'inquiète surtout, c'est que vous avancez seul. Dans d'autres villes étrangères, les autorités recherchent d'abord les moyens de calmer le jeu, de protéger le secteur des taxis et d'éviter l'apparition de taxis sauvages.

Votre note est à la fois très précise et très floue. Certes, elle propose une série de balises, mais les intentions d'Uber et sa vision de l'évolution du secteur sont assez inquiétantes. Nous devons réfléchir sérieusement à la question. Ne faudrait-il pas interdire Uber, au moins temporairement ? Bon nombre d'éléments ne sont pas abordés dans votre note.

Si je m'en tiens à ce que nous avons vu de votre note, voici les conditions pour devenir chauffeur pour Uber : avoir une voiture qui a moins de sept ans, posséder son permis de conduire depuis au moins trois ans et avoir un certificat de bonnes vie et mœurs. Je n'ai rien lu à propos des aptitudes médicales et des heures de conduite successives.

Si un chauffeur de taxi reprend la route après son service en travaillant sous la casquette Uber, aucun contrôle du nombre d'heures de conduite n'est dès lors effectué. Or, si je ne m'abuse, un chauffeur de taxi qui dépasse les onze heures de conduite d'affilée est tenu d'avoir douze heures de repos. Si ces douze heures lui permettent d'effectuer cinq heures de conduite à son compte ou à celui d'Uber, un problème de bien-être au travail, doublé d'un problème de sécurité routière, survient.

Vous parlez de prix ne pouvant fluctuer de plus de 25% par rapport au montant annoncé de la course. On ne dit cependant rien d'une réglementation des prix en général. Or, quand on observe les fluctuations des prix chez l'opérateur qu'est Uber, on ne peut que s'inquiéter, car il peut casser les prix pendant toute une période afin de mettre le secteur des taxis à genoux pour augmenter considérablement les tarifs ensuite à l'occasion d'un événement, comme le Nouvel an ou une grève des transports publics. L'utilisateur n'appréciera pas !

Toute une série de questions n'ont pas trouvé réponse. Dispose-t-on d'études d'impacts en termes de mobilité ? Si l'autopartage peut avoir des avantages en termes de mobilité, je ne saisis pas ceux d'une voiture avec chauffeur à prix très

Wie geen monopolie in de taxisector wil en daarom die markt zomaar opengooit om de concurrentie te laten spelen, dwaalt. Het doel van een bedrijf als Uber is immers net een monopolie uit te bouwen en om dat te bereiken zal het zijn concurrenten voortdurend stokken in de wielen steken en met verlies werken.

Daarover vind ik in uw nota niets terug en ik vrees dan ook dat u door overhaast te werk te gaan, de deur openzet voor een systeem dat eigenlijk helemaal niet aan uw verwachtingen beantwoordt.

accessibles, qui pourrait certes résoudre le problème du manque de places de parking, mais qui ferait passer des usagers des transports en commun vers un système de déplacements individuels.

Cela reviendrait à augmenter les déplacements en voiture individuelle, fussent-ils avec chauffeur. Une étude d'impact sur la mobilité aurait donc toutes les raisons d'être menée. Un système comme Uber va-t-il inciter les gens à revendre leur voiture individuelle parce qu'il sera plus économique et facile de se déplacer en ayant un chauffeur ou va-t-il inciter les usagers des transports collectifs ou les cyclistes à revenir aux déplacements en voiture, comme c'est le cas avec Autolib' à Paris ?

L'autre étude d'impact concerne le volet socio-économique. On parle de 3.000 chauffeurs de taxis. Il ne faut pas faire d'angélisme, puisque le secteur des taxis est très diversifié : on y trouve des patrons très droits, des chauffeurs se battant pour ne pas travailler au forfait et garder un contrat de travail normal, mais aussi tout le contraire. Quelque 3.000 chauffeurs sont concernés et on ne peut pas se lancer tête baissée dans une telle aventure et se demander par la suite ce qui se passera.

Monsieur le ministre, voilà une série de questions sur lesquelles j'aimerais vous entendre. La vie privée est un autre domaine, qui n'est pas du tout abordé dans la note. L'application Uber y est pourtant problématique. Cette société a été jusqu'à menacer de dévoiler des éléments de la vie privée d'une journaliste qui ne leur plaisait pas !

Que le PDG d'Uber se vante de stocker tous les trajets de ses utilisateurs a de quoi soulever une certaine inquiétude. Ce sont-là des questions sur lesquelles on ne peut légiférer en toute hâte.

En outre, les partisans du libéralisme, qui s'obstinent à voir un monopole dans le secteur des taxis et souhaitent y introduire davantage de concurrence, en seraient pour leurs frais si l'on ouvrait ce marché sans précaution. En effet, ce genre de société a bel et bien des visions monopolistiques, puisqu'elle n'a de cesse de tenter de mettre des bâtons dans les roues de ses concurrents, de casser les prix et de vendre à perte.

Je ne vois rien de tout cela dans votre note et je crains qu'en agissant dans la hâte, on en arrive à

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

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *De sector van de taxibestuurders is niet te spreken over het Taxiplan 2015-2019. De chauffeurs vrezen dat ze niet zullen kunnen optornen tegen goedkopere en oneerlijke concurrentie.*

De taxichauffeurs zijn ook bezorgd over de wijziging van de nachttarieven. Rekening houdende met de lage tarieven van Uber en aanverwanten, is het begrijpelijk dat u de prijzen van de reguliere taxisector aantrekkelijker wilt maken, maar voorziet u in een compensatie voor de sector?

De beslissing om een juridisch kader te creëren voor nieuwe taxibedrijven ligt bijzonder gevoelig. Welke verplichtingen worden er opgelegd aan Uber en andere gelijkaardige initiatieven? Inmiddels zijn er nog meer nieuwe taxibedrijven van start gegaan, namelijk BlaBlaCar en CAR ASAP.

Bovendien bestaan er nog steeds illegale taxi's. Zo staan er aan het Zuidstation vaak bestelwagens te wachten die mensen goedkoop naar Parijs brengen. Onlangs werden er een aantal illegale chauffeurs gearresteerd en voertuigen in beslag genomen.

Waar ligt de grens tussen carpoolen en passagiers vervoeren tegen betaling? Hoe kunnen we het kaf van het koren scheiden bij de taxidiensten? Wordt in het Taxiplan een duidelijk onderscheid gemaakt tussen carpooling en legaal en illegaal personenvervoer?

U moet dringend het vertrouwen van de taxisector herstellen. Morgen betogen de taxichauffeurs om uiting te geven aan hun angst en frustratie.

Het is belangrijk en begrijpelijk dat u de regelgeving wilt aanpassen aan nieuwe betalende diensten voor personenvervoer die nieuwe

donner vie à un système de VTC qui ne correspond pas du tout à celui que vous souhaitez.

Que votre note passe sous silence la plupart de ces aspects me donne à penser que vous agissez avec une certaine précipitation.

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Le secteur des taxis a fait connaître son mécontentement concernant le Plan taxis 2015-2019, qui n'a cependant pas encore fait l'objet d'une présentation officielle. En effet, le plan élaboré leur fait craindre de ne pas être en mesure de faire face à une concurrence jugée trop avantagée et toujours déloyale.

Plusieurs craintes subsistent dans le chef du secteur, à commencer par la suppression des tarifs de nuit et du tarif 2. Vu les prix particulièrement peu élevés pratiqués par Uber et les entreprises connexes, on peut comprendre la volonté de rendre le taxi davantage compétitif. Mais est-il prévu d'offrir une compensation au secteur face à ce manque à gagner ?

La décision de doter d'un cadre juridique les sociétés de transports rémunérés concurrentes représente le volet ultra-sensible du Plan taxis 2015-2019. Quelles sont les contraintes imposées à la société Uber et à toutes les initiatives nouvelles en cette matière ? Cette réforme de la politique de transports rémunérés de personnes avec voiture privée, mais aussi le covoiturage nécessite, à mon sens, une profonde remise à plat.

En effet, dernièrement la presse s'est fait l'écho de l'arrivée d'une énième nouvelle start-up proposant du covoiturage, BlaBlaCar. Je vous ai également adressé une question écrite concernant l'arrivée dans le paysage bruxellois de CAR ASAP, proposant des trajets rémunérés au moyen de voitures privées.

Notons par ailleurs, que le problème de transport illégal subsiste. Je pense notamment aux camionnettes postées à la gare de Bruxelles-Midi, qui proposent des trajets bon marché vers l'étranger, comme l'a rappelé une descente récente du Parquet de Bruxelles sur les lieux avec arrestations diverses et saisies de véhicules.

technologie gebruiken, maar de situatie loopt uit de hand en er moeten correcte en efficiënte maatregelen komen. Hebt u een dialoog tot stand gebracht? Wij moedigen u aan om de taxisector, die duizenden mensen werk geeft, zo goed mogelijk te ondersteunen.

Samengevoegde bespreking

De voorzitter. - De heer Dilliès heeft het woord.

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).* - *Mijnheer de minister, uit uw nota blijkt dat u de taxisector moderner en gebruiksvriendelijker wilt maken.*

U hebt het ook over het gebruik van nieuwe technologie. Wat dat betreft, zijn er duidelijk grote verschillen. De app van Uber is bijvoorbeeld veel beter dan de app die de taxisector schoorvoetend begint te gebruiken.

In uw nota staat ook dat het altijd mogelijk zou moeten zijn om een taxirit te betalen met een betaalkaart. Dat is momenteel nog niet het geval.

Jaarlijks reizen er meer dan 2,6 miljoen mensen door het gewest. Zij moeten een taxi kunnen reserveren met een app en hun rit elektronisch kunnen betalen.

Monsieur le ministre, où se trouve la limite entre covoiturage et déplacement dans le but d'obtenir une rémunération ? Comment pouvons-nous faire le tri dans cette multitude d'entreprises ? Le Plan taxis permet-il de distinguer clairement les systèmes de covoiturage, de transports rémunérés légaux et illégaux ?

Je souhaite insister sur l'extrême nécessité d'apaiser la situation vis-à-vis des taxis. Demain à 10h, les taxis bruxellois et même certains taxis français manifesteront pour exprimer leurs frustrations, mais aussi et surtout leurs craintes.

Certes, l'intégration des nouvelles formes de transport rémunéré, dotées de nouvelles technologies, est importante et compréhensible. Il est vrai qu'il ne fallait pas rester dans l'inertie ou encore refuser d'avancer avec son temps.

Cependant, il faut prévenir les débordements par la concertation et le dialogue, en proposant au secteur des taxis un soutien au travers de mesures justes et efficaces. Êtes-vous parvenu à renouer ce dialogue ? Nous vous encourageons à optimiser les chances pour de meilleures conditions de valorisation du secteur des taxis, avec ses milliers d'emplois concernés.

Discussion conjointe

M. le président. - La parole est à M. Dilliès.

M. Boris Dilliès (MR). - Je suis très heureux que nous ouvrons un tel débat. Notre commission traite de beaucoup de thèmes importants qui touchent à la vie quotidienne des Bruxellois, et le sujet que nous abordons ici sera déterminant pour leurs futurs modes de déplacement.

M. le ministre, votre note est courageuse. Elle marque votre désir de modernité, votre volonté d'ancrer notre Région au 21^e siècle. En outre, elle est orientée vers les utilisateurs, lesquels doivent être au cœur du débat.

Vous y abordez la question des nouvelles technologies. En l'espèce, nous nous situons entre l'électricité et la lampe à pétrole, tant le secteur des taxis a parfois manqué de se remettre en question. Il suffit pour s'en convaincre de comparer l'application utilisée par Uber, notamment, et celle,

Waarom zouden we ons moeten laten inspireren door het beleid in andere steden? Brussel is toch geen obscure provinciestad! U zou beter wat ambitieuzer zijn en het voortouw nemen.

Behalve Uber zijn er nog meer nieuwkomers op de markt, namelijk BlaBlaCar en Djump of CAR ASAP. We mogen ons dus niet blindstaren op één enkel bedrijf.

We hebben inderdaad regels nodig, want de huidige situatie is bijzonder vaag. Er moet een kader worden ingevoerd, zodat de fiscale en sociale wetgeving en de verzekeringswetgeving wordt gerespecteerd.

Niet iedereen heeft genoeg geld om een taxi te nemen of een auto te kopen. Zulke mensen gaan te voet, nemen de fiets of het openbaar vervoer, of doen een beroep op één van de nieuwe diensten voor personenvervoer. Ook wie zich wel een auto kan permitteren, zal dat in de toekomst misschien niet meer doen omdat er een nieuwe vorm van dienstverlening wordt aangeboden.

Privacy is uiteraard belangrijk, maar we mogen niet overdrijven: om bepaalde technologie te kunnen gebruiken, moeten we nu eenmaal bepaalde gegevens delen.

In de nota gaat het onder meer over het gebruik van busstroken door taxi's, de invoering van een label en de afschaffing van de gewestbelasting voor taxi's. Er komt een nieuw wettelijk kader, maar aan de privileges van de taxi's wordt niet geraakt. Volgens mij zou het een slecht idee zijn om in het verleden te blijven hangen in plaats van de toekomst te omarmen.

Kunt u de planning voor de verschillende wijzigingen in de regelgevingen toelichten? Door die hervormingen zal de markt immers worden opengesteld.

Hoe lang duurt de invoering van de digitale taximeter nu al eigenlijk? Waarom zou de Brusselse overheid die meters volledig zelf moeten betalen, terwijl dat in geen enkel ander Europees land gebeurt?

Hebt u de mogelijkheid bestudeerd om u te baseren op specifieke internationale regelgeving, zoals die met betrekking tot de transport network

balbutiante, que les chauffeurs de taxi commencent à adopter.

La note rappelle l'utilité de rendre systématiquement possible le paiement des courses par carte. Tel n'est pas encore le cas et nous sommes nombreux à en avoir fait l'expérience.

La note est ambitieuse. M. Kompany a indiqué que des taxis français viendraient manifester demain. Je rappelle que plus de 2,6 millions de personnes transitent chaque année par notre Ville-Région. Il est donc essentiel qu'elles aient accès à cette application, comme ce sera de plus en plus souvent le cas dans d'autres villes.

J'ai entendu dire : "Regardons d'abord ce que font les autres villes." Je trouve cela dérangent, parce que Bruxelles aurait ainsi comme première vocation de voir d'abord ce que font les autres. Or, nous ne sommes pas une obscure ville de province ! Bien sûr, nous pouvons nous inspirer des bonnes pratiques des autres, mais essayons aussi parfois d'avoir plus d'ambition et d'être aussi leader en la matière, même si, ici, nous ne serons pas les premiers. D'ailleurs, ce n'est pas ce qui prime. Ce qui est important, c'est de ne pas être les derniers.

Concernant les solutions proposées, il n'y a pas qu'Uber qu'on cite beaucoup. D'autres opérateurs arrivent sur le marché. Pensons à BlaBlaCar, un système de covoiturage, ou à Djump ou CAR ASAP. Cela démontre qu'il ne faut pas tout concentrer sur une seule société.

En revanche, il faut des règles comme vous l'écrivez dans la note. Rien n'est pire que le flou de la situation actuelle. Pour avoir ces règles, il faut pouvoir définir un cadre afin que la législation fiscale, sociale et en matière d'assurances soit respectée.

Nous sommes confrontés à un phénomène très intéressant, dans la mesure où vous avez toute une série de personnes qui pourraient renoncer demain à acheter une voiture à partir du moment où elles peuvent saisir des opportunités qui n'existent pas dans le cadre actuel des taxis. Les exemples sont multiples. Je parle souvent des jeunes, mais ils ne sont pas les seuls concernés.

Aujourd'hui, qu'on le veuille ou non, il faut des

companies? Zo nee, waarom niet?

moyens pour prendre régulièrement le taxi. Cela signifie qu'il y a toute une frange de la population à qui on refuse ce mode de transport. Ce n'est pas plus compliqué que cela. On les renvoie vers la marche, le vélo ou le tram. Parmi cette partie de nos concitoyens, nombreux sont ceux qui ne peuvent acquérir un véhicule. C'est là qu'on ouvre le marché et qu'on leur donne la possibilité d'accéder à ce mode de transport. Cet aspect est très important.

Demain, des personnes pourront utiliser ce mode de transport alors qu'elles sont limitées dans leurs moyens. De plus, une série de personnes qui disposent des moyens pour acheter un véhicule ne le feront pas grâce aux nouvelles opportunités débarquant sur le marché.

Les aspects liés à la vie privée sont importants, mais ne rentrons pas non plus trop dans les fantasmes de type "Big Brother is watching you". Sinon, j'invite tous ceux qui possèdent un iPhone à se poser la question ! En la matière, beaucoup est déjà fait, et ce n'est pas l'arrivée d'Uber qui va aggraver les choses. Nous vivons dans une société où le fait d'avoir l'utilité d'un certain type de technologie nous amène à une certaine diffusion des données, qu'on le veuille ou non.

Les taxis méritent évidemment une attention tout à fait particulière. Beaucoup de témoignages très concrets émaillent cette note, qui aborde notamment l'accès aux bandes bus, le label, la suppression de la taxe régionale... Comme vous le faites remarquer, le nouveau cadre législatif ne touche pas aux privilèges des taxis - à tort ou à raison. Mais essayer d'opposer les taxis aux autres serait une mauvaise idée. Il ne faut pas, par manque d'ambition ou conservatisme, nous en tenir au statu quo tandis que le monde bouge autour de nous. Cette attitude a trop longtemps présidé à la gestion de notre Région et capitale.

Bien que la note fournisse quelques dates, pouvez-vous nous donner un calendrier des différentes modifications réglementaires ? Ce sont celles-ci qui vont fournir, ou pas, la possibilité d'ouvrir ce marché.

Le taximètre numérique est "en route", mais depuis combien de temps ? Et pourquoi serions-nous le seul pays en Europe à le financer intégralement ?

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid (PS) (in het Frans).- *Het Taxiplan roept drie fundamentele vragen op.*

Staan taxichauffeurs en chauffeurs van Uber op gelijke voet? Als dat zo is, dan moeten er andere regels komen voor mensen die taxichauffeur willen worden.

Om taxichauffeur te worden, moet een kandidaat momenteel aan een aantal eisen voldoen, wat bij Uber niet het geval is.

Uber werd pas actief in Brussel nadat het bedrijf al van start was gegaan in andere steden. Waarom hebt u niet nagegaan welke gevolgen de komst van Uber daar had? Ik doel vooral op de negatieve gevolgen inzake werkgelegenheid, voor andere bedrijven en op het gebied van mobiliteit.

Ik ben voorstander van nieuwe technologie en de modernisering van de taxisector, maar tegen de uitsluiting van een aantal laaggeschoolde Brusselaars voor wie er buiten het beroep van taxichauffeur geen andere mogelijkheden zijn op de arbeidsmarkt.

Bovendien wijs ik erop dat sommige bus- en tramchauffeurs en werknemers van Net Brussel als bijverdienste met een taxi rijden.

U had aangekondigd dat Uber strafrechtelijk vervolgd zou worden. Wat is de huidige stand van zaken?

Er zou nog overleg plaatsvinden, maar de taxichauffeurs zijn niet komen opdagen. Hebt u sindsdien nog contact gehad met de sector? Ik neem aan dat u morgen na de betoging met vertegenwoordigers van de sector zult overleggen. Overigens is de interne communicatie in de sector niet altijd erg efficiënt.

Enfin, dans le cadre de l'élaboration de votre plan, avez-vous étudié la possibilité de vous appuyer sur des réglementations internationales spécifiques, telles que celles relatives aux "transport network companies" mises en œuvre dans de nombreuses villes, qui ont fait en sorte de responsabiliser ces plates-formes ? Si non, pourquoi ?

M. le président.- La parole est à M. Chahid.

M. Ridouane Chahid (PS).- Ce Plan taxis soulève trois questions fondamentales.

La profession de chauffeur de taxi et les prestations de celui ou celle qui s'inscrit dans le système Uber sont-elles, aujourd'hui, mises sur un pied d'égalité ? Si tel est le cas, il faut revoir l'accès à la profession pour le monde du taxi.

Aujourd'hui, pour être chauffeur de taxi, il faut satisfaire un certain nombre d'exigences, auxquelles les chauffeurs d'Uber ne sont pas confrontés.

Ma deuxième question est la suivante : quand une grande entreprise comme Uber vient s'installer à Bruxelles après s'être implantée dans d'autres villes, pourquoi ne pas profiter de ces exemples pour étudier les répercussions de ce système et vérifier les dégâts éventuels qu'il occasionne au niveau de l'emploi, des nuisances aux entreprises etc. ?

À titre d'exemple, France 2 a diffusé durant la semaine des vacances de carnaval un magnifique reportage sur tous les dégâts qu'Uber a causés à Paris, non seulement en termes de mobilité, mais également d'emploi.

Oui aux nouvelles technologies et à la modernisation du secteur du taxi, mais non à l'exclusion d'une certaine catégorie de la population, peu qualifiée, qui ne dispose pas aujourd'hui d'autre possibilité d'exercer une profession que celle de chauffeur de taxi.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier que certaines catégories de travailleurs, comme des chauffeurs de bus et de tram et des agents de l'Agence Bruxelles-Propreté, recourent à cette activité en complément de leur emploi, pour boucler leurs fins de mois.

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).*- Een aantal aspecten van uw voorstel om de regelgeving voor taxi's te hervormen, zijn positief. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de regels voor taxicentrales, de vereenvoudiging van de tarieven of de afschaffing van de gewestbelasting voor taxi's. Uw voornemen om Uber toe te laten, wordt echter zeer slecht onthaald.

In uw nota verwijst u naar het regeerakkoord, waarin staat dat taxi's een alternatief moeten bieden voor privéwagens. Ze vullen het openbaar vervoer dus aan.

De beheersovereenkomst van de MIVB van de vorige legislatuur heeft tot prijsstijgingen geleid. Ik ben verbijsterd door de uitspraak van de heer De Lille dat dat zijn probleem niet meer is. Hij zit nu weliswaar niet meer in de meerderheid, maar de passagiers van de MIVB zijn iedere dag de dupe van de prijsstijging.

De heer Dilliès zegt terecht dat iedereen het recht heeft om zich te verplaatsen. Sommige mensen kunnen zich echter geen busrit permitteren. Mensen bezondigen zich niet voor hun plezier aan zwartrijden, maar omdat het openbaar vervoer te duur is.

Minister Smet, ik merk wel dat u werk maakt van het openbaar vervoer.

Dankzij u heb ik de taxisector leren kennen. Zoals de heer Chahid zegt, bestaan er twee soorten taxi-uitbaters: sommige spelen het spel eerlijk, andere

Troisièmement, vous avez déclaré il y a quelques semaines que la Région bruxelloise allait déposer une plainte contre Uber au pénal. Qu'en est-il ?

Vendredi, une réunion avait été annoncée, mais les chauffeurs de taxi ne sont pas venus. Depuis lors, des contacts ont-ils eu lieu ? J'imagine que vous allez les rencontrer après la manifestation de demain. Dans le monde des taxis, il existe des différences entre certains exploitants et entre les chauffeurs. De ce fait, la communication ne passe pas toujours bien, même en interne, dans la profession.

M. le président.- La parole est à M. Handichi.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Vous avez l'art de vous compliquer la vie ! Le Taxi news résume la réforme en onze points. On y retrouve notamment la réglementation des centrales téléphoniques, la simplification des tarifs, la possibilité pour tous les taxis d'offrir des transports collectifs ou encore la suppression de la taxe régionale de 570 euros. En vous limitant aux dix premiers points, vous auriez sans doute reçu un dix sur dix. Le onzième point vient cependant tout assombrir : Uber.

Vous rappelez pourtant dans votre note que l'accord de gouvernement stipule que les taxis, en tant que service public, doivent être une alternative aux véhicules privés. Ils sont un complément aux transports en commun. Vous disposez donc de deux outils : les transports en commun et les taxis.

En ce qui concerne les transports publics, le contrat de gestion concocté sous l'ancienne législature a entraîné une augmentation des tarifs. Je suis d'ailleurs sidéré par la réponse que M. De Lille vous a faite tout à l'heure, affirmant que les tarifs n'étaient plus son problème. C'est un peu facile de dire cela quand on n'est plus dans la majorité, alors que tous les jours, les voyageurs paient le prix de cette décision.

M. Dilliès précise très justement que pouvoir se déplacer est un droit. Or, certains ne peuvent même pas se payer un ticket de bus. Il faudra un jour prendre conscience de cette réalité. Si certains fraudent, ce n'est pas parce que c'est amusant, mais simplement parce que les transports en commun sont trop chers.

niet.

Taxichauffeurs kampen met heel wat problemen en stress. Waarom maakt u de situatie dan nog moeilijker door Uber toe te laten? Waarom laat u niet enkel het openbaar vervoer en de reguliere taxisector toe?

Het botert niet bepaald tussen taxichauffeurs en uitbaters van taxibedrijven, maar u bent erin geslaagd om die twee partijen te verenigen in de strijd tegen Uber.

Het klopt dat veel werkende mensen het moeilijk hebben om de eindjes aan elkaar te knopen en moeten bijklussen als taxichauffeur. Dat geldt bijvoorbeeld voor buschauffeurs, die een loonsverhoging eisen.

Minister Smet, vergeet Uber, want dat soort bedrijven heeft geen toekomst. Richt u op de essentie, namelijk het openbaar vervoer en de taxi's. Ik ben ervan overtuigd dat u morgen oor zult hebben voor de eisen van de betogers.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Vous semblez cependant avoir pris en main le dossier des transports publics. Je vous laisse donc travailler sur ce point et je ferme cette parenthèse.

Grâce à vous, j'ai découvert le secteur des taxis. Ce week-end, j'ai pris des contacts et j'ai observé la situation. M. Chahid a raison, il existe deux types d'exploitants : les véreux et ceux qui essaient, tant bien que mal, de travailler correctement.

Les problèmes sont nombreux : le "mystery calling", le stress imposé aux chauffeurs par les centrales téléphoniques, l'imposition de forfaits, la sanction des chauffeurs, l'attribution des courses à des taxis non bruxellois, le monde hôtelier et les portiers, etc. Vous listez à juste titre toutes ces difficultés. Je ne peux donc qu'être d'accord avec vous.

Alors, pourquoi vous compliquer la vie avec Uber ? Gérez les deux outils qui sont à votre disposition, à savoir le transport public et le taxi qui ne fait pas le porte-à-porte. Je me demande si vous n'avez pas des tendances masochistes ! Renforcez ces deux outils et limitez-vous à eux.

Pour en revenir à la manifestation de demain, le seul point commun entre exploitants et chauffeurs, c'est Uber. Les chauffeurs sont furieux contre les exploitants et les exploitants le sont contre les chauffeurs, mais vous avez réussi à les unir dans leur lutte contre Uber. Vous le constaterez demain, car la manifestation se focalisera sur Uber.

Quant à votre proposition, il est vrai que tant de travailleurs éprouvent des difficultés à la fin du mois qu'ils n'ont d'autre solution que d'exercer une activité complémentaire comme chauffeur de taxi. Mme Susskind, lors de notre visite à Haren, la première revendication que nous a exprimée un chauffeur de bus était l'octroi d'une augmentation salariale.

M. Smet, simplifiez-vous la vie et oubliez Uber. Il n'y a pas d'avenir dans ce secteur et revenez aux fondamentaux, à savoir le taxi et le transport public. Je suis convaincu que vous écouterez les revendications des manifestants demain.

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Wij hebben pas laat beseft dat de principenota op uw website terug te vinden is. Ik heb dus nog niet alles in detail kunnen bekijken en mijn opmerkingen kunnen voorbereiden, maar ik ben wel blij met uw nota.

Ik ben het volmondig eens met de heer Dilliès dat wij naar de toekomst moeten kijken en innovatie daarin een plaats moeten geven.

Uiteraard moeten we daarbij aandacht hebben voor een aantal principes, zoals de naleving van de fiscale en sociale wetgeving, het waarborgen van de veiligheid van aangeboden diensten en level playing field. Als we die principes voor ogen houden, kunnen we veel bereiken en een moderne taxidienst creëren waarvan meer mensen kunnen gebruikmaken.

U zet een stap in de goede richting. Wij zullen aandachtig volgen hoe u dat allemaal precies zult uitwerken. Wij zijn in elk geval vragende partij om in te zetten op innovatie en nieuwe technologie. Aan het einde van de jaren negentig had nog maar 15% van de mensen een gsm, tegenwoordig telt België meer gsm's dan inwoners.

Ik zou ook meer informatie over uw planning willen krijgen. Wat zijn de volgende stappen?

(Mevrouw Simone Susskind, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

Mevrouw de voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (FDF) *(in het Frans).*- *Het reguleren van de taxisector heeft de opeenvolgende regeringen al veel kopzorgen bezorgd. De sector klaagt vaak over een gebrek aan ondersteuning, vertrouwen en dialoog.*

De komst van concurrenten als Uber maakt de situatie er niet eenvoudiger op. Als er regelgeving komt waardoor dergelijke bedrijven werkzaam mogen zijn op de Brusselse markt, moet er rekening gehouden worden met de klassieke taxibedrijven. In afwachting daarvan is Uber nog steeds onwettig en moet de overheid blijven controleren.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Nous venons juste d'apprendre que la note de principe figurait sur votre site Internet. Je n'ai pas encore pu l'examiner en détail ni préparer mes remarques mais je me réjouis de cette note.*

Nous devons effectivement regarder vers l'avenir et valoriser l'innovation tout en respectant la législation sociale et fiscale, la garantie de la sécurité des services offerts et des règles de jeu équitables.

Si nous gardons ces principes à l'esprit, nous pouvons accomplir beaucoup de choses et créer un service de taxi moderne accessible au plus grand nombre.

Vous faites un pas dans la bonne direction dans ce dossier dont nous suivrons étroitement l'évolution. Nous sommes toutefois partie prenante pour soutenir l'innovation et les nouvelles technologies. Dans les années 1990, seulement 15% des gens utilisaient un gsm alors qu'aujourd'hui il y a plus de gsm que d'habitants.

Qu'en est-il des prochaines étapes dans ce dossier ?

(Mme Simone Susskind, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

Mme la présidente.- La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (FDF).- La gestion du secteur des taxis n'est pas simple. Les gouvernements successifs ont connu de nombreuses difficultés la concernant. Depuis les années 70, divers dispositifs ont été mis en place, revus du temps de l'Agglomération et par la Région ensuite.

Régulièrement, les gouvernements ont dû faire face à des mouvements de grogne, tantôt parce que le secteur ne se sentait pas soutenu, à juste titre ou pas, tantôt par manque de dialogue et perte de confiance. L'arrivée d'un concurrent comme Uber ne facilite pas les choses, et toute réglementation éventuelle destinée à intégrer ce type de services

Uiteraard is de vrees van de taxisector voor oneerlijke concurrentie te begrijpen, maar als een nieuw bedrijf de spelregels respecteert en er een behoorlijk concurrerende markt ontstaat, moet het een kans krijgen.

De regering moet erop toezien dat de concurrentie eerlijk verloopt en de arbeidsomstandigheden in de sector verbeteren. Het is goed dat er gebruik gemaakt wordt van nieuwe technologie en dat bestaande diensten worden gepromoot. Ook de afschaffing van de gewestbelasting voor taxi's, de mogelijkheid voor taxi's om busstroken te gebruiken en de volledige financiering van de digitale taximeters door de overheid zijn goede initiatieven.

Er moet echter ook rekening worden gehouden met de numerus clausus voor taxichauffeurs. Als er meer taxi's komen en het aantal ritten per chauffeur wordt beperkt, dan kunnen de prijzen stijgen en komt de economische en sociale leefbaarheid van de sector in gevaar. Aan het eind betaalt de klant de rekening.

We moeten dus goed nadenken alvorens we zaken gaan veranderen.

De regeringsnota die afgelopen donderdag werd goedgekeurd, blijkt op een aantal punten af te wijken van de tekst die afgelopen week werd gelekt en aanleiding gaf tot de betoging die morgen zal plaatsvinden.

Afgelopen vrijdag benadrukte u in uw antwoord op de dringende vragen over dit onderwerp dat u de taxisector wilt verdedigen en meer dan 70 keer bilateraal overleg hebt gevoerd, voordat u uw plan aan de regering voorlegde. Misschien was het de bedoeling dat de regering het eens werd over een principenota, vooraleer die aan de sector voor te leggen. Op voorwaarde dat er nog verder overleg gevoerd wordt en dat de plannen nog bijgestuurd kunnen worden, zou mijn fractie dat aanvaardbaar vinden.

U hebt vast niets met het lek te maken, maar u moet toch beseffen hoe belangrijk het is dat u voldoende vertrouwen krijgt van de taxisector.

U hebt een overlegvergadering gepland op 3 maart. Op die dag vindt ook de betoging van de taxisector plaats.

dans le paysage des taxis bruxellois devra être réfléchi en tenant compte de la situation des sociétés de taxis et de leurs contraintes. Entre-temps, comme vous l'avez précisé lors d'une interpellation précédente, le système d'Uber n'est pas légal et l'administration doit poursuivre ses contrôles.

Si je peux comprendre les craintes du secteur de subir une concurrence déloyale, il n'en demeure pas moins que nous vivons dans une société de libre concurrence. Dès le moment où une entreprise nouvelle respecte les règles du jeu et entre dans une dynamique de concurrence saine et légale, elle doit pouvoir développer son projet. Si un concurrent est plus attractif qu'un autre, qu'il propose un service inédit, répondant de surcroît à un besoin particulier, il revient à son rival de faire pareil ou mieux. Cela vaut pour le secteur du transport rémunéré de personnes comme pour un coiffeur, un libraire, un boulanger ou toute autre entreprise.

La tâche du gouvernement est de garantir que cette concurrence soit loyale, saine et équitable, tout en améliorant les conditions de travail du secteur afin de maintenir sa compétitivité et éviter que la clientèle n'aille voir ailleurs. Dans cette perspective, le développement des nouvelles technologies et la promotion des services existants vont dans le bon sens. La suppression de la taxe régionale, l'accès aux couloirs des bus, le financement intégral des taximètres numériques sont également des initiatives positives. Mais, dans le cas particulier des taxis - secteur réglementé -, avec un numerus clausus, si l'on change les règles, il faudra tenir compte des conséquences et se rappeler les raisons qui ont mené à l'introduction de ce numerus clausus. Si l'on augmente le nombre de taxis et que l'on réduit donc le nombre de courses par chauffeur, il a des chances que les prix augmentent, que la viabilité économique et sociale du secteur soit ébranlée et qu'au final, les clients en paient les frais.

Cela ne signifie pas qu'il ne faut rien faire, mais il est impératif de bien réfléchir avant d'introduire le moindre changement.

Cela dit, nous n'en sommes pas encore là. Au vu de ce qu'on a pu lire dans la presse, la note de gouvernement finalement adoptée jeudi dernier s'écarte en divers points de celle qui a "fuité" la

semaine précédente et qui est à l'origine de l'organisation de la manifestation de demain par un front commun d'associations d'exploitants et de centrales radio.

Dans votre réponse aux questions d'actualité de vendredi, vous avez insisté sur votre volonté de défendre les taxis et sur votre participation à plus de 70 concertations bilatérales avant de proposer votre plan au gouvernement. Si la stratégie du gouvernement était de s'entendre sur une note de principe avant de la présenter au secteur dans le cadre du comité consultatif, mais avec la garantie que la concertation soit ensuite effective et que les mesures soient susceptibles d'évoluer, nous pourrions l'accepter.

Vous savez combien les malentendus et le manque de communication peuvent susciter des problèmes et des frustrations. Si la fuite de la note du gouvernement est certainement indépendante de votre volonté, il reste essentiel de préserver le lien de confiance avec le secteur et d'expliquer clairement la méthodologie de travail et les modalités de la concertation, afin d'éviter tout malaise.

Vous avez annoncé une réunion du Comité consultatif régional des taxis et des voitures de location avec chauffeur pour la Région de Bruxelles-Capitale le 3 mars, jour de la manifestation.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het overleg vindt plaats op 5 maart.*

M. Pascal Smet, ministre.- Elle est prévue le jeudi 5 mars.

De heer Marc Loewenstein (FDF) (in het Frans).- *Gaat die overlegvergadering door? Hebt u sinds afgelopen vrijdag contact opgenomen met het gemeenschappelijk vakbondsfront? Hoe staat het met de aangekondigde ontmoeting met de minister-president? Zult u daar ook aanwezig zijn?*

M. Marc Loewenstein (FDF).- Cette réunion est-elle maintenue ? Avez-vous eu des contacts avec le front commun depuis vendredi dernier ? Qu'en est-il de la rencontre annoncée avec le ministre-président ? A-t-elle eu lieu ou aura-t-elle lieu ? Y serez-vous présent ou est-elle uniquement prévue avec le ministre-président ?

Kunt u de grote lijnen van het Taxiplan 2015-2019 schetsen? Wat is het verschil tussen de nota die de parlementsleden konden inkijken en de nota die door de regering werd goedgekeurd?

Enfin, pouvez-vous nous exposer les grandes lignes du Plan taxis 2015-2019 et nous dire ce qui a changé entre la note parvenue aux mains de tous les parlementaires et celle finalement adoptée par le gouvernement ?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Tijdens mijn eerste mandaat als Brussels minister nam ik een aantal initiatieven met betrekking tot de taxisector. Daar viel echter nog het een en ander op aan te merken. Met de ervaring en kennis die ik inmiddels heb opgedaan, wil ik dan ook graag een aantal hervormingen doorvoeren. Ik geloof in de meerwaarde van de taxi's voor het gewest en heb daarbij oog voor het algemeen belang.

De taxisector kampt met tegengestelde belangen: de doelstellingen van de uitbaters van de telefooncentrales zijn niet noodzakelijk die van de taxi-exploitanten, de belangen van de werknemers verschillen van die van de zelfstandigen, enzovoort.

Tijdens de 73 overlegvergaderingen hebben we echter naar iedereen geluisterd.

(De heer Marc Loewenstein, eerste ondervoorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

Ik wilde geen formeel overleg voeren alvorens de regering een standpunt had bepaald. De steun van de regering is essentieel: als ze wil dat de taxisector moderniseert, dan moet ze het been stijf houden en moeten alle regeringsleden hetzelfde standpunt verdedigen ten aanzien van de sector.

Tijdens mijn ontmoetingen met de sector heb ik vastgesteld dat een deel van de taxi-exploitanten en -chauffeurs bang is van Uber. Dat geldt minder voor de zelfstandige chauffeurs. We moeten die angst ernstig nemen. Dat is de bedoeling van deze nota.

Door het lekken van de nota is de indruk ontstaan dat we Uber zonder meer willen legaliseren. Dat klopt niet: we willen een wettelijk kader creëren voor Uber, Djump, BlaBlaCar, CAR ASAP en andere maatschappijen.

Er zijn in totaal 1.300 taxivergunningen en 2.250 taxichauffeurs in Brussel. Er is een grote vraag naar alternatieven voor reguliere taxi's. De sector heeft daar echter ook zelf schuld aan, want klanten die een korte rit willen maken, worden vaak geweigerd.

We willen in de eerste plaats volwaardig overleg plegen met de sector en luisteren naar de argumenten van de vertegenwoordigers. Die kunnen nuttig zijn om de nota bij te sturen.

M. Pascal Smet, ministre.- Vos interventions nous rappellent que le secteur des taxis est complexe. Différentes opinions y coexistent et l'information n'y circule pas toujours correctement.

Pendant la campagne électorale, j'ai dialogué avec les chauffeurs de taxi. Je connais bien le secteur, car, lors de mon premier mandat ministériel à Bruxelles, j'avais déjà pris un certain nombre d'initiatives à son égard. Tout n'était cependant pas parfait, car il faut du temps pour en comprendre les subtilités.

Dès mon retour aux affaires, fort d'une meilleure connaissance du terrain, j'ai voulu entamer des réformes. Je crois dans la valeur ajoutée des taxis pour notre Région et je travaille pour l'intérêt général, au-delà d'une volonté de plaire à un groupe en particulier.

Le secteur des chauffeurs de taxis est important, mais il concentre des intérêts divergents: les objectifs que poursuivent les exploitants des centraux téléphoniques ne rejoignent pas nécessairement ceux des exploitants de taxis, les intérêts des employés ne sont pas similaires à ceux des indépendants, etc.

Cependant, nous avons réellement écouté tout le monde lors des 73 réunions que nous avons organisées, auxquelles j'ai souvent participé pour comprendre tous les enjeux de la problématique.

(M. Marc Loewenstein, premier vice-président, reprend place au fauteuil présidentiel)

Je n'ai pas voulu me rendre formellement à une réunion de concertation avant que le gouvernement bruxellois n'ait pris position. L'appui du gouvernement est crucial en la matière: si ce gouvernement veut que le secteur des taxis classiques se modernise et se mette en règle, il faut en effet qu'il soit ferme et que le secteur sache que cette fermeté est partagée par l'ensemble de la majorité.

Si j'ai pris tant de temps pour rencontrer le secteur ces derniers mois, même déjà pendant la campagne électorale, c'est justement la preuve de ma volonté de concertation et de dialogue.

Je constate toutefois un point de désaccord, avec une partie du secteur, à tout le moins: les

Ik stel vast dat de commissie het nagenoeg unaniem eens is over de invoering van een algemeen wettelijk kader volgens onze voorwaarden.

Op dit vlak kunnen we een pioniersrol spelen. Washington was ons daarin voor, maar mijn kabinet heeft bij de start van dit initiatief contact opgenomen met de Democratische Partij.

(Vrolijkheid)

De Financial Times heeft de situatie in Brussel geanalyseerd. Uber lijkt het geweest van schouder te willen veranderen, heeft nieuw personeel in dienst genomen en wil in Europa op een wettelijke manier te werk gaan.

Dat opent perspectieven. Heel wat commissieleden zijn het erover eens dat er regels moeten komen met het oog op eerlijke concurrentie en om mini-jobs en sociale uitbuiting tegen te gaan. Voorts moeten we de activiteiten van Uber controleren.

We kunnen de taxibetoging van morgen niet tegenhouden. De minister-president en ikzelf hadden de sector graag ontmoet om onze prioriteiten uiteen te zetten. Op grond van de gelekte nota weigerde de sector in te gaan op onze uitnodiging.

Mijn administratie zal alle taxichauffeurs de vereiste informatie elektronisch doorsturen. Ze ontvangen ten laatste morgen onze nota en het Taxiplan.

Afgelopen zaterdag werd ik op straat aangesproken door een boze taxichauffeur die totaal verkeerd geïnformeerd was. Zo dacht hij dat de gewestbelastingen voor de taxisector zouden stijgen, terwijl we die net willen afschaffen. Uiteindelijk heb ik die man kunnen overtuigen van mijn plan en zei hij dat hij niet zou deelnemen aan de staking.

Correcte informatie is dus bijzonder belangrijk en we zullen tijdens de overlegvergadering dan ook voldoende tijd uittrekken om de sector en de sociale partners uit te leggen hoe belangrijk het is dat de sector evolueert.

Het is echter beter dat we zelf de teugels in handen nemen door een ordonnantie goed te keuren dan

exploitants et une partie des chauffeurs ont peur d'Uber. C'est moins le cas des chauffeurs indépendants. Et lorsque les gens ont peur, même si leur crainte n'est pas fondée, il faut la prendre au sérieux. C'est ce que nous avons voulu faire avec cette note.

La fuite qui la concerne, bien évidemment indépendante de ma volonté, a répandu l'idée selon laquelle nous allons légaliser Uber. Ce n'est pas vrai. Nous allons créer un cadre juridique dans lequel Uber, Djump, BlaBlaCar, CAR ASAP et d'autres sociétés encore devront s'inscrire.

La demande et l'offre existent. Cela concerne donc tous les Bruxellois, et pas seulement les chauffeurs de taxis, qui sont 2.250 pour 1.300 licences. Le secteur des taxis a peur, et la demande est forte chez les Bruxellois. C'est peut-être lié à la manière dont le secteur des taxis a l'habitude de fonctionner : il se plaint de l'étroitesse du marché, mais refuse les trop petites courses qui ne rapportent pas assez !

J'ai donc choisi d'aller en réunion de concertation avec une note qui clarifie la déclaration de politique régionale.

Mais, au-delà de l'information, nous devons avoir une réelle concertation avec le secteur. Et se concerter, c'est aussi écouter toutes les parties. Si leurs arguments exprimés sont pertinents et justifiés, ils permettront de renforcer la note.

Quant au cadre juridique général à réaliser, je perçois au sein de cette commission un soutien quasi unanime à cet égard, mais à nos conditions.

Mme Delforge, Bruxelles doit ici prendre l'initiative d'une réglementation. Nous pourrions lancer un signal fort en étant parmi les premières Régions à réaliser un cadre réglementaire. La ville de Washington en a déjà élaboré un, et mon cabinet a d'ailleurs contacté l'élus du Parti démocrate à l'origine de cette initiative pour bénéficier de son expérience.

(Sourires)

Le Financial Times a fait une analyse de la situation à Bruxelles. Il semble en outre que la compagnie Uber ait décidé de changer de stratégie, sous la direction de M. David Plouffe, ancien

dat we de evolutie lijdzaam ondergaan.

In de komende weken beginnen we te werken aan een ontwerp van ordonnantie voor de taxisector. Hopelijk kan het ontwerp ten laatste begin volgend jaar aan het parlement worden voorgelegd. Er moet echt een nieuw juridisch kader komen. We mogen niet langer talmen, al moeten we ook overleg blijven voeren.

Zoals de heren Dilliès en Handichi opmerkten, ga ik met mijn nota in op de eisen van de taxisector. We hebben echt voldoende tijd uitgetrokken voor overleg, ook al zijn niet alle vertegenwoordigers op mijn uitnodiging ingegaan.

De manifestatie van morgen zal ongetwijfeld wat hinder veroorzaken. De taxibestuurders hebben een lang traject uitgestippeld. De politie houdt ons op de hoogte.

Het hangt van de sector af of er dinsdag overleg plaatsvindt. De minister-president en ik zijn in elk geval bereid om de chauffeurs te ontmoeten, maar vorige vrijdag wilden ze dat niet. Het is wellicht beter om te wachten tot na de manifestatie. Donderdag vergadert het adviescomité en daarna kunnen we voortwerken.

Wij zijn ons bewust van de sociaal-economische impact van de hervorming. De Brusselse taximarkt is naar mijn mening te gesloten en moet opengetrokken worden. Zoals de heer Dilliès zegt, is er bij de jeugd 's nachts een grote vraag naar taxi's. Waarom zou een taxi goedkoop moeten zijn voor mensen die bereid zijn om voor een cocktail 12 euro neer te tellen? Dat is zoals een vrouw die klaagt over de 10 euro die ze moet betalen voor een parkeerplaats, terwijl ze net een rok van 2.000 euro heeft gekocht ...

conseiller de Barack Obama et de Bill Clinton. La compagnie a engagé de nouvelles personnes et souhaite s'inscrire dans un cadre légal en Europe.

Nous avons donc de nouvelles opportunités. Je rejoins ceux qui disent que pour une fois, Bruxelles pourrait prendre l'initiative plutôt que de suivre l'exemple. Nous pourrions donner le ton en instaurant de bonnes conditions. Je constate d'ailleurs qu'une grande partie des membres de cette commission est d'accord pour fixer des règles, afin d'instaurer une concurrence loyale et d'exclure les miniboulots et l'exploitation sociale. Nous devons aussi veiller à exercer un contrôle sur les activités d'Uber.

Quelle sera notre méthode ? Une manifestation se déroulera demain. Nous ne pouvons pas l'arrêter. Le ministre-président et moi-même avons souhaité rencontrer le secteur et lui expliquer nos priorités. En raison de la fuite dans la presse de cette note qui n'était pas définitive, le secteur a toutefois refusé notre invitation.

J'ai par ailleurs demandé à mon administration d'envoyer les informations essentielles à tous les chauffeurs de taxi par voie électronique. Aujourd'hui encore, ou demain au plus tard, nous allons donc leur faire parvenir notre note et le Plan taxis en toute transparence. Et je reçois des courriels des chauffeurs de taxi qui sont satisfaits !

Samedi, j'étais sur mon vélo Villo, place Rogier. J'attendais au feu lorsqu'un chauffeur de taxi m'a harangué en me disant que ce que je faisais n'était pas bien. Nous avons eu une petite discussion. Je lui ai demandé s'il avait lu le plan. Sa réponse a été négative. Je lui ai alors demandé l'origine de ses informations, selon lesquelles j'allais légaliser Uber et faire payer des taxes régionales au secteur des taxis. J'ai dû l'informer qu'au contraire, nous allons abolir ces taxes régionales. Il m'a aussi reproché l'obligation de formation imposée aux chauffeurs et je lui ai rétorqué que le nouveau plan prévoyait une formation pour les agents d'Uber également. En fin de compte, il est reparti convaincu, en me disant qu'il ne ferait pas grève ce mardi !

Cette anecdote prouve qu'il est important d'avant tout bien informer. C'est pourquoi nous allons prendre le temps, en réunion de concertation, de tout expliquer aux représentants du secteur et aux partenaires sociaux car il est primordial qu'ils

s'inscrivent dans l'évolution de leur domaine, en toute compréhension.

Il est préférable d'encadrer des changements que de les subir. Nous devons donc, par le vote de cette ordonnance, fixer nos propres conditions.

Le dialogue est lancé, et, dans les semaines qui viennent, le processus d'écriture de la nouvelle ordonnance le sera également. J'espère qu'à la fin de cette année ou au début de l'année prochaine, ce parlement sera prêt à voter cette ordonnance. Il y a beaucoup de travail d'ici là, mais j'espère qu'il en sera ainsi, car ce nouveau cadre juridique est indispensable. Nous ne devons donc pas tarder, sans pour autant négliger le processus de négociation, pour apaiser les nombreuses craintes.

Je suis par ailleurs content que vous ne résumiez pas cette note au seul cas d'Uber. MM. Dilliès et Handichi l'ont souligné : cette note est une vraie réponse à des revendications du secteur des taxis. Nous avons vraiment pris le temps d'écouter les demandes des uns et des autres sur le terrain, même si certains représentants n'ont pas accepté mon invitation.

Certes, la manifestation de demain provoquera sans doute quelques tracasseries. Les chauffeurs de taxi ont prévu un long parcours ; la police nous donne les informations à ce propos.

Pour ce qui est d'une rencontre ce mardi, cela dépend d'eux. Le ministre-président et moi-même y sommes préparés. Ils n'en ont pas voulu vendredi dernier. Nous avons pourtant essayé, via des contacts, mais je pense que nous devons attendre la manifestation. Ensuite, nous poursuivrons le dialogue et la concertation. Jeudi se tient le comité consultatif, puis nous continuerons à travailler à un rythme soutenu.

Nous sommes conscients de l'impact socio-économique évoqué par certains d'entre vous. Le marché des taxis à Bruxelles est à mon avis trop limité. Je reviens à mon anecdote : les chauffeurs se plaignent de ce qu'il y a moins de clients et de revenus, mais refusent constamment les petites courses. Et c'est vrai ! Ce n'est pas normal, il faut élargir le marché. M. Dilliès a raison : il existe tout un marché nocturne, notamment en ce qui concerne les jeunes. La question du prix entre en compte, mais pourquoi serait-il normal de payer douze

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Waarom een vrouw?*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Of een man, maar die koopt dan geen rok.*

(*Rumoer*)

Omdat een vrouw dat onlangs tegen mij zei en ik dat nogal typerend vind. Ik heb haar geantwoord dat wie 2.000 euro aan een rok kan uitgeven, ook nog wel 10 euro voor een parkeerplaats zal kunnen missen. Alles is relatief. Voor sommige mensen, zoals jongeren, is 12 euro voor een taxi te duur.

Het Brussels Gewest blijft in openbaar vervoer investeren, maar kan niet alles doen. Daarom zijn taxi's en betalend personenvervoer ook nodig.

Voor het betalend personenvervoer moeten we verder uitbouwen. De regering wil minder auto's in de stad, maar wie echt een auto nodig heeft, moet er ook een beroep op kunnen doen. Het gaat eigenlijk om autodelen in de zeer ruime zin van het woord.

Busstroken zijn uitsluitend bestemd voor bussen, fietsen en taxi's. Taxichauffeurs moeten zich uiteraard aan de wet houden en mogen geen snelheidsovertredingen begaan.

De klassieke taxisector mag de busstroken gebruiken, zodat de taxi's niet in het verkeer vast komen te zitten. Uber mag dat niet.

Aan het nachttarief en aan tarief 2 hebben we nog niets gewijzigd. Op basis van informatie die we dankzij de digitale taximeter zullen krijgen, zullen we nagaan of het tarief aangepast kan worden. Het is trouwens de sector zelf die vraagt om tarief 2 en het nachttarief af te schaffen.

Deze Brusselse regering is de eerste die zo veel middelen in de taxisector investeert. Ze gaf haar toestemming voor de afschaffing van de gewestbelasting voor taxi's. Dat was geen eenvoudige beslissing, want het gewest verliest er

euros voor een cocktail en pas voor een taxi? C'est comme la femme qui va faire ses courses dans le quartier de la Toison d'Or, et se plaint de payer dix euros de parking alors qu'elle s'achète une jupe à 2.000 euros...

Mme Céline Delforge (Ecolo).- *Pourquoi une femme ?*

M. Pascal Smet, ministre.- *Ou un homme, mais il n'achètera pas de jupe !*

(*Rumeurs*)

C'est une femme qui me l'a raconté. C'est parce que c'est emblématique ! Je lui ai répondu que si elle pouvait dépenser 2.000 euros pour une jupe, elle pouvait bien payer dix euros de stationnement. Les choses sont parfois relatives. Mais pour beaucoup de gens, comme les jeunes, douze euros de taxi, c'est trop cher. Toutefois, quand ils disposeront de plus d'argent, ils utiliseront le taxi.

À Bruxelles, contrairement à d'autres Régions d'Europe et de Belgique en particulier, on continue à investir dans les transports en commun. Mais on ne peut pas tout faire : il faut y ajouter un mode de transport de point à point, c'est-à-dire le taxi et le transport de personnes rémunéré.

Nous devons élargir ce dernier mode. Le but du gouvernement est certes de réduire le nombre de voitures en ville mais aussi de permettre à ceux qui en ont vraiment besoin d'en encore circuler. C'est l'idée de carsharing au sens très large.

Les bandes bus seront exclusivement réservées aux bus, aux cyclistes et aux taxis. Les chauffeurs de taxis doivent, bien entendu, respecter la loi et ne pas dépasser les limites de vitesse. La seule exception autorisée est celle de la sécurité routière.

L'accès aux bandes bus est l'un des avantages octroyés au secteur des taxis classiques. Un homme d'affaires qui doit se rendre à l'aéroport préférera en effet faire appel à un taxi classique, autorisé à emprunter des "corridors", plutôt qu'à un véhicule Uber qui risque d'être coincé dans les embouteillages.

Aucun changement n'est encore intervenu au niveau du tarif de nuit et du tarif 2. Sur la base des nouvelles informations fournies par le taximètre

inkomsten door, terwijl het tegelijkertijd extra geld aan de taxisector besteedt.

De regering investeert iets meer dan 3 miljoen euro in de digitale taximeter. Op dit ogenblik hebben slechts tien taxi's een digitaal toestel. De sector, die met rendabiliteitsproblemen kampt, vindt het te duur om digitale taximeters te installeren.

Als we deze uiterst belangrijke sector transparanter en moderner willen maken en beter willen organiseren, dan hebben we de digitale taximeter nodig. Daarom ondersteunen we de investering in digitale taximeters. Door voor het recentste model en nieuwe toepassingen te kiezen, zullen we over de gewenste gegevens kunnen beschikken.

We investeren dus 3 miljoen euro en schaffen de gewestbelasting van 579 euro af. We zullen groepsaankopen voor brandstof, wagens, kredietkaartlezers en verzekeringen organiseren. Daardoor kunnen de 972 zelfstandige taxibestuurders betere prijzen krijgen en verminderen hun administratieve verplichtingen. De taxisector moet zich nog bewust worden van die gunstmaatregelen. Op dit moment gaat alle aandacht naar Uber.

We willen niet raken aan de privileges van de taxisector. Zo komen er meer taxistandplaatsen op de openbare weg, een promotiecampagne, een aparte rijstrook naar de luchthaven en forfaitaire tarieven. Uber geniet die voordelen niet.

De relevantie van een numerus clausus zullen we bestuderen. Barcelona en Madrid, waar heel wat minder internationale instellingen gevestigd zijn, tellen drie keer zo veel taxi's als Brussel. Daar gaan mensen zelfs met de taxi winkelen. Dat is in Brussel nog een gat in de markt.

De planning heb ik al toegelicht. Het overleg vindt in de komende weken plaats. Samen met de sector bereiden we het ontwerp van ordonnantie voor. Ik hoop een eerste versie tegen het begin van de zomer klaar te hebben. Die kan vervolgens naar de Raad van State en in de herfst kunnen we het voorstel dan aan het parlement voorleggen. Tegen het einde van dit jaar of begin volgend jaar moet de nieuwe ordonnantie aangenomen zijn.

numérique, nous allons analyser la situation et envisager une modification de la tarification. Il convient de souligner que l'abolition du tarif 2 et du tarif de nuit est une demande émanant du secteur lui-même.

En réponse à votre question concernant une compensation éventuelle au secteur, M. Kompany, notre gouvernement est le premier qui investisse autant de moyens dans le secteur des taxis. Le gouvernement dans son ensemble, y compris le ministre des Finances, M. Vanhengel, a marqué son accord pour l'abolition de la taxe régionale s'appliquant aux taxis. Cette décision n'était pas facile à prendre, puisqu'elle représente une perte de revenus pour la Région, alors même que des dépenses supplémentaires sont consenties en faveur du secteur des taxis.

Nous allons investir un peu plus de trois millions d'euros dans le taximètre numérique. Le déploiement de ce dispositif est "en route", M. Dilliès, parce qu'il n'est pour l'instant installé que dans dix véhicules. Nous constatons des difficultés d'installation de ce système. L'argument invoqué est celui des frais, sachant que ce secteur enregistre des problèmes de rentabilité.

En tant que pouvoirs publics, nous estimons que ce moyen est essentiel pour assurer la transparence et la bonne organisation d'un secteur qui est extrêmement important et nécessite une modernisation et une mise en ordre. C'est pourquoi nous allons supporter cet investissement, en optant pour le modèle le plus moderne, qui nous permettra de disposer des données nécessaires. Les nouvelles applications disposent également de données, qu'elles doivent nous transmettre.

Ce sont 3 millions d'euros que nous investissons, alors que nous supprimons la taxe régionale de 579 euros. Nous allons organiser des achats groupés pour le carburant, les voitures, les lecteurs de cartes de crédit et les assurances afin d'obtenir des prix plus avantageux, surtout pour les indépendants. Je rappelle que le secteur des taxis compte 972 chauffeurs indépendants et environ 1.400 salariés. Pour ces indépendants, de telles mesures signifieront moins de tracasseries administratives et des prix plus intéressants. Néanmoins, il faudra attendre qu'elles entrent dans la conscience collective du monde des taxis. Pour l'instant, toutes les attentions portent sur Uber.

De taxibestuurders en de chauffeurs van Uber worden niet op dezelfde manier behandeld, want ze verschillen van elkaar: taxichauffeur is een voltijdse activiteit, werken voor Uber is een bijverdienste. De concurrentie moet wel eerlijk verlopen en de spanningen tussen de reguliere taxisector en Uber mogen niet te hoog oplopen. Voor de taxibestuurders zullen de regels wat soepeler worden. Voor de nieuwe technologie in de taxisector worden er regels ingevoerd, zodat iedereen het spel min of meer op dezelfde manier speelt.

Ik wil sociale problemen vermijden en houd in de eerste plaats de taxibestuurders en hun klanten in het achterhoofd. De taxisector is erg belangrijk: Brussel telt 1,2 miljoen inwoners en 2.200 taxibestuurders.

Voor het algemeen belang moeten we op zoek naar een goede oplossing voor iedereen. Als ik mij bij de taxibestuurders populair had willen maken, had ik Uber moeten laten voor wat het was, maar dat zouden de inwoners van Brussel niet op prijs hebben gesteld. De bevolking staat achter de beslissing om Uber toe te laten, dat merk ik zelfs in deze commissie, ook al blijven er enkele onduidelijkheden die we ernstig moeten nemen.

De strafprocedure tegen Uber loopt, die kunnen we niet stilleggen. Momenteel bestaat er geen wettelijk kader. Het probleem kan met een ontwerp van ordonnantie worden aangepakt, maar de rechtszaak blijft lopen. De federale en gerechtelijke diensten werken voort aan dit dossier.

Iedereen heeft begrepen dat we nu de mogelijkheid hebben om het betalend personenvervoer te moderniseren. We zullen daar de komende weken verder over debatteren. Heel wat inwoners van Brussel hebben belang bij een hervorming van de sector.

M. Chahid l'a bien dit, le secteur des taxis bénéficie de privilèges, et nous comptons les préserver. Nous voulons promouvoir l'arrêt des taxis en rue. Le secteur fera l'objet d'une campagne de promotion, des couloirs lui seront réservés vers l'aéroport, des tarifications forfaitaires seront mises en place. Uber ne bénéficie pas de ces avantages.

J'en viens à l'impact socio-économique. Sur la base des chiffres dont nous disposons, nous évaluerons la pertinence de fixer un numerus clausus. À Barcelone ou à Madrid, qui n'hébergent pourtant pas les institutions européennes ni l'OTAN, les taxis sont trois fois plus nombreux. Là-bas, les usagers les prennent aussi pour les petites courses, ce qui n'est pas le cas chez nous. Un nouveau marché est à créer.

J'ai déjà répondu concernant le calendrier. La concertation va avoir lieu dans les semaines à venir. Nous allons préparer le projet d'ordonnance avec le secteur. Sur cette base, nous pourrons l'approuver en première lecture, je l'espère, juste avant les vacances d'été. Le Conseil d'État pourra alors l'étudier pendant l'été. En septembre ou en octobre, il passera au gouvernement en deuxième lecture et nous pourrons le déposer au parlement. À la fin de l'année, ou au début de l'année prochaine, nous aurons une nouvelle ordonnance. Il est important de voir comment on peut, même avant d'introduire l'ordonnance, bien connaître les soucis de chacun.

Une question m'a été posée sur le fait de mettre sur le même pied les chauffeurs de taxis et Uber. Ils ne sont pas sur le même pied : chauffeur de taxi, c'est une activité à plein temps, et Uber, c'est une activité complémentaire. Ils sont similaires, avec des différences. Mais nous avons clairement dit que la concurrence devait être loyale. La tension entre les deux ne peut pas être trop grande. On va probablement assouplir, déréglementer, aller à l'essentiel pour les chauffeurs de taxi et, pour les nouvelles applications, réglementer pour arriver à un niveau similaire.

Mon souci est d'éliminer le risque social. Le point de départ, c'est les chauffeurs de taxi et les Bruxellois qui veulent faire appel à un transport rémunéré. Le secteur des taxis est très important. Il y a 1,2 million de Bruxellois pour 2.200 chauffeurs actifs. Cela ne veut pas dire que l'un est plus important que l'autre. Toutefois, l'intérêt général

veut qu'on trouve une solution qui est bonne pour tout le monde.

Si j'avais voulu être populaire auprès des chauffeurs de taxi, je n'aurais pas dû aborder la question d'Uber. Mais alors les Bruxellois n'auraient pas été contents. Vous recevez sans doute beaucoup de réactions de Bruxellois qui se réjouissent de notre démarche. La population nous soutient fortement. Je le sens également ici dans cette commission, même s'il subsiste certaines inquiétudes qui doivent être prises au sérieux. J'ai aussi des craintes, mais il faut s'y attaquer afin de les faire disparaître.

La procédure pénale est en cours et nous ne pourrons pas l'arrêter. Il n'existe pas de cadre légal, ni de réglementation à l'heure actuelle. Un projet d'ordonnance réglerait a priori le problème, mais la démarche au pénal reste d'actualité. Je sais que les services fédéraux et judiciaires poursuivent leur travail sur ce dossier.

Je suis content d'avoir débattu de cette question. Tout le monde est conscient de ce que nous avons l'occasion de moderniser le secteur du transport rémunéré des personnes. Les prochaines semaines permettront de poursuivre le débat. Cette question concerne beaucoup de Bruxellois et nous travaillons dans leur intérêt. La commission a compris qu'il y allait de l'intérêt général, malgré les intérêts particuliers au secteur.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik heb op drie vragen geen antwoord gekregen, waaronder die over de milieueffectenstudie.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Wij beschikken nog over onvoldoende gegevens om een milieueffectenstudie te kunnen uitvoeren.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik stel vast dat u geen milieueffectenstudie wilt laten uitvoeren over mobiliteit.*

Mijn collega van de MR heeft gelijk wanneer hij stelt dat mensen die te voet of met de fiets gaan of het openbaar vervoer nemen, ook de taxi zouden

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je n'ai pas obtenu de réponses à trois questions, dont celle sur l'étude d'impact, c'est-à-dire des simulations. Or, c'est fondamental.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous ne pouvons pas effectuer d'étude d'impact parce que nous n'avons pas assez de données.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- C'est donc bien la preuve que nous sommes en train d'avancer à l'aveugle. Je prends acte que vous ne souhaitez pas réaliser d'étude d'impact en termes de mobilité.

Mon collègue du MR a raison de dire que les "malheureux" qui doivent se déplacer en transports

moeten kunnen nemen, maar dreigt dan niet het risico dat milieuvriendelijke verplaatsingsmethoden terrein verliezen? Dat is een onderzoek waard.

Op mijn vragen over de evaluatie van de vorige ordonnantie en het handelsfonds hebt u ook niet geantwoord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *In mijn nota staat dat de evaluatie wordt voortgezet.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Wat is de stand van zaken? Ik heb de indruk dat u al aan nieuwe wetgeving werkt, terwijl de vorige ordonnantie nog niet geëvalueerd is. U gaat overhaast te werk.*

Uber heeft een app ontwikkeld waarmee hun klanten gemakkelijk een auto met een chauffeur kunnen laten komen. In feite is Uber dus een taxicentrale.

Waarom kunt u de regelgeving voor taxicentrales niet opleggen aan Uber? Zo zou u ook een oplossing kunnen vinden voor het sociale statuut van de werknemers, want er zijn ernstige problemen op dat gebied. Uit uw nota blijkt ook dat Uber zijn tarieven vrij zal mogen blijven bepalen.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Uber is enigszins vergelijkbaar met de klassieke taxibedrijven, maar is in feite complementair.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik ben het niet met u eens. De inkomsten van de chauffeurs van Uber fluctueren zeer sterk. Uber speelt de rol van werkgever en moet als dusdanig beschouwd worden.*

In de nota staan een aantal duidelijke zaken, maar er ontbreekt ook veel informatie over fundamentele kwesties die verder besproken moeten worden.

Er zijn overall problemen met Uber, ook in de Verenigde Staten. In Las Vegas is Uber bijvoorbeeld illegaal.

publics, à pied ou à vélo doivent enfin pouvoir accéder à ce mode de transport, quoique je considère que les moyens de transports cités ne sont pas synonymes de "malheur". Ne risque-t-on pas le transfert modal à l'envers ? Cette question mérite d'être analysée.

L'autre question restée sans réponse porte sur l'évaluation de l'ordonnance précédente, la question des fonds de commerce, etc.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai indiqué dans la note que nous allions poursuivre l'évaluation.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Où en sommes-nous ? J'ai en effet l'impression qu'on légifère en même temps qu'on évalue ou, inversement, qu'on n'a même pas fini d'évaluer tout en étant déjà à un stade ultérieur. Je trouve qu'il y a une précipitation inquiétante.

Quel est l'apport technologique d'Uber ? C'est une application qui permet de trouver plus facilement la voiture et le chauffeur. Cette innovation ramène Uber à un rôle de centrale. Nous pourrions avoir une autre approche, où Uber serait considéré comme une centrale de taxis qui fonctionne avec une technologie particulière.

Pourquoi ne pas l'intégrer dans la réglementation des centrales ? Cela permettrait aussi d'aborder la question sociale de ses collaborateurs et de leur statut, car la distorsion persiste. La note affirme en effet qu'Uber continuera à fixer ses propres prix.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est similaire, mais complémentaire.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je ne vous suis pas à ce propos, d'autant que l'on sait bien qu'une série de questions fondamentales sont posées par ce sujet. Par exemple, les chauffeurs d'Uber ont des revenus fluctuants. Uber a un rôle d'employeur et devrait être considéré comme tel.

Je lis des points extrêmement précis dans la note et, en même temps, j'y distingue de grandes lacunes sur des aspects fondamentaux qui méritent, selon moi, d'être encore discutés.

Il ne s'agit pas de rester spectateurs et de voir ce qui se passe ailleurs. Le problème ne se pose pas

Zou er geen overleg moeten komen op Europees niveau, vooraleer er enig initiatief genomen wordt? Wij moeten niet blijven toekijken en zien wat er in andere landen gebeurt, maar de problematiek bespreken en knowhow uitwisselen!

Er is niets op tegen om moderne technologie te gebruiken, als men daarbij de regels van de moderne samenleving volgt.

Ik blijf erbij dat heel wat vragen onbeantwoord zijn.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het gaat slechts om enkele vragen.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Het gaat om fundamentele kwesties, zoals het feit dat de job van taxichauffeur met een arbeidscontract op de helling komt te staan. Ook de aansprakelijkheid van de chauffeurs is een probleem. In andere landen schuift Uber de verantwoordelijkheid van zich af, wanneer chauffeurs zich schuldig maken aan agressie.*

(Opmerkingen van de heer Smet)

De lijst van problemen is lang en er zijn er veel die u niet aanpakt. Wij nemen een risico door voor vernieuwing te kiezen. We hebben geen enkele garantie dat de sociaal-economische problemen aangepakt worden of dat Uber slechts in een complementaire vorm van dienstverlening voorziet: het risico is reëel dat milieuvriendelijke verplaatsingsmethoden terrein zullen verliezen.

Ik stel voor dat de commissie hoorzittingen organiseert, zodat we het dossier kunnen uitdiepen.

uniquement à Bruxelles, mais bien au niveau mondial, sur tous les continents, notamment aux États-Unis et plus particulièrement à Las Vegas, qui a qualifié le système Uber d'illégal.

Ne serait-il dès lors pas utile de développer une concertation au niveau européen avant de prendre toute initiative ? Il ne s'agit pas non plus de rester au balcon et d'attendre de voir ce que font ou ont fait les autres pays ! Il s'agit de discuter et de partager les expériences face à une problématique commune.

Il importe par ailleurs de procéder à des auditions au sein de cette commission, car le dossier s'est enrichi de nouveaux éléments.

On ne peut pas aller contre la modernité si on se la joue haute technologie. M. Richard Stallman, ardent militant du logiciel libre - qui est loin d'être un réactionnaire du 19^e siècle - a exprimé de profondes réserves à l'égard du système Uber !

Je maintiens qu'il n'a pas été répondu à un grand nombre de questions !

M. Pascal Smet, ministre.- Il s'agit seulement de quelques questions.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Il s'agit de questions fondamentales portant sur le fait que des chauffeurs de taxi, contractuels risquent de se retrouver avec des emplois précaires. Il y a également la question relative à la responsabilité des chauffeurs. Dans les autres pays, Uber n'hésite pas à se défaire sur ses chauffeurs en cas d'agression.

(Remarques de M. Smet)

Il y a une série de questions auxquelles il n'a pas été répondu. Je doute d'ailleurs qu'il soit possible d'établir en quelques minutes la liste des griefs. Vous relevez certains points très précis, mais en négligez d'autres qui ne répondent pas à des objections.

Nous courons des risques en endossant le rôle d'innovateurs. La situation actuelle ne nous donne aucune garantie quant au fait que les risques socio-économiques seront réduits et que sur le plan de la mobilité, la chaîne se dote d'un maillon

De voorzitter.- Uw voorstel is genoteerd. Wij zullen dit desgevallend behandelen.

De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *Dit debat loont de moeite. Uber heeft ons wakker geschud en verplicht ons om voorzichtig aan een hervorming te werken.*

Er is geen reden tot paniek. Uber is er nu eenmaal. De meeste jongeren hebben tegenwoordig een smartphone. Uber pikt gewoon in op die trend. De klassieke taxisector moet beschermd worden, maar voor mensen die vertrouwd zijn met moderne technologie, is hij verouderd.

Taxichauffeurs krijgen het verwijt dat ze korte ritten weigeren. Ze hebben geen zin om voor een korte rit hun plaats in een lange wachtrij te verliezen en daarna weer een uur te moeten aanschuiven.

Ik ben zelf vijf jaar taxichauffeur geweest. De uitbater heeft me zonder mijn medeweten maar vijf maanden ingeschreven. Daarna is hij verdwenen. Daardoor weet ik dat taxibedrijven onbetrouwbaar kunnen zijn.

We moeten inschikkelijk zijn voor de taxichauffeurs. Ze hebben veel kopzorgen. U zult na de betoging van morgen zelf uw conclusies kunnen trekken. De taxichauffeurs hebben het recht om met een manifestatie op uw plannen te reageren.

Ik heb met veel taxichauffeurs gesproken en ben zelfs aangevallen. Sommige chauffeurs denken dat we hen in de luren willen leggen, maar ze beseffen vaak niet dat er net meer regelgeving nodig is.

U bepaalt volgens welke regelgeving de taxichauffeurs moeten werken. Geef hun de kans de technologische vooruitgang te accepteren. U hebt daar een volledige legislatuur de tijd voor.

supplémentaire, et non d'un transfert modal dans le mauvais sens.

Je suggère à la commission que l'on procède à des auditions pour approfondir le dossier, car il mérite toute notre attention.

M. le président.- Votre suggestion a été entendue. Nous la traiterons le cas échéant.

La parole est à M. Kompany.

M. Pierre Kompany (cdH).- Je crois, M. le ministre, que le débat en valait la peine. La société n'évolue que grâce aux secousses. L'affaire Uber nous réveille et nous pousse à avancer, mais avec prudence.

On ne doit pas avoir peur. Uber a débarqué ! Certes, à une époque où la grande majorité des jeunes possède un smartphone, il est indispensable de protéger le secteur des taxis, sous peine de voir les sociétés tomber en faillite. Pour ces nouveaux utilisateurs, le système est vétuste et lent.

Beaucoup reprochent aux taxis de refuser les petites courses. Pour le comprendre, il faut se mettre dans la peau du chauffeur. De courts trajets lui font perdre sa position. Il est obligé de se réinstaller dans une file où il peut parfois attendre jusqu'à une heure. Si, à nouveau, le client suivant lui commande une "petite course", à la fin de la journée, il n'a pas gagné sa vie.

Je voudrais me faire l'avocat des chauffeurs de taxi. J'ai été l'un d'eux durant cinq ans. Pourtant, si vous vérifiez au SPF Finances, vous ne trouverez peut-être trace de mon activité de chauffeur que pour cinq mois. Le propriétaire de la compagnie de taxis est parvenu à ne pas me déclarer à plusieurs reprises. Sans que je le sache. Puis, il a disparu dans la nature.

Soyons conciliants avec ces chauffeurs de taxi ! Ils ont beaucoup de soucis, certains ont charge de famille, d'autres sont plus âgés et roulent encore dans un vieux véhicule malodorant.

La manifestation qui aura lieu demain ne doit pas être crainte ! Nous sommes dans un pays qui autorise encore les manifestations et c'est un modèle de société. Vous tirerez des conclusions à l'issue de cette manifestation. Vous avez parlé de la

Ik hoop dat de dialoog na de betoging voortgezet kan worden. Wij moeten de Brusselaars verdedigen. Wij zijn niet bang voor Uber, maar er moeten regels komen voor dergelijke bedrijven.

- De incidenten zijn gesloten.

nouvelle ordonnance et les chauffeurs de taxi ont le droit de réagir. Il est normal qu'ils fassent entendre leur malaise à la société. J'ai échappé à ce destin et je suis désormais député.

J'ai rencontré beaucoup de chauffeurs de taxi et ai discuté avec eux après m'être présenté en tant qu'ancien chauffeur de taxi. Un seul chauffeur m'a agressé en présupposant à l'avance ce qui se déroule maintenant. Il estimait qu'on lui jouait des tours, mais avait oublié de considérer que son métier n'était pas suffisamment cadré.

Vous déterminez le cadre du travail de ces gens. Donnez-leur la chance de normaliser leur vie et qu'ils acceptent les nouvelles technologies. Vous avez toute une législature pour y arriver.

J'espère qu'après la manifestation, le dialogue reprendra. Nous sommes là pour défendre les Bruxellois. Nous n'avons pas peur d'Uber, mais il s'agit de cadrer cet opérateur également.

- Les incidents sont clos.