



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

—————
**Commission de l'Infrastructure,
chargée des Travaux publics et de la Mobilité**

—————
**Commissie voor de Infrastructuur,
belast met de Openbare Werken en de
Mobilitéit**

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 9 OCTOBRE 2017**

—————
**VERGADERING VAN
MAANDAG 9 OKTOBER 2017**

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@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels/

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@parlement.brussels

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
www.parlement.brussels/

SOMMAIRE**INHOUD**

ORDRE DES TRAVAUX	5	REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	5
QUESTIONS D'ACTUALITÉ	6	ACTUALITEITSVRAGEN	6
Questions d'actualité de M. Marc Loewenstein, Mme Céline Delforge, M. Vincent De Wolf, Mme Véronique Jamouille, M. Pierre Kompany et M. Bruno De Lille	6	Actualiteitsvragen van de heer Marc Loewenstein, mevrouw Céline Delforge, de heer Vincent De Wolf, mevrouw Véronique Jamouille, de heer Pierre Kompany en de heer 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,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
sur "la situation du viaduc Herrmann-Debroux".		betreffende "de toestand van de Herrmann-Debroux viaduct".	
INTERPELLATIONS ET QUESTION ORALE	31	INTERPELLATIES EN MONDELING VRAAG	31
Interpellation de M. Boris Dilliès	31	Interpellatie van de heer Boris Dilliès	31
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le plan taxi".		betreffende "het taxiplan".	
Interpellation jointe de Mme Carla Dejonghe,	31	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Carla Dejonghe,	31
concernant "les annonces relatives au plan taxi".		betreffende "de aankondigingen over het Taxiplan".	
Interpellation jointe de M. Paul Delva,	31	Toegevoegde interpellatie van de heer Paul Delva,	31
concernant "le nouveau plan taxi".		betreffende "het nieuwe Taxiplan".	
Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,	31	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,	31
concernant "les derniers développements du plan taxi".		betreffende "de jongste ontwikkelingen betreffende het taxiplan".	
Interpellation jointe de M. Pierre Kompany,	31	Toegevoegde interpellatie van de heer Pierre Kompany,	31

concernant "la mise en œuvre du plan taxi".		betreffende "de uitvoering van het taxiplan".	
Interpellation jointe de M. Youssef Handichi,	31	Toegevoegde interpellatie van de heer Youssef Handichi,	31
concernant "le nouveau plan taxi".		betreffende "het nieuwe taxiplan".	
Interpellation jointe de M. Bruno De Lille,	31	Toegevoegde interpellatie van de heer Bruno De Lille,	31
concernant "le nouveau plan taxi".		betreffende "het nieuwe Taxiplan".	
Interpellation de Mme Cieltje Van Achter	32	Interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter	32
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le Plan taxi".		betreffende "het Taxiplan".	
Interpellation jointe de M. Jamal Ikazban,	32	Toegevoegde interpellatie van de heer Jamal Ikazban,	32
concernant "l'avis de la Commission régionale de la Mobilité sur le Plan taxi".		betreffende "het advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie over het Taxiplan".	
Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,	32	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,	32
concernant "le Plan taxi et la situation du secteur".		betreffende "het Taxiplan en de toestand in de sector".	
Question orale de M. Dominiek Lootens-Stael	32	Mondelinge vraag van de heer Dominiek Lootens-Stael	32
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les incidents inadmissibles survenus dans le secteur des taxis bruxellois".		betreffende "de onaanvaardbare incidenten voorgekomen in de Brusselse taxisector".	
Discussion conjointe – Orateurs :	47	Samengevoegde bespreking – Sprekers :	47
M. Marc Loewenstein (DéFI)		M. Marc Loewenstein (DéFI)	
M. Pascal Smet, ministre		M. Pascal Smet, ministre	
M. Boris Dilliès (MR)		M. Boris Dilliès (MR)	
M. Paul Delva (CD&V)		M. Paul Delva (CD&V)	
M. Pierre Kompany (cdH)		M. Pierre Kompany (cdH)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
M. Jamal Ikazban (PS)		M. Jamal Ikazban (PS)	
M. Marc Loewenstein (DéFI)		M. Marc Loewenstein (DéFI)	

*Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.
Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.*

ORDRE DES TRAVAUX

Mme la présidente.- Étant donné les graves problèmes survenus ces derniers jours et ces dernières heures sur le viaduc Herrmann-Debroux et leur impact sur la mobilité à Bruxelles mais aussi partout en Belgique, des réunions de concertation entre le gouvernement fédéral et les trois Régions ont été organisées en urgence ce week-end.

Dans ce cadre, nous avons été saisis de cinq demandes de questions d'actualité que nous avons jugées recevables. C'est pourquoi, en application de l'article 113 du règlement de notre parlement, je vous propose d'organiser un débat d'actualité.

(Assentiment)

L'ordre du jour est, dès lors, modifié.

En commission, la question d'actualité ne contient qu'une seule question adressée au ministre. Sa formulation doit être précise et concise, et permettre une réponse aussi brève que possible.

Selon le règlement d'ordre intérieur du parlement, le temps de parole est fixé à deux minutes par député et le ministre dispose, lui aussi, de deux minutes pour répondre. Une minute est également prévue pour des questions complémentaires.

Je vous propose de grouper toutes les questions pour laisser au ministre la possibilité d'y répondre dans leur ensemble.

Il va de soi que, vu la gravité des événements, nous serons souples quant à l'usage du temps de parole.

QUESTIONS D'ACTUALITÉ

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les questions d'actualité.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

Mevrouw de voorzitter.- In het licht van de grote problemen die zich de voorbije dagen en uren voordeden op het Herrmann-Debrouxviaduct en de gevolgen daarvan voor de mobiliteit in Brussel en in België, heeft er het voorbije weekend dringend overleg plaatsgevonden tussen de federale regering en de drie gewesten.

Naar aanleiding daarvan hebben we vijf ontvankelijke actualiteitsvragen ontvangen. Daarom stel ik voor om artikel 113 van het parlementaire reglement toe te passen en een actualiteitsdebat te houden.

(Instemming)

De agenda is bijgevolg gewijzigd.

In de context van een commissie omvat de actualiteitsvraag slechts een vraag voor de minister. De formulering moet precies en beknopt zijn en zo beknopt mogelijk beantwoord kunnen worden.

Volgens het reglement van interne orde van het parlement is de spreektijd beperkt tot twee minuten per parlementslid en krijgt ook de minister twee minuten om te antwoorden. Voorts is er nog een minuut voor aanvullende vragen.

Ik stel voor om alle vragen samen te brengen om de minister daarna de kans te bieden om ze allemaal in een keer te beantwoorden.

Omdat het om zwaarwichtige problemen gaat, zullen we niet al te streng toezien op de beperking van de spreektijd.

ACTUALITEITSVRAGEN

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de actualiteitsvragen.

QUESTIONS D'ACTUALITÉ DE M. MARC LOEWENSTEIN, MME CÉLINE DELFORGE, M. VINCENT DE WOLF, MME VÉRONIQUE JAMOULLE, M. PIERRE KOMPANY ET 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,

sur "la situation du viaduc Herrmann-Debroux".

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- J'aimerais avoir des explications sur la communication de lundi dernier. Lors de notre réunion de commission, vous avez fait certaines déclarations à propos du rapport d'inspection porté à notre connaissance ce week-end. Vous avez déclaré que Bruxelles Mobilité avait confirmé que toutes les interventions qui devaient avoir lieu au niveau des ponts avaient été effectuées et que les ponts n'étaient pas dans un si mauvais état que certaines personnes pensaient. Est-ce que vous avez péché par optimisme en vous avançant alors qu'il y avait une incertitude sur l'état du viaduc Herrmann-Debroux ? Je suppose que vous saviez qu'une inspection plus en profondeur était programmée la semaine passée. Qu'en est-il ?

Je ne suis pas de ceux qui vont crier au scandale, à la "négligence grave et caractérisée" ou à la "non-assistance à Bruxelles en danger". Je ne pense pas que ce soit là une attitude responsable ou constructive de la part de certains. Dans le cadre de la commission spéciale relative aux tunnels, nous avons réalisé un travail sérieux qui a démontré l'absence d'inspections et d'entretiens suffisants des tunnels, et ce avant même aussi la création de la Région. Dans nos recommandations, nous avons notamment demandé de réaliser un programme pluriannuel d'investissement, un suivi et des évaluations et de s'intéresser aussi aux autres ouvrages d'art, dont les viaducs et les ponts. On ne peut pas à la fois reprocher les manquements passés au niveau des inspections et des travaux

ACTUALITEITSVRAGEN VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN, MEVROUW CÉLINE DELFORGE, DE HEER VINCENT DE WOLF, MEVROUW VÉRONIQUE JAMOULLE, DE HEER PIERRE KOMPANY EN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de toestand van de Herrmann-Debroux viaduct".

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik zou graag meer uitleg willen over de communicatie van vorige maandag. Tijdens de commissievergadering deed u bepaalde verklaringen over het inspectierapport waarvan we dit weekend kennis konden nemen. U zei dat Brussel Mobiliteit had bevestigd dat alle noodzakelijke interventies aan de bruggen zijn gebeurd en dat de bruggen er niet zo slecht aan toe zijn als sommigen menen. Was u te optimistisch terwijl er onzekerheid was over de staat van het Herrmann-Debrouxviaduct? Ik neem aan dat u op de hoogte was van de diepgaandere inspectie die vorige week plaatsvond?*

Ik zal geen moord en brand schreeuwen, want dat zet geen zoden aan de dijk. In de tunnelcommissie hebben we ernstig werk geleverd, waaruit bleek dat de tunnels al van voor de oprichting van het Brussels Gewest niet goed werden onderhouden. Onze aanbevelingen omvatten de uitwerking van een meerjareninvesteringsplan, follow-up, evaluaties en aandacht voor andere bouwwerken zoals viaducten en bruggen. Het gaat niet op om de tekortkomingen uit het verleden aan te klagen en tegelijkertijd te klagen over de resultaten van de inspecties waarop we hebben aangestuurd. Het beleid moet vandaag een samenhangende boodschap brengen over de aanpak van het probleem.

Hoe worden de op stapel staande werkzaamheden

d'entretien et, quand on décide enfin de procéder à ces inspections, se lamenter sur leurs résultats, même s'ils ont un impact pour nous tous en termes de mobilité.

Il importe aujourd'hui que le monde politique donne un message de cohésion par rapport à la gestion de ce problème, notamment dans le cadre du suivi des recommandations de la commission mais aussi du plan pluriannuel d'investissement (PPI) relatif aux tunnels, et du modus operandi mis en place.

Comment les travaux à réaliser et le volet de la mobilité sont-ils gérés ? Quelles mesures ont-elles été prises ou seront-elles prises dans les prochains jours ? La date de réouverture du viaduc Herrmann-Debroux est encore une inconnue, mais les options - plan A comme plan B - doivent être prêtes dès aujourd'hui.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- M. le ministre, pour la première fois, face à un événement pour lequel on ne culpabilisera personne, nous voyons un début de réaction intelligente. En effet, plutôt que limiter les dégâts en termes de flux de circulation, des options sont envisagées, particulièrement en matière de transport public et en concertation avec les autres entités de ce pays. C'est une bonne chose.

Si elle constitue un premier pas positif, cette stratégie ne signifie pas pour autant que tout va pour le mieux. On ne peut pas encore présager la durée de la fermeture du viaduc, mais c'est un bon test par rapport aux conclusions de la commission relative aux tunnels qui indiquaient qu'il faut se tenir prêt à faire face à des événements imprévisibles.

Jusqu'où sommes-nous prêts à aller, même si c'est dans l'urgence, pour offrir une solution aux navetteurs qui doivent rejoindre Bruxelles et aux contre-navetteurs, mais également à l'impact qu'a cette fermeture au sein même de notre Région ? En effet, certains chantiers en cours sont extrêmement pénalisants et pourraient entrer en conflit avec la fermeture du viaduc. Je pense, en particulier, à une série de lignes de la STIB. Quelles sont les mesures que nous pouvons prendre dans l'immédiat pour

en de mobiliteit in goede banen geleid? Welke maatregelen zijn er genomen? Het is nog niet duidelijk wanneer het Herrmann-Debrouxviaduct opnieuw opengaat, maar de opties moeten toch al bekend zijn.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- Voor het eerst zien we een intelligente reactie. In plaats van de verkeershinder zo veel mogelijk te beperken, worden er in samenwerking met de andere gewesten alternatieven voorgesteld, met name inzake openbaar vervoer. Dat is positief, maar dat betekent niet dat de situatie geen vragen oproept.

Hoever zijn we bereid om te gaan om een oplossing aan de pendelaars aan te bieden? Wat wordt er gedaan om de impact van de sluiting van het viaduct binnen Brussel te beperken? Er zijn nog andere werken aan de gang die al heel wat overlast veroorzaken. Welke maatregelen zijn er genomen om een goede doorstroming van de bussen te waarborgen?

Enkele jaren geleden gingen al stemmen op voor de afbraak van het viaduct. Het is nu of nooit. Ik durf te hopen dat er geen extra geld meer zal worden gepompt in de renovatie van een bouwwerk waarvan de afbraak al geruime tijd wordt overwogen.

Zult u het lopende onderzoek over de herinrichting van de zone versnellen?

Zult u investeren in een stad voor de mensen of zult

que des lignes, qui vont servir à limiter les dégâts engendrés par le problème du viaduc ne subissent pas, en aval, l'impact d'autres chantiers régionaux ?

Contrairement à une série de tunnels, une réflexion a déjà été entamée il y a plusieurs années à propos du viaduc. Des déclarations ont été faites en faveur de sa suppression. C'est le moment ou jamais ! Je n'ose pas imaginer que nous soyons prêts à dépenser quelques dizaines ou quelques centaines de millions d'euros pour remettre en état un ouvrage dont la suppression est envisagée depuis un certain temps.

Envisagez-vous d'accélérer les plans de réaménagement en voie d'investigation ? N'oublions pas que, si nous supprimons le viaduc et donc le trafic en hauteur, nous ne supprimons pas la circulation au sol.

Si je reprends votre slogan, allons-nous "vers la ville pour les gens et pas pour les voitures" ou continuons-nous à investir d'abord au profit de la voiture et pour les gens, nous verrons bien plus tard ?

Mme la présidente.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf (MR).- Lors de la commission relative aux tunnels, à l'initiative de mon groupe parlementaire, deux recommandations avaient été votées :

- la recommandation 8 demandait d'établir dans l'année - et nous étions en avril 2016 - un programme d'investissement pluriannuel détaillé, budgétisé et opérationnel concernant les viaducs et les ponts ;

- la recommandation 14 demandait de transmettre annuellement, donc en avril 2017, aux membres de l'assemblée, un rapport des études commandées en ce qui concerne les ouvrages d'art, les ponts et les viaducs.

Nous n'avons pas reçu ce rapport, et lundi dernier, le 2 octobre, je vous interpellais à ce sujet : "Je constate que le plan pluriannuel concernant les ponts n'est toujours pas réalisé, malgré les recommandations qui figurent aux points 8 et 14 de la commission chargée des tunnels".

u blijven investeren in een stad voor de auto's?

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Tijdens de tunnelcommissies kwamen er op initiatief van mijn parlementaire fractie twee aanbevelingen, namelijk om binnen het jaar een gedetailleerd meerjareninvesteringsprogramma uit te werken voor viaducten en bruggen en om jaarlijks verslag uit te brengen over de studies in verband met bruggen en viaducten. We hebben dat verslag niet gekregen en ik heb u daar vorige maandag over geïnterpelleerd.*

Uw sarcastische antwoord luidde: "Alle inspecties van de bruggen zijn gebeurd. Brussel Mobiliteit werkt momenteel aan een renovatieprogramma, dat de eerste week van november klaar zal zijn. Er is me bevestigd dat alle nodige interventies aan de bruggen zijn gebeurd en dat ze er niet zo slecht aan toe zijn als sommigen wel denken."

Het spijt me om het zo onomwonden te zeggen, mijnheer de minister, maar als u minder dan een week geleden met zo'n antwoord kwam, bent u onbekwaam, onverantwoordelijk of beide. Op maandag steekt u de draak met de parlementsleden

Vous m'avez répondu, en me regardant d'un air goguenard, comme si tout était en ordre : "En ce qui concerne les ponts, toutes les inspections ont été faites. À l'heure actuelle, Bruxelles Mobilité rédige un programme de rénovations. Je l'aurai pour la première semaine de novembre, et je reviendrai devant vous. On a confirmé que les interventions qui devaient avoir lieu au niveau des ponts l'ont été et que les ponts", avez-vous affirmé avec un grand sourire, "ne sont pas dans un si mauvais état que d'aucuns le pensaient". Je vous avais effectivement interpellé à cet égard à la suite de d'informations que j'avais reçues.

Je suis désolé de vous le dire platement, M. le Ministre, mais pour répondre d'une telle manière il y a moins d'une semaine, soit vous êtes incompetent, soit vous êtes irresponsable ou bien les deux à la fois. Je ne peux pas dire autre chose ! Pour utiliser une expression bruxelloise : "C'est quand même fort de café". On se moque des parlementaires le lundi en leur affirmant que tout est en ordre, que tout va bien, que le ministre des Travaux est le meilleur, et quatre jours plus tard, une menace grave pèse sur un viaduc.

Je termine en dressant trois constats et en posant une question.

1. Je l'avais démontré lors de la commission tunnels : entre 2008 et 2015, le gouvernement a sous-utilisé les budgets prévus pour les infrastructures.

2. Aucun entrepreneur n'a été mandaté entre 2003 et 2008 pour entretenir et contrôler systématiquement les ouvrages.

3. Les moyens humains que la Région devait accorder à Bruxelles Mobilité pour faire son travail n'ont jamais été accordés !

Évidemment, c'est bien plus rentable, sur un plan politique, d'inaugurer des carrefours qui ont été rétrécis, d'installer des plantations décoratives ou de dépenser de l'argent qui ne sert à rien. Par contre, entretenir des ouvrages est moins utile politiquement, sauf qu'après une dizaine d'années de carence, voire plus, l'état des ouvrages des ponts et tunnels sont une honte pour la Région.

Comme d'autres avant moi, je félicite les autres niveaux de pouvoir qui ont réagi dès ce week-end,

door te zeggen dat alles in orde is en vier dagen later blijken er grote problemen met een viaduct te zijn.

Ik stel voorts drie zaken vast:

1. de regering heeft onvoldoende gebruik gemaakt van de middelen voor de infrastructuur;

2. tussen 2003 en 2008 was er geen enkele onderneming aangeduid om de bouwwerken systematisch te onderhouden en te controleren;

3. de mankracht die het gewest ter beschikking moest stellen van Brussel Mobiliteit, is er nooit gekomen!

Het is natuurlijk politiek rendabeler om verkleinde kruispunten te openen, decoratieve perkjes te laten aanleggen of nutteloze uitgaven te doen. Bouwwerken onderhouden is politiek minder nuttig, behalve als na een tiental jaren van verwaarlozing de toestand van bruggen en tunnels uitgroeit tot een schandvlek voor het gewest.

Hoe verklaart u dat de grote stabiliteitsproblemen aan het viaduct zo laat aan het licht zijn gekomen, terwijl u vorige maandag nog beweerde dat al het nodige was gebeurd?

Er gaan geruchten dat de reparatie twee jaar zou duren. Klopt dat?

que ce soit au niveau fédéral ou au niveau régional wallon.

Ma question est double. D'une part, comment expliquez-vous que le grave problème de stabilité du viaduc ait été découvert avec autant de retard alors que, lundi dernier, vous disiez que tout avait été fait ?

D'autre part, combien de temps dureront les travaux de réparation de cet ouvrage ? Il serait question de deux ans.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Jamoulle.

Mme Véronique Jamoulle (PS).- La Région a hérité de cet ouvrage - comme de bien d'autres - dans un mauvais état. Elle a aussi souffert d'un sous-financement structurel qui, peut-être, n'a pas permis d'entreprendre systématiquement les actions souhaitées ou nécessaires par rapport à ces grands ouvrages. Il s'agit là, à mon avis, d'une responsabilité collective.

(Remarques de M. De Wolf)

J'aimerais vous poser trois types de questions. D'abord, concernant la situation en général, où en sommes-nous et comment avons-nous découvert l'affaire ? Quel était le dernier rapport d'inspection ? Des travaux avaient-ils été exécutés ? Qu'en est-il exactement ?

Ensuite, en ce qui concerne l'urgence, il semblerait que nos Régions voisines ainsi que l'État fédéral se rendent - enfin - compte que Bruxelles ne peut pas prendre seule en charge tout le flux des navetteurs. Nous avons enfin entendu parler de parkings de dissuasion, de renforcement de lignes des sociétés SNCB, TEC et De Lijn. Quelle a été la concertation avec les autres entités pour essayer de trouver les solutions dans l'immédiat ? Je pense notamment à la commune d'Auderghem.

Enfin - et je rejoins ici Mme Delforge -, il a souvent été question de la suppression de ce viaduc qui fut une horreur à l'époque de sa construction, réalisée sans permis, semble-t-il. C'était l'époque de la "bruxellisation", où tout était pensé en fonction de la voiture. Je ne dis pas qu'il ne faut rien faire pour les voitures. Chaque mode de

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Jamoulle heeft het woord.

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) *(in het Frans).*- *Net zoals tal van andere bouwwerken die het gewest heeft geërfd, is het viaduct in slechte staat. Dat is te wijten aan een structurele onderfinanciering. Het gaat om een collectieve verantwoordelijkheid.*

(Opmerkingen van de heer De Wolf)

Wat is de algemene staat van het viaduct? Hoe is het probleem aan het licht gekomen? Van wanneer dateert het laatste inspectieverslag? Werden er nadien werken uitgevoerd?

De andere gewesten en de federale overheid lijken eindelijk te beseffen dat Brussel de hele pendelstroom niet alleen kan dragen. Wij hebben hen eindelijk horen spreken over overstapparkings en een versterking van de lijnen van de NMBS, TEC en De Lijn. Hoe is het overleg met de andere beleidsniveaus verlopen met betrekking tot de oplossingen op korte termijn?

De afbraak van het Hermann-Debrouxviaduct is al vaker ter sprake gekomen. Het viaduct werd gebouwd op het ogenblik van de verbrusseling, toen alles nog in het teken van de auto stond. Ik zeg niet dat we niets voor de auto moeten doen, maar de plaats van elk vervoersmiddel moet deel uitmaken van een coherent mobiliteitsplan. Is dit geen uitgelezen kans om samen met de andere gewesten na te denken over de invalswegen naar Brussel en over deze invalsweg in het bijzonder?

Als er grote herstellingswerken nodig zijn, zou het dan niet beter zijn om meer duurzame oplossingen

transport doit trouver sa place au sein d'un plan cohérent de mobilité. Mais, dans la logique métropolitaine, ne serait-ce pas là une bonne occasion de mener enfin une réflexion avec les Régions voisines au sujet des axes d'entrée dans Bruxelles, et de celui-là en particulier ? Des études existent-elles sur le sujet ? Si les besoins en réparation sont importants, au lieu de faire deux fois des frais, n'envisagerait-on pas plutôt, à moyen terme, d'autres solutions plus durables et conformes à la tendance qui se dessine dans la plupart des grandes villes ? Le but est de réduire un maximum les entrées polluantes dans les villes en développant d'autres modes de transport et d'entrée.

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

M. Pierre Kompany (cdH).- M. le ministre, après celle des tunnels, une nouvelle saga s'annonce : celle du viaduc Herrmann-Debroux. Il y a une semaine pourtant, vous annonciez ici même que l'état des ponts bruxellois n'était peut-être pas aussi mauvais qu'on le disait.

Je souhaiterais vous interroger sur les solutions mises en œuvre en urgence pour limiter les inconvénients majeurs que la fermeture de ce viaduc va générer à Auderghem, mais aussi partout dans la Région.

Il me revient de vous rappeler que vous aviez parlé, à juste titre, du "cycle de vie des ouvrages". Aujourd'hui, les services techniques peuvent-ils retrouver les prévisions d'antan quant à la stabilité et à la résistance mécanique de toutes ces structures qui posent question ?

Quelles mesures avez-vous décidées pour soulager le trafic routier ? Comment la STIB peut-elle renforcer son offre ? Quels sont vos contacts avec le gouvernement fédéral et la SNCB afin d'améliorer l'offre de trains ?

J'en viens à ce qui touche de près mon parti. Qu'en est-il de l'idée de réserver une bande de circulation au covoiturage ou de développer une politique fiscale qui encouragerait le covoiturage dans notre Région ? Quelles initiatives le gouvernement bruxellois peut-il prendre pour organiser de manière permanente un forum de mobilité entre Bruxelles, les Régions voisines et l'État fédéral ?

te overwegen die beter aansluiten bij een moderne stadsvisie, waarbij vervuilende voertuigen zo veel mogelijk uit de stad worden geweerd en alternatieve vervoerswijzen worden ontwikkeld?

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

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *Na de tunnelsaga is het tijd voor die van het Herrmann-Debrouxviaduct. Nochtans zei u vorige week nog dat de Brusselse bruggen in betere staat waren dan werd beweerd.*

Ik wil van u horen met welke dringende oplossingen u de grote overlast wilt verhelpen die het gevolg is van de sluiting van het viaduct.

U had het terecht over de levensduur van bouwwerken. Hebben de technische diensten de toenmalige berekeningen van de stabiliteit en de mechanische resistentie van de structuur kunnen terugvinden?

Welke maatregelen hebt u genomen om de verkeerschaos te verlichten? Hoe kan de MIVB haar aanbod uitbreiden? Hoe zit het met uw contacten met de federale regering en de NMBS om het treinaanbod op te voeren?

Hoe zit het met het idee om een rijvak voor carpoolers te reserveren of de uitwerking van een carpoolvriendelijk belastingbeleid in het Brussels Gewest? Hoe kan de Brusselse regering aansturen op de oprichting van een permanent mobiliteitsforum waar de gewesten en de federale overheid van gedachten wisselen?

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Voici une énième preuve de l'inadéquation des solutions imaginées autrefois pour résoudre les problèmes de mobilité à Bruxelles. S'il est facile de créer des tunnels et des viaducs, leur entretien exige un tel investissement que la Région ne parvient pas à les garder en bon état.*

Ces dernières années, nous avons atteint nos limites. Un plan d'investissement d'envergure pour les tunnels, les viaducs et les ponts s'impose, mais son coût exorbitant relèguera au second plan d'autres chantiers, pourtant essentiels à la qualité de vie des citoyens. En outre, il ne balaiera pas les problèmes.

Comment faire en sorte de pouvoir se passer de ces ouvrages d'art ? La question centrale est de savoir comment évoluer vers une autre mobilité à Bruxelles. La réponse passe obligatoirement par une réduction drastique et très rapide de la pression automobile.

Comment y parviendrez-vous ?

Par ailleurs, une série de problèmes exigent une solution rapide.

Comment limiterez-vous au maximum les nuisances pour les riverains et préserverez-vous les quartiers du trafic de transit ?

Quant aux navetteurs, les mesures proposées n'ont apparemment pas eu l'effet escompté au vu du chaos qui régnait ce matin. Comment améliorerez-vous la situation ?

Quand procéderez-vous aux travaux de réparation ?

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dit is het zoveelste bewijs dat de oplossingen die vroeger bedacht zijn voor de Brusselse mobiliteitsproblemen, niet deugen. Tunnels, viaducten: de aanleg ervan is gemakkelijk, maar daarna vragen ze zoveel onderhoudsinvesteringen dat het geweest er niet in slaagt ze in goede staat te houden.

De laatste jaren lopen we tegen onze limieten aan. Een groot investeringsplan voor de tunnels, viaducten en bruggen dringt zich op, maar dat gaat zoveel geld kosten dat andere projecten die hoogst noodzakelijk zijn om de stad leefbaar te houden voor haar inwoners, noodgedwongen zullen blijven liggen.

Nog afgezien van het financiële aspect weten we dat de meeste van die ingrepen geen oplossing bieden voor de mobiliteitsproblemen.

Hoe gaan we er op de lange termijn voor zorgen dat we die zogenaamde 'kunstwerken' niet meer nodig hebben? De discussie over de tunnels hebben we gehad; die over het Herrmann-Debrouxviaduct is al een paar keer gestart. Vandaag publiceerde Bruzz bijvoorbeeld nog mooie plannen om er een 'park in de hoogte' van te maken. We moeten nagaan hoe we dat kunnen uitvoeren, maar de eigenlijke vraag is: hoe kunnen we in Brussel evolueren naar een andere mobiliteit? Daarvoor moet de autodruk drastisch en heel snel naar beneden.

Hoe zult u dat aanpakken? Tot nu toe zie ik niet veel vooruitgang.

Voor een heleboel problemen waar we vandaag voor staan, moet er ook een kortetermijnoplossing komen.

Op welke manier zult u de overlast voor de buurtbewoners zo laag mogelijk houden? Hoe wilt u het sluijverkeer uit de wijken houden?

Wat zult u doen om de pendelaars in Brussel te krijgen? Dat de voorgestelde maatregelen niet werken was deze ochtend overduidelijk. Het was een grote chaos. Mensen kwamen met grote vertraging op hun werk aan. Hoe zult u dat

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne vais évidemment pas refaire le travail de la commission sur les tunnels, dont les conclusions concernent également les ponts. En revanche, je rappellerai que c'est moi qui ai créé le budget, nommé les inspecteurs et exigé des inspections systématiques et régulières de ces ouvrages d'art dès ma première entrée en fonction comme ministre. Ce n'est pas le ministre qui gère les ponts ni les viaducs, c'est l'administration de Bruxelles Mobilité. Il revient au ministre de prévoir les moyens nécessaires et de s'assurer de la mise en œuvre de sa politique.

Mais laissons là le passé. Je ne veux pas ouvrir une polémique sur ce qu'ont fait ou non mes prédécesseurs ou mes successeurs. Je pourrais entrer dans ce petit jeu politique, mais je n'en ai pas envie car il ne résoudra pas les problèmes auxquels nous sommes confrontés aujourd'hui. Comme je ne cesse de le répéter depuis deux ans, je suis payé pour travailler. C'est ce que je fais et je prends les choses en main. M. De Wolf a utilisé des termes assez grossiers. Je pourrais faire de même, mais je ne le ferai pas. Pour l'heure, polémiquer ne résout rien. Je ne demande qu'une seule chose : l'honnêteté intellectuelle.

Depuis deux ans - et M. Kompany y a fait référence -, je dis que nos ouvrages d'art sont en fin de vie. J'ai toujours été clair sur le fait qu'il était possible de gérer les problèmes qui se présentaient, mais que nous n'étions pas à l'abri d'un danger. Vous trouverez de nombreuses interventions radiophoniques ou télévisées dans lesquelles j'explique qu'il s'agit de gérer le risque dans l'attente de rénovations.

Au niveau des tunnels, les rénovations ont commencé.

Pour les ponts, le plan pluriannuel d'investissement (PPI) est en cours de rédaction. Nous aurions aimé le finaliser quelques mois plus tôt, mais le retard est dû à des problèmes de coordination des

verbeteren?

Wanneer plant u de reparaties aan het viaduct? Dan kunnen we in ieder geval de omgeving tijdig ontlasten.

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik betwist de conclusies van de tunnelcommissie niet. Ik wil er niettemin aan herinneren dat ik tijdens mijn eerste ministermandaat een budget heb vrijgemaakt, inspecteurs heb benoemd en een systematische controle van de bouwwerken heb gevraagd. Het is de administratie die de bruggen en viaducten beheert, maar het is aan de minister om de nodige middelen ter beschikking te stellen.*

Ik wil geen polemiek beginnen over wat mijn voorgangers al dan niet hebben gedaan. Dat brengt ons niet vooruit. We moeten ons focussen op een oplossing voor de problemen waar we vandaag mee worden geconfronteerd. Ik zeg al twee jaar dat de bouwwerken aan het einde van hun levensduur zijn en dat dat voor problemen kan zorgen. De heer De Wolf heeft grove taal gebruikt. Geruzie lost evenwel niets op. Het enige wat ik vraag is intellectuele eerlijkheid. Ik werk hard aan dit dossier.

In de tunnels zijn de renovatiewerken ondertussen gestart.

Voor de bruggen is een meerjareninvesteringsplan in de maak. Dat heeft enige vertraging opgelopen. Om bepaalde bruggen te kunnen controleren, moeten die immers voor het verkeer worden gesloten en Brussel Mobiliteit heeft daarvoor niet altijd de toestemming van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen gekregen.

Volgens de visuele inspectie was het Hermann-Debrouxviaduct in een correcte staat. Na die eerste visuele inspectie volgt er nu een meer diepgaande inspectie.

Het Hermann-Debrouxviaduct werd niet gesloten naar aanleiding van een incident, maar om de nodige controles te kunnen uitvoeren in het kader van het meerjareninvesteringsplan.

chantiers. Pour inspecter certains ponts, il faut fermer le trafic et Bruxelles Mobilité n'a pas toujours reçu l'autorisation de la Commission de coordination des chantiers qui s'assure que l'on ne gêne pas d'autres chantiers.

Pour le viaduc Herrmann-Debroux, une inspection visuelle avait conclu qu'il était dans un état correct. Une inspection visuelle précède toujours une inspection approfondie.

Troisièmement, vous constaterez que nous nous sommes engagés dans un processus plus réactif. Il n'y avait pas d'incident sur le viaduc Herrmann-Debroux. Bruxelles Mobilité est en train de rédiger le PPI des ponts, et c'est dans ce cadre-là qu'il faut procéder à des inspections globales et visuelles d'abord, approfondies ensuite. Les ingénieurs sont donc entrés à l'intérieur du viaduc - ce qui n'est pas chose aisée - pour l'inspecter et ainsi bien définir des priorités.

Si nous avons décidé de mettre au point ce programme de rénovation complète, qui inclut certaines priorités, c'est parce que nous reconnaissons que ces ouvrages d'art sont en fin de vie.

Je rappelle que d'aucuns avaient prédit qu'après les tunnels, presque tous les ponts allaient s'écrouler en une fois. Et si j'ai poussé un "hourra !" - je pourrais peut-être dorénavant m'exprimer en néerlandais pour mieux nuancer mes propos -, c'était pour dire que la situation n'était peut-être pas aussi grave que ce que certains le disaient, mais cela n'implique pas une absence de problème. Vu la mauvaise transcription de mes propos ou la mauvaise interprétation qui leur est donnée par mauvaise foi, je vais peut-être désormais doubler mon temps de parole pour que tout le monde comprenne les nuances !

Nous avons toujours été cohérents ces deux dernières années : nous avons dit que ces structures étaient en mauvais état, qu'il fallait gérer les risques. Dans un premier temps, nous prenons les mesures nécessaires pour que les ponts restent ouverts à la circulation, mais il est impossible d'exclure tout incident, puisque nous devons actuellement assurer la gestion des risques et que la sécurité des usagers des voiries est primordiale.

Bruxelles Mobilité doit donc à présent prendre des

Wij weten dat de bruggen aan het einde van hun levensduur zijn. Dat is waarom we een algemeen renovatieplan uitwerken. Daarbij moeten we de prioriteiten vaststellen.

De situatie is niet zo ernstig als sommigen beweren - het is niet zo dat alle bruggen plots zullen instorten -, maar dat betekent niet dat er geen problemen zijn.

We stellen alles in het werk om de bruggen open te houden voor het verkeer, maar soms is een sluiting onvermijdelijk. Brussel Mobiliteit heeft het viaduct gesloten om te kunnen nagaan of er een stabiliteitsprobleem is. Het gaat dus om een preventieve maatregel. Ik hoop natuurlijk dat er geen probleem zal zijn, maar dat is wat het onderzoek moet uitwijzen.

Het viaduct dateert van 1973 en heeft een speciale structuur. Het is bijna 725 meter lang en 19 meter breed. Het bestaat uit vier delen van telkens zes traveeën. De constructie berust op de spanning tussen de verschillende elementen.

De vorige controles vonden plaats tussen oktober 2000 en maart 2001. Het viaduct werd in de categorie "goed" ingedeeld, onder voorbehoud van de resultaten van de inspectie B en de verificatie van de scheuren in het beton. Volgens het rapport zou de staat van het viaduct op termijn middelmatig kunnen worden door de corrosie van de bewapening van het beton en zelfs gevaarlijk bij het vergroten van barsten in het metselwerk rond de mangaten. Brussel Mobiliteit heeft bevestigd dat na het rapport de nodige herstelwerken werden uitgevoerd.

In de periode 2003-2016 hebben er controles plaatsgehad en werden er, net zoals bij de tunnels, onderhoudswerken uitgevoerd naar aanleiding van incidenten. De commissie heeft vastgesteld dat er geen systematische controle plaatsvond. Dat is waarom ik in 2007-2008 het initiatief heb genomen om die cel op te richten.

(Opmerkingen van de heer De Wolf)

Mijnheer De Wolf, houd op met uw politieke spelletjes! Ik zeg niet dat alles perfect is, maar de feiten zijn de feiten. Ik heb onmiddellijk mijn verantwoordelijkheid genomen en dat doe ik altijd. Vraag het maar na bij uw politieke partij, die ik

mesures préventives et non réactives par rapport à un risque de stabilité. Il s'agit d'une approche proactive. Pour l'instant, les ingénieurs sont incapables de se prononcer à ce sujet. Il est possible qu'ils concluent à l'absence de problème de stabilité, et je l'espère. Mais c'est pour le déterminer que le viaduc est fermé aujourd'hui.

J'évoquerai rapidement les caractéristiques de ce viaduc un peu spécial, d'un type plutôt rare à Bruxelles.

Ce viaduc est constitué de caissons hyperstatiques courbes en béton précontraint. Il comprend quatre tronçons de six travées. En d'autres termes, il s'agit d'un ouvrage d'art qui repose sur la tension entre ses différents éléments. Au-dessus du pont passe l'E411 ; en dessous, le boulevard du Souverain et différents axes. Le viaduc comporte 24 travées par tablier et fait une longueur totale de presque 725m, pour une largeur de 19m. Il a été mis en service en 1973. Les photos du viaduc vous montrent la façon dont il a été conçu. J'y reviendrai plus en détail tout à l'heure.

Concernant les précédentes inspections, réalisées d'octobre 2000 à mars 2001, la conclusion était la suivante : "Le viaduc Herrmann-Debroux peut actuellement être classé dans la catégorie 'Bon', sous réserve des résultats de l'inspection B suggérée et des vérifications à faire réaliser par un bureau d'études à propos des fissures dans les caissons. Il est probable qu'à moyen terme, la corrosion des armatures dans les caissons fasse descendre le viaduc dans la catégorie 'Moyen'. L'évolution de fissures dans le mortier de réparation du pourtour de certains trous d'homme pourrait faire passer l'ouvrage dans la catégorie 'Dangereux'." Tout cela a été réparé. Bruxelles Mobilité a confirmé que des réparations avaient été effectuées après ce rapport.

Au cours de la période 2003-2016, des inspections ont eu lieu et, comme pour les tunnels, les entretiens étaient réalisés à la suite d'incidents. La commission a bien pu constater qu'une inspection n'avait donc pas lieu systématiquement. C'est pourquoi, en 2007-2008, j'ai pris l'initiative de prévoir cette cellule...

(Remarques de M. De Wolf)

M. De Wolf, cessez votre jeu de politique

tijdens de asielcrisis van 2000 uit de wind heb gezet! Ik hoop dat u me nu laat uitspreken.

We hebben inspecties gevraagd. In 2007 is er een inspecteur in dienst genomen om die uit te voeren. In december 2008 werd het beton hersteld tussen pilaar 10 en 11. In de zomer van 2013 was er een groot onderhoud van de vangrails in de richting van het centrum. In februari 2016 werd de afvoer in bekisting nr. 2 boven de Vorstlaan gerepareerd.

Naar aanleiding van de besluiten van de tunnelcommissie is beslist om de viaducten en bruggen te inspecteren. Op 30 maart 2016 was het Herrmann-Debrouxviaduct aan de beurt. De conclusie van de inspectie: "Op enkele onderhouds- en schoonmaakwerkzaamheden na ziet het bouwwerk er goed uit (...) Tijdens de inspectie hebben we niet alle bekistingen en de twee landhoofden aan de binnenkant kunnen bekijken". Het viaduct kreeg daarom classificatie D2, wat betekent dat het mogelijk verborgen gebreken vertoont. Er werden dan nieuwe onderzoeken gevraagd. De procedure die we moeten volgen heeft wat tijd in beslag genomen.

(Opmerkingen van de heer De Wolf)

Mijnheer De Wolf, die zes maanden zullen het verschil niet maken. Zelfs als de inspectie vroeger was gebeurd, kunnen we niet zeggen dat we de sluiting van het viaduct hadden kunnen voorkomen. Bovendien hebben is er controle en onderhoud van de signalisatie en de nood telefoons uitgevoerd op 21 juli en op 28 en 29 september 2017.

Ik toon u nu een doorsnede van de brug. U ziet dat het viaduct een geheel vormt. De gele zone is de geïnspecteerde.

Er werd 725 m viaduct geïnspecteerd en in verschillende lagen daarvan bleken barsten te zitten. Op een onderdeel met een lengte van 10 m was er sprake van onrustwekkende barsten. Op de foto ziet u dat de onderzijde van de bekisting afbrokkelt en dat er stenen loskomen uit het beton. Ook de steunmuur brokkelt af. Ik vestig uw aandacht op zone 1, waar de betonproblemen zich voordoen, en zone 2, waar de barsten zitten. Ook op andere plekken zitten barsten, maar die vormen geen probleem.

De voorlopige conclusies van de diepgaande

politicienne ! Je ne dis pas que tout est parfait. Simplement, les faits sont les faits. J'ai pris mes responsabilités avec diligence. Soyez-en sûr ! Je suis un homme responsable. Renseignez-vous auprès de votre parti, le MR, que j'ai sauvé lors de la crise de la politique d'asile en 2000 ! J'espère que vous allez maintenant me laisser parler.

On a demandé des inspections. En 2007, un inspecteur a été engagé pour s'en occuper. En décembre 2008, une réparation du béton a été effectuée à l'intrados entre les piles 10 et 11. À l'été 2013, un gros entretien des rails de sécurité latéraux a eu lieu en direction du centre. En février 2016, l'égouttage a été réparé dans le caisson n° 2, au-dessus du boulevard du Souverain.

À la suite des conclusions de la commission chargée des tunnels, il a été décidé de procéder à une inspection des viaducs et des ponts. Le 30 mars 2016, c'était le tour du viaduc Herrmann-Debroux. Je vous livre les conclusions de cette inspection : "Hormis quelques travaux d'entretien et de nettoyage, cet ouvrage est visuellement correct (...) Lors de notre inspection, nous n'avons pas pu examiner visuellement l'intérieur de tous les caissons, ainsi que l'intérieur des deux culées". Le viaduc a alors été classé en "D2", soit comme présentant des "défauts cachés possibles". Des examens supplémentaires ont donc été demandés. La procédure que nous sommes tenus de suivre (rédaction d'un cahier des charges, lancement d'un appel d'offres, approbation par le gouvernement, attribution du marché), a pris un peu de temps.

(Remarques de M. De Wolf)

M. De Wolf, ces six mois ne vont pas faire de différence. Si cette inspection avait eu lieu plus tôt, il n'est pas dit que le viaduc n'aurait pas dû être fermé. De plus, un contrôle et un entretien de la signalisation (délimitation des égouts, signalisation au niveau des trottoirs et des voies de circulation) et des téléphones d'appel d'urgence ont eu lieu le 21 juillet ainsi que les 28 et 29 septembre 2017.

Voici une coupe du pont. Vous voyez la manière dont il est construit, en béton précontraint, qui fait que le viaduc constitue un ensemble. La zone jaune est celle qui a été inspectée.

À différents niveaux des 725m de viaduc inspectés, des fissures ont été constatées. Sur un tronçon

inspectie leren ons dat de onderzijde en de steunmuren van de bekisting in ernstige mate afbrokkelen. Op die plek heeft het viaduct niet meer dezelfde draagkracht. Er moet nu duidelijkheid komen over het feit of de resterende draagkracht volstaat.

In eerste instantie voert de universiteit van Luik een mechanische analyse uit. We moeten ook de oorzaken achterhalen. Er staat een fysisch-chemische analyse van het beton op stapel. Volgens de ingenieurs vinden er chemische processen in het beton plaats. Ze sluiten niet uit dat de materialen die bij de bouw werden gebruikt of productiefouten aanleiding hebben gegeven tot de huidige problemen.

Vervolgens moet het kortetermijnrisico worden bepaald. Daartoe moeten we de resterende resistentie van het brugdek berekenen. Op 6 oktober hebben we drie studiebureaus een offerte gevraagd. Die offertes krijgen we vandaag en ook het bureau wordt vandaag aangeduid. We hopen dat het morgen kan starten met de analyse en daar zo snel mogelijk mee klaar is.

Momenteel kunnen de ingenieurs niet zeggen of de stabiliteit van het viaduct volstaat. Misschien wel, maar niemand durft het risico nemen om het open te houden.

De ingenieurs maken dus een nieuwe risicoberekening. De politieke verantwoordelijken houden zich afzijdig. We kunnen alleen nagaan of de berekeningen coherent en logisch zijn. In 2015 heb ik die opdracht in naam van de regering toevertrouwd aan Brussel Mobiliteit dat het beheer van bruggen, viaducten, wegen en tunnels voor zijn rekening neemt, net zoals dat in Vlaanderen en Wallonië gebeurt. De regering is dus alleen administratief verantwoordelijk. Dat neemt niet weg dat we Brussel Mobiliteit een erg duidelijke instructie hebben gegeven: de veiligheid van de weggebruikers komt op de eerste plaats.

Ik geef u een overzicht van de gebeurtenissen.

Op vrijdag 6 oktober om 8.37 uur krijgt de leidende ambtenaar te horen dat de inspectie verontrustende vaststellingen heeft gedaan in verband met de stabiliteit van de brug.

Om 8.52 uur wordt de directeur-generaal van

particulier d'une longueur de 10m, les fissures prononcées étaient préoccupantes. Sur la photo que je vous montre, vous constatez le délaminage de la face inférieure du caisson et un cisaillement des pierres composant le béton. On voit aussi un délaminage de la base du piédroit. J'attire votre attention sur la zone 1 où sont localisés ces problèmes de béton, et la zone 2, où se trouvent les fissures. L'illustration suivante montre les endroits où les constats ont été effectués. La situation est particulièrement grave sur une superficie de 2m sur 10.

D'autres endroits présentent des fissures sans que cela provoque un problème, car tout dépend de la cause de la fissure.

Les conclusions provisoires de cette inspection approfondie nous apprennent que le délaminage de la face inférieure et des piédroits du caisson est important. Les contraintes ne sont plus transmises correctement dans la section et, surtout, le viaduc n'a plus la capacité portante prévue lors de sa conception. C'est ce dernier point qui doit être clarifié : la portance résiduaire du viaduc est-elle suffisante ? Comment le déterminer ? Les besoins immédiats ont été définis, et des actions, entreprises.

Dans un premier temps, il s'agit de déterminer la gravité du phénomène en réalisant des analyses mécaniques sur éprouvettes. Un laboratoire de l'Université de Liège s'en charge dès aujourd'hui.

Il est tout aussi important de déterminer les causes du phénomène. Une analyse physico-chimique du béton est prévue. Selon les ingénieurs, des processus chimiques se produisent à l'intérieur du béton. Ils n'excluent pas que les matériaux utilisés lors de la construction ou des erreurs dans leur fabrication soient à l'origine des problèmes actuels. C'est une hypothèse de travail, mais il faut procéder aux analyses physico-chimiques demandées pour la vérifier.

Ensuite, il s'agira de préciser le risque à court terme. Pour ce faire, il faudra effectuer un calcul de la résistance résiduelle du tablier du viaduc. Y a-t-il ou non une réserve de capacité ? Le 6 octobre, tenus de suivre la législation relative aux marchés publics, nous avons demandé une offre à trois bureaux d'études. Nous recevons les offres aujourd'hui et le bureau sera également désigné aujourd'hui. Nous espérons qu'il pourra

Brussel Mobiliteit op de hoogte gebracht.

Om 16.30 uur neem ik deel aan een vergadering met Brussel Mobiliteit en mijn kabinet.

Om 7.03 uur op zaterdag krijgen we het schriftelijke verslag van de inspectie en om 8.16 uur beslist Brussel Mobiliteit het viaduct te sluiten voor het verkeer, maar de lager gelegen parkeergarage open te houden. De administratie is gemachtigd om zulke beslissingen autonoom te nemen.

Om 9 uur neemt mijn kabinetschef contact met de kabinetschefs van federaal minister Bellot en gewestministers Weyts en Di Antonio en met de vervoerbedrijven om begeleidende maatregelen te bespreken.

Het viaduct wordt op zondag 7 oktober om 5 uur volledig afgesloten.

De volgende ochtend om 11 uur roepen we al een crisisvergadering samen met Brussel Mobiliteit, mijn kabinet, de gemeente Oudergem en de politie. De heer Gosuin woonde de vergadering bij als burgemeester van de gemeente.

's Middags heb ik zelf mijn ambtgenoten Bellot, Weyts en Di Antonio opgebeld om hen te zeggen dat we op hen rekenen om de problemen met pendelaars uit Vlaanderen en Wallonië op te lossen.

Ik moet trouwens zeggen dat mijn drie collega's zich erg constructief hebben opgesteld. Sinds twee jaar treffen de ministers van Mobiliteit elkaar om de twee maanden. Daardoor werken ze goed samen.

Om 14 uur heb ik een ministerraad belegd om mijn collega's te informeren. Daarna heb ik een persconferentie gegeven. Om 15 uur was er dan de coördinatievergadering om het openbaar vervoer en de verkeersdoorstroming te regelen.

(verder in het Nederlands)

We hebben bijkomende maatregelen genomen om het verkeer vlotter te laten doorstromen. Bij het binnenrijden van Brussel wordt het verkeer vanaf het einde van de E411 tot net voor het Leonardkruispunt over twee rijstroken geleid: een

entreprendre l'analyse demain et la terminer le plus rapidement possible.

Il est important de comprendre les conclusions tirées par les ingénieurs et confirmées par Bruxelles Mobilité. Aujourd'hui, les ingénieurs ne sont pas capables de déterminer si la stabilité du viaduc est suffisante ou non. C'est peut-être le cas, mais personne n'ose - à juste titre - prendre le risque de laisser le viaduc ouvert. En effet, en cas d'incident, la responsabilité serait lourde à porter.

Il s'agit donc d'un calcul de risques effectué par des ingénieurs. Les responsables politiques n'interviennent pas en la matière. Nous pouvons seulement vérifier si ces calculs sont cohérents et logiques. En 2015, au nom du gouvernement, j'ai confié cette mission à Bruxelles Mobilité qui assure ainsi la gestion des ponts, viaducs, voiries et tunnels. Comme c'est le cas en Flandre ou en Wallonie, le gouvernement n'a donc qu'une responsabilité sur le plan administratif. Toutefois, nous avons donné une directive très claire à Bruxelles Mobilité : la sécurité de l'usager est primordiale, tant celle de l'automobiliste qui se déplace sur le viaduc que celle de l'automobiliste qui gare son véhicule en dessous.

Toutes les mesures nécessaires sont donc prises.

Examinons ensemble le déroulement des événements.

Le vendredi 6 octobre, à 8h37, le prestataire informe le fonctionnaire dirigeant que l'inspection opérée durant la nuit a révélé des éléments inquiétants concernant la stabilité du pont.

À 8h52, le directeur général de Bruxelles Mobilité en est informé.

À 15h, une réunion a lieu entre le prestataire et Bruxelles Mobilité et, à 16h06, les premières informations sont envoyées à mon cabinet.

À 16h30, une réunion entre Bruxelles Mobilité et mon cabinet est convoquée, réunion à laquelle je participe en partie.

À 7h03, nous recevons le rapport écrit du prestataire avec ses conclusions et à 8h16, Bruxelles Mobilité décide de fermer le viaduc à la circulation, mais de laisser le parking inférieur ouvert. Cette administration est habilitée à prendre

rijstrook voor bussen en taxi's en een rijstrook voor auto's, die voorrang krijgen ter hoogte van de afrit naar de Waversesteenweg. Automobilisten die de stad uitrijden, kunnen het Herrmann-Debrouxviaduct gebruiken van Delta tot Demey. Ook het traject van de Herrmann-Debrouxlaan naar het viaduct om vandaar naar de E411 te rijden, zal twee rijstroken hebben. Ter hoogte van het Adepsportcentrum wordt de middenberm verwijderd, zodat de uitstroom van wagens geregeld kan worden. Dat moet normaal gezien bijna klaar zijn.

Bovendien is de verkeersafwikkeling onder het Herrmann-Debrouxviaduct vereenvoudigd ter hoogte van het kruispunt van de Waversesteenweg met de Herrmann-Debrouxlaan. Alle verkeerslichten op de omleidingstrajecten worden bijgeregeld om de verkeersafwikkeling te optimaliseren. Het is belangrijk dat dat de volgende dagen nauwkeurig gevolgd wordt met het oog op een nog betere afstemming.

(verder in het Frans)

Wij hebben dus maatregelen genomen om het verkeer vlotter te maken.

Daarnaast hebben we het aanbod van het openbaar vervoer verhoogd. De NMBS heeft de nieuwe parking van 2.200 plaatsen aan het station van Louvain-la-Neuve een week vroeger geopend. Die parking is normaal betalend, maar de NMBS heeft beslist om ze gratis ter beschikking te stellen.

Bovendien zijn er twee extra treinen tussen Louvain-la-Neuve en Ottignies, Brussel-Luxemburg en Brussel-Schuman, namelijk om 7u30 en 9u.

Er zijn ook nog parkeerplaatsen aan de stations van Genval, Rixensart en Terhulpen, die worden bediend door S-treinen in de richting van Brussel.

(verder in het Nederlands)

De NMBS zal ook buiten de spitsuren een maximale capaciteit aanhouden. Ze zorgt zo voor het beste aanbod dat onder de huidige omstandigheden kan worden georganiseerd.

(verder in het Frans)

De maatschappij TEC zet grotere bussen in en

ce genre de décision de manière autonome et nous l'avons cautionnée.

À 9h, mon chef de cabinet prend contact avec les chefs de cabinet du ministre fédéral, M. Bellot, et des ministres régionaux, M. Weyts et M. Di Antonio, ainsi qu'avec les sociétés de transport, pour tenir une réunion le samedi après-midi afin d'examiner les mesures d'accompagnement.

Le viaduc est totalement fermé le dimanche 7 octobre à 5h.

Le lendemain, à 11h, nous convoquons déjà une réunion de crise entre Bruxelles Mobilité, mon cabinet, la commune d'Auderghem et la police. Mon collègue Didier Gosuin y a également assisté en tant que bourgmestre de cette commune.

À midi, j'ai moi-même téléphoné à mes homologues, M. Bellot, M. Weyts et M. Di Antonio, pour leur dire que nous comptons sur eux pour résoudre le problème des navetteurs venant de Flandre ou de Wallonie qui empruntent le viaduc. Comme nous vivons encore heureusement dans un État fédéral, nous estimons en effet qu'une solidarité fédérale doit se manifester.

Je dois d'ailleurs reconnaître que mes trois collègues ont d'emblée été très constructifs. Il faut dire que, depuis deux ans, les différents ministres de la Mobilité se rencontrent tous les deux mois. Par conséquent, ils se connaissent et savent comment travailler ensemble. Néanmoins, je tiens à saluer explicitement leur attitude responsable et constructive, ainsi que leur esprit de collaboration pour assurer le transport des navetteurs par d'autres moyens vers Bruxelles.

À 14h, nous avons organisé un conseil des ministres pour confirmer l'information, mais aussi pour informer mes collègues. Nous avons ensuite procédé à une conférence de presse. À 15h eut lieu la réunion de coordination de mobilité lors de laquelle des mesures ont été prises sur deux plans : les transports en commun et la fluidification du trafic.

(poursuivant en néerlandais)

Nous avons pris d'autres mesures pour mieux fluidifier le trafic. Pour entrer dans Bruxelles, la circulation s'effectue sur deux bandes depuis la fin

waarborgt een frequentie van vier of vijf bussen per uur tussen Louvain-la-Neuve en Elsene en tussen Louvain-la-Neuve en Woluwe. De busstrook op de E411 werd verlengd tot het metrostation Herrmann-Debroux. Die strook zal op termijn ook voor carpooling kunnen worden gebruikt.

De Lijn heeft niet veel gedaan. Ze vindt dat haar aanbod al groot genoeg is met zes bussen per uur tussen Overijse en Herrmann-Debroux.

(verder in het Nederlands)

Daarnaast rijden er ook vier bussen per uur tussen Hoeilaart en Herrmann-Debroux. Uiteraard zal ook De Lijn de situatie evalueren en zo nodig het aanbod uitbreiden.

De MIVB heeft een rechtstreekse metroverbinding naar het stadscentrum. We hebben de MIVB de opdracht gegeven om de poortjes te openen als er vanochtend problemen waren met wachttijden bij de kaartjesverkoop.

(verder in het Frans)

De MIVB antwoordde dat die gratis toegang geen nut had, aangezien de capaciteit van de lijnen tot nu toe volstond.

Daarnaast heb ik samen met de federale en de Waalse minister van Mobiliteit de Waalse en de Vlaamse pendelaars meermaals opgeroepen om aan autodelen te doen. Dat is de eenvoudigste en doeltreffendste manier om opstoppingen te voorkomen. Dankzij autodelen neemt de verkeersdrukke richting Brussel af.

Vanochtend om 7.30 uur moest ik jammer genoeg vaststellen dat er op de parkings in Louvain-la-Neuve en Waver amper honderd auto's stonden. Daar is nog veel parkeerplaats, waar pendelaars die willen autodelen terechtkunnen.

Ze kunnen uiteraard ook vroeger of later naar hun werk vertrekken. Deze ochtend was er weliswaar geen sprake van chaos, maar toch van ernstige hinder. De drukte begon heel wat vroeger dan anders. We moeten afwachten hoe de situatie zich verder ontwikkelt. Ik zal die samen met de openbaarvervoersmaatschappijen en de Vlaamse en Waalse verkeerscentra evalueren en indien nodig bijkomende maatregelen nemen.

de l'E411 jusqu'au carrefour Léonard : une pour les bus et taxis et l'autre pour les voitures qui ont priorité à hauteur de la sortie vers la chaussée de Wavre. À la sortie de la ville, les automobilistes peuvent emprunter le viaduc Herrmann-Debroux de Delta à Demey. Deux bandes seront prévues pour rejoindre l'E411 depuis l'avenue Herrmann-Debroux et la berme centrale sera supprimée à hauteur du complexe sportif de l'Adeps.

De plus, le déroulement de la circulation sous le viaduc Herrmann-Debroux est facilité au croisement entre l'avenue Herrmann-Debroux et la chaussée de Wavre. Sur les déviations, tous les feux de circulation sont réglés pour optimiser la circulation.

(poursuivant en français)

D'une part, nous avons pris des mesures pour fluidifier le trafic.

D'autre part, des mesures ont été prises, conjointement avec mes collègues, pour augmenter l'offre des transports en commun. La SNCB a construit un parking de 2.200 places à la gare de Louvain-la-Neuve. Son ouverture, qui était prévue dans une semaine, a été avancée à ce lundi 9 octobre. Ce parking de la SNCB est normalement payant, mais la SNCB a décidé, à juste titre, d'ouvrir le parking plus rapidement et d'y donner accès gratuitement.

De plus, deux trains supplémentaires directs sont prévus entre Louvain-la-Neuve et Ottignies, Bruxelles-Luxembourg et Bruxelles-Schuman, respectivement à 7h30 et à 9h.

Par ailleurs, les parkings des gares de Genval, Rixensart et La Hulpe disposent encore de places et sont desservis par des trains S en direction du centre de Bruxelles.

(poursuivant en néerlandais)

La SNCB maintiendra aussi une capacité maximale en dehors des heures de pointe.

(poursuivant en français)

Il a été convenu avec la société TEC de prévoir de plus grands bus, avec une fréquence de quatre ou cinq bus par heure : Conforto entre Louvain-la-Neuve, Wavre et Ixelles et Confort Bis entre

Ik hoop dat het externe laboratorium mij woensdag de eerste resultaten bezorgt, zodat ik dan kan beslissen of het viaduct opnieuw kan worden geopend of dicht moet blijven.

Momenteel zijn er in de zone Zuid geen grote werken bezig waarmee we rekening moeten houden. De geplande asfalteringswerken heb ik uitgesteld of geannuleerd. Voorts lopen er enkele gemeentelijke werven in de buurt.

De impact op werken verderop blijft beperkt, aangezien de autobestuurders druppelsgewijs Brussel binnenrijden. Voor een goede doorstroming is dit ongetwijfeld de beste aanpak.

Een ander belangrijk element in dit dossier is het interfederaal overleg. Tijdens de interministeriële conferentie Mobiliteit kwamen we overeen dat de federale regering en de drie gewestregeringen samen een interfederaal mobiliteitsstrategie zullen uitwerken.

Iedereen heeft ondertussen begrepen dat overleg noodzakelijk is. De grootste problemen ontstaan doordat zeer veel Waalse en Vlaamse pendelaars naar Brussel komen. Om dat op te lossen, moeten de gewesten samenwerken, en dat lijkt ook goed te lukken.

Wat de toekomst betreft kondigde de Brusselse regering eerder al aan dat er in haar visie op de stad geen plaats meer is voor het Herrmann-Debrouxviaduct. Zo'n viaduct trekt auto's aan, terwijl Brussel op lange termijn minder invalswegen zal tellen.

Ik bereid dan ook een richtschema voor de zone Herrmann-Debroux voor. Daarnaast lopen er een aantal studies. Het uitgangspunt is duidelijk: voor het viaduct kan worden afgebroken, moet er een alternatief via het spoor zijn, bijvoorbeeld het gewestelijk expresnet (GEN). De problemen met het uitrollen van het Waalse GEN doen zich echter op dezelfde as voor. Dat is een eerste mogelijkheid.

Volgens anderen is het ook mogelijk om de metro te verlengen tot Rood Klooster en daar een overstapparking aan te leggen.

Nog anderen menen dat de pendelaars zich automatisch zullen aanpassen als het viaduct wordt afgebroken.

Louvain-la-Neuve, Wavre et Woluwe. Notons que la bande de bus qui existait déjà sur une grande partie de l'autoroute E411 a maintenant été prolongée jusqu'à la station de métro Herrmann-Debroux. Les bus étaient englués dans le trafic automobile une fois arrivés sur le territoire bruxellois. Il a donc été décidé, en concertation avec la commune d'Auderghem, la Région et les autres acteurs concernés, de prolonger cette bande qui, à terme, pourrait être aussi utilisée pour le covoiturage.

La société De Lijn, de son côté, n'a pas fait grand-chose, puisqu'elle estime son offre déjà forte, avec six bus par heure entre Overijse et Herrmann-Debroux.

(poursuivant en néerlandais)

De plus, quatre bus par heure sont prévus entre Hoeilaart et Herrmann-Debroux. De Lijn évaluera la situation et étendra son offre au besoin.

La STIB a une liaison directe en métro vers le centre-ville. Nous avons demandé à la STIB d'ouvrir les portiques en cas de files d'attente à la vente de titres de transport ce matin.

(poursuivant en français)

La STIB nous a répondu que cet accès gratuit temporaire était inutile vu que la capacité des lignes était, jusqu'ici, suffisante.

Outre ces mesures que nous avons prises ensemble, vous aurez, en outre, sans doute entendu que les ministres Bellot, Di Antonio et moi-même avons demandé à plusieurs reprises aux navetteurs wallons et flamands en général - et en particulier à ceux entrant à Bruxelles par l'autoroute E411 - de partager les voitures. C'est la solution la plus simple et la plus efficace contre l'engorgement. Le covoiturage permet de réduire la pression automobile en direction de Bruxelles.

Ce matin, à 7h30, nous avons malheureusement constaté que le parking de Louvain-la-Neuve et celui de Wavre situé près du chemin de fer, n'accueillaient que cent voitures. Ces parkings mis à disposition avaient donc encore une grande capacité d'accueil. C'est la première journée sans viaduc, et les gens doivent sans doute encore s'organiser, mais j'en profite pour lancer à nouveau cet appel aux navetteurs : partagez les voitures,

Er zijn dus meerdere mogelijkheden, maar de regering stelt een overgangperiode met begeleidingsmaatregelen voorop. Op korte termijn wil ik het viaduct zo snel mogelijk weer openen. Uiteraard bestudeer ik nog steeds hoe ik de verkeersdruk kan doen afnemen, want ik ben ervan overtuigd dat dat viaduct weg moet. De situatie is bij het Herrmann-Debrouxviaduct helemaal anders dan bij het Reyersviaduct.

(verder in het Nederlands)

Het zijn niet dezelfde verbindingen; ook de grootte, de impact en de kostprijs zijn anders.

Vanzelfsprekend kennen we de oorzaken van het probleem zodra we de resultaten van het onderzoek krijgen. Op die manier kunnen we bekijken of er een stabiliteitsprobleem is en hoe dat opgelost kan worden, en tegen welke prijs.

(verder in het Frans)

Ik wacht echter de resultaten van het onderzoek af voor ik mij daarover uitspreek.

Het is wel degelijk de bedoeling dat het viaduct in de toekomst wordt afgebroken. Dat zal echter niet meer tijdens deze regeerperiode gebeuren.

De verborgen gebreken aan het viaduct kwamen aan het licht dankzij het meerjareninvesteringsplan voor de bruggen en de diepgaande inspecties waarom ik vroeg. Ik besliste om het viaduct te sluiten tot ik de resultaten van het onderzoek door gespecialiseerde ingenieurs heb. Op basis daarvan zal ik bepalen of het viaduct onmiddellijk weer open kan, of dicht moet blijven tot de nodige werken zijn uitgevoerd.

De samenwerking met de twee andere gewestregeringen en met de federale regering verloopt goed. Aangezien het om een gedeelde verantwoordelijkheid gaat, zetten we die samenwerking voort.

cela coûte moins cher, et c'est peut-être plus intéressant sur le plan humain. En outre, cela diminuera les files et leur impact.

Les gens peuvent, bien entendu, se rendre sur leur lieu de travail plus tôt ou plus tard. Ce matin, sans que l'on puisse parler de chaos, il y a eu des nuisances importantes. Il est vrai que tout a commencé beaucoup plus tôt. Nous verrons ce qu'il en est ce soir. Demain est une journée spéciale en raison de la grève qui se prépare. Mercredi et jeudi, nous observerons la situation.

Nous avons convenu avec tous les opérateurs des transports en commun, ainsi qu'avec les représentants du Verkeerscentrum et le centre de trafic de la Région wallonne, Perex (pour permanence d'exploitation), qu'il convenait d'évaluer la situation et, le cas échéant, prévoir des mesures d'accompagnement supplémentaires.

Nous espérons - puisque nous dépendons d'un laboratoire extérieur - recevoir les premiers résultats mercredi pour prendre une première décision de réouverture ou de confirmation de fermeture, sur la base des éléments fournis par les ingénieurs et de leur avis.

Quant à la coordination des chantiers, il n'y a pas vraiment de grands chantiers régionaux en cours dans la zone sud. Ceux qui étaient prévus, comme l'asphaltage de certaines voiries, sont évidemment reportés ou annulés. Cette décision a également été prise ce week-end. Les chantiers en cours dans ce secteur sont plutôt communaux.

L'impact sur les chantiers en amont sera limité, puisque les automobilistes entrent dans Bruxelles au compte-gouttes. Sur le plan de la fluidité, c'est sans doute la meilleure manière d'organiser ce chantier.

La concertation interfédérale est un autre élément qui entre en ligne de compte dans ce dossier. Lors de la conférence des ministres de la Mobilité, il a été convenu qu'une stratégie interfédérale de la mobilité soit rédigée par l'État fédéral et les trois Régions. Nous avons déjà rencontré le monde économique et social, et j'ai été le premier à soutenir la demande d'une concertation entre les quatre ministres de la mobilité de ce pays avec le monde socio-économique, pour avoir un plan global en matière de mobilité, avec des objectifs et

des actions, mais surtout, une coordination et une concertation.

Tout le monde comprend maintenant que nous sommes tous liés. Les problèmes de mobilité sont posés, si pas exclusivement, à tout le moins principalement, par les navetteurs en provenance de Wallonie ou de Flandre qui viennent travailler à Bruxelles. La seule solution que l'on peut trouver doit passer par une collaboration entre les différentes entités.

À la suite de la réunion organisée au sujet des tunnels, puis maintenant à propos du RER et de sujets plus larges, je suis satisfait de voir que cette conférence entre les quatre ministres de la Mobilité fonctionne assez bien. On peut y engranger des avancées. Pour un pays fédéral, cela fonctionne et il convient de le souligner.

En conclusion, parlons de l'avenir, question d'importance.

Le gouvernement bruxellois, dans son intégralité, a déjà clairement déclaré que le viaduc Herrmann-Debroux, à terme, n'a plus sa place dans la vision urbaine que ce gouvernement prescrit. Un viaduc est un aspirateur à voitures, et nous avons toujours dit qu'une diminution n'est, certes pas aujourd'hui, à l'ordre du jour - il faut bien préparer la transition - mais que cette diminution des voies d'accès vers Bruxelles devra être réalisée.

Nous préparons donc un schéma directeur de la zone Herrmann-Debroux et des études sont en cours. Nous avons toujours affirmé qu'il ne fallait pas improviser. L'hypothèse de départ était claire : pour démolir le viaduc, il faut qu'une alternative ferroviaire soit opérationnelle, comme le réseau express régional (RER). Or, on sait que le problème du déploiement du RER du côté wallon se situe sur le même axe. C'est la première possibilité.

D'autres disent qu'il existe une autre possibilité : prolonger le métro jusqu'au Rouge-Cloître et installer un parking de transit à cet endroit.

D'autres encore affirment qu'il faut démolir le viaduc et que les gens vont s'adapter automatiquement.

Plusieurs hypothèses sont donc sur la table, mais le

gouvernement a toujours préconisé une transition avec des mesures d'accompagnement. Pour nous, ce qui est à l'ordre du jour à court terme, c'est une réouverture du viaduc le plus rapidement possible. Nous allons évidemment poursuivre l'étude de la diminution du trafic à terme, car nous sommes convaincus que le viaduc doit disparaître.

La démolition ou la déconstruction du viaduc Herrmann-Debroux est d'une autre nature que celle du viaduc Reyers.

(poursuivant en néerlandais)

Son ampleur, son impact et son coût sont différents.

Les résultats de l'étude identifieront les causes du problème. Si c'est un problème de stabilité, nous saurons comment il peut être résolu et à quel prix.

(poursuivant en français)

Mais il est prématuré de se prononcer à ce sujet. Il faut d'abord connaître les résultats du laboratoire.

Pour l'avenir, je peux vous confirmer, Mme Delforge, que nous visons bien la démolition du viaduc. Les études sont en cours pour préparer ce dossier pour la prochaine législature, puisqu'il a toujours été dit que le viaduc ne serait pas démolé durant celle-ci. Je viens d'énumérer quelques mesures alternatives d'accompagnement, tout en soulignant qu'elles ne dépendent pas toutes de notre volonté.

Pour résumer, c'est dans le cadre de la réalisation du programme pluriannuel d'investissements des ponts et des inspections approfondies que nous avons commandées que nous avons découvert le défaut caché du viaduc. Puisque les défauts doivent être examinés par des ingénieurs bien qualifiés, nous avons préventivement décidé de fermer le viaduc jusqu'à ce que les résultats soient connus. Nous procéderons alors à une réouverture immédiate ou postposée ou nous mettrons en œuvre les mesures nécessaires.

Il va de soi - et vous l'avez vu avec les mesures d'accompagnement - que la collaboration avec les deux autres Régions et l'État fédéral est bonne. Nous allons continuer à collaborer, puisqu'il s'agit d'une responsabilité partagée.

Mme la présidente.- Je tiens à rassurer les députés sur le fait que les documents Powerpoint auxquels le ministre Smet s'est référé leur seront transmis aujourd'hui même.

(Le ministre Pascal Smet distribue les documents aux membres de la commission)

La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- J'ai deux questions complémentaires à poser au ministre. D'abord, d'autres ponts ont-ils fait l'objet des mêmes conclusions que celles formulées en 2016 pour le viaduc Herrmann-Debroux, à savoir qu'il n'y a pas de problèmes apparents, mais que des actions complémentaires doivent peut-être être menées ?

Ensuite, nous parlons ici des ponts de la Région. Or, à Bruxelles, certains ponts - d'Infrabel ou des ponts communaux, par exemple - ne lui appartiennent pas. Avons-nous également des informations quant à l'état problématique de certains de ces ponts ? Dans l'affirmative, quelles sont les actions menées à ce niveau ?

En effet, on se tourne toujours vers la Région lorsqu'il y a un souci au niveau des infrastructures bruxelloises, même si elles ne sont pas directement gérées par Bruxelles. Quels contacts entretenez-vous soit avec les communes, soit avec le niveau fédéral, par rapport à l'état éventuellement problématique de certains ponts à Bruxelles ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je prends note du bon esprit dans lequel les premières mesures ont été prises. J'espère que nous poursuivrons sur cette voie, en fonction du comportement des usagers et des besoins éventuels, y compris en nous tenant prêts à augmenter les capacités de transport public et à faire strictement respecter les bandes dédiées aux bus et les autres mesures destinées à fluidifier la situation des transports publics. En effet, le covoiturage est sympathique, mais si nous ouvrons les bandes réservées aux bus au covoiturage, nous n'avons pas les moyens de contrôler leur

Mevrouw de voorzitter.- De parlementsleden zullen vandaag nog de PowerPoint-documenten ontvangen waarnaar minister Smet verwijst.

(Minister Smet deelt de documenten uit onder de commissieleden)

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Zijn er nog andere bruggen waarvoor dezelfde conclusies getrokken werden, met name dat ze geen zichtbare problemen vertonen, maar waarvoor toch bijkomende actie vereist is?*

We hebben het nu over gewestelijke bruggen, maar er zijn in Brussel ook bruggen die niet van het gewest zijn. Bent u op de hoogte van eventuele problemen bij dergelijke bruggen? Zo ja, welke maatregelen werden er daarvoor getroffen?

Als er problemen zijn met Brusselse infrastructuur zijn alle ogen immers steeds gericht op het gewest, ook als het gewest die infrastructuur niet beheert. Op welke manier onderhoudt u contact met de gemeenten en de federale overheid in verband met de staat van de bruggen in Brussel waar zij verantwoordelijk voor zijn?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het is goed dat de eerste maatregelen in een positieve sfeer verliepen. Ik hoop dat we zo kunnen voortgaan en dat we paraat blijven om de capaciteit van het openbaar vervoer te verhogen en strikt toezicht te houden op het gebruik van de speciale rijstroken voor bussen. Carpooling is leuk, maar we zijn niet in staat om het te controleren. Als we chaos willen vermijden, is het daarom geen goed idee om de busrijstrook open te stellen voor carpoolers.*

utilisation ! Ce sera le désordre garanti.

Par contre, la deuxième partie de votre exposé me chagrine. Si j'entends bien ce que vous dites, nous allons rouvrir le viaduc à n'importe quel prix parce que nous ne prendrons pas de décision sous cette législature. C'est ainsi que je le comprends. Avez-vous entamé une analyse coûts/bénéfices d'une fermeture ?

Vous dites qu'il faudra un RER, un métro, etc. Je rappelle tout de même qu'une bonne partie de la circulation à cet endroit est assez proche, elle provient d'Overijse, de Hoeilaart, etc., des communes proches, mais extrêmement mal desservies en transport en commun. Ce ne sont pas les gens qui viennent de plus loin qui n'ont pas de train, mais les gens qui habitent tout près. Il y a là un beau travail à accomplir rapidement, y compris pour les cyclistes que vous voyez régulièrement longer l'autoroute E411 et qui pourraient être plus nombreux moyennant un meilleur confort.

Je vous encourage vraiment à vous servir de la situation actuelle, si elle devait perdurer, pour mettre en œuvre au plus vite les solutions de demain !

Mme la présidente.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf (MR).- Merci pour les rapports. Je vous sais gré d'avoir également rendu hommage à la collaboration entre les différents niveaux de pouvoir. C'est assez rare pour mériter d'être souligné. Voilà pour les fleurs.

Pour le reste, je ne retire rien de ce que j'ai dit, et il me semble que la situation est pire encore.

J'ai retrouvé l'audition de M. Jean-Claude Moureau, l'ancien patron de Bruxelles Mobilité, devant la commission sur les tunnels. Il déclare notamment : "Je n'ai cessé de mettre en garde les ministres successifs sur les risques encourus par rapport au manque d'ingénieurs et de techniciens. Pour des raisons budgétaires, je me suis fait opposer des refus". Concernant les ponts, il affirme : "Je crains que leur état ne soit pas meilleur que celui des tunnels. Malgré mes avertissements nombreux en ce sens".

Wat ik wel betreur, is dat u het viaduct koste wat kost opnieuw wil openen omdat de beslissing niet tijdens deze regeerperiode genomen zal worden. Hebt u echter een kosten-batenanalyse gemaakt van een sluiting van het viaduct?

Voorts verwijst u naar oplossingen zoals het gewestelijk expresnet (GEN) en de metro, maar een groot deel van het verkeer daar is afkomstig van Overijse, Hoeilaart enzovoort. Die gemeenten liggen erg dichtbij, maar de verbinding met het openbaar vervoer is er niet goed. Daar moeten we dus dringend wat aan doen.

Ik moedig u dan ook aan om van de gelegenheid gebruik te maken om de vervoersoplossingen van de toekomst zo snel mogelijk in te voeren.

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Ik ben blij te horen dat u de samenwerking tussen de verschillende overheden apprecieert. Voor het overige blijf ik bij mijn standpunt. De situatie is nog erger dan u laat uitschijnen.*

De voormalige voorzitter van Brussel Mobiliteit, de heer Jean-Claude Moureau, zei in de tunnelcommissie dat hij alle opeenvolgende ministers gewaarschuwd heeft voor de risico's en het tekort aan ingenieurs. Volgens hem was er tegenstand om budgettaire redenen. Over de bruggen zei hij dat hun toestand niet beter was dan die van de tunnels en dat hij ook daarvoor had gewaarschuwd.

U zei net dat er een visuele inspectie is geweest en dat er op 30 maart 2016 werd vastgesteld dat er mogelijks verborgen gebreken aanwezig waren. In februari 2016 had de heer Moureau u echter al verteld dat de bruggen voor gevaar zouden kunnen

Au cours de votre exposé, vous nous avez dit qu'il y avait eu une inspection superficielle visuelle et que, le 30 mars 2016, on a constaté que des défauts cachés étaient possibles. Or, en février 2016 déjà, l'ancien patron de Bruxelles Mobilité vous a dit que les ponts présentaient vraisemblablement des dangers. Malgré cela, vous avez osé déclarer, il y a quatre jours, que toutes les interventions prévues avaient été faites et que les ponts n'étaient pas en si mauvais état.

Je dois donc, sans grossièreté aucune, avec beaucoup de sérieux, vous dire que j'estime que vous avez été soit irresponsable, soit incompétent, et manifestement imprudent, voire tout cela à la fois. Je ne retire rien de ce que j'ai dit, parce que je le pense profondément.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Jamouille.

Mme Véronique Jamouille (PS).- Votre excellente collaboration avec vos collègues du gouvernement fédéral et des autres Régions ne vous donne-t-elle pas l'occasion de relancer l'accélération du RER, ainsi que toute une série d'investissements qui ne sont pas exclusivement régionaux ?

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Comme vous l'avez dit, le passé c'est le passé, et il faut se tourner vers le futur. J'en conviens avec vous, mais en matière de mécanique, le passé n'est jamais passé. C'est le drame des bureaux techniques qui doivent s'occuper des rapports amenés au ministre.

Hier, la logistique gérait des magasins énormes. Aujourd'hui, les magasins sont mobiles et, si vous bloquez la planète, les marchandises pourrissent dans les camions, qui transportent ce qui était autrefois stocké dans les magasins.

Mais le drame, c'est que ces véhicules circulent partout - pas forcément sur ce viaduc. Désormais - par rapport à hier, lorsqu'il y avait moins de trafic -, le flux de véhicules circulant sur les ponts ou dans les tunnels est énorme. Le temps de circulation et les charges sont dépassés.

zorgen. Desondanks hebt u vier dagen geleden gezegd dat alle voorziene interventies waren gebeurd en dan de bruggen zich niet in slechte staat bevinden.

Mijn besluit blijft daarom dat u onverantwoordelijk, incompetent en onvoorzichtig bent geweest.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Jamouille heeft het woord.

Mevrouw Véronique Jamouille (PS) *(in het Frans).*- *Stelt de uitstekende samenwerking met de federale overheid en de andere gewesten u niet in staat om wat meer vaart te zetten achter het GEN en een reeks investeringen die niet alleen afhangen van het gewest?*

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

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *Er rijden enorm veel voertuigen door de tunnels en over de bruggen, onder meer vrachtwagens die goederen vervoeren die vroeger in magazijnen werden opgeslagen. Levensmiddelen kunnen bederven wanneer de ritten van de vrachtwagens te lang duren.*

U hebt het over scheuren, walsen, brugdekken, draagvermogen enzovoort. Het probleem ligt niet bij u. U moet bij de technische diensten gaan aankloppen en hen vertellen dat elk mechanisch onderdeel slechts een bepaalde levensduur heeft.

Vous avez parlé de fissures, des laminages, des tabliers, de la capacité de portance... Tout cela est normal. Le problème n'est pas chez vous. Vous devez aller secouer les services techniques et leur dire qu'en mécanique, toute pièce a une certaine longévité.

Mme la présidente.- M. Kompany, vous concluez ?

M. Pierre Kompany (cdH).- Je ne vous en veux pas, Monsieur le ministre. Le tablier date de 1973. Désormais, il faut savoir que tout tablier que l'on pose dans ce pays doit, dès le départ, être basé sur un cahier des charges précis et prévoir des possibilités d'inspection.

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Je voudrais demander au ministre et à M. De Wolf de cesser de se renvoyer la balle. C'est désagréable et ce n'est pas ce que les Bruxellois attendent. Ils demandent une solution rapide.*

Pourquoi ne pas pérenniser les solutions de rechange mises en place pour les navetteurs, afin de réduire la pression automobile ?

Le problème se limite-t-il aux dix mètres évoqués dans la presse ou le reste du viaduc doit-il encore être inspecté ?

Je rejoins Mme Delforge lorsqu'elle évoque une nouvelle affaire des tunnels. Le gouvernement et vous-même affirmez vouloir vous débarrasser de ce viaduc, mais vous réalisez des investissements qui permettront de le maintenir jusqu'en 2099. Nous aimerions apprendre prochainement comment vous comptez supprimer ce viaduc ou le transformer en grand parc. Les Bruxellois ont le droit de le savoir.

Mevrouw de voorzitter.- Rondt u af, mijnheer Kompany?

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *Ik neem u niets kwalijk, mijnheer de minister. Het brugdek dateert van 1973. Elk brugdek dat in dit land wordt gelegd moet echter gebaseerd zijn op een duidelijk bestek en moet kunnen worden geïnspecteerd.*

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik wil de minister en de heer De Wolf vragen om niet de hele tijd de bal over en weer te kaatsen. Dat is niet aangenaam en de Brusselaars vragen dat ook niet. Zij willen gewoon een oplossing en het liefst zo snel mogelijk. In deze commissie moeten we tonen dat we allemaal volwassen en verantwoordelijke mensen zijn.

Ik ben blij met enkele van de voorgestelde alternatieven voor de pendelaars. Kunnen we ze niet bestendigen? Er is geen enkele reden om dat niet te doen. Het zal ervoor zorgen dat de autodruk daalt.

In de media was sprake van een probleem over een afstand van tien meter. Dat lijkt me bitter weinig ten opzichte van de totale lengte van het viaduct. Is er enkel over die lengte onderzoek verricht en moet de rest van het viaduct nog worden geïnspecteerd? Of is er enkel daar een probleem?

Ik treed mevrouw Delforge bij als ze het heeft over een mogelijk nieuw 'tunnelverhaal'. We horen u en de regering zeggen dat u van die viaducten af wilt, maar intussen investeert u er wel in zodat ze, bij wijze van spreken, tot 2099 kunnen blijven staan. Wij vernemen graag op korte termijn van u hoe u het viaduct denkt te kunnen afschaffen of omvormen in een groot park. De Brusselaars hebben het recht om dat te weten.

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

M. Pascal Smet, ministre.- En effet, d'autres ponts nécessitent encore un examen approfondi. C'est en cours. Ils sont presque tous terminés, mais quelques-uns doivent encore être inspectés. Sur cette base, le plan pluriannuel d'investissement et de rénovation des ponts pourra être élaboré. En novembre, je vous présenterai en toute transparence le plan complet relatif à tous les ponts, avec toutes les enquêtes réalisées.

Il est vrai que le niveau fédéral possède des ponts en mauvais état à Bruxelles. J'ai récemment écrit une lettre recommandée au ministre fédéral, afin d'attirer son attention sur un pont de chemin de fer d'Infrabel en très mauvais état.

Pour la prolongation du métro et la possibilité d'un parking de transit, le site du Rouge-Cloître pourrait offrir une solution.

Je serai très clair - il est dommage que Mme Delforge ne soit pas là, même si M. De Lille lui fera sans doute passer le message - : je n'ai pas dit que nous rénovions à tout prix le viaduc. Il nous faut évaluer les coûts mais, avant de se prononcer dans un sens ou dans l'autre, il nous faut prendre la mesure du problème. Pour ce faire, il faut savoir si le problème provient de la qualité et de la stabilité du béton, et si c'est réparable ou non, et à quel prix.

Sur cette base, une décision pourra être prise. Mais vous avez raison : rien ne sert de dépenser des milliards d'euros dans un viaduc que nous pourrions être amenés à détruire dans quelques années. Nous n'agissons pas de la sorte. Pour le moment, notre objectif à court terme est d'assurer les réparations pour un coût raisonnable.

(poursuivant en néerlandais)

Des fissures sont visibles à divers endroits du viaduc, mais sont prononcées et nombreuses sur un segment spécifique de dix mètres. Les ingénieurs doivent toutefois contrôler l'ensemble du viaduc.

(poursuivant en français)

M. De Wolf, je retiens de votre intervention que vous ne faites pas confiance aux ingénieurs. Je n'ai pas la prétention d'être un ingénieur et je suis

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Er zijn inderdaad nog een aantal bruggen die bijkomend onderzoek vereisen en daar zijn we ook mee bezig. Op basis van de bevindingen zullen we een meerjarenplan uitwerken voor investeringen en renovatie. In november zal ik de onderzoeken en het volledige plan voorstellen.*

Het klopt ook dat er in Brussel bruggen zijn die in slechte staat verkeren en waarvoor de federale overheid verantwoordelijk is. Onlangs heb ik een aangetekende brief gestuurd naar de federale minister om zijn aandacht te vestigen op de bijzonder slechte staat van een spoorwegbrug van Infrabel.

De site van het Rood Klooster zou een oplossing kunnen bieden voor een overstapparking.

Verder wil ik duidelijk stellen dat we het viaduct niet tegen elke prijs zullen renoveren. Om de kosten te kunnen inschatten, moeten we eerst achterhalen of het probleem te wijten is aan de kwaliteit en de stabiliteit van het beton, of het te herstellen valt en zo ja, tegen welke prijs.

Op basis daarvan zullen we beslissen, want het heeft inderdaad geen zin om miljarden te steken in een viaduct dat misschien een aantal jaar later zou verdwijnen. Op korte termijn is het doel om het viaduct tegen een redelijke prijs te laten herstellen.

(verder in het Nederlands)

Meteen antwoord ik op uw laatste vraag: het hele viaduct is onderzocht. Over de gehele lengte van het viaduct zijn er op verschillende plaatsen barsten, maar in een specifiek segment van tien meter zijn die barsten bijzonder uitgesproken en talrijk. Toch houdt de constructie zichzelf recht doordat het viaduct 'voorgespannen' is.

De echte probleemzone is weliswaar maar tien meter lang, maar toch moeten ingenieurs het hele viaduct controleren.

(verder in het Frans)

Mijnheer De Wolf, u hebt blijkbaar geen vertrouwen in de ingenieurs. Zelf ben ik dat niet en

l'avis, non seulement des ingénieurs fonctionnaires, mais aussi des ingénieurs externes.

Je ne me sens pas capable, en tant qu'homme politique, de remettre en question leur expertise et les conclusions de leurs rapports. Apparemment, vous avez, pour votre part, la capacité de tirer vos propres conclusions.

M. Vincent De Wolf (MR).- Si je reçois au mois de mars un rapport concluant qu'il peut y avoir des vices cachés graves, je n'attends pas un an et demi pour procéder aux vérifications nécessaires. Je ne vais pas changer cette vision, qui est la mienne depuis 25 ans.

M. Pascal Smet, ministre.- M. De Wolf, on ne peut pas tirer des conclusions hâtives. Vous semblez croire que cela remonte à quelques jours. Or, il s'agit de processus chimiques internes au béton. Je le répète, je laisse les ingénieurs faire leur travail.

En outre, vous devriez savoir que la gestion des viaducs, ponts et voiries dépend de l'administration. C'est la loi. C'est l'administration qui a la capacité de décider de l'ouverture ou d'une fermeture pour 72 heures. Passé ce délai, elle s'en réfère au gouvernement.

Mme Jamouille, l'État fédéral a prévu de réinvestir dans le RER, mais cela prendra encore du temps. L'ancien gouvernement wallon s'était, lui aussi, engagé à participer au financement. Nous avons pu discuter de tout cela dans le cadre de la conférence interministérielle de la Mobilité. Il est clair que le RER est l'élément qui fait le plus défaut.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATIONS ET QUESTION ORALE

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les interpellations et la question orale de M. Lootens-Stael.

Sa question orale traitant en effet du même sujet que les interpellations qui la précèdent, il est logique de la joindre également.

daarom volg ik de adviezen, niet alleen van onze eigen ingenieurs, maar ook van de externe.

Als politicus voel ik me niet in staat om hun expertise en conclusies in vraag te stellen. U denkt blijkbaar wel over die vaardigheden te beschikken.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Als ik een verslag zou ontvangen waarin staat dat er mogelijk ernstige verborgen gebreken zijn, zou ik in elk geval geen anderhalf jaar wachten om dat grondig te laten onderzoeken.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *We mogen geen overhaaste conclusies trekken. Zoals ik al zei, laat ik de ingenieurs hun werk doen.*

Trouwens, u zou moeten weten dat het beheer van viaducten, bruggen en wegen wettelijk toekomt aan de administratie. Die heeft 72 uur de tijd om een beslissing te nemen over een opening of een sluiting. Daarna moet ze zich tot de regering wenden.

Mevrouw Jamouille, de federale overheid zal opnieuw investeren in het GEN en ook de vorige Waalse regering had zich daartoe verbonden. Dat werd besproken op de interministeriële conferentie Mobiliteit. Het GEN is inderdaad broodnodig.

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIES EN MONDELING VRAAG

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties en de mondelinge vraag van de heer Lootens-Stael.

Aangezien zijn mondelinge vraag hetzelfde onderwerp betreft als de voorafgaande interpellaties, is het logisch om ze samen te voegen.

INTERPELLATION DE M. BORIS DILLIÈS

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

concernant "le plan taxi".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME
CARLA DEJONGHE,**

concernant "les annonces relatives au plan
taxi".

**INTERPELLATION JOINTE DE M. PAUL
DELVA,**

concernant "le nouveau plan taxi".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME
CÉLINE DELFORGE,**

concernant "les derniers développements du
plan taxi".

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

concernant "la mise en œuvre du plan taxi".

**INTERPELLATION JOINTE DE M.
YOUSSEF HANDICHI,**

concernant "le nouveau plan taxi".

**INTERPELLATION JOINTE DE M. BRUNO
DE LILLE,
concernant "le nouveau plan taxi".****INTERPELLATION DE MME CIELTJE VAN
ACHTER**

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

**INTERPELLATIE VAN DE HEER BORIS
DILLIÈS**

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

betreffende "het taxiplan".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN
MEVROUW CARLA DEJONGHE,**

betreffende "de aankondigingen over het
Taxiplan".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE
HEER PAUL DELVA,**

betreffende "het nieuwe Taxiplan".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN
MEVROUW CÉLINE DELFORGE,**

betreffende "de jongste ontwikkelingen
betreffende het taxiplan".

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

betreffende "de uitvoering van het
taxiplan".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE
HEER YOUSSEF HANDICHI,**

betreffende "het nieuwe taxiplan".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE
HEER BRUNO DE LILLE,
betreffende "het nieuwe Taxiplan".****INTERPELLATIE VAN MEVROUW
CIELTJE VAN ACHTER**

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

PUBLICS,

concernant "le Plan taxi".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JAMAL IKAZBAN,

concernant "l'avis de la Commission régionale de la Mobilité sur le Plan taxi".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "le Plan taxi et la situation du secteur".

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

concernant "les incidents inadmissibles survenus dans le secteur des taxis bruxellois".

Mme la présidente.- En l'absence de M. Bruno De Lille, excusé, son interpellation jointe est considérée comme retirée.

En l'absence de M. Youssef Handichi, son interpellation jointe est considérée comme retirée.

La parole est à M. Dilliès.

M. Boris Dilliès (MR).- Il paraît particulier, dans le contexte actuel, de revenir sur le Plan taxis, dont on a beaucoup parlé, dont on parlera encore et qui me fait beaucoup penser à "Un jour sans fin", ce très bon film avec Bill Murray. Et ce jour sans fin, c'est le Jour de la marmotte !

Je ne voudrais pas faire d'amalgame douteux, mais en février 2015, vous nous annonciez, après cinq mois de concertation intensive, que le gouvernement avait approuvé ce fameux Plan taxis

OPENBARE WERKEN,

betreffende "het Taxiplan".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN,

betreffende "het advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie over het Taxiplan".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "het Taxiplan en de toestand in de sector".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

betreffende "de onaanvaardbare incidenten voorgekomen in de Brusselse taxisector".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Bruno De Lille, die verontschuldigd is, wordt zijn toegevoegde interpellatie geacht te zijn ingetrokken.

Bij afwezigheid van de heer Youssef Handichi, wordt zijn toegevoegde interpellatie geacht te zijn ingetrokken.

De heer Dilliès heeft het woord.

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).*- In februari 2015 kondigde u na vijf maanden van intensief overleg aan dat de regering het fameuze Taxiplan onder de vorm van een strategische nota had goedgekeurd. In maart 2015 vroegen verscheidene leden van de meerderheid u, na acties van de taxisector, om uw tekst te herzien. Op 4 mei 2015 kondigde u aan dat u het plan tegen het einde van het jaar wilde voorstellen en het tegen het voorjaar van 2016 wilde laten goedkeuren.

sous la forme d'une première note stratégique. En mars 2015, à la suite de cette annonce et des manifestations du secteur, différents élus de la majorité vous ont demandé de revoir votre copie. Le 4 mai 2015, vous annonciez vouloir présenter ce plan à la fin de l'année et le faire approuver au printemps 2016.

Depuis, il y a eu beaucoup d'annonces, beaucoup d'eau a coulé sous les ponts et beaucoup de reports ont traversé ce dossier important pour la mobilité des Bruxellois.

C'est dans cette Commission de l'infrastructure que nous avons eu l'occasion d'auditionner une partie importante des protagonistes du secteur. Cela a été utile et enrichissant et nous avons désormais fait le tour de la question.

Il faut maintenant que nous entendions le gouvernement s'exprimer d'une seule et même voix sur ce dossier. Le groupe MR est, sur ce sujet comme sur d'autres, tout à fait prêt à faire preuve de pragmatisme plutôt que de dogmatisme et, le cas échéant, à apporter son soutien à un projet équilibré, dans l'intérêt des Bruxellois.

La presse a révélé, le 15 avril dernier, un certain nombre d'informations relatives à votre nouveau Plan taxis, que nous attendons maintenant depuis plus de deux ans et demi. La réforme porterait sur plusieurs éléments :

- le régime des licences ne serait plus lié au véhicule, mais au chauffeur ;
- le numerus clausus serait fixé à 1.800, au lieu de 1.300 aujourd'hui ;
- les taximètres digitaux seraient remplacés par une application ;
- la libéralisation des tarifs s'appliquerait dans un certain nombre de cas ;
- un régulateur du secteur serait mis en place, qui déterminerait des tarifs fixes lorsqu'un taxi prend un passager en rue ou à une station de taxis.

Un autre élément de cette réforme concernerait la fixation d'un seul et même régime pour ce qui concerne les taxis et les services de location de voiture avec chauffeur.

Ondertussen heeft de goedkeuring van dit voor de Brusselse mobiliteit belangrijke plan heel wat vertraging opgelopen.

De commissie voor de Infrastructuur kreeg de kans om heel wat spelers uit de sector te horen, wat nuttig en verrijkend was.

Nu wordt het echter tijd dat de regering knopen doorhakt in dit dossier. De MR-fractie is bereid om zich, in het belang van de Brusselaars, pragmatisch op te stellen en desgevallend een evenwichtig ontwerp te steunen.

In een krantenartikel dat in april verscheen, werden een aantal punten uit uw nieuwe Taxiplan opgesomd. Zo worden licenties niet langer aan het voertuig maar aan de bestuurder gekoppeld, bedraagt de numerus clausus 1.800 in plaats van 1.300, komt er een app in de plaats van de digitale taximeters, wilt u voor een aantal gevallen een vrij tarief invoeren en komt er een regulator voor de sector die de vaste tarieven zal bepalen.

Daarnaast komt er één gemeenschappelijke regeling voor taxidiensten en de verhuur van voertuigen met bestuurder.

U verklaarde bovendien aan de pers dat u de hervorming van de taxisector eerst aan de Adviesraad voor de taxisector zou voorleggen, wat legitiem is. Hopelijk is de MR-fractie niet de enige die dit dossier op een constructieve manier steunt. Wij dachten dat het er tijdens deze regeerperiode niet meer van zou komen.

Keurde de regering de strategische nota goed en bent u inderdaad van plan om de elementen die ik net opsomde in de geplande ordonnantie op te nemen? Wanneer legt u die ordonnantie aan de commissie voor de Infrastructuur voor? Legde u het ontwerp van ordonnantie al in eerste lezing aan de regering voor?

Welke rol krijgt de regulator toebedeeld?

Bent u van plan om de opleiding van de taxichauffeurs te herzien? In welke zin?

Waarom wilt u een overgangperiode van zeven jaar invoeren voor het terugkopen van de vergunningen van de uitbaters? Kan dat niet sneller?

En outre, vous avez indiqué à la presse que cette réforme tant attendue sera présentée en primeur au Conseil consultatif du secteur des taxis, ce qui est assez légitime. J'espère que le groupe MR ne sera pas le seul à soutenir ce dossier de manière constructive. Nous craignons un peu qu'il ne voie jamais le jour sous cette législature.

Pouvez-vous nous confirmer que la note stratégique a bien été approuvée par le gouvernement et que l'ordonnance prévue prendra en considération les éléments de la réforme qui y sont mentionnés ? Quand cette ordonnance sera-t-elle examinée au sein de cette commission ? Le projet d'ordonnance a-t-il fait l'objet d'une première lecture au sein du gouvernement ?

Quel sera le rôle exact du régulateur ?

Qu'en est-il de la formation des chauffeurs ? Sera-t-elle revue ? Si oui, comment ?

Pourquoi avoir fixé une période de transition de sept ans pour l'indemnisation possible des licences des exploitants ? Pourquoi ne pas envisager cette transition dans un délai plus court ?

A-t-on déjà une estimation du coût de l'indemnisation du rachat des licences aux exploitants ? Comment ce coût sera-t-il financé ?

Qu'en est-il du financement des taximètres digitaux à hauteur de 3,2 millions d'euros ? Avez-vous étudié l'impact sur les prix d'une libéralisation dans ce secteur particulier ?

Avez-vous retenu de supprimer le numerus clausus à terme ?

Qu'en est-il de l'utilisation des sites spéciaux franchissables par les taxis ? Les nouveaux entrants pourront-ils également y avoir accès, étant donné que l'identification visuelle des taxis serait réduite ?

Selon quels critères les nouvelles licences seront-elles délivrées ?

Enfin, qu'en est-il du chargement et du déchargement à l'aéroport de Zaventem et du statut des chauffeurs qui viennent de Flandre et de Wallonie ?

Weet u al hoeveel het terugkopen van die vergunningen zal kosten? Hoe wilt u dat financieren?

Wat met de financiering van de digitale taximeters voor 3,2 miljoen euro? Bestudeerde u de impact van een liberalisering in de particuliere sector op de prijzen?

Zult u de numerus clausus op termijn afschaffen?

Wat met het gebruik van de speciale rijstroken door taxi's? Kunnen nieuwkomers, die misschien niet onmiddellijk als taxi herkenbaar zijn, die ook gebruiken?

Op basis van welke criteria laat u de nieuwe vergunningen toekennen?

Hoe zit het met het vervoer van en naar de luchthaven en met het statuut van taxibestuurders die uit Vlaanderen en Wallonië naar Brussel komen?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Dejonghe pour son interpellation jointe.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) *(en néerlandais)*.- *Après les taximètres numériques, voilà qu'il est question d'une autre application, bien que l'installation de taximètres numériques dans les taxis bruxellois ait déjà commencé.*

Combien de taxis bruxellois ont-ils été équipés de taximètres numériques depuis janvier 2015 ? Pourquoi optez-vous pour un autre système ? Un accord existe-t-il à ce propos ? Le gouvernement s'est-il entendu sur un budget ? Combien cela coûtera-t-il ? Les deux systèmes coexisteront-ils ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Delva pour son interpellation jointe.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Lors de la présentation de la note d'intention, vous parliez de mettre sur un même pied les taxis traditionnels et des initiatives comme Uber. Quelles conditions minimales devront-ils remplir ?*

Quelles sont les règles de reconnaissance imposées à tous les types de transport rémunéré de personnes et comment se différencieront-ils ?

Disposeront-ils des mêmes avantages, tels que les emplacements de stationnement réservés et les bandes de bus ?

Dans le nouveau plan, les licences ne sont plus au nom d'une société de taxis mais au nom du chauffeur. Les licences seront-elles attribuées par ordre d'arrivée ? Quels sont vos arguments pour limiter le nombre de licences à 1.800 ?

Par ailleurs, vous voulez regrouper les taxis et la location de limousines dans une même catégorie. Cela ne résoudra pas le problème des véhicules qui circulent (légalement d'après la Cour constitutionnelle) à Bruxelles avec une licence

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- De communicatie over de digitale taximeters werd niet goed aangepakt. Er was eerst sprake van digitale taximeters, terwijl er nu over een andere applicatie gesproken wordt. Nochtans is de installatie van de digitale taximeters in bijna 1.300 Brusselse taxi's al begonnen, een operatie waarvan de kosten werden geraamd op 3,2 miljoen euro. Het is niet duidelijk hoeveel taxi's met het systeem werden uitgerust. In november kon u nog geen antwoord geven op die vraag.

Hoeveel Brusselse taxi's werden er sinds januari 2015 uitgerust met een digitale taximeter? Waarom kiest u nu voor een ander systeem? Bestaat er een akkoord over? Is er een budgettair akkoord binnen de regering. Met andere woorden: hoeveel zal dat kosten? Zullen beide systemen naast elkaar bestaan?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Delva heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Paul Delva (CD&V).- Bij de voorstelling van de intentienota viel het op dat u sprak over een gelijkshakeling van de traditionele taxi's en initiatieven zoals Uber. Wat betekent dat precies? Aan welke minimumvereisten moeten ze beide voldoen?

Welke herkenbaarheidsvoorschriften worden opgelegd aan alle types van bezoldigd personenvervoer en hoe zullen ze zich van elkaar onderscheiden?

Kunnen beide gebruikmaken van dezelfde voordelen, zoals voorbehouden standplaatsen en het gebruik van busstroken?

In het nieuwe plan staan de licenties niet langer op naam van een taxivennootschap maar van de individuele chauffeur. Hoe zal die overgang verlopen? Worden de licenties op een "first come, first serve" basis uitgereikt of via een andere manier? Wat zijn uw argumenten voor de beperking van de Brusselse licenties tot 1.800 stuks?

flamande ou wallonne.

Comment le contrôle des attestations nécessaires sera-t-il réalisé ? De quelle manière le contrôle fiscal sur les revenus du transport rémunéré de personnes sera-t-il effectué ? C'est un problème pour les chauffeurs au service d'Uber, par exemple.

Peu après la présentation de votre note, le secteur des taxis a annoncé une action de protestation, signe que la concertation avec plusieurs acteurs majeurs n'avait pas abouti. Qu'en pensez-vous ? Quels sont les points épineux ? Pourquoi avoir décidé malgré tout de présenter la note ?

En Flandre, le ministre Weyts veut introduire un cadre légal qui réglerait aussi le fonctionnement du service de taxis numérique Uber. Vous concertez-vous avec votre homologue flamand à propos d'un cadre légal commun pour Uber et des services similaires ? Dans l'affirmative, comment cela se passe-t-il ? Dans la négative, pourquoi ?

Dans le Plan taxis, un tarif minimum serait fixé, mais si j'ai bien compris, son montant n'est pas encore connu et aucun tarif maximum ne serait prévu. Est-ce exact ?

Pouvez-vous expliciter vos idées et vos projets de tarification et de contrôle ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge pour son interpellation jointe.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je voudrais d'abord dire que je relaierai les questions de mon collègue Bruno de Lille, qui a dû nous quitter.

Monsieur le ministre, le temps passe et les

Een ander punt in de intentienota is de gelijkschakeling van traditionele taxi's en het verhuur van limousines. Wat gebeurt er met de voertuigen die rondrijden in Brussel en die Vlaamse of Waalse licenties hebben? U wil de taxi's en het verhuur van voertuigen met chauffeur samenbrengen in een categorie. Dat lost het probleem echter niet op. Volgens het Grondwettelijk Hof mogen zij met een Vlaamse of Waalse licentie legaal in Brussel rondrijden.

Hoe zal de controle op de nodige attesten gebeuren? Op welke manier zal de fiscale controle op de inkomsten van het bezoldigd personenvervoer gebeuren? We weten allemaal dat dat een probleem is bij chauffeurs die rijden voor organisaties zoals Uber.

Kort na de presentatie van uw nota kondigde de taxisector al meteen een protestactie aan. Dat lijkt erop te wijzen dat het overleg met een aantal hoofdrolspelers nog niet afgerond was. Hoe reageert u op het protest? Waar liggen de pijnpunten? Waarom besloot u de nota toch al voor te stellen?

In Vlaanderen wil minister Weyts een nieuw wettelijk kader voor taxi's invoeren, dat ook de werking van de digitale taxidienst Uber zou regelen. Overlegt u met uw Vlaamse ambtsgenoot over een gemeenschappelijk wettelijk kader voor Uber en vergelijkbare initiatieven? Zo ja, hoe verloopt dat? Zo niet, waarom gebeurt dat niet?

Mijn laatste vraag gaat over de tarifiering in het Taxiplan. Er zou een minimumtarief worden bepaald, maar als ik het goed begrijp, is nog niet bekend hoe hoog dat zal zijn. Een maximumtarief zou er niet komen: klopt dat?

Zowel binnen als buiten de taxisector zijn er nog veel vragen. Kunt u uw ideeën en plannen in verband met de tarifiering en de controle daarop nader toelichten?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *De tijd verstrijkt en de problemen blijven onopgelost. De regering heeft de oriëntatienota goedgekeurd. Daarna bleek dat er geen duidelijkheid of consensus was, onder meer over*

problèmes demeurent. Comme tout le monde, je me demande où en est ce dossier. La note d'orientation a été approuvée par le gouvernement. À la suite de celle-ci, il est apparu que, finalement, rien n'était vraiment consensuel ou clair au sein du gouvernement. Par exemple, l'idée d'accorder les licences et les plaques aux personnes et non plus aux véhicules ne semble pas y faire l'unanimité.

Je ne verrais aucun inconvénient à ce que vous preniez votre temps si la situation concrète n'était pas aussi intenable. Sur le terrain, où je me suis rendue avec mon collègue M. Ikazban, on a pu voir des chauffeurs attendre une course des heures durant, tandis que, sous leur nez, des clients ne cessent d'être embarqués par des voitures de transport avec chauffeur (VTC), munies des fameuses plaques TL, dont on sait que la plupart ne respectent absolument pas la législation.

Cela ne peut qu'envenimer les choses, sans parler du fait que cela plonge des gens dans des situations économiques tout à fait dramatiques.

Nonobstant ce qu'on pense de votre plan, une telle situation soulève en outre la question de la capacité de la Région à assurer un contrôle efficace du secteur.

Vous laissez entendre que vous êtes prêt à opter pour une solution plus flexible ou plus ouverte mais, pour l'instant, elle ne repose sur rien si vous ne nous prouvez pas que le contrôle est possible. Or, pour l'instant, on voit surtout, soit qu'il n'y a pas de volonté de contrôler le respect de la législation, soit que ce contrôle n'est pas possible.

On a vu que certains bourgmestres ont mené des actions de contrôle et de répression, qui n'ont vraisemblablement été qu'un feu de paille, pour différentes raisons.

Aujourd'hui, j'aimerais savoir où en est votre plan. Allez-vous encore nous annoncer que son arrivée est imminente, alors que ce n'est pas le cas ? Devrons-nous encore déposer les mêmes interpellations et répéter les mêmes choses ? Ce serait désolant.

Avez-vous, au contraire, réellement quelque chose à proposer, avec l'accord de tout le gouvernement ? Si ce n'est pas le cas, nous pourrions continuer ces tours de manège longtemps.

het toekennen van nummerplaten aan personen in de plaats van aan voertuigen.

Samen met mijn collega, de heer Ikazban, heb ik chauffeurs urenlang op klanten zien wachten terwijl die voor hun neus werden opgepikt door wagens met chauffeur, voorzien van de beruchte TL-platen, waarvan de meeste de wetgeving niet respecteren. Zoiets verergert de situatie alleen maar en leidt ertoe dat sommige mensen in dramatische financiële situaties terechtkomen. Je zou je ook kunnen afvragen in welke mate het gewest in staat is om de sector efficiënt te controleren.

U zegt dat u bereid bent om te kiezen voor een oplossing die meer flexibiliteit en openheid biedt, maar die zou een maat voor niets zijn als u niet kunt aantonen dat er controles mogelijk zijn. Momenteel blijkt dat er weinig wil is om het naleven van de wet te controleren of dat zulke controles niet mogelijk zijn.

Sommige burgemeesters hebben controles uitgevoerd en zijn overgegaan tot repressie, maar dat is nutteloos gebleken.

Wat met uw aangekondigde plan? Zult u opnieuw zeggen dat het bijna af is? Kunt u ons iets voorleggen waar de volledige regering achter staat? Anders kunnen we nog lang op deze manier verdergaan.

Ik zou ook willen weten hoe u ervoor zult zorgen dat de wetgeving - om het even dewelke - wordt toegepast.

Mijn collega, de heer De Lille, heeft mij nog wat bijkomende vragen overhandigd die ik nu zal voorlezen.

(verder in het Nederlands)

Hoe zal de vergroening van de taxivloot gestimuleerd worden, nu de vergunningen per chauffeur worden toegekend?

Wat zal er gebeuren met de Uberchauffeurs die nu in een ander gewest vergund zijn en die de rentabiliteit van de sector bedreigen?

Het lijkt noodzakelijk dat alle bezoldigde chauffeurs die in Brussel actief zijn, binnen een

Par ailleurs, j'aimerais aussi savoir ce qui est mis en œuvre pour que, dès aujourd'hui, la législation en vigueur - peu importe laquelle - soit appliquée ! Je ne comprends toujours pas pourquoi nous devrions nous sentir rassurés par la prétendue capacité à la faire respecter.

J'ai également des questions complémentaires de la part de mon collègue Bruno De Lille.

(poursuivant en néerlandais)

Comment incitera-t-on la flotte des taxis à être plus écologique maintenant que les licences sont attribuées par chauffeur ?

Qu'en sera-t-il des chauffeurs Uber qui ont une licence dans une autre Région et menacent la rentabilité du secteur ?

Tous les chauffeurs rémunérés qui sont actifs à Bruxelles devraient l'être dans un cadre légal. Sinon le numerus clausus n'a aucun sens.

Comment le fonds de compensation sera-t-il financé ?

À combien la compensation s'élèvera-t-elle par rapport à la valeur de la licence ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Kompany pour son interpellation jointe.

M. Pierre Kompany (cdH).- Depuis plus de deux ans, le secteur du transport rémunéré de personnes est en attente d'une réforme qui devrait permettre d'améliorer la qualité des services destinés aux Bruxellois, ainsi qu'aux touristes.

Je pense d'abord aux Bruxellois, à qui nous vantons les atouts de la multimodalité, à qui nous demandons de réduire tant que possible l'utilisation de la voiture personnelle en ville et qui, par conséquent, méritent des services de taxis confortables, efficaces et transparents, respectant les règles sociales et fiscales.

Vous avez déjà répondu à de nombreuses questions en séance plénière sur la question. Je souhaiterais revenir sur les éléments qui m'apparaissent encore flous, ainsi que sur la mise en œuvre concrète de ce plan.

wettelijk kader handelen. Anders heeft een numerus clausus geen zin.

Hoe zal het compensatiefonds gefinancierd worden?

Hoeveel zal de compensatie bedragen in verhouding tot de waarde van de licentie?

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

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *De hervorming van het bezoldigd personenvervoer laat nu al twee jaar op zich wachten.*

We doen er alles aan om Brusselaars te overtuigen van de voordelen van multimodaal vervoer en vragen hun dat ze hun eigen wagen zo veel mogelijk laten staan. Daar moeten dan toch wel comfortabele en efficiënte taxidiensten tegenover staan, die zich bovendien houden aan de sociale en fiscale regels.

Uw plan bepaalt dat taxichauffeurs een opleiding moeten volgen om een licentie te kunnen krijgen. Wie zal die opleiding geven? Hoelang zal ze duren? Wat is de inhoud? Hoeveel kost het?

Wat zal de geldigheidsduur van de licentie zijn? Zal een licentie ingetrokken kunnen worden op

Les modalités de la formation qui permettra aux chauffeurs d'obtenir une licence sont-elles déjà définies ? Qui sera chargé de donner cette formation ? Quelle en sera la durée ? Quel en sera le contenu ? Quel sera son coût ? La licence aura-t-elle une durée de validité ? Existera-t-il un système de points en fonction des éventuelles plaintes ou conflits avec des clients, qui pourrait mener à la suspension d'une licence ?

Les chauffeurs de taxi actuels devront-ils passer cette formation ? Si oui, seront-ils prioritaires pour la passer, le nombre de licence étant limité ? Ce point me semble primordial.

Enfin, je pense que si le tarif des taxis devient plus attractif, comme vous l'espérez, les Bruxellois seront plus enclins à utiliser ce genre de service régulièrement, comme cela a été le cas avec le service hors-la-loi Uber.

Avez-vous prévu d'étudier rapidement l'impact de la réforme sur la demande de taxis ? Le cas échéant, le nombre de licences pourrait-il être revu, ou celui-ci est-il strictement verrouillé ?

Quant à l'application qui sera développée, quels services y voyez-vous ? Comment fonctionnera-t-elle ? Proposera-t-elle les mêmes services que l'application Uber, qui court les rues à sa guise, à savoir : fourchette du tarif à l'avance, durée d'attente et géolocalisation du véhicule, historique des courses avec mémorisation des trajets choisis et du nom du chauffeur, possibilité d'entrer directement en contact avec le chauffeur en cas de perte d'un objet dans le véhicule, système de notation, tant du chauffeur que du client, etc.

Le taximètre digital mis en place tout récemment avec l'aide financière de la Région serait remplacé par une application enregistrant toutes les courses. Quel montant la Région et les chauffeurs de taxi avaient-ils investi dans ces taximètres ?

Par ailleurs, tous les Bruxellois et tous les visiteurs ne possèdent pas forcément un smartphone. Le taxi est un service public qui doit être accessible à tous de la même manière. La cohabitation des compteurs numériques et d'une application est-elle la solution retenue ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter pour son interpellation.

basis van een soort puntensysteem waarin eventuele klachten en conflicten verwerkt worden?

Moeten de huidige taxichauffeurs ook die opleiding volgen? Als dat zo is, moeten zij volgens mij voorrang krijgen, aangezien het aantal licenties beperkt is.

Als de tarieven aantrekkelijker worden, zullen Brusselaars volgens mij meer geneigd zijn om er regelmatig gebruik van te maken.

Zult u op korte termijn laten onderzoeken of de hervorming invloed heeft op de vraag naar taxi's? Zo ja, kan het aantal licenties eventueel aangepast worden op basis van de resultaten daarvan?

Hoe zal de applicatie precies werken? Zal de klant er dezelfde informatie op vinden als op de app van Uber, met name een tarievenmarge op voorhand, de wachttijd, lokalisatie van het voertuig, een historiek van eerdere ritten, met de gekozen trajecten en de naam van de chauffeur, de mogelijkheid om rechtstreeks contact op te nemen met een chauffeur in geval van verloren voorwerpen, een puntensysteem enzovoort?

De digitale taximeters zullen vervangen worden door een app, maar ze werden nog maar net ingevoerd. Hoeveel hebben de taxichauffeurs en het gewest geïnvesteerd in die taximeters?

Ten slotte heeft niet iedereen een smartphone. Zult u dat oplossen door digitale tellers te behouden, bovenop de applicatie?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord voor haar interpellatie.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*):- *Des pommes pourries souillent l'image du secteur des taxis et de notre ville dont il devrait être une vitrine. Toute violence verbale ou physique envers des collègues et des clients est inacceptable. Refuser une course est intolérable. Ceux qui travaillent de cette manière n'ont plus à exercer le métier de chauffeur de taxi.*

Le retrait des attestations d'aptitude et des permis ne contribuerait-il pas à donner une image plus positive du secteur ? Cette question mérite un débat.

Quelles mesures le nouveau Plan taxis comporte-t-il pour éviter que les pratiques illégales prennent le dessus ?

Qu'en est-il des tarifs et du paiement par carte bancaire ? Facilité d'usage et tarifs intéressants sont les principales raisons pour lesquelles les clients s'adressent à d'autres acteurs.

Quels sont les statuts pour les différents services et chauffeurs de taxis ? Qui doit respecter quelles règles ?

Comment le respect des règles est-il contrôlé ? Des sanctions sont-elles prévues ?

Comment le contrôle fiscal et financier sera-t-il réalisé pour endiguer le travail au noir et la fraude ?

Où le transfert des licences des sociétés de taxis aux chauffeurs individuels en est-il ? Pourquoi précisément voulez-vous cela ?

Comment communiquez-vous avec le secteur des taxis à propos du Plan taxis ? Prévoyez-vous aussi une campagne destinée aux clients ?

Combien coûtera votre nouveau Plan taxis ? Quelles mesures avez-vous prises afin que les chauffeurs ne puissent plus refuser de course ?

Qu'est-ce qui a été changé dans les tarifs ? Refuser les clients qui veulent payer avec une carte de banque est-il définitivement de l'histoire ancienne ?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA):- Het staat vast dat er een probleem is binnen de taxisector in dit gewest. De verschillende hoorzittingen in het parlement hebben dat aangetoond en ook de bevolking is vaak niet te spreken over de sector.

Het zijn de rotte appels die het imago van de hele sector en van onze stad bezoedelen. Jammer genoeg zijn er veel te veel getuigenissen van incidenten en wantoestanden. Het verbale en lichamelijke geweld van die rotte appels onder de taxichauffeurs op klanten en op collega-chauffeurs is onaanvaardbaar. Ook ritten weigeren moet definitief tot het verleden behoren.

Taxichauffeurs die op deze manier hun beroep uitoefenen, terwijl hun hoofdtak hoffelijk rijgedrag is, horen dit werk niet meer uit te voeren. Zij moeten beseffen dat ze een uithangbord voor deze stad moeten zijn. Tijdens de hoorzittingen bleek duidelijk dat ook de Brusselse taxisector zelf dit heel goed beseft. Kan het intrekken van bekwaamheidsattesten en vergunningen helpen om de sector een positiever imago te bezorgen? Die vraag is een debat waard.

Voorts wil ik vernemen welke maatregelen het nieuwe Taxiplan bevat om te voorkomen dat illegale praktijken de overhand nemen. Ze zorgen immers voor groot ongenoegen binnen de sector en bij de klanten.

Hoe zit het tot slot met de tarieven en met de betaling met bankkaarten? Het gebruiksgemak en de interessante tarieven zijn nu de belangrijkste redenen waarom klanten naar andere spelers overschakelen.

Welke statuten bestaan er voor de verschillende taxichauffeurs en -diensten? Wie moet aan welke voorschriften voldoen?

Hoe wordt gecontroleerd of de voorschriften gerespecteerd worden? Staan daar ook sancties tegenover?

Hoe zal de fiscale en financiële controle gebeuren om zwartwerk en fraude in te dijken?

Hoe zit het met de overdracht van de vergunningen van een taxivenootschap naar een individuele chauffeur? Waarom wilt u dat precies?

Mme la présidente.- La parole est à M. Ikazban pour son interpellation jointe.

M. Jamal Ikazban (PS).- Je remercie le ministre, qui a dit qu'il avait tout son temps pour parler des taxis. Il en faudra en effet beaucoup pour parler de ce secteur et de ses besoins.

De nombreuses questions relatives à la dernière version de votre note de principe visant à réformer le secteur du transport rémunéré de personnes avaient été posées lors de la séance plénière du 21 avril dernier.

Dans le souci de mieux appréhender les réalités de terrain, les auditions du secteur des taxis et des autres acteurs opérant dans le transport rémunéré de personnes ont ensuite eu lieu au sein du parlement, à la fin du mois de mai. Ces auditions furent très enrichissantes à tous points de vue. Elles ont permis de confirmer certaines craintes et interrogations que j'ai déjà pu évoquer.

Je pense qu'elles ont également pu sensibiliser certains à des réalités qu'ils ignoraient peut-être jusqu'ici. Rappelons qu'actuellement, le secteur du transport rémunéré de personnes à Bruxelles est devenu une véritable jungle. En effet, faute de contrôle suffisant, et en totale contradiction avec la loi, un nombre invraisemblable de véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC) et taxis en provenance des deux autres Régions opèrent aujourd'hui, au détriment de l'économie et de l'emploi bruxellois.

Ces deux dernières années, cette concurrence déloyale aurait fait perdre en moyenne aux chauffeurs entre 20 et 30% de leurs revenus. Avec ma collègue Mme Delforge, nous avons mesuré l'ampleur du désarroi des chauffeurs de taxi lors

Hoe communiceert u met de taxisector over het Taxiplan? Komt er ook een campagne die op de klanten is gericht?

Hoeveel denkt u dat uw nieuwe Taxiplan zal kosten? Welke maatregelen hebt u genomen opdat chauffeurs geen ritten meer kunnen weigeren?

Wat is er veranderd aan de tarieven? Kunt u bevestigen dat klanten weigeren die met bankkaart willen betalen, voorgoed tot het verleden behoort?

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

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Op 21 april kreeg u in de plenaire vergadering heel wat vragen over de hervorming van de taxisector. Daarop volgden een aantal hoorzittingen met verscheidene spelers uit de sector van het betaalde personenvervoer, die zeer verhelderend waren. Ze brachten een realiteit aan het licht die sommigen tot dan toe wellicht niet kenden.*

Het betaalde personenvervoer is in Brussel momenteel een ware jungle. Bij gebrek aan afdoende controles rijden er in het gewest heel wat auto's met chauffeur en taxi's uit Vlaanderen en Wallonië rond. Dat is in het nadeel van de Brusselse economie en werkgelegenheid.

De voorbije twee jaar verloren de Brusselse chauffeurs door die oneerlijke concurrentie 20 tot 30% van hun inkomsten. Uiteraard leiden ook hun gezinnen daaronder.

In haar advies van 26 juni 2017 beveelt de Gewestelijke Mobiliteitscommissie een voorafgaande studie aan naar de economische gevolgen van de hervorming, naast een analyse van de aangewezen regelgeving. Ze wijst ook op het belang van een overgangsfase, rekening houdend met de economische realiteit van de verschillende actoren.

Zelf benadrukte u dat een tweejaarlijkse evaluatie nodig is, na een sociaal-economische studie in samenwerking met de sector en andere actoren, om een objectief beeld van de situatie te krijgen. Jammer genoeg liet u die studie niet bij het begin van de regeerperiode uitvoeren. Wanneer bent u van plan om dat te laten doen? Hoe kunt u zonder

d'une nuit passée à leurs côtés. Ce sont des familles entières qui sont touchées par la concurrence déloyale subie par le secteur sur le terrain.

Je pense également utile d'évoquer l'avis rendu le 26 juin 2017 par la Commission régionale de mobilité. En effet, il rejoint fort bien les grandes questions et craintes soulevées au cours des auditions. Considérant la situation actuelle et les projets envisagés, la Commission régionale de mobilité recommande une étude préalable sur les impacts économiques, ainsi qu'une analyse des modes de régulation opportuns. Elle insiste également sur l'adoption d'une phase transitoire, pour tenir compte de la réalité économique des différents acteurs.

Je ne passerai pas en revue chacun des points - fort intéressants - soulevés par la Commission régionale de mobilité dans son avis du 26 juin, que je suppose connus de tous. Je me bornerai à plusieurs questions.

Lors de la séance plénière du 21 avril 2017, vous avez souligné vous-même la nécessité de prévoir "une évaluation tous les deux ans, après une étude socio-économique avec le secteur et d'autres acteurs, pour pouvoir objectiver la situation". On peut regretter que ce type d'étude n'ait pas été mené préalablement, dès le début de la législature. Quand est-il prévu de mener une première étude socio-économique impliquant les acteurs du secteur, pour objectiver la situation ? À défaut, comment pourrait-on définir un seuil pour éviter une saturation de l'offre de services et la dégradation des revenus et conditions de travail des travailleurs, déjà perceptibles à l'heure actuelle ?

Prévoir une fourchette tarifaire pouvant aller jusqu'à 250% du prix de base nous paraît totalement incompatible avec la garantie de fourniture d'un service d'utilité publique. Quel est l'intérêt de permettre cette disposition, directement transposée de la politique commerciale d'Uber ?

Le plan mentionne un régulateur des prix. Quel sera ce régulateur ? Quelles seront ses méthodes de contrôle et d'application des tarifs ? Quelles seront ses prérogatives dans le cadre de tarifs minimums fixés par une concertation sectorielle ?

Comment le remplacement du taximètre par une application smartphone garantira-t-il la

een dergelijke studie een grens bepalen waarmee u voorkomt dat er een overaanbod ontstaat, waardoor de inkomsten en de arbeidsvoorwaarden voor de werknemers er nog verder op achteruitgaan?

Een tariefvork tot 250% van de basisprijs lijkt mij onverenigbaar met de garantie op de levering van een dienst van openbaar nut. Welk belang heeft die bepaling, die u hebt overgenomen uit het commerciële beleid van Uber?

Er komt een regulator voor de prijzen. Wie krijgt die taak? Welke werkwijze zal hij toepassen voor controles en het toepassen van tarieven? Hoeveel heeft hij te zeggen over de binnen het sectoroverleg vastgestelde minimumtarieven?

Hoe kan de vervanging van de taximeter door een app zorgen voor transparante tarieven, de bescherming van de consument en de mogelijkheid tot controle door de overheid? Werkt u een procedure voor de erkenning van die apps uit?

Komt er een erkenning voor platformen en centrales die het gewest kan intrekken als zij de Brusselse of de federale regelgeving niet naleven?

Waarom kunnen gebruikers alleen nog elektronisch betalen? Vormt dat geen buitensporige beperking van de toegang tot een dienst van openbaar nut?

Komt er een overgangsfase voor de uitvoering van het plan? Hoe wilt u die invullen?

Op basis van welke criteria worden de nieuwe vergunningen toegekend? Wat met de technische controle, het type verplichte uitrusting binnen in het voertuig, zijn zichtbaarheid in de openbare ruimte, de opleiding en de verantwoordelijkheid van de eigenaar van het voertuig?

De betrokken verenigingen bezorgden u technische criteria voor voertuigen aangepast voor personen met een beperkte mobiliteit. Besprak u die met de sector? Wordt er rekening mee gehouden? Komt er een specifieke opleiding voor de bestuurders van die voertuigen? Hoe wilt u de vergunningen voor die voertuigen aantrekkelijk maken? Hebt u een idee van het vereiste quotum voor dat type voertuigen? Hoe beoordeelt u dat?

Hoe dan ook heeft het gewest dringend meer

transparence tarifaire, la protection du consommateur et la faculté de contrôle de l'autorité publique ? Avez-vous prévu de procéder à la certification de ces applications ?

De la même manière, les plates-formes et centrales seront-elles dès lors soumises à une forme d'agrément pouvant être retiré par l'autorité régionale en cas de non-respect de réglementations bruxelloises ou fédérales ?

Pourquoi avoir prévu que les utilisateurs ne puissent payer que par voie électronique ? Ne s'agit-il pas là d'une restriction disproportionnée de l'accès à un service d'utilité publique ?

A-t-on prévu une phase transitoire pour la mise en œuvre du plan, comme le préconise la commission ? C'est, selon vous, un point crucial, sur lequel on ne vous a cependant jamais entendu. Qu'avez-vous prévu en la matière ?

Sur la base de quels critères les nouvelles licences seront-elles attribuées ? Qu'en sera-t-il du contrôle technique, du type d'équipement imposé à bord du véhicule, de sa visibilité dans l'espace public, de l'assurance, de la formation et de la responsabilité du propriétaire du véhicule ?

Des critères techniques pour les véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite (PMR) vous ont été transmis par des associations. En avez-vous discuté avec le secteur ? Seront-ils pris en considération ? A-t-on prévu une formation ad hoc pour les chauffeurs de véhicules pour PMR ? Comment rendre les licences PMR attractives ? A-t-on une idée du quota requis pour ce type de véhicules ? Comment a-t-il été évalué ?

Quelles que soient les perspectives de réforme du secteur, la nécessité de renforcer les capacités et outils qui permettent son contrôle au niveau régional fait l'unanimité. Cette nécessité est rendue urgente par le flottement de la politique relative aux taxis ces dernières années, laissant un nombre incalculable de VTC et taxis en provenance des deux autres Régions opérer des prises en charge en toute illégalité à Bruxelles.

Cette situation intenable pénalise considérablement les entrepreneurs et chauffeurs bruxellois, qu'ils soient taxis ou VTC. Remettre de l'ordre en matière de contrôle et de sanction, tant avec le

mensen en middelen nodig om controles uit te voeren, aangezien het aantal voertuigen met chauffeur en taxi's uit de andere gewesten die illegaal in Brussel rondrijden, de voorbije jaren sterk is toegenomen.

Die onhoudbare situatie maakt het de Brusselse ondernemers en chauffeurs moeilijk. Meer controle en sancties zijn dan ook hard nodig. U moet een duidelijke lijn trekken en de nodige middelen vrijmaken. Sommige politiezones vangen het tekort aan controlemiddelen voorlopig op, maar het gewest moet dringend uit zijn lethargie ontwaken als het geloofwaardig wil blijven.

Hoeveel mensen en middelen krijgt de directie taxi's van Brussel Mobiliteit om haar controletaak vanaf 2018 correct uit te voeren? Nam u contact op met het parket om de bedoelingen van de regering duidelijk te maken? Met welk gevolg?

Wat met de samenwerking met de politie? Die maakte duidelijk dat ze bereid is om de gewestinspecteurs bij te staan. Welke middelen krijgen de politiezones daarvoor?

Bevestigt u dat de maatregelen die nodig zijn om orde op zaken te stellen, tegen het einde van het jaar zullen worden ingevoerd?

Ten slotte wil ik eraan herinneren dat de taxisector niet tegen het Taxiplan op zich is gekant, maar wel tegen bepaalde elementen eruit. De sector vraagt een rechtvaardig, overlegd plan, waarmee de oneerlijke, illegale concurrentie van spelers zoals Uber buitenspel wordt gezet.

Tijdens de hoorzittingen hadden heel wat spelers uit de sector het over een gebrek aan overleg. Waarom liet u geen verslag opmaken van de debatten binnen de overlegcomités? Kunt u mij de argumenten van de betrokken partijen bezorgen? Heel vaak hoor ik zeggen dat de spelers uit de taxisector enerzijds wel een taxiplan willen, maar dat zij zich anderzijds verzetten tegen zo'n plan, terwijl ze voorstellen doen, argumenteren en verklaringen geven. Dat levert een ander beeld op van de taxisector dan wat ons gewoonlijk wordt voorgehouden.

Bovendien is de taxisector niet tegen een zekere modernisering. Het mooiste bewijs daarvan is de app Taxi2share, die werd ontwikkeld door een

Parquet qu'avec les zones de police et l'inspectorat régional, s'impose de toute urgence. Des lignes claires doivent être édictées et des moyens alloués. Si certaines zones de police ont décidé de s'impliquer pour pallier les carences des moyens de contrôle actuels, la situation impose à la Région de sortir de son mutisme. Il en va de sa crédibilité.

Alors qu'un audit a été réalisé à l'échelle de l'ensemble de l'administration de Bruxelles Mobilité, pouvez-vous nous préciser quels seront les moyens humains et matériels alloués à la Direction des taxis pour assurer correctement des missions de contrôle à partir de 2018 ? Des contacts ont-ils été pris avec le Parquet pour clarifier les intentions du gouvernement ? Qu'en ressort-il ?

Qu'en est-il de la collaboration avec les zones de police ? Celles-ci ont confirmé dans la presse leur intérêt pour venir en appui des inspecteurs régionaux. À partir du moment où le secteur du transport rémunéré de personnes est considéré comme un service d'utilité publique, il convient d'en garantir le cadre sur le terrain. Quels seront les moyens alloués aux zones de police à cet effet ?

Confirmez-vous que les dispositions requises pour mettre de l'ordre sur le terrain seront mises en œuvre d'ici la fin de l'année ?

Enfin, j'aimerais rappeler quelques éléments importants, que je répète depuis longtemps. Ils nous ont été confirmés lors des auditions qui ont eu lieu dans cette commission : de manière générale, le secteur des taxis n'est pas opposé à un Plan taxis, mais bien à certains éléments de ce plan. Il est donc demandeur d'un plan, mais d'un plan juste et concerté, qui lui permettra de sortir de la précarité et d'une concurrence déloyale et illégale symbolisée aujourd'hui par Uber.

Monsieur le ministre, nous avons assisté à des auditions. Nous avons entendu beaucoup d'acteurs et je tiens à saluer l'ancien président de la commission. Nous ne sommes pas toujours d'accord sur cette question, mais des auditions ont bien eu lieu !

Nous parlons beaucoup de concertation, mais de nombreux acteurs ont parlé de manque de concertation, voire d'absence de concertation. J'aurais donc voulu savoir pourquoi, M. le ministre,

Brusselaar en die het mogelijk maakt om een taxi te bestellen en te delen. Waarom horen we daar nooit wat over? De enige modernisering die ik bij Uber zie, is de invoering van moderne slavernij, waarbij mensen in eender welke omstandigheden en eender wanneer moeten werken voor een schijntje.

Dit is een moeilijk dossier. U moet het vertrouwen in de regering herstellen als u opnieuw tot een sereen debat wilt komen. Het gewest moet controle uitoefenen als het geloofwaardig wil blijven. Het mag niet toelaten dat de oneerlijke concurrentie zich verder ontwikkelt. Alleen dan zal de sector bereid zijn om uw nieuwe Taxiplan te aanvaarden.

vous n'avez pas consigné dans des procès-verbaux les débats qui ont lieu en comités consultatifs. Où peut-on éventuellement consulter les arguments des uns et des autres sur le sujet ?

Pour les parlementaires de cette commission, il est important de pouvoir entendre les arguments développés par chacun. J'entends très souvent dire que le secteur des taxis veut un plan d'un côté, mais s'y oppose de l'autre, alors qu'il fait des propositions, argumente et explique. Cela dénote par rapport à l'image que l'on veut véhiculer du secteur des taxis.

Concernant la modernisation, il faut aussi tordre le cou à un canard : le secteur des taxis n'est pas contre une forme de modernisation. La preuve en est que, récemment, c'est un Bruxellois qui a créé l'application Taxi2share, qui permet de commander son taxi et de le partager. Pourquoi n'en parle-t-on pas suffisamment, alors que la seule modernisation que je vois chez l'opérateur Uber, c'est le nouvel esclavagisme des temps modernes, qui consiste à faire travailler des gens n'importe comment et n'importe quand, pour pas grand-chose ?

M. le ministre, il s'agit d'un dossier difficile, délicat, qui crispe beaucoup. Pour retrouver la sérénité dans ce débat, je ne saurais trop vous conseiller de renforcer la confiance dans l'autorité régionale. Cette dernière doit assumer ses obligations et ses devoirs. J'ai insisté sur les contrôles, car je pense que l'autorité régionale ne peut pas être crédible si elle laisse une concurrence déloyale se développer. Lutter contre cette concurrence est une obligation ! Cela ne peut, en aucun cas, être une sorte de condition préalable à l'acceptation d'un plan considéré par le secteur comme présentant beaucoup de difficultés.

Mme la présidente.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (*en néerlandais*).- *Ces dernières années, à plusieurs reprises, des chauffeurs de taxi bruxellois ont fait preuve d'une attitude violente et inacceptable tandis que la police bruxelloise minimisait les faits.*

Il est manifeste que s'attaquer à ces situations intolérables dans le secteur des taxis à Bruxelles n'est pas une priorité pour le gouvernement bruxellois. En 1995, je posais déjà des questions

Mevrouw de voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord voor zijn mondelinge vraag.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)- Begin april werd in Brussel een stel aangevallen door een taxichauffeur en een medeplichtige. Beide passagiers kregen klappen en werden geschopt en beroofd van hun mobiele telefoon en horloge. Een van de slachtoffers liep daarbij een gebroken knie op. Als klap op de vuurpijl weigerde de Brusselse politie de betrokkenen in het Nederlands te helpen en kregen ze te horen dat dat nu eenmaal zo ging in Brussel.

sur le caractère non obligatoire du retrait des attestations de capacité aux chauffeurs de taxi agressifs à l'égard de clients ou de collègues. En 2005, j'ai à nouveau dû vous interroger à ce sujet suite à des violences commises par des chauffeurs de taxis. Et aujourd'hui, je ne peux que constater que rien n'a changé sur le terrain.

Comment est-il possible que des personnes connues de la police pour coups et blessures puissent encore recevoir un permis de chauffeur de taxi ? Qu'en est-il du retrait des permis ? Qui exerce le contrôle ? Combien de permis ont été retirés ces dernières années ? La police ou le Parquet sont-ils immédiatement mis au courant lorsque des chauffeurs se conduisent mal et sont condamnés afin que leur permis puisse leur être retiré ? Comment se passe la surveillance du soi-disant prêt de taxis à des chauffeurs sans licence ? Où en est le plan d'action contre les sociétés de taxi non autorisées ?

J'espère que vous estimez comme moi qu'infliger seulement quelques semaines d'interdiction à des chauffeurs de taxi clandestins à la suite d'une fusillade, comme cela a été le cas à Saint-Gilles, est le pire signal qui puisse être donné dans ce contexte.

Toen een Hasseltse taxichauffeur vorig jaar in augustus in Brussel vakkundig het ziekenhuis in werd geslagen, werd dit ook al enigszins geminimaliseerd door de Brusselse politie, die het voorval afwimpelde als de Brusselse realiteit. Dat is hemeltergend en onaanvaardbaar.

Helaas is het niet de eerste keer dat de Brusselse taxidiensten in een zeer ongunstig daglicht komen te staan. Zo kreeg een taxichauffeur in januari 2017 nog een celstraf met uitstel opgelegd voor de verkrachting van een passagier en twee jaar geleden viel een aantal taxichauffeurs een chauffeur van Uber aan.

Het aanpakken van de wantoestanden in de Brusselse taxisector is duidelijk geen prioriteit voor de Brusselse regering. In 1995, dus 22 jaar geleden, stelde ik immers al vragen over de vrijblijvendheid van het intrekken van bekwaamheidsattesten van taxichauffeurs die zich misdroegen ten aanzien van klanten of collega's. In 2005 moest ik u daar opnieuw over interpellieren ten gevolge van enkele ernstige gevallen van geweldpleging door taxichauffeurs. Ook nu kan ik alleen maar vaststellen dat er op het terrein eigenlijk nog niets is veranderd.

Hoe is het mogelijk dat personen die gekend zijn bij de politie voor slagen en verwondingen, nog een vergunning kunnen krijgen als taxichauffeur? Hoe zit het met het intrekken van vergunningen? Wie oefent de controle uit? Hoeveel vergunningen werden er de voorbije jaren ingetrokken? Wordt er rechtstreeks contact opgenomen met de politie of de parketten om meteen op de hoogte gesteld te worden wanneer chauffeurs zich misdragen en veroordeeld worden, zodat hun vergunning kan worden ingetrokken? Hoe verloopt het toezicht op het zogenaamd 'uitlenen' van taxi's aan chauffeurs zonder vergunning? Hoe zit het met het actieplan tegen onvergunde taxibedrijven?

Ik moet maar even herinneren aan de zogenaamde 'straf' van de gemeente Sint-Gillis, waar na een schietpartij begin dit jaar clandestiene taxichauffeurs een paar weken lang verboden werden. Ik hoop dat u met me eens bent dat dat het slechtst mogelijke signaal is dat men in die context kan geven.

Hoe ver staat het actieplan tegen het uitbaten van taxibedrijven zonder vergunning?

Discussion conjointe

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je ne vais, bien entendu, pas revenir sur tout ce qui a été abordé. Beaucoup de choses ont en effet été dites avec des perspectives différentes. Cette commission est, en quelque sorte, le miroir des attentes divergentes des divers acteurs du secteur élargi des taxis bruxellois.

Pour rappel, notre déclaration de politique régionale (DPR) avait pour objectif de dynamiser et moderniser le secteur des taxis, en veillant à envisager diverses options, comme le développement des taxis collectifs, l'augmentation de la visibilité du service, le développement d'un système de taxis à bas prix, notamment pour les petites distances, l'établissement d'un tarif minimum, la généralisation pour les taxis bruxellois de l'accès aux sites propres des bus en concertation avec les communes, la promotion de l'usage du taxi, la prise d'initiatives pour permettre aux taxis bruxellois de charger des clients à l'aéroport de Bruxelles National, le placement d'un auvent à la gare de Bruxelles-Midi, la simplification de la grille tarifaire, le développement des formules d'abonnement combinées à d'autres moyens de transport public, ou encore la garantie de la transparence envers le client par l'installation dans tous les taxis bruxellois d'un taximètre digital pour le 1er janvier 2016, permettant le paiement électronique. Cette opération a été gelée, le temps de présenter la dernière mesure reprise dans la DPR : "Veiller à adapter le cadre légal vers un nouveau cadre juridique global".

Le temps passe. Une première mouture de ce plan global a été présentée il y a deux ans environ. Depuis lors, des concertations ont eu lieu, bien vécues pour certains, moins bien par d'autres.

Le temps continue à s'écouler, avec des échéances à l'horizon. Il joue contre le gouvernement qui, selon moi, ne parviendra pas à se mettre d'accord sur un plan global de réforme du secteur des taxis bruxellois. Sans vouloir perdre mon optimisme, il me semble malheureusement que c'est la direction que nous prenons.

La complexité du dossier et les situations difficiles

Samengevoegde bespreking

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Onze algemene beleidsverklaring voorzag de modernisering en dynamisering van de taxisector via diverse mogelijke oplossingen: collectieve taxi's, een verbeterde zichtbaarheid van de dienstverlening, een goedkoper taxisysteem voor korte afstanden, een minimumtarief, de toegang voor alle Brusselse taxi's tot de busbeddingen, het promoten van het taxigebruik, het mogelijk maken voor Brusselse chauffeurs om personen op te pikken op de luchthaven Brussel-Nationaal, een luifel aan het Zuidstation, de vereenvoudiging van de tarieven, abonnementsformules en digitale meters die elektronisch betalen mogelijk maken.*

De eerste versie van dat plan dateert al van twee jaar geleden. Sedertdien is er overleg geweest en ondertussen verstrijkt de tijd. Ik denk niet dat de regering erin zal slagen om het eens te worden over een globaal hervormingsplan voor de Brusselse taxisector.

Het complexe dossier en de moeilijkheden op het terrein hebben ertoe geleid dat de commissie voor de zomer hoorzittingen heeft georganiseerd. Die hebben problemen aan het licht gebracht die opgelost moeten worden.

Zo zijn er de controles, die ook van toepassing zijn op de oneerlijke concurrentie en op het respecteren van de interne regelgeving in de sector van het gereguleerde klassieke personenvervoer. We kennen allemaal de situatie aan het Zuidstation of aan het congrescentrum Albert Borschette. Zonder controles of sancties heerst er onrecht. Wat zal de regering ondernemen om de controles op te drijven? De rendabiliteitsstudie over de taxisector uit 2013 wees al op de noodzaak van efficiënte controles.

Ik zal u niet vragen wanneer het nieuwe plan zal worden goedgekeurd maar wel of de regering van plan is om gerichte maatregelen te nemen bij gebrek aan een plan. Is de regering bereid om de ordonnantie en de besluiten te wijzigen op bepaalde specifieke vlakken zonder daarom de sector fundamenteel te veranderen? Op die manier kan er alvast vooruitgang worden geboekt. Dat zou

vécues sur le terrain ont amené la commission à procéder à des auditions avant l'été. Elles ont mis en évidence certains problèmes à régler. Je citerai la question des contrôles, revenue régulièrement, tantôt sous l'angle du personnel et du cadre de contrôle, tantôt sous celui du suivi par le Parquet.

Ces contrôles touchent aussi bien la lutte contre la concurrence déloyale et les taxis pirates que le respect des règles du jeu en interne, dans le secteur classique réglementé.

Par ailleurs, des sites bien identifiés, comme la gare de Bruxelles-Midi ou le centre Albert Borschette, ont été évoqués et sont connus de tous. Or, sans contrôle suffisant et sans sanction, c'est l'injustice qui règne. Quelles actions le gouvernement a-t-il entreprises pour renforcer ces contrôles ?

L'étude de rentabilité du secteur des taxis de 2013, commandée par Rudi Vervoort et Brigitte Grouwels, recommandait déjà "de mettre l'accent sur des contrôles efficaces". Où en est-on ?

Enfin, je ne vous demanderai pas, à l'instar de la plupart des autres intervenants, quand le nouveau plan sera enfin adopté par le gouvernement, mais plutôt si ce dernier compte prendre des mesures ponctuelles, à défaut de plan global. Le gouvernement est-il prêt à modifier l'ordonnance et les arrêtés sur certains points ponctuels, sans réformer globalement le secteur, de sorte que des progrès puissent être engrangés, au bénéfice tant du secteur que des clients ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je répondrai évidemment à toutes les questions, mais je procéderai thématiquement. J'aborderai ainsi dix sujets, certaines questions étant similaires ou constituant des variantes d'une même question. Avant d'aborder les dix points, je ferai une introduction.

Je voudrais d'abord dire que l'accord gouvernemental est clair. Chaque ministre se doit évidemment de l'exécuter. Je reviendrai plus tard en détail sur les nombreuses concertations que nous avons eues. Je rejoins tous ceux et toutes

voor zowel de sector als de klanten voordelig zijn.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik zal mijn antwoorden op al uw vragen indelen in tien punten, maar ik begin met een inleiding.*

Het regeerakkoord is duidelijk en ministers moeten dat uitvoeren. Er is al heel wat overleg gepleegd en het gaat hier dan ook om een collectieve verantwoordelijkheid, die bovendien niet nieuw is. Al twintig jaar lang proberen we de taxisector te hervormen, maar het is nu eenmaal een moeilijk te moderniseren sector.

Toch is de tijd gekomen om een keuze te maken.

celles qui ont rappelé qu'il était temps de prendre une décision. Même si ne pas prendre de décision est aussi une décision. J'y reviendrai.

Je crois qu'il en va ici d'une responsabilité collective, car tout un chacun connaît l'état du secteur au sens large du terme, ainsi que les difficultés sur le terrain. Cette situation n'est pas récente. Voilà vingt ans que l'on parle d'une réforme du secteur des taxis. À l'époque, Éric André, Willem Draps et d'autres ont voulu l'initier. Ce n'est pas une critique, car il est clair qu'il s'agit d'un secteur compliqué à moderniser.

Je crois cependant que le temps est venu de faire un choix. Soit, nous réalisons une réforme qui tient compte de la réalité, du service au client et de la situation des chauffeurs. Tous les acteurs seraient alors sur un pied d'égalité, les règles de transparence s'appliquant à chacun, avec un mode de compétition honnête.

Soit, nous ne faisons rien. La situation sur le terrain ne s'améliorerait pas et dans cette hypothèse, je crois que l'exploitation de certains chauffeurs continuerait et que le fruit de leur travail ne leur reviendrait pas nécessairement. Parallèlement, UberX, CarAsap, UbeeGo et les chauffeurs privés continueraient à œuvrer sur le territoire bruxellois, élargissant même leurs activités avec des licences flamandes, wallonnes, voire bruxelloises.

Ma conviction est que, si nous ne faisons rien, c'est la meilleure façon d'aller vers une libéralisation non contrôlée de ce secteur.

Je crois - et je le dis aussi clairement au secteur des taxis - que c'est la dernière opportunité d'opérer une modernisation du secteur avec une transition correcte, humaine, tempérée, réaliste, avec des compensations. Si on n'accepte pas cela aujourd'hui, je suis convaincu que le prochain gouvernement prendra des décisions complètement différentes.

La semaine dernière, j'étais à Dublin pour le travail. J'y ai discuté avec le secteur des taxis. Les Irlandais m'ont confirmé qu'ils avaient libéralisé le secteur et qu'ils regrettaient de ne pas avoir accepté une modernisation graduelle. Le résultat de ce refus a été une libéralisation presque sauvage du secteur. C'est cela, le choix qui s'offre à nous, aujourd'hui.

Een eerste optie is dat we een hervorming doorvoeren die afgestemd is op de realiteit, klantgericht is én rekening houdt met de chauffeurs. Daarbij zouden alle spelers een gelijke behandeling krijgen met een gezonde concurrentie en transparante regels die voor iedereen gelden.

Een tweede optie is niets doen. Dan zou er in de praktijk niets verbeteren en zou de uitbuiting van bepaalde chauffeurs volgens mij alleen maar toenemen. Bovendien zouden UberX, CarAsap, UbeeGo en privéchauffeurs hun activiteiten blijven ontwikkelen in Brussel, met Vlaamse, Waalse of zelfs Brusselse licenties.

Niets doen staat voor mij gelijk aan de weg vrijmaken voor een ongecontroleerde liberalisering van de sector.

Ik hoop dat iedereen, en vooral de sector zelf, begrijpt dat dit de laatste kans is om de sector op een gematigde, realistische en menselijke manier te moderniseren, met compensatiemaatregelen. Ik ben ervan overtuigd dat de volgende regering het anders over een andere boeg zal gooien.

Vorige week sprak ik nog met mensen uit de Ierse taxisector. Zij hadden er spijt van dat ze niet akkoord waren gegaan met een geleidelijke modernisering, want die weigering resulteerde in een nagenoeg onbeperkte liberalisering van de sector. Vandaag staan wij voor dezelfde keuze.

Ik kan alleen maar herhalen dat ik hoop dat de regering binnenkort een beslissing zal nemen. Het thema staat in elk geval op de agenda, mijnheer Dillies. U mag niet vergeten dat alle plannen die ik aan de taxisector heb voorgesteld, telkens de onverkorte goedkeuring van de regering hadden. Ik heb nooit op eigen houtje gehandeld, uitgebreid overleg gepleegd en eindeloos geduld aan de dag gelegd.

Ik denk dat we vandaag een keuze moeten maken. Als de regering geen beslissing neemt en we niet tot een akkoord komen, komt dat hoe dan ook neer op een impliciete beslissing, die inhoudt dat UberX in Brussel actief blijft onder de huidige voorwaarden, en dat UbeeGo, CarAsap, privéauto's en andere initiatieven naar Brussel zullen komen. Dat wordt dan de praktijk, zonder alle begeleidingsmaatregelen die we hebben voorgesteld. Het spreekt voor zich dat mijn

Je le répète. J'espère que le gouvernement prendra prochainement une décision. De toute façon, le point, M. Dilliès, est de nouveau à l'ordre du jour du gouvernement. C'est au gouvernement de trancher. Je veux rappeler que tous les plans que j'ai présentés publiquement au secteur des taxis ont toujours été approuvés par le gouvernement au complet. Je n'ai jamais fait cavalier seul, et j'ai procédé à beaucoup de concertations, en faisant preuve d'une grande patience.

Je crois que le moment est venu aujourd'hui de faire un choix. Si le gouvernement ne décide rien et que nous ne parvenons pas à un accord, une décision implicite sera quand même prise, à savoir que UberX va continuer à fonctionner à Bruxelles dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui, qu'Ubeeqo, CarAsap, des véhicules privés et d'autres vont être présents à Bruxelles. Le secteur des taxis connaîtra alors des difficultés. Ce sera la réalité juridique sur le terrain, sans toutes les mesures d'accompagnement que nous avons présentées. C'est un choix implicite. Il va de soi que je préfère le Plan taxis, qui est beaucoup plus équilibré.

Le gouvernement a en effet adopté la première version du Plan taxis en février 2015. Ce plan a été élaboré après 70 réunions, groupes de travail et contacts que j'ai organisés au début de la législature. Rappelons que j'ai invité tous les chauffeurs de taxi à un dialogue ouvert, mais que certains employeurs ont voulu éviter ces rencontres directes.

Nous avons ensuite eu des réunions de plusieurs heures avec le comité de consultation, et non de décision. Je les ai présidées moi-même. On m'a informé que, dans le gouvernement précédent, c'est un collaborateur du ministre qui s'en occupait. En ce qui me concerne, j'étais présent en personne à ces réunions. Je pense qu'on peut en conclure que je trouvais cela important. Dans tous ces comités de consultation, nous avons débattu du plan en détail.

À l'époque, le secteur éprouvait des réticences à l'égard de tous les points, surtout l'introduction des taximètres digitaux, complètement financés par la Région, mais aussi l'accès à ses données pour le contrôle et le développement des applications de mobilité. Pour le secteur, le plus grand problème concernait les points 2 et 3 du plan : la réforme du

voorkeur naar het veel evenwichtigere Taxiplan gaat.

De regering keurde de eerste versie van het Taxiplan in februari 2015 goed na 70 vergaderingen, werkgroepen en contacten die ik bij het begin van de regeerperiode organiseerde. Vergeet niet dat ik alle taxichauffeurs heb uitgenodigd voor een open dialoog, maar dat sommige werkgevers directe gesprekken wilden vermijden.

Onder mijn voorzitterschap zijn er urenlange vergaderingen van het overlegcomité geweest. Tijdens de vorige regeerperiode nam een medewerker van de minister die voor zijn rekening. Ik denk dat je dus kunt besluiten dat ik het een belangrijk item vind. Tijdens al die vergaderingen hebben we het plan uitvoerig besproken.

Destijds stond de sector weigerachtig tegenover alle punten van het plan en vooral dan tegenover de invoering van digitale meters die het gewest volledig zou financieren in ruil voor toegang tot de gegevens voor controle en de ontwikkeling van mobiliteitsapps. Punt 2 en 3 van het plan vormden de allergrootste struikelblokken: de hervorming van de limousinesector en peer-to-peerautodelen.

We hebben natuurlijk goed geluisterd, de communicés van de sector gelezen en op eerlijke en gelijkmatige concurrentie aangestuurd. Vakbonden, werkgevers en exploitanten beweerden niet tegen de concurrentie van met name Uber te zijn, als die tenminste met gelijke middelen gebeurt.

Ondertussen kreeg ik ook nog af te rekenen met een heleboel andere problemen. Nu is de tijd echter rijp voor een beslissing. Het was niet gemakkelijk om binnen de regering tot een compromis te komen, maar in april keurde ze dan toch een tweede versie van het Taxiplan goed, nadat ze de taxisector uitgebreid gehoord had. Daarna heb ik het uiterst moeilijke overleg met de sector hervat.

Jammer genoeg heeft iemand die zichzelf nogal slim vond, het plan in het weekend van 15 april gelekt, waarop er een storm van kritiek losbarstte over een plan dat nog niet bekendgemaakt was.

Op 19 april organiseerde ik een eerste

secteur limousine et le "peer to peer".

Évidemment, nous avons bien écouté, bien lu les communiqués du secteur et demandé une concurrence honnête et égale. Les syndicats, les employeurs et les exploitants ont dit et écrit qu'ils n'étaient pas contre la concurrence, notamment celle d'Uber, mais à conditions égales. Nous avons donc pris le temps d'écrire une deuxième version du plan.

Notre énergie s'est dispersée avec le problème des tunnels, les attentats, ma maladie, et aujourd'hui, la question du viaduc Herrmann-Debroux. Mais le temps est venu de décider politiquement. S'il est vrai qu'il n'était pas évident de trouver un compromis au sein du gouvernement, celui-ci a tout de même arrêté, en avril de cette année, une deuxième version du Plan taxis, après avoir écouté le secteur au sens large. Nous avons ensuite repris une concertation très difficile avec le secteur.

Malheureusement, quelqu'un qui se voulait "intelligent" a, le week-end du 15 avril, au moment où mon collaborateur et moi-même étions en congé, laissé fuiter le plan. Tout le monde est alors monté sur ses grands chevaux pour critiquer un plan qui n'était pas encore connu.

Ensuite, nous avons organisé, le 19 avril 2017, un premier comité consultatif, au cours duquel j'ai présenté le plan. J'ai proposé, la même semaine et la semaine suivante, de poursuivre la concertation. Le front commun a cependant demandé de se revoir le 2 mai, parce qu'il voulait se donner le temps d'analyser le document et de rédiger les questions.

Au comité de concertation du 3 mai, une petite délégation du front commun a demandé un report. Le 15 mai 2017, un mois plus tard donc, j'ai reçu une lettre avec, en note complémentaire, des questions du front commun des taxis. Le 24 mai 2017, nous avons organisé un nouveau comité de concertation, mais à nouveau, le front commun a demandé de reporter la réunion.

La première vraie réunion a donc eu lieu le 30 mai 2017, c'est-à-dire six semaines après la présentation du plan. Les vendredi 2 juin, mercredi 7 juin, mardi 13 juin et mardi 20 juin ont eu lieu des réunions du comité de concertation présidées par moi-même.

overlegcomité, waar ik het plan voorstelde. Ik stelde voor om het overleg de volgende twee weken voort te zetten. Het gemeenschappelijke front vroeg echter om op 2 mei pas opnieuw bijeen te komen, zodat ze de tijd hadden om het document te bestuderen en vragen te formuleren.

Op het overlegcomité van 3 mei vroeg een kleine vertegenwoordiging van het gemeenschappelijk front om uitstel. Op 15 mei ontving ik een brief met daarin de vragen van het gemeenschappelijk taxifront. Op 24 mei was er opnieuw een overlegcomité, waar het gemeenschappelijk front wederom om uitstel vroeg.

Daardoor vond de eerste echte vergadering pas op 30 mei plaats, zes weken na de voorstelling van het plan. Op 2 juni, 7 juni, 13 juni en 20 juni zat ik vergaderingen van het overlegcomité voor.

Het gemeenschappelijk front deed op geen enkel ogenblik een tegenvoorstel. Uit het document waarin de taxisector zijn standpunt verduidelijkt, blijkt dat de sector terug wil naar het Taxiplan van 2015, dat destijds werd afgewezen.

Uiteraard waren passages over het openstellen van de markt en over ingrijpende hervormingen voor limousines en 'peer to peer' geschrapt.

Aanvankelijk eiste het gemeenschappelijk front schriftelijke antwoorden op zijn vragen. Ik was het daar niet mee eens. Overleg bestaat voor mij uit een discussie, niet uit het uitwisselen van op papier neergepende argumenten. Achteraf verliep het overleg wel soepeler.

Ik wilde ook geen tussentijdse verslagen. Die worden vervolgens toch maar gebruikt om een van de partijen voor het blok te zetten. Na het overleg, dat overigens nog loopt, komt er wel een eindverslag.

Nu leg ik de regering de wijzigingen aan het plan voor, samen met een ontwerp van ordonnantie dat op het overleg is gebaseerd. Zodra de regering het ontwerp heeft goedgekeurd, stap ik er opnieuw mee naar het adviescomité.

Ik sta open voor overleg, dit plan is niet te nemen of te laten. Ik wil vooruitgang boeken en in dialoog gaan, maar door de categorische weigeringen in verband met Uber is dat moeilijk.

Je dois faire remarquer qu'à aucun moment, le front commun n'a fait de contre-proposition. À la fin de la dernière réunion, le 20 juin, les représentants du front commun m'ont remis un document avec leur position, dans lequel ils affirment souhaiter revenir au Plan taxis de 2015, qu'ils avaient rejeté à l'époque.

Ils avaient évidemment biffé les parties relatives à l'ouverture du marché, ainsi que celles sur les réformes fondamentales concernant les limousines et le "peer to peer". Pour les limousines, ils ne rejetaient que des contrats consécutifs d'une heure et demie.

J'ajouterai encore qu'au début, le front commun demandait des réponses écrites à ses questions. Je n'ai pas été d'accord avec cette manière de procéder, car nous n'étions pas dans le cadre d'une consultation avec des juristes ou des avocats, mais dans celui d'un dialogue ouvert. Pour moi, un vrai dialogue ne se fait pas avec des échanges d'argumentaires écrits, mais avec une discussion ouverte. J'ai expliqué dès le départ que nous étions ouverts au débat, mais cela n'a pas été facile. Les choses se sont améliorées par la suite.

Je ne souhaitais pas non plus avoir des procès-verbaux intermédiaires, parce que ceux-ci sont utilisés par la suite pour coincer l'une ou l'autre partie. Je voulais un dialogue continu. Nous avons donc décidé de rédiger un procès-verbal final, après consultation. C'est comme cela que je conçois une concertation. Nous ne sommes pas arrivés à ce stade, la concertation est toujours en cours.

Maintenant, j'apporte au gouvernement des adaptations au plan, ainsi qu'un projet d'ordonnance sur la base de la concertation. Nous retournerons vers le comité consultatif dès que le gouvernement aura approuvé le projet.

Mes collaborateurs et moi-même avons travaillé cet été à peaufiner le plan. Nous sommes ouverts au dialogue et nous avons toujours affirmé que le plan n'était pas à prendre ou à laisser. Nous voulons avancer et dialoguer, mais cela s'est révélé très compliqué en raison de refus catégoriques concernant Uber.

Je me dois de dire que le comité consultatif est composé essentiellement des exploitants qui font partie de la Fédération belge des taxis (Febet). Ils

Het adviescomité bestaat hoofdzakelijk uit uitbaters van taxibedrijven die lid zijn van de Fédération belge des taxis (Febet). Zij vertegenwoordigen maar een deel van de sector.

Los daarvan heb ik iedereen die contact opnam met mijn medewerkers ontvangen en een antwoord gegeven op hun vragen. Daar waren ook vertegenwoordigers van Uber, privéchauffeurs en CarAsap bij. Zij vinden dat de hervorming niet ver genoeg gaat.

Ik kreeg ook spontaan ontstane verenigingen van chauffeurs over de vloer. Sommige daarvan hadden concrete plannen uitgewerkt voor de oprichting van een coöperatieve structuur en vroegen steun van het gewest.

De grote meerderheid van de taxibestuurders stelt zich niet agressief op. Meestal zijn zij sterk geïnteresseerd in het Taxiplan.

(verder in het Nederlands)

Waarom heb ik dat plan bekendgemaakt? Omdat ik gepokt en gemazeld ben. We wilden volledige transparantie, zonder dat er een vertekend beeld werd verspreid van onze voorstellen. We wilden dat de sector, en in eerste instantie de chauffeurs, wisten wat er op tafel lag, en dat we niet zouden worden geconfronteerd met standpunten die niet klopten. Daarom waren sommigen boos dat we ons plan naar iedereen hebben opgestuurd.

(verder in het Frans)

Een heleboel chauffeurs gaven te kennen dat het plan rekening hield met hun belangen. Ze begrepen dat ze voortaan de vruchten van hun werk zouden kunnen plukken.

Op 29 mei 2017 werd het plan uit de doeken gedaan in de mobiliteitscommissie van het Brussels Gewest. Die commissie gaf, net zoals het taxigebruikerscomité, op 14 juni een positief advies.

Er zijn constructieve, bilaterale contacten geweest met het kabinet-Weyts en het kabinet-Di Antonio. Vlaanderen werkt aan een hervorming die orde in de sector moet scheppen en plaats biedt aan de nieuwe technologie. In Wallonië wordt een soortgelijke discussie gevoerd.

ne sont représentatifs que d'une partie du secteur.

À côté de cela, toutes les personnes qui ont contacté mon cabinet ont été reçues, et nous avons donné des réponses à leurs questions. Nous avons aussi rencontré les représentants d'Uber, de Chauffeurs privés et de CarAsap. Ces trois acteurs trouvent que la réforme ne va pas assez loin : ils ne veulent plus du numerus clausus et demandent une place pour tous leurs chauffeurs dans le nouveau système.

J'ajoute qu'à côté du comité consultatif, des regroupements spontanés de chauffeurs sont venus avec leurs questions et leurs inquiétudes. Certains d'entre eux ont rédigé des plans concrets pour la création de structures coopératives et ont demandé l'aide de la Région.

J'ajoute également que, personnellement, je circule beaucoup à vélo et à pied et que je rencontre beaucoup de chauffeurs de taxis. Ils ne m'agressent pas, et 95% d'entre eux sont très gentils. J'ai remarqué dans leur chef beaucoup d'intérêt vis-à-vis du Plan taxis. Cela me donne l'occasion de répondre à la question de M. Delva.

(poursuivant en néerlandais)

J'ai communiqué ce plan pour éviter que des images fausses de nos propositions soient colportées. Nous voulions que le secteur, et surtout les chauffeurs, sachent ce qui était sur la table. Cette transparence en a irrité certains.

(poursuivant en français)

En effet, nous avons envoyé le plan à tout le monde en disant que c'était le plan dont nous voulions discuter en toute transparence. De nombreux chauffeurs ont expliqué comment ce plan tenait compte de leurs intérêts. Ils ont bien compris que le fruit de leur travail pouvait dorénavant leur être retourné.

Le 29 mai 2017, le plan a aussi été expliqué en Commission de la mobilité de la Région bruxelloise. Cette commission a émis un avis positif, tout comme le comité des usagers des taxis, le 14 juin.

Le deuxième volet auquel je souhaiterais répondre concerne les contacts avec mes homologues

Iedereen weet natuurlijk dat de hervormingen rekening moeten houden met 'grensoverschrijdende' gevolgen. In de toekomst moet er misschien een samenwerkingsakkoord met de verschillende gewesten komen.

Het staat echter als een paal boven water dat we moeten optreden, want het Grondwettelijk Hof heeft in 2010 al gevraagd om artikel 16 van de ordonnantie aan te passen. Zolang dat niet is gebeurd, moeten we aanvaarden dat er Vlaamse en Waalse limousines met Vlaamse of Waalse vergunningen in Brussel actief zijn. Onder de nieuwe ordonnantie zullen alleen nog Brusselse vergunningen zijn toegestaan.

De derde vraag gaat over het parket, de politiezones en de burgemeesters. Dit jaar zijn er meer dan 240 processen-verbaal opgesteld in de limousinesector, waaronder vijftien met een inbeslagname. Ook in de taxisector zijn er zoveel processen-verbaal, met zeven inbeslagnames.

We kunnen UberX en CarAsap echter niet over dezelfde kam scheren als UberPop of Heetch, die duidelijk zonder licentie rijden of ontegensprekelijke overtredingen begaan. De auto's van UberX en CarAsap hebben een licentie, zijn verzekerd en gekeurd zoals wettelijk voorgeschreven. Als zich daar een probleem voordoet, heeft het vaak te maken met niet correct ingevulde contracten.

Twee jaar geleden heb ik de regering voorgesteld om de dienst die de taxisector moet controleren met vijftien mensen uit te breiden, maar mijn oproep kreeg geen gevolg, mijnheer Ikazban!

Het initiatief van de burgemeesters Kir en Close is op het eerste gezicht positief, want ook de politie moet controleren. We werken daartoe trouwens al samen met politiezone-Zuid. Het controleteam telt zeven mensen. We zoeken een nieuwe coördinator naar aanleiding van de hervorming van Brussel Mobiliteit. Ik hoop dat we in de loop van volgend jaar nieuwe controleurs in dienst kunnen nemen.

De hulp van de politiezones is dus welkom, maar de controles moeten juridisch uniform en correct verlopen. Deze zomer hebben beide politiezones controles uitgevoerd in de taxisector, veertig licenties in beslag genomen en dossiers naar de Brusselse, Vlaamse en Waalse administraties

flamand et wallon. Nous avons eu un contact bilatéral avec les cabinets de M. Weyts et de M. Di Antonio. Les contacts se sont déroulés de manière très constructive. La Flandre envisage une réforme qui mettrait plus d'ordre dans ce secteur et qui donnerait une place aux nouvelles technologies, même s'il y a des différences de nuances. En Wallonie aussi, une telle réflexion est menée, mais à un stade moins développé que chez nous.

Tout le monde est évidemment bien conscient que ces réformes doivent tenir compte des effets "interfrontaliers", si je puis m'exprimer ainsi. À l'avenir, il faudra peut-être un accord de collaboration entre les différentes Régions, mais nous n'en sommes pas encore là. Il est plus important de voir la nature des réformes.

Il faut toutefois agir. C'est assez clair, car la Cour constitutionnelle a demandé depuis 2010 d'adapter l'ordonnance en son article 16. Tant que nous n'aurons pas modifié cet article 16, nous serons obligés de tolérer, d'accepter et de reconnaître les limousines flamandes et wallonnes sur notre territoire, avec des licences ou des permis flamands ou wallons.

Dans la nouvelle ordonnance que nous avons proposée, ce n'est plus le cas, puisque nous n'acceptons que les licences bruxelloises. Sachez que, tant que nous n'aurons pas adopté l'ordonnance, la croissance importante des licences continuera. Cela signifie que, de facto, nous aurons une libéralisation du secteur en Wallonie.

Soyons clairs, c'était déjà le cas avec un gouvernement dans lequel les socialistes étaient présents. Ce n'est donc pas spécifique au récent gouvernement MR-cdH. C'est la raison pour laquelle j'ai proposé, dans la nouvelle ordonnance bruxelloise, de réguler le secteur en le limitant aux licences bruxelloises.

Le troisième volet concerne les contrôles, le Parquet, les zones de police et les bourgmestres. Cette année, plus de 240 procès-verbaux ont été dressés dans le secteur des limousines, dont quinze avec saisie. Dans le secteur des taxis, le nombre de procès-verbaux est identique, avec sept saisies. Les contrôles se poursuivent.

Toutefois, la situation d'UberX et de CarAsap est différente de celle d'UberPop ou de Heetch, où les

gestuurd. Een rechter heeft in kort geding een einde aan die praktijk gesteld.

De rechter gaf duidelijk aan dat de inbeslagname van de licentie alleen is toegestaan als het voertuig niet verzekerd is, het voertuig niet gekeurd is of de licentie verlopen is.

Alle exploitanten van wie de licentie illegaal in beslag werd genomen, hebben die teruggekregen. De controles zijn intussen stopgezet en de Directie Taxi's werkt ten behoeve van de politiezones en samen met Brussel Preventie en Veiligheid (BPV) een opleiding en een informatiepakket uit over taxiconroles. Ik ben voorstander van politiecontroles, niet alleen van Ubertaxi's, maar ook van klassieke taxi's, anders werken we controlediscriminatie in de hand.

De fiscale controle is een federale bevoegdheid. Ons plan voorziet er echter in dat alle controleinstanties toegang krijgen tot de gegevens van taxi-apps. De gegevens bieden een schat aan informatie en dat is net waarom digitale taximeters en erkende apps zo belangrijk zijn. Sommigen zien dat natuurlijk niet zitten: met toegang tot de gegevens krijgen we zicht op een heleboel dingen! Nochtans is dat de enige manier om de taxisector in de ruime zin van het woord te controleren.

Uiteraard is ook de sociale inspectie belangrijk, zeker in een sector waarvan geweten is dat er een loopje wordt genomen met het sociale statuut van de chauffeurs. Op dat gebied moeten ook de vakbonden hun inspanningen opdrijven.

Een van de grote discussies bij het overleg ging over de eenmaking van de sector, om spanningen tussen twee parallelle systemen te vermijden.

De vertegenwoordigers van de klassieke limousinesector vreesden dat ze zich bij een eengemaakt statuut niet langer zouden kunnen onderscheiden via hun luxediensten, omdat de volledige sector onder het openbaar nut zou vallen. Een ander argument dat ze aanhaalden, is dat een onderscheid tussen de twee sectoren kan worden gemaakt op basis van het commerciële karakter van hun activiteit. Een commerciële activiteit valt voor hen niet onder de taxidiensten.

Een stadsgewest als Brussel heeft een goedwerkende, kwalitatief hoogstaande taxisector

services étaient clairement rendus sans licence et où la contravention était très claire. Avec UberX et CarAsap, les voitures sont sous licence, assurées, passées au contrôle technique et en conformité avec la loi. Les problèmes constatés sont souvent liés à des contrats qui ne sont pas correctement remplis ou auxquels il manque des clauses. De tels manquements ne suffisent pas à justifier une saisie.

Il y a deux ans, j'ai proposé au gouvernement de renforcer avec quinze personnes supplémentaires le service de contrôle des taxis. J'étais seul à le demander et je n'ai pas été suivi, M. Ikazban !

L'initiative des bourgmestres Kir et Close est, de prime abord, positive, car il importe que la police effectue également des contrôles. D'ailleurs, nous collaborons déjà avec la zone de police Midi dans ce domaine. L'équipe de contrôle compte sept personnes. Nous recherchons un nouveau coordinateur dans le cadre de la réforme de Bruxelles Mobilité. J'espère que nous pourrions engager de nouveaux contrôleurs dans le courant de l'année prochaine.

Toute aide des zones de police est donc la bienvenue, mais les contrôles doivent être uniformes et corrects sur le plan juridique. Nous devons être prudents. Cet été, ces deux zones de police ont contrôlé, à la demande des pouvoirs publics, le secteur des taxis, saisi 40 licences et renvoyé les dossiers vers les administrations bruxelloise, flamande et wallonne. En référé, un juge a ordonné l'arrêt de cette pratique pour des raisons d'illégalité.

Le juge a clairement dit que l'on ne pouvait saisir une licence que dans trois cas :

- le véhicule n'est pas assuré ;
- le véhicule n'est pas en ordre de contrôle technique ;
- la licence est périmée.

Tous les exploitants ont donc récupéré leur licence illégalement saisie. Entretemps, ce type de contrôle a été arrêté et la direction des taxis, conjointement avec Bruxelles prévention et sécurité, est en train de mettre au point une formation et un paquet d'informations sur les contrôles de taxis pour les zones de police.

nodig. Binnen de hervorming die ik wil doorvoeren, valt elk betaald vervoer van personen onder de taxidiensten.

Dat betekent dat de taxisector bepaalde diensten zal kunnen aanbieden die hij vandaag niet kan aanbieden. Net als bij elke economische activiteit zal de vraag tot een zeker aanbod leiden en omgekeerd. Uiteraard kunnen bestuurders of ondernemingen zich concentreren op een specifieke markt met een specifiek aanbod.

Als iedereen met hetzelfde basispakket start, krijgen de taxichauffeurs veel meer mogelijkheden om hun activiteit te diversifiëren, nieuwe markten te creëren of toegang te krijgen tot markten die vandaag voor hen gesloten blijven.

In onze buurlanden is gebleken dat de twee sectoren zowel in de praktijk als juridisch moeilijk te onderscheiden zijn. Vaak concurreren ze met elkaar op basis van uiteenlopende regels.

Ik wil voorkomen dat er een onevenwicht ontstaat. Daarnaast wil ik maatregelen nemen zoals een numerus clausus, minimum- en maximumtarieven, regels om het beroep te mogen uitoefenen, een beperking van de activiteiten en van de vergunningen van andere gewesten. Elders wordt het onderscheid gemaakt tussen openbare diensten en commerciële activiteiten. Een numerus clausus is voor die laatste echter niet mogelijk. Mijn voorstellen zijn gericht op de bescherming van de taxisector.

De sociale partners moeten binnen de paritaire comités over een collectieve arbeidsovereenkomst onderhandelen. De Brusselse regering geeft daar alleen informeel advies. De vakbonden zijn voorstander van een commercieel statuut voor de limousinechauffeur, die per uur wordt betaald, terwijl de taxichauffeur op basis van de inkomsten wordt betaald. Als alle diensten uit de sector als taxidiensten worden beschouwd, vallen echter alle werknemers onder de collectieve arbeidsovereenkomst voor de taxisector. Binnen andere transportsectoren bestaan er ook meerdere types activiteiten, waarvoor een gemengd systeem van toepassing is.

Ik blijf de voorkeur geven aan een eenmaking van de sector, maar ik sta open voor overleg. Het moet duidelijk blijven dat bepaalde vormen

J'ai organisé une réunion avec tout le monde. Comme je viens de le dire, je suis en effet partisan des contrôles réalisés par la police, non seulement des taxis Uber, mais aussi des taxis classiques, sous peine de créer une discrimination dans les contrôles. Il faut y être très attentif.

Quant au contrôle fiscal, il s'agit d'une compétence du gouvernement fédéral. Dans notre plan, nous avons toutefois changé le paradigme de contrôle et prévu que les données des plates-formes de commande des taxis ou des voitures au sens large soient ouvertes à toutes les instances de contrôle.

Tout se trouve dans les données. C'est la raison d'être du taximètre digital, mais aussi d'une application agréée qui permet de disposer des données, d'en faire l'exploration et d'assurer ainsi un contrôle beaucoup plus efficace. Certains en ont peur, évidemment : si nous avons accès aux données, nous allons voir beaucoup de choses ! C'est cependant la seule manière, pour un gouvernement, de contrôler le secteur des taxis au sens large.

Évidemment, le contrôle et l'inspection sociale sont très importants, surtout dans un secteur connu pour ses nombreux abus au niveau du statut social des chauffeurs. J'en appelle d'ailleurs aux syndicats, qui ont la responsabilité très importante de combattre ces abus. Ils ne l'assument pas encore pleinement. Je ne dis pas que tout le monde est concerné, mais il y a trop d'abus, et tout le monde doit prendre ses responsabilités.

Quatrièmement, l'unification du secteur a été l'un des grands débats de la concertation. Dans le plan, il a été proposé de fusionner les deux secteurs en fixant, pour chacun, les mêmes règles : voitures, tarifs, assurance, accès à la profession, licence... L'idée était d'éviter une tension inhérente à une concurrence entre deux systèmes parallèles, telle qu'on l'observe en France, à Londres et de plus en plus à Bruxelles, avec d'une part les taxis, et de l'autre les limousines. J'y reviendrai.

Le secteur classique des limousines, qui travaille surtout pour les ambassades et les hôtels, a exprimé sa crainte qu'avec un statut unifié, il n'y ait plus de possibilité de se différencier via un service de luxe, puisque tout le secteur, les voitures et les tarifs sont déclarés relever de l'intérêt public. Un autre de leurs arguments était que les deux secteurs peuvent

van vervoer onder de luxediensten vallen. De sector zelf stelt voor om aparte nummerplaten in te voeren. Een ander voorstel is dat chauffeurs die klanten op straat willen oppikken, een spoetnik krijgen en gebruik mogen maken van busbanen en taxistelplaatsen en de andere chauffeurs niet.

Uit studies over de rentabiliteit van de sector blijkt dat we de huidige numerus clausus moeten behouden.

(verder in het Nederlands)

Er wordt verwezen naar studies van de rentabiliteit van de sector uit de jaren 1990 en uit 2013 (Rebel) om te argumenteren dat de numerus clausus van vandaag behouden moet worden.

De sector zegt ook dat een toevloed van limousines uit Brussel en de andere gewesten oneerlijke concurrentie vormt, die de rendabiliteit van de taxisector verder aantast en de numerus clausus de facto opheft. Tot slot verwijst ze naar een tekort aan chauffeurs, waardoor voertuigen bij bepaalde taxibedrijven niet kunnen uitrijden.

De klassieke taxisector ziet weinig groeiperspectieven en stelt dat de Brusselse markt verzadigd is. Er rijzen vragen bij het verschuiven van de numerus clausus op basis van voertuigen naar een numerus clausus op basis van chauffeurs. Dat zou immers betekenen dat indien alle chauffeurs met een licentie op hetzelfde moment rijden, er meer dan 3.000 taxi's circuleren in Brussel.

Ik wil eerst benadrukken dat de studies Rebel & Van Dyck uitdrukkelijk stellen dat er in de sector een gebrek aan transparantie is en dat betrouwbare en verifieerbare cijfers ontbreken. Bijgevolg zijn de conclusies op zijn minst twijfelachtig. Dat geldt zeker als we in het debat over de rendabiliteit de verkoop van licenties in rekening brengen, die volgens de sector verkocht worden aan prijzen tussen 50.000 en 80.000 euro. Ook die cijfers zijn niet echt na te trekken.

(verder in het Frans)

Ik vind het vreemd dat men nog steeds beweert dat de sector niet rendabel is, terwijl er voor 80.000 euro vergunningen worden verkocht!

être différenciés sur la base du caractère commercial de leur activité : selon eux, les activités commerciales n'entrent pas dans le cadre du service des taxis.

Une Ville-Région comme Bruxelles, capitale de notre pays et en même temps capitale de l'Europe, a besoin d'un secteur des taxis qui travaille bien, qui fonctionne bien et qui soit qualitativement performant. Dans l'esprit de la réforme que nous avons proposée, tous les services de transport de personne rémunérés tombent sous la qualification de taxi.

Cela signifie que certaines activités qui ne sont pas accessibles aujourd'hui aux taxis peuvent redevenir accessibles à ce secteur. Mais, comme dans n'importe quelle activité économique, la demande pour certains services va créer une offre et cette offre, la demande. Les chauffeurs ou les entreprises de taxi peuvent évidemment se concentrer sur un marché spécifique avec une offre spécifique de voitures et de services à la clientèle.

En soumettant tout le monde au même paquet de base, avec des règles d'accès à la profession, des critères de voitures, d'utilisation d'enseigne lumineuse (taxi light spoutnik), de tarifs, etc., les chauffeurs de taxis auront beaucoup plus de possibilités qu'aujourd'hui pour diversifier leur activité, créer de nouveaux marchés ou accéder à de nouveaux marchés qui leur sont aujourd'hui inaccessibles.

Comme je l'ai déjà dit, l'expérience dans les pays voisins (la France, le Royaume-Uni, les Pays-Bas) a montré que les deux secteurs (taxis et VTC), dans la pratique ou juridiquement, sont difficiles à différencier. Souvent, ils sont en concurrence sur la base de règles différentes. J'en veux pour preuve ces quelques chiffres :

- San Francisco compte 1.800 taxis et 45.000 private hire vehicles ;
- Londres compte 22.500 taxis et en 2015, 60.000 minicabs et presque 110.000 aujourd'hui ;
- Paris compte près de 18.000 taxis et environ 21.000 VTC.

Nos propositions à Bruxelles visent à éviter un déséquilibre, mais aussi à prendre sur le plan

(verder in het Nederlands)

Het is duidelijk dat de taxisector lijdt onder de concurrentie van limousines uit Brussel en andere gewesten. Door alle diensten van bezoldigd personenvervoer aan dezelfde regels te onderwerpen en regels in te voeren om vergunninghouders uit andere gewesten te weren, wordt een einde gemaakt aan deze oneerlijke concurrentie. Het plan voorziet ook in het behoud van een numerus clausus die om de twee jaar geëvalueerd wordt in functie van de markt.

In maart 2017 nam Brussel Mobiliteit de organisatie van gedragstesten over van de MIVB. Dat is de eerste selectieproef waarvoor kandidaat-chauffeurs moeten slagen vooraleer ze aan de slag kunnen als stagiair. Dit leidde tot een verviervoudiging van de capaciteit. Toch worden de vijftig plaatsen die momenteel wekelijks worden aangeboden niet allemaal ingevuld, ondanks herhaaldelijke infosessies in samenwerking met Actiris.

We zien tegelijk een stijging van de aanvragen voor limousine-vergunningen, zowel in Brussel als Vlaanderen en Wallonië. Misschien kan daaruit wel de keuze van de chauffeurs worden afgeleid.

In verband met de numerus clausus verwijs ik nogmaals naar de cijfers in andere steden. Brussel bevindt zich met 1,3 taxi's per duizend inwoners onderaan het Europese klassement. Het Europese gemiddelde ligt op vier per duizend.

(verder in het Frans)

De numerus clausus is niet alleen nodig om wildgroei te voorkomen, maar ook om te vermijden dat er bij grote evenementen mobiliteitsproblemen ontstaan. Die numerus clausus moet echter aanpasbaar blijven, anders komt hij neer op marktbescherming. Daarom moet een onafhankelijke instantie regelmatig een evaluatie uitvoeren op basis waarvan de numerus clausus kan worden aangepast.

Om een te grote verschuiving binnen de sector te vermijden, stelde ik voor om de numerus clausus af te stemmen op het huidige aantal chauffeurs dat in het betaalde personenvervoer actief is.

Een andere vraag is of we Brusselse chauffeurs

régalien, législatif, des mesures comme un numerus clausus, des tarifs minimum et maximum, des règles d'accès à la profession, une limitation des activités et des licences des autres Régions... Dans d'autres villes et pays, ils distinguent le service public et les activités commerciales telles que voitures privées et VTC. Or, il ne peut y avoir de numerus clausus lié aux activités commerciales. Nos propositions ont donc pour but de protéger le secteur des taxis.

L'application d'une convention collective de travail doit être négociée par les partenaires sociaux dans les comités paritaires. Le gouvernement bruxellois n'y est qu'informellement consultatif. Les syndicats ont exprimé une préférence pour un statut commercial du chauffeur de limousine, qui est payé à l'heure, tandis que le statut du chauffeur de taxi prévoit qu'il est payé sur la base de la recette. Mais si tous les services du secteur étaient considérés comme des taxis, en principe, tous les employés relèveraient de la convention collective de travail relative aux taxis. Toutefois, il existe d'autres formules dans d'autres secteurs du transport, comme les bus, où l'on peut distinguer différents types d'activités - travail sur la base d'un contrat, à la demande, etc. - et appliquer un système mixte.

En conclusion du quatrième point, l'unification du secteur demeure notre premier choix, dans l'intérêt des taxis, mais je suis ouvert au débat.

L'identité visuelle de certaines formes de transport de luxe doit rester en application. Une piste suggérée par le secteur - mais pas par le comité consultatif - est, par exemple, l'utilisation de plaques d'immatriculation spécifiques. Ou que ceux qui veulent prendre des clients en rue puissent utiliser le spoutnik et avoir accès aux bandes de bus et aux stations de taxis, à l'inverse de ceux qui n'ont pas de spoutnik.

Cinquièmement, concernant le numerus clausus et le nombre de voitures et de chauffeurs autorisé, aujourd'hui encore, j'ai fait référence aux études sur la rentabilité du secteur (Van Dijk dans années nonante, et Rebel en 2013) pour argumenter que le numerus clausus actuel devait être maintenu.

(poursuivant en néerlandais)

Le secteur dit aussi qu'un afflux de limousines de

met een Vlaamse of een Waalse vergunning toegang moeten geven tot een Brusselse vergunning. Zelfstandigen en limousinechauffeurs kunnen een attest krijgen als ze slagen voor een aantal testen en aan de minimumvoorwaarden voldoen.

Daarmee zou de numerus clausus op 3.000 tot 4.000 uitkomen, wat rond het Europese gemiddelde zit. Vandaag zijn er 2.971 Brusselse chauffeurs en uitbaters met een bekwaamheidsattest. Er zijn 178 uitbaters met een Brusselse vergunning en 366 chauffeurs die werken met een Brusselse uitbater met een vergunning voor een limousine. Alles bij elkaar gaat het om 3.485 chauffeurs.

In het huidige voorstel is opgenomen dat chauffeurs met een bekwaamheidsattest een vergunning kunnen krijgen. Limousinechauffeurs zonder attest moeten echter eerst testen afleggen.

In de overgangsfase zouden er 1.800 wagens zijn, maar daarna kan elke chauffeur met een vergunning zijn eigen wagen laten registreren, ook als het om een huurwagen of een deelwagen gaat. De criteria moeten nog worden besproken, maar er moet in elk geval voldoende aanbod zijn van voor personen met een beperking aangepaste wagens en hybride of elektrische wagens.

De Brusselse markt is volgens mij ruimer dan men denkt. Sinds de komst van Uber, CarAsap en andere maken meer Brusselaars gebruik van taxidiensten.

Er zijn heel wat mogelijkheden om het openbaar vervoer aan te vullen, maar om die te realiseren, moet men verder durven kijken dan de bestaande markt en de snelle winst.

Ik moet het ook nog even hebben over de compensatiemechanismen en de overgangsfase.

De sector erkent dat de vergunningen nog steeds worden verkocht door het statuut van de ondernemingen te wijzigen, zonder de officiële procedure te volgen. Bovendien wordt er zelden een correcte prijs betaald. De sector is van mening dat ik het cumuleren van vergunningen moet toestaan als ik geen stimulans voor ondernemers en werknemers wil laten verdwijnen. Als de vergunningen persoonlijk worden, kan dat de grote taxibedrijven in moeilijkheden brengen.

Bruxelles et des autres Régions constitue une concurrence déloyale qui menace sa rentabilité et annule de facto le numerus clausus. Il souligne enfin un manque de chauffeurs, qui empêche les taxis de certaines compagnies de circuler.

Le secteur classique des taxis voit peu de perspectives de croissance et affirme que le marché bruxellois est saturé. Il s'interroge également sur l'opportunité d'instaurer un numerus clausus au niveau des chauffeurs plutôt que des véhicules. Car si tous les chauffeurs munis d'une licence roulaient en même temps, plus de 3.000 taxis circuleraient à Bruxelles.

Les études des bureaux Rebel et Van Dijk constatent un manque de transparence dans le secteur et l'absence de chiffres fiables, ce qui rend toute conclusion douteuse, notamment dans le cadre du débat sur la rentabilité qui ne doit pas se baser sur des prix de vente de licences fantasmés.

(poursuivant en français)

Il est quand même bizarre que l'on dise que le secteur n'est pas rentable, alors que l'on continue à vendre des licences pour 80.000 euros !

(poursuivant en néerlandais)

Le secteur des taxis souffre de la concurrence des limousines. En soumettant tous les services de transport rémunéré de personnes aux mêmes règles et en instaurant des règles pour chasser les détenteurs de licences d'autres Régions, on met un terme à cette concurrence déloyale. Le plan prévoit aussi le maintien d'un numerus clausus, qui sera évalué tous les deux ans en fonction du marché.

En mars 2017, Bruxelles Mobilité a repris de la STIB l'organisation des tests de comportement. C'est la première épreuve de sélection que les candidats doivent réussir pour commencer un stage. La capacité en a été quadruplée, mais les 50 places actuellement offertes chaque semaine ne sont pas toutes pourvues, malgré de nombreuses séances d'information organisées avec Actiris.

Nous constatons dans le même temps une augmentation des demandes de licences pour limousines dans les trois Régions, ce qui constitue un possible détournement du choix des chauffeurs.

Bovendien zouden chauffeurs in loondienst daardoor uiteindelijk verdwijnen. De sector vreest dat de chauffeurs op die manier een te sterke positie zouden innemen tegenover de uitbaters, die het volledige investeringsrisico dragen. De uitbaters vrezen dat de chauffeurs hen tegen elkaar zullen uitspelen om betere arbeidsvoorwaarden te krijgen of dat er een wettelijk systeem met een huurforfait ontstaat, waardoor chauffeurs de wagens van de exploitanten kunnen huren. Blijkbaar vragen de chauffeurs om zo'n systeem en passen uitbaters het soms noodgedwongen toe omdat er onvoldoende chauffeurs zijn.

De uitbaters staan erg terughoudend tegenover coöperatieven. Ze zijn van mening dat zo'n model niet werkt als er verlies wordt geleden en ze geloven bovendien niet in solidariteit onder de chauffeurs.

In verband met het compensatiemechanisme willen ze meer duidelijkheid over de bedragen, de herkomst ervan en de voorwaarden. De zelfstandigen vragen dat ze hun activiteit kunnen voortzetten zonder dat ze hun vergunning moeten verkopen, bijvoorbeeld bij ziekte. Ze vragen ofwel een uitzondering op de regel, ofwel een compensatie aan het einde van hun loopbaan.

Dat er nog vergunningen worden verkocht buiten de officiële procedure om, bewijst dat de bestaande regels niet voldoen. Daar kan ik alleen een einde aan maken door vergunningen op naam van een natuurlijke persoon uit te reiken.

Daardoor wordt het bovendien mogelijk om de positie van de chauffeurs te verbeteren, en hen minder afhankelijk te maken van de uitbaters van taxibedrijven.

Daarmee wil ik niet alle uitbaters over dezelfde kam scheren. Ik wil echter wel een einde maken aan een in wezen pervers economisch systeem dat geen toegevoegde waarde biedt. Uit de manier waarop de sector vandaag georganiseerd is, blijkt duidelijk dat de vakbonden niet in staat zijn om de werknemers te beschermen.

Ik wil de chauffeurs meer macht geven door vergunningen op naam uit te reiken. Ze kunnen dan zelf kiezen of ze als zelfstandige of in loondienst willen werken.

À propos du numerus clausus, Bruxelles n'a qu'1,3 taxi pour 1.000 habitants, alors que la moyenne européenne est de 4 taxis pour 1.000 habitants.

(poursuivant en français)

En conclusion, nous avons besoin d'un numerus clausus pour limiter l'augmentation sauvage du nombre de voitures, mais aussi pour éviter des problèmes de mobilité comme on peut en constater à Londres en cas de grand événement. Ce numerus clausus ne peut toutefois pas être définitivement gravé dans le marbre. En effet, cela mènerait à une protection du marché. Il est mieux, selon moi, sur la base de critères déterminés, qu'une instance indépendante fasse une évaluation régulière qui permette d'adapter ce nombre au marché.

Pour éviter un trop grand choc dans le secteur, nous avons proposé que le numerus clausus soit calqué sur le nombre actuel de chauffeurs actifs dans le secteur du transport rémunéré de personnes, c'est-à-dire tous les chauffeurs avec un certificat de capacité dans le secteur des taxis et tous les indépendants et chauffeurs qui sont actifs dans le secteur des limousines qui ont leur siège à Bruxelles.

Il faut aussi se demander si les chauffeurs bruxellois avec une licence flamande ou wallonne doivent avoir accès à une licence bruxelloise. La question reste ouverte. Les indépendants et les chauffeurs actifs dans le secteur des limousines pourraient obtenir un certificat de capacité s'ils réussissent le test comportemental, l'examen théorique et s'ils répondent aux conditions minimales.

Cela signifierait qu'on arriverait à un numerus clausus de 3.000 à 4.000 chauffeurs, ce qui nous amènerait à la moyenne européenne. En effet, aujourd'hui, nous comptons 2.971 chauffeurs et exploitants bruxellois avec un certificat de capacité. Le nombre d'exploitants avec une licence bruxelloise est de 178. Le nombre de chauffeurs qui travaillent avec un exploitant bruxellois détenant une licence pour limousine est de 366. Cela fait un total de 3.485 chauffeurs.

Dans les propositions que nous avons mises sur la table, les chauffeurs qui ont un certificat de capacité peuvent obtenir une licence, mais ceux du secteur des limousines qui ne disposent pas encore

(verder in het Nederlands)

We moeten zeker rekening houden met de vrees voor een totale verzelfstandiging van de sector. De nieuwe regels mogen het ondernemerschap en het in dienst nemen van loontrekkenden zeker niet moeilijker maken. Ik denk dan bijvoorbeeld aan een zelfstandige die een tweede of derde chauffeur in dienst neemt. Niettemin zijn er ook maatregelen nodig om de positie van de chauffeur te versterken.

Ideologisch gezien ben ik een fervente voorstander van de oprichting en organisatie van coöperaties. Een coöperatie heeft echter alleen maar kans op slagen voor projecten waar de chauffeurs en de zelfstandigen uit de sector achter staan. Ook in coöperatief verband kunnen er werknemers in dienst worden genomen. Coöperatieve verbanden zijn vrijwillig, maar net zoals tussen werkgevers en werknemers, worden er stimulerings- en controlemechanismen ingebouwd om te vermijden dat je met zogenaamde 'freeriders' te maken krijgt. In dat geval zijn chauffeurs werknemers van een coöperatie. Dat gaat gepaard met arbeidscontracten die het statuut van de werknemers in acht nemen.

Een coöperatie kan echter op verschillende manieren worden georganiseerd, zowel met een statuut als zelfstandige, als dat van werknemer of een combinatie van beide. Het gewest kan daarin een faciliterende rol spelen en via diverse kanalen zorgen voor begeleiding en ondersteuning.

Wat het compensatiemechanisme betreft, merk ik op dat de enige officiële cijfers over de prijzen van licenties gebaseerd zijn op zeventien dossiers die ingediend werden in het kader van de officiële procedure voor de verkoop van licenties. Daarbij ligt de gemiddelde prijs per licentie op 31.750 euro. In de sector wordt echter gesproken over hogere bedragen, meer bepaald 40.000 euro à 60.000 euro. We kunnen die bedragen echter niet controleren.

Bepaalde vertegenwoordigers uit de sector pleiten ervoor om in het compensatiemechanisme een onderscheid te maken tussen exploitanten die de regels netjes hebben gevolgd en andere die dat niet hebben gedaan. Anderen pleiten voor een forfait per licentie dat voldoende hoog is. Europese regels met betrekking tot staatssteun leggen een limiet op van 200.000 euro per bedrijf over een periode van drie jaar.

d'un certificat de capacité doivent d'abord passer des examens.

Dans une phase transitoire, on prévoit 1.800 voitures, mais ensuite, chaque chauffeur avec licence pourra enregistrer sa propre voiture. Il pourra aussi s'agir de voitures louées ou partagées. Ici également, le débat sur les critères des voitures reste ouvert, mais il faudra un nombre suffisant de véhicules adaptés aux PMR, hybrides, voire électriques.

Ma conviction est que le marché bruxellois est plus étendu qu'on ne le croit. Avec l'arrivée d'Uber, de CarAsap et d'autres, des Bruxellois qui ne prenaient pas le taxi jusque-là ont décidé de recourir à ce genre de service. Un nouveau créneau est ouvert. L'on constate aussi un glissement du secteur des taxis vers ces nouveaux opérateurs.

Je suis convaincu que, pour le "dernier kilomètre", en complémentarité des transports en commun, les possibilités sont nombreuses, mais à condition de changer de paradigme. Nous ne devons pas nous contenter du marché actuel. Il faut rêver, être ambitieux, croire en un produit et ne pas se satisfaire de profits immédiats.

Le sixième volet est celui des mécanismes de compensation et de la phase de transition.

Le secteur reconnaît que les licences sont toujours vendues par le changement des statuts des sociétés, sans que soit utilisée la procédure officielle de vente. Il est aussi admis que le prix correct est rarement appliqué. Selon le secteur, il faut permettre le cumul des licences si l'on ne veut pas supprimer un incitant pour les entrepreneurs et les employés. Le fait d'individualiser les licences risquerait d'hypothéquer l'existence même des grandes entreprises de taxis.

Pour le secteur, l'individualisation des licences rendrait l'existence même des grandes entreprises de taxi impossible et sonnerait le glas du salariat. La crainte est qu'en faisant passer les licences des exploitants aux chauffeurs, la position des chauffeurs devienne trop forte par rapport à celle des exploitants qui portent tous les risques d'investissements. Les exploitants craignent que les chauffeurs les mettent en concurrence pour obtenir les meilleures conditions de travail ou qu'un système légalisé de forfait de location où les

Net zoals in andere landen die een hervorming doorvoeren, is het licentiesysteem de crux van dit dossier. De verkoop van licenties en de uitbuiting van chauffeurs zijn bijzonder gevoelige punten in het debat. Er moet tegemoet gekomen worden aan de verzuchtingen van de vakbonden, de zelfstandigen en de exploitanten.

(verder in het Frans)

Daarom heb ik nog voorstellen gedaan aan de regering.

Wij willen de transport network companies reglementeren, zodat ze aan bepaalde voorwaarden moeten voldoen om in Brussel te mogen opereren. Het gaat vooral om transparantie: een zetel in België hebben en een register bijhouden van alle chauffeurs, wagens en inkomsten. Die gegevens moeten dan ter beschikking worden gesteld van de federale en gewestelijke inspectiediensten.

De platformen moeten ook duidelijk communiceren over de kosten die ze aanrekenen en de tarieven die ze toepassen. Voor wijzigingen is het akkoord van de chauffeurs nodig. Wij willen de positie van de chauffeurs versterken. Zij zullen ook over een algemeen platform kunnen beschikken.

Als de platformen zich niet aan deze voorwaarden houden, zullen er sancties volgen zoals boeten of de intrekking van de licentie. Dat betekent dat ze niet langer in Brussel actief zullen kunnen zijn en dat ze uit de Apple Store en Google Play Store zullen worden verwijderd. Daarvoor is een wijziging van de ordonnantie nodig.

De platformen zijn in Brussel nog niet gereguleerd. De klassieke telefooncentrales, maar ook platformen als CarAsap, UberX en Ubeeqo, ontsnappen zo aan controles. Wij willen die platformen dus aan minimale maar correcte regels onderwerpen.

Er zijn minimum- en maximumtarieven voorzien. Die laatste kunnen tot 250% van het basistarief bedragen. De regering bepaalt de modaliteiten, maar een onafhankelijke prijzenregulator bepaalt de rest. Die zal na het uitvoeren van een marktstudie en een vergelijking met andere steden, overleg plegen met de sector. Met dat voorstel wil ik de tarieven depolitiseren. Tijdens de vorige

chauffeurs louent les voitures des exploitants soit mis en pratique.

Ils ont aussi dit que le système de forfait de location était souvent demandé par les chauffeurs et que les exploitants étaient parfois obligés d'entrer dans ce système parce qu'il n'y avait pas assez de chauffeurs.

Enfin, le secteur classique des exploitants de taxis a de sérieuses réticences par rapport à la coopérative. Il estime que ce modèle n'est pas fonctionnel quand il y a des pertes. Il ne croit pas non plus à la solidarité entre les chauffeurs.

Concernant le mécanisme de compensations, ils demandent des éclaircissements sur les montants, leur origine et les modalités. Les indépendants ont demandé de pouvoir continuer leur activité sans être forcés de vendre leur licence, en cas de maladie, par exemple. Comme la nature des licences change, ils demandent soit une exception à cette règle, soit une compensation à la fin de leur carrière.

Le fait qu'on vende encore des licences sans utiliser les procédures officielles montre que les règles actuelles n'atteignent pas leur objectif. Seule la personnalisation des licences, c'est-à-dire leur attachement au nom d'une personne physique, peut mettre fin à ce phénomène. Il ne s'agit pas de contraindre un exploitant à fermer son entreprise, mais d'éviter la vente sans publicité.

Cette proposition d'individualisation de la licence s'inspire de la nécessité de renforcer la position du chauffeur et de le rendre moins dépendant d'un exploitant. Comme je l'ai déjà dit devant le parlement, cette proposition est très "marxiste". C'est presque Marx avant la lettre. On sait qu'aujourd'hui, il y a des abus et qu'on vide le statut d'employé.

Encore une fois, je ne veux pas mettre tous les exploitants dans le même sac. Et je crois dans l'entrepreneuriat dans ce secteur, ainsi que dans le salariat, quand ceux qui le veulent le choisissent. Mais je veux en finir avec un système économique qui, à la limite, est pervers, puisqu'il n'y a pas de valeur ajoutée. Et il est clair qu'aujourd'hui, les syndicats ne sont pas capables de jouer leur rôle dans la protection du statut d'employé, vu la manière dont le secteur est organisé.

regeerperiode werden die tot vijf maal toe gewijzigd onder druk van de sector. De regulator hebben we nog niet gevonden. Ik wil daarvoor geen administratie of agentschap, maar veeleer een lichte structuur.

(verder in het Nederlands)

Negende vraag: taximeters versus applicaties. Het nieuwe taxiplan legt in plaats van een middelenverbintenis een resultaatsverbintenis op. Je hoeft niet langer een taximeter in de wagen te hebben, maar wel een toestel dat alle activiteiten registreert, de juiste tarieven hanteert en goedgekeurd is door het gewest.

(verder in het Frans)

Het kan om een app gaan, maar als de chauffeur dat wenst, mag hij een digitale meter gebruiken. De taxichauffeurs die in 2014 en 2015 1.000 euro subsidie ontvingen voor zo'n meter, kunnen die blijven gebruiken. Het zijn er nauwelijks dertig.

De klant moet altijd op de hoogte worden gebracht van het tarief en in het voertuig moet hij de meter kunnen zien. Dat mag een app zijn, op voorwaarde dat die precieze gegevens weergeeft. Als blijkt dat een taxi zonder correct werkende app of meter rijdt, of als er sprake is van fraude, wordt onmiddellijk de allerstrengste sanctie opgelegd, namelijk de intrekking van de vergunning. Dezelfde sanctie geldt voor bedrijven die met hun app knoeien.

(verder in het Nederlands)

Naast de bescherming van de chauffeurs is de dienstverlening aan de klanten ook voor mij het belangrijkste onderwerp. Ere wie ere toekomt: ik stelde vast dat enkel mevrouw Van Achter het over klantvriendelijkheid had. Er zijn twee hoofddoelstellingen, namelijk de versterking van de positie van de chauffeurs en de verbetering van de dienstverlening aan de klanten. Beide zijn even belangrijk.

Er wordt zeer veel gepraat over statuten en wantoestanden in de taxisector, waardoor de klant vaak wordt vergeten. Het gaat over het aanbieden van een goede service aan de Brusselaar of niet-Brusselaar die in het Brussels Gewest wil worden vervoerd. Dat moet het doel zijn van de

J'entends donner davantage de pouvoir aux chauffeurs et les responsabiliser en individualisant la licence. Le chauffeur peut alors faire le choix de travailler comme indépendant ou comme salarié, choix qu'il ne peut faire aujourd'hui puisque le nombre de licences est limité et que leur prix constitue pour certains une réelle barrière.

(poursuivant en néerlandais)

Les nouvelles règles ne peuvent pas compliquer l'entrepreneuriat et l'engagement de salariés, mais il faut aussi des mesures renforçant la position du chauffeur.

Idéologiquement, je suis un ardent défenseur des coopératives, mais elles n'ont de chance de réussir que si elles sont soutenues par les chauffeurs et les indépendants du secteur. Les associations coopératives sont volontaires, mais des mécanismes de stimulation et de contrôle y sont intégrés pour éviter les resquilleurs. Dans ce cas, les chauffeurs sont les employés d'une coopérative. Cela va de pair avec des contrats de travail veillant au statut des employés.

Une coopérative peut être organisée de différentes manières, avec des indépendants, des employés ou la combinaison des deux. La Région peut jouer un rôle de facilitateur et offrir soutien et accompagnement par différents canaux.

En ce qui concerne le mécanisme de compensation, les seuls chiffres officiels relatifs au prix des licences sont basés sur dix-sept dossiers introduits dans le cadre d'une procédure officielle de vente de licences : le prix moyen par licence y était de 31.750 euros. Dans le secteur, on parle plutôt de 40.000 à 60.000 euros, mais ces chiffres ne sont pas contrôlables.

Certains représentants du secteur veulent que les exploitants qui ont respecté les règles soient traités différemment de ceux qui ne l'ont pas fait dans le mécanisme de compensation. D'autres sont favorables à un forfait suffisamment élevé par licence. Les règles européennes relatives aux aides d'État fixent une limite à 200.000 euros par entreprise sur une période de trois ans.

La vente des licences et l'exploitation des chauffeurs sont des points délicats dans le débat. Il faut tenir compte des aspirations des syndicats, des

regelgeving, en niet het beschermen van de markt of de invoering van een specifiek statuut. Iemand die in Brussel een voertuig met chauffeur wil gebruiken, moet dat op een veilige en correcte manier kunnen doen, zonder dat de chauffeur wordt uitgebuit. De klanten moeten meer keuzevrijheid krijgen, de wachttijden moeten korter worden en chauffeurs moeten tot verantwoordelijkheid worden aangemaand door middel van een ratingsysteem.

Om te vermijden dat korte ritten worden geweigerd, zullen wij vragen aan de platformen die ritten aanbieden, om dat bij voorkeur te doen zonder vermelding van de eindbestemming. De meeste doen dit al trouwens nu al in de praktijk. We zullen ook het aantal controles met mysteryshoppers uitbreiden om ervoor te zorgen dat het weigeren van korte ritten kan worden bestraft. Vele korte ritten vormen samen trouwens een lange rit.

De taxisector moet beseffen dat indien ze echt een aanvulling op het openbaar vervoer wil zijn, ze een correcte dienstverlening moet bieden aan alle Brusselaars in alle omstandigheden. Er moeten minder privéauto's op de weg rijden en meer alternatieven komen, waaronder de taxi.

Mijnheer Lootens-Stael, het is onmogelijk om een licentie te verkrijgen als je veroordeeld bent wegens slagen en verwondingen. In 2008 heb ik de tuchtraad opgericht. Die bestond daarvoor niet. Er zijn 103 opschortingen van bekwaamheidscertificaten uitgesproken, waarvan 2 onmiddellijke intrekkingen. Bovendien mochten 12 chauffeurs hun beroep niet meer uitoefenen omdat ze na een sanctie niet slaagden voor de gedragstest die ze opnieuw moesten afleggen als gevolg van de klacht.

(verder in het Frans)

Ik weet dat er spanningen waren op de Brusselse taximarkt. Onlangs werden er ook mensen lastiggevallen omdat ze in een Uber-auto zaten. Voor wie meent zijn toevlucht te moeten nemen tot zulke gewelddadige methodes, heb ik een duidelijke boodschap: sinds ik minister ben geworden, heb ik de disciplinaire commissie opdracht gegeven om daarvoor de strengste sancties op te leggen. Ik wil het de chauffeurs niet lastig maken, maar de Brusselaars hebben recht op goede service. De

indépendants et des exploitants.

(poursuivant en français)

C'est la raison pour laquelle j'ai encore fait des propositions au gouvernement, mais je ne vais pas les détailler aujourd'hui.

Septièmement, concernant les plates-formes, dorénavant, nous voudrions réglementer ces transport network companies - c'est la nouvelle terminologie anglaise - qui devront répondre à certaines conditions pour être actives à Bruxelles. Il s'agit ici de règles de transparence : avoir un siège en Belgique, garder un registre de tous les chauffeurs, voitures et revenus. Ces données doivent être mises à disposition des services d'inspection fédérale et régionale.

Pour éviter les situations de monopole, des règles de non-exclusivité existent. Les plates-formes doivent toujours clairement communiquer sur les coûts qu'elles demandent et les tarifs en vigueur. Pour leurs changements, elles ont toujours besoin de l'accord des chauffeurs. Il s'agit de nouveau d'un renforcement de la position du chauffeur. Nous avons en plus prévu une plate-forme régionale accessible à chaque chauffeur, de sorte qu'il ne soit pas obligé de rouler pour une plate-forme privée. Il y a une plate-forme par défaut.

Si les plates-formes ne répondent pas à ces conditions, des sanctions très lourdes sont prévues, telles que des amendes mais aussi le retrait de la licence, ce qui signifie qu'elles ne pourront plus opérer à Bruxelles et qu'en plus, elles seront supprimées de l'Apple Store et du Google Play Store. Pour ce faire, il faut une modification de l'ordonnance.

Aujourd'hui, à Bruxelles, nous ne disposons pas d'une réglementation des plates-formes. Les centrales téléphoniques classiques mais aussi les plates-formes telles que CarAsap, UberX et UbeeQo échappent aux contrôles. Ce que nous proposons finalement, c'est d'instaurer des règles minimales mais correctes pour ces plates-formes.

Huitième point : en ce qui concerne les tarifs, des tarifs minimum et maximum ont été prévus, pouvant aller jusqu'à 250% du montant de base. Le gouvernement détermine les modalités, tandis que le reste relève d'un régulateur des prix indépendant,

politie en de controleurs moeten ervoor zorgen dat de regels worden nageleefd, dergelijke afrekeningen kunnen en mogen niet op straat worden geregeld. De daders zijn geïdentificeerd en moeten voor de tuchtcommissie verschijnen. Wij zullen geen straatoorlog tolereren.

We hebben een voorstel geformuleerd dat niet te nemen of te laten is en gaan de regering wijzigingen voorleggen. We hebben rekening gehouden met een aantal bezorgdheden van de klassieke taxisector, maar die moet ook begrijpen dat het beter is om een kader uit te werken voor nieuwe initiatieven dan om de vooruitgang halsstarrig te weigeren.

Ik wil een duidelijk juridisch kader dat werkt voor iedereen die in de sector actief is en strenge straffen voor wie zich er niet aan houdt. Nogmaals, het is niet mijn bedoeling om dat kader op de leest van Uber te schoeien, maar ik wil een moderne regeling waarin rekening wordt gehouden met de vooruitgang van de markt.

De regering moet nu de knoop doorhakken. Ofwel keuren we een moderne regeling goed, ofwel doen we dat niet, wat neerkomt op beslissen om niets te beslissen. Dat laatste zal er echter toe leiden dat UberX, UbeeQo en CarAsap actief zullen worden in Brussel en dat de taxisector problemen krijgt die ik wil vermijden.

Ik wil in Brussel één sterke en beschermde taxisector, niet aan de ene kant een hypergecontroleerde taxisector en aan de andere kant een ongecontroleerde sector voor voertuigen met chauffeurs. Ik wil een rechtvaardig model en ik merk dat een heleboel taxichauffeurs dat hebben begrepen.

qui se concertera avec le secteur après avoir réalisé une étude du marché et une comparaison avec d'autres villes. Cette proposition vise à dépolitiser les tarifs. En effet, sous la précédente législature, ceux-ci ont été adaptés cinq fois sous la pression du secteur. Ce régulateur n'a pas encore été trouvé, mais je ne veux pas d'une administration ou d'une agence. Ça doit être une structure très légère.

(poursuivant en néerlandais)

Neuvième question : taximètres versus applications. Le nouveau Plan taxis impose une obligation de résultat à la place d'une obligation de moyens. Plus besoin de posséder un taximètre, mais un appareil approuvé par la Région, qui enregistre toutes les activités et applique les tarifs exacts.

(poursuivant en français)

Ce peut être une application, mais le chauffeur qui le souhaite peut utiliser un taximètre digital. Ceux qui ont reçu, en 2014 et 2015, un subside de 1.000 euros pour l'achat d'un tel taximètre - cela concerne à peine une trentaine de chauffeurs - peuvent continuer à l'utiliser.

Le client doit toujours être informé du tarif. Pour la prise en charge en rue, un compteur doit être visible dans la voiture. Ce compteur peut prendre aussi la forme d'une application, à la condition qu'elle soit précise. S'il est constaté qu'un taxi circule sans application correcte ni taximètre, ou en cas de fraude, la sanction la plus lourde sera immédiatement appliquée, à savoir le retrait de la licence. La sanction sera identique pour les plates-formes qui manipulent leur application.

(poursuivant en néerlandais)

Le service aux clients et son amélioration sont, comme la protection des chauffeurs et le renforcement de leur position, fondamentaux. Seule Mme Van Achter en a parlé.

C'est la qualité du service que doit viser la réglementation, et non la protection du marché ou l'introduction d'un statut spécifique. Les clients doivent avoir davantage de liberté de choix, les temps d'attente doivent être réduits et les chauffeurs doivent être responsabilisés au moyen d'un système de notations.

Pour éviter que les petites courses ne soient refusées, nous demanderons aux plates-formes qui proposent ces courses de ne pas mentionner la destination, ce que la plupart font déjà. Nous allons aussi augmenter le nombre de contrôles avec des clients mystère, pour que ces refus puissent être sanctionnés.

Le secteur des taxis doit être conscient du fait que s'il veut vraiment être un complément aux transports publics, il doit offrir un service correct à tous les Bruxellois en toutes circonstances. Il faut moins de véhicules privés sur les routes et davantage d'alternatives, dont des taxis.

M. Lootens-Stael, il est impossible d'obtenir une licence si vous êtes condamné pour coups et blessures. J'ai créé le conseil de discipline en 2008. Il y a eu 103 suspensions de certificats de capacité, dont deux retraits immédiats. De plus, douze chauffeurs n'ont plus pu exercer leur métier parce qu'après la sanction, ils n'avaient plus réussi le test de comportement.

(poursuivant en français)

Je n'ignore pas les tensions ou les menaces qui pesaient sur le marché bruxellois des taxis. On a aussi vu récemment des gens se faire agresser parce qu'ils étaient dans des voitures d'Uber. Je vais être très clair à l'égard de toutes celles et ceux qui pensent devoir emprunter cette voie : depuis que je suis devenu ministre, j'ai dit à la commission disciplinaire qu'il fallait appliquer les sanctions les plus lourdes - non pour embêter les chauffeurs, mais pour garantir un service aux Bruxellois. Les chauffeurs qui veulent faire la loi se verront retirer leur licence. Le respect des règles doit être assuré par la police et les contrôleurs, pas dans la rue. Ce comportement ne peut pas être admis. Ceux qui ont agi de la sorte ont été identifiés. Ils seront entendus par la commission disciplinaire. La procédure sera objective, et les droits de la défense seront garantis, mais nous ne tolérerons pas une guerre dans les rues.

Nous avons formulé une proposition qui n'est pas à prendre ou à laisser. Nous allons soumettre des adaptations au gouvernement. Nous avons entendu certaines préoccupations exprimées par le secteur "classique" des taxis, mais ce dernier doit comprendre qu'on ne peut arrêter l'avenir. Je préfère réguler l'avenir plutôt que le subir, prendre

les choses en main plutôt que courir après les faits et répéter sans cesse : "Nous ne voulons pas de cela".

Je veux un cadre juridique très clair, correct pour tous les acteurs du secteur, et très sévère pour ceux qui ne le respectent pas, y compris Uber. Mon intention, je le répète, n'est pas d'établir un cadre tout spécialement pour Uber. Je veux un cadre moderne, respectueux des clients et des chauffeurs, qui tiennent compte de l'ouverture d'un nouveau marché. Tel est, pour moi, le point de départ.

Il appartient maintenant au gouvernement de décider. Soit nous adoptons une réglementation qui va dans ce sens, ce qui nous permettra de réguler la situation, soit nous refusons de le faire, et nous prenons alors la décision de ne pas décider. Mais ce sera tout de même une décision, puisqu'elle aura pour conséquence qu'UberX, Ubeeqo, CarAsap seront actifs à Bruxelles et que le secteur des taxis connaîtra des problèmes que je ne souhaite pas. C'est le choix que chacun et chacune doit faire en son âme et conscience.

À Bruxelles, je veux un seul secteur des taxis, fort et protégé. Je ne veux pas, d'une part, d'un secteur des taxis hypercontrôlé et, d'autre part, d'un secteur des VTC sans contrôle. Je veux un modèle juste. Je crois dans le secteur des taxis, et je rencontre beaucoup de chauffeurs de taxi qui ont bien compris mon projet.

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

M. Boris Dilliès (MR).- M. le ministre, je vous ai écouté attentivement. C'était un exposé très complet et extrêmement structuré. Il m'est souvent arrivé, au terme de vos interventions, de regretter l'absence de réponse à beaucoup de mes questions. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. Je serais malhonnête de dire le contraire.

En réalité, je trouve que les propositions que vous faites vont dans le bon sens. Vous avez eu le bon goût, l'intelligence et le pragmatisme de vous inspirer en partie de la proposition faite par le MR en la matière. C'est positif. Vous avez eu une approche qui n'est pas une approche marxiste, mais plutôt "macroniste". En effet, vous avez une vision humaine et, en même temps, réaliste du secteur des

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

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).*- *Ik kan mij vinden in uw voorstellen. U baseerde zich dan ook voor een deel op het voorstel dat de MR deed over het taxiplan. Dat is positief. Uw visie op de sector is menselijk en tegelijkertijd realistisch. U kijkt niet met een naïeve blik naar nieuwkomers en blijft evenmin steken in conservatisme. U bent een sociaal-democratische weg ingeslagen, zoals het hoort.*

De MR zal zich in dit dossier pragmatisch blijven opstellen. Het is in het belang van de Brusselaars dat de ordonnantie betreffende de taxisector, die van 1990 dateert, wordt aangepast. Ik hoop dat de regering uw voorstel steunt.

taxis. Votre vision n'est pas naïve non plus vis-à-vis des nouveaux entrants, ni teintée de l'immobilisme d'un conservatisme marxiste. Vous avez pris une direction sociale-démocrate qui me semble de bon ton.

Le Mouvement Réformateur continuera à se montrer pragmatique dans ce dossier. Il est à la fois nécessaire et dans l'intérêt des Bruxellois de faire évoluer l'ordonnance relative aux taxis qui date des années 1990. Pour ma part, face à ce que vous avez indiqué, je suis plein d'espoir. J'espère simplement que vous serez suivi au sein du gouvernement et que ce ne sera pas l'aile marxiste de la majorité qui l'emportera, mais bien l'aile pragmatique, dans l'intérêt de tous les Bruxellois.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Cela va dans le bon sens.*

Vous dites que le marché bruxellois offre un grand potentiel. Selon vous, l'arrivée de nouveaux acteurs comme Uber va faire augmenter la demande. C'est un point fondamental car, comme tout dossier économique, il s'agit d'une question d'offre et de demande. Et c'est à ce niveau que freine une partie du secteur.

Votre avis repose-t-il sur une intuition ou sur des constats faits dans d'autres villes ? Disposez-vous de chiffres sur le phénomène ? Je trouve votre affirmation très intéressante. Pouvez-vous démontrer qu'elle est exacte ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Puisque nous en sommes au jeu des comparaisons, j'avais plutôt l'impression que nous nous situons entre une social-démocratie non modernisée à la sauce Blair et un discours thatchérien du style TINA ("There is

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Het gaat de goede kant uit. Hopelijk bereikt de regering een akkoord over uw voorstellen.

U zei dat de Brusselse markt groter is dan wordt aangenomen, een groot potentieel heeft enzovoort. Volgens u zal de komst van nieuwe spelers als Uber naar alle waarschijnlijkheid de vraag doen toenemen. Dat is natuurlijk een fundamenteel punt. Zoals elk economisch dossier gaat deze kwestie over vraag en aanbod. Het aanbod moet afgestemd zijn op de vraag.

Komt uw mening voort uit een buikgevoel of baseert u zich op vaststellingen in andere steden? Zijn er cijfers over het fenomeen? Dit is immers de clou van het hele verhaal. Veel mensen uit de taxisector werken om deze reden tegen. Ik vind uw bewering hoogst interessant en ik denk ook dat u het bij het rechte eind hebt. Kunt u aantonen dat uw bewering klopt? Dat is een cruciaal element in het hele verhaal.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Uw discours hield het midden tussen een ouderwets sociaal-democratische toespraak, naar het voorbeeld van Tony Blair, en een pleidooi voor verandering omdat er geen alternatief mogelijk zou*

no alternative"). En d'autres mots, nous n'avons pas le choix, c'est la seule issue, et nous ne sommes pas là pour changer le cours des choses ; nous sommes là, au mieux, pour l'accompagner.

Et nous pouvons rejoindre également M. Dilliès : il a parfaitement raison quand il évoque votre approche macroniste. Il suffit de voir ce que le président français fait du droit du travail et des travailleurs. Finalement, il y a un certain consensus, M. le ministre, aussi bien du côté gauche que du côté droit de l'auditoire. Avec cette initiative, vous êtes clairement à droite et aucunement dans le respect ou la protection des travailleurs.

(Remarques de M. Smet)

M. le ministre, puisque vous le voulez, j'aborderai l'aspect des exploitants tout de suite.

Vous savez qui protège et représente les travailleurs dans ce pays ? Ce sont les syndicats. Et moi, j'écoute les représentants syndicaux et les organisations syndicales. Il est frappant - et cela devrait nous mettre la puce à l'oreille - que les syndicats se trouvent, de façon exceptionnelle, du côté des exploitants pour défendre une série de points. Nous sommes effectivement en train de parler de la survie d'un secteur et de son modèle. Des représentants des travailleurs et du patronat de ce secteur se trouvent, de manière tout à fait inhabituelle, du même côté de la barrière. C'est intéressant et cette situation s'explique très bien. Nous continuons de penser que le secteur des taxis ne veut pas se moderniser alors qu'une modernisation est nécessaire. Personne n'est angélique ou naïf par rapport au secteur des taxis. Le secteur des taxis a bien compris que la situation n'est pas la même qu'il y a dix ou quinze ans et qu'il faut apporter des changements à divers niveaux. Donc, il ne s'agit pas de dire que le secteur des taxis fonctionne à merveille.

En liant la licence au chauffeur et non plus au véhicule, vous faites naître un nouvel acteur, qui reste très discret, à savoir le secteur de la location de voitures. Je vous invite à observer la situation à Paris. Il y a quelques mois, les chaînes de télévision publiques françaises ont diffusé un excellent reportage sur Uber et les VTC. On y voit des gens qui se font doublement exploiter. Sous couvert d'une activité d'indépendant, ils n'ont plus

zijn, in de stijl van Margaret Thatcher. Beleidsmakers zijn er om die wijziging te begeleiden.

De heer Dilliès wees er terecht op dat u zich spiegelt aan het voorbeeld van Emmanuel Macron. Zowel links als rechts is het erover eens dat u zich met dit voorstel naar de rechterkant van het politieke spectrum begeeft en niets doet om de werknemers te beschermen.

(Opmerkingen van de heer Smet)

In België zorgen de vakbonden voor de bescherming van de werknemers. Ik luister naar hen. Het is opmerkelijk dat de vakbonden zich in dit geval uitzonderlijk achter de bedrijfsleiders scharen om een aantal standpunten te verdedigen. De overleving van de hele taxisector en van een bepaald bedrijfsmodel staat hier op het spel. Vertegenwoordigers van werknemers en van werkgevers staan in dit geval aan dezelfde kant, wat uitzonderlijk, maar verklaarbaar is. Iedereen denkt dat de taxisector geen modernisering wil, terwijl die juist noodzakelijk is. Binnen de sector heeft men ook wel begrepen dat de situatie niet meer vergelijkbaar is met die van vijftien jaar geleden en dat een en ander moet veranderen.

Door de vergunning toe te kennen aan de chauffeur in plaats van aan het voertuig, zorgt u ervoor dat verhuurders van voertuigen zich heimelijk in de sector gaan mengen. In ons economische systeem is vrijheid voor gewone werkmensen immers niet meer dan een illusie. Het gevolg is dat chauffeurs een commissie moeten betalen aan bedrijven als Uber en bovendien schulden opbouwen bij de verhuurders van de wagens, waardoor ze nauwelijks nog iets verdienen.

U vertelt ons niets bijzonders en ontkracht evenmin het idee dat u een verrottingsstrategie toepast. U zegt alleen dat wanneer een taxichauffeur door het lint gaat, hij zijn vergunning verliest.

U gaf geen antwoorden, zelfs niet in verband met de capaciteit van het gewest om de sector te controleren. U zegt dat de politie en de controleurs moeten zorgen voor de naleving van de wetgeving, niet de taxichauffeurs. Daar ben ik het mee eens, maar ondertussen halen limousines wel mensen op of staan ze op klanten te wachten, wat illegaal is.

un patron, mais deux, car la liberté, dans notre système économique, est une belle illusion pour les simples travailleurs, quel que soit leur statut. Les plates-formes telles qu'Uber touchent leur commission et les chauffeurs travaillent pour presque rien, en s'endettant auprès des loueurs de voitures.

Vous ne nous avez appris ni annoncé quoi ce soit de particulier. Vous n'infirmez pas l'idée selon laquelle vous joueriez la stratégie du pourrissement depuis quelque temps. Tout ce que vous dites, c'est que, si un chauffeur de taxi perd son sang-froid face à une limousine, sa licence lui sera retirée.

Vous n'avez répondu à rien, même pas en ce qui concerne la capacité de notre Région à contrôler le secteur. Vous dites qu'il ne revient pas aux gens de faire la loi - je peux vous suivre sur ce point -, mais à la police et aux contrôleurs. Nous sommes tous d'accord, mais, en attendant, des limousines font du ramassage de personnes ou stationnent en attendant le client. Ce n'est pas légal.

Donc, vous nous dites que - finalement -, nous allons accompagner la liquidation d'un mode de travail et de conditions de travail plus ou moins décentes qui, certes, pourraient être améliorées. Je pense surtout que vous n'apportez aucune solution, à part dire que celui qui n'accepte pas vos propositions est cuit !

Je suis un peu inquiète. Vous avez évoqué la question des négociations ou du "dialogue", comme vous l'appellez. J'en reviens aux syndicats : en fait, je vous invite à relire l'histoire sociale de la Belgique et la façon dont la concertation sociale se déroule dans notre pays. Elle suit une série de règles, us et coutumes qui impliquent, entre autres, des écrits. C'est assez codifié. Et donc, faire exploser les codes en disant qu'on ne dresse pas de procès-verbal, qu'on discute librement et qu'on laisse les choses fluctuer, ce qui permet de revenir éventuellement sur ce qui a été décidé la première fois, ce n'est pas une façon de travailler ni de négocier ! Il ne faudra pas vous plaindre par la suite que les gens ne soient pas contents si vous les faites travailler sur du sable, sur des choses totalement incertaines sur lesquelles vous pouvez revenir sans arrêt.

J'apprends donc que vous n'avez toujours pas d'accord au sein du gouvernement et que vous

Al bij al zegt u dat een min of meer aanvaardbare manier van werken en dito arbeidsomstandigheden zullen verdwijnen. Volgens mij brengt u geen enkele oplossing aan, behalve misschien het feit dat degene die uw voorstellen niet aanvaardt, met de gebakken peren blijft zitten.

De manier waarop u over de onderhandelingen praat, verontrust mij. U moet eens opzoeken hoe het sociale overleg in België verloopt. Dat gaat gepaard met een hele reeks regels, gebruiken en gewoonten, waaronder ook schriftelijke weergaven. U legt die regels naast zich neer wanneer u zegt dat er geen verslag komt, dat er openlijk gediscussieerd wordt en dat u de loop der dingen volgt. Op die manier kunt u eventueel nog terugkomen op wat eerder werd beslist. Dat kan je geen onderhandelingen noemen! Met zo'n werkwijze moet u achteraf niet komen klagen als de mensen niet tevreden zijn.

Blijkbaar is er nog steeds geen overeenkomst binnen de regering en kunt u uw verrottingsstrategie voortzetten in afwachting van Joost mag weten wat. Een manifestatie misschien, waarmee de taxichauffeurs zich ongeliefd zullen maken?

Bovendien wordt de huidige wetgeving blijkbaar nog steeds niet toegepast. Waarom zou de sector dat dan in de toekomst wel doen?

poursuivez la stratégie du pourrissement en attendant je ne sais quoi : une manifestation qui rendra le secteur des taxis impopulaire, peut-être ?

Je retiens aussi qu'il n'y a toujours pas de mise en œuvre du respect de la législation en vigueur. Si ce n'est pas le cas aujourd'hui, je ne vois pas pourquoi ce serait le cas dans le futur. Je ne suis d'ailleurs pas sûre que vous soyez en train de vendre des lendemains bien souhaitables.

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

M. Pierre Kompany (cdH). - Notre ex-président nous a laissés entre Marx et Macron, et pour ma part, Africain d'origine, j'ai très peu d'estime envers ce que Macron peut prétendre, notamment à propos de l'Afrique.

Selon ce que j'ai entendu, M. le ministre, j'ai l'impression que désormais, on peut se dire que la décision est prise. Je vois, par exemple, qu'à Saint-Gilles, le bourgmestre a décidé dernièrement qu'il ne voulait plus voir de rassemblement devant la gare pour des trajets vers Paris à des tarifs hors concurrence. De 6h du matin à 23h, ces rassemblements sont interdits. J'ai l'impression que la Région n'arrive pas à s'imposer. Les personnes concernées ont l'air de lui prêter peu d'attention.

Que va-t-il se passer ? Ces personnes vont se déplacer vers la ville ou ailleurs. Chaque commune devra prendre sa petite décision. Comme le disait Mme Delforge, c'est une réalité. Sincèrement, j'ai toujours défendu la cause des chauffeurs de taxi, mais je n'ai jamais pensé que la pollution des nouveaux prestataires, Uber et les autres, allait atteindre ce niveau.

Un jour, nos collègues M. Ikazban et Mme Delforge sont allés observer ce qui se passe sur le terrain. La réalité est flagrante, on n'a même pas besoin de monter dans le taxi d'un chauffeur professionnel pour voir des endroits où les autres types de chauffeurs opèrent. C'est devenu naturel. Il y a des endroits où ces gaillards arrivent !

Au départ, M. le ministre, moi qui ai exercé le métier de chauffeur de taxi il y a longtemps, j'ignorais que ces fameuses plaques d'immatriculation commençant par T et X les

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

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).* - *Als ik de heer Smet hoor, krijg ik de indruk dat de knopen al zijn doorgemaakt. De burgemeester van Sint-Gillis heeft bijvoorbeeld onlangs besloten dat er tussen 6 en 23 uur voor het Zuidstation geen dumpingprijzen meer mogen worden gepromoot voor vervoer naar Parijs. Chauffeurs die zulke bodemprijzen aanbieden, zullen zich nu gewoon naar het stadscentrum verplaatsen. Elke afzonderlijke gemeente zal een beslissing moeten nemen over dergelijke praktijken. Ik heb het altijd voor de taxichauffeurs opgenomen, maar had nooit kunnen vermoeden hoe sterk nieuwe dienstverleners zoals Uber de sector zouden verstoren.*

Er zijn flagrante wantoestanden. Samen met de heer Ikazban en mevrouw Delforge heb ik gezien hoe illegale chauffeurs klanten ronselen op bepaalde plekken.

Ik ben zelf nog taxichauffeur geweest en ik wist niet eens dat nummerplaten die met T en X beginnen voor professionele dienstverleners zijn bedoeld. Ik zag gewoon mooie limousines, tot ik besepte dat het er wel erg veel zijn en dat ze discreet klanten oppikken.

Volgens wat ik hoor, is de beslissing genomen. Wij wachten dus op de teksten. Ik vrees echter dat de sector uw voorstellen moeilijk zal kunnen aanvaarden.

désignaient comme prestataires. Je voyais juste de belles limousines. Puis j'ai réalisé que ces voitures étaient nombreuses et embarquaient des passagers discrètement.

Quand je vous entends aujourd'hui, je me dis que la décision est prise. On attend donc les textes. J'espère que le secteur comprendra les enjeux, mais j'ai l'impression que ce que vous lui demandez sera difficile à accepter.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cielkje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Votre message est clair : ne rien faire n'est pas une option.*

Je vous soutiens. Comme vous, je pense que la réforme et la modernisation du secteur sont indispensables. Selon vous, quelles sont les chances de voir le gouvernement trouver un accord ? Quelles sont les chances que cela se traduise effectivement par une réforme et une modernisation du secteur ?

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

M. Jamal Ikazban (PS).- Il est regrettable, Mme la présidente, que votre prédécesseur soit reparti après avoir dit se trouver quelque part entre Marx et Macron ! En tout cas, si cela a l'air de plaire au MR et à la N-VA, cela ne plaît pas au progressiste pragmatique que je suis et qui se méfie de ce qui se cache sous le vernis et les paillettes.

M. le ministre, je ne vous cache pas que certaines de vos réponses m'ont dérangé.

Vous dites que vous êtes allé à Dublin, mais vous auriez aussi dû faire un tour à Londres et en Californie, où l'on a complètement interdit Uber. Je voudrais quand même rappeler une certaine vérité. Vous avez dit, en substance, que, soit on adoptait le plan, soit ce serait le chaos demain. J'ai envie de dire que le chaos est déjà là, et il a été installé.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).- Mijnheer de minister, uw inleiding en uw antwoord waren zeer uitvoerig en uw boodschap is duidelijk: niets doen is geen optie.

Ik steun u daarin en deel uw mening dat een hervorming noodzakelijk is. Volgens mij hebt u daar ook zo nadrukkelijk op gehamerd om uw regeringspartners duidelijk te maken waar het op staat. De hervorming en modernisering zijn broodnodig en liggen nu al lang op de tafel. U zegt ook terecht dat we de zaken niet zomaar hun beloop mogen laten. Hoe groot is de kans volgens u dat de regering een akkoord bereikt? Hoe groot is de kans dat het daadwerkelijk tot een hervorming en modernisering van de sector komt?

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

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans)*.- *Mijnheer de minister, sommige van uw antwoorden storen mij.*

U zegt dat u naar Dublin geweest bent, maar u was beter ook naar Londen en Californië geweest, waar Uber volledig verboden is. U zegt dat we het plan moeten goedkeuren of ons voorbereiden op chaos. Volgens mij is die chaos er al. U zegt dat we de gevolgen van onze beslissingen in acht moeten nemen en dat geen beslissing nemen ook een beslissing is.

Dat neemt niet weg dat we ook rekening moeten houden met het gebrek aan controle van de nieuwe deloyale concurrent in de taxisector. Uber heeft de problemen van de sector vergroot. Ik heb het dan natuurlijk over al die Waalse en Vlaamse VMC-

Vous avez dit qu'il fallait mesurer la conséquence de nos décisions et de nos non-décisions. Vous avez précisé que ne pas prendre de décision revenait à prendre une décision.

Mais, M. le ministre, il faut aussi, dès aujourd'hui, mesurer la conséquence de l'absence de décision, de l'absence de contrôle et du laisser-aller à l'égard de la prolifération de ce nouvel acteur concurrentiel déloyal dans le secteur des taxis. Uber a aggravé les problèmes que vous rencontrez aujourd'hui avec ce secteur. Je parle évidemment de toutes ces plaques VTC wallonnes et flamandes, utilisées comme de véritables chevaux de Troie.

Je suis effrayé de vous entendre dire qu'UberX va poursuivre ses activités, et je me demande même si vous ne lancez pas un appel du pied aux syndicats qui avaient porté plainte auprès de l'auditorat du travail contre UberPop. La démarche était tombée à l'eau, mais ils devront peut-être la réitérer pour UberX.

La concertation, c'est aussi la confiance. Il ne s'agit pas d'un bavardage anodin entre copains sur un plan taxis, mais d'une discussion importante sur l'avenir d'un secteur. Pour discuter sérieusement, il faut des procès-verbaux tels que prévus par l'ordonnance régionale.

J'entends que la négociation est difficile, mais le dénigrement de l'interlocuteur n'aide pas. Il existe d'autres interlocuteurs que la Fédération belge des taxis (Febet): le Groupement national des entreprises de voitures de taxis et de location (GTL), la CSC, la FGTB, la CGSLB, Elite Taxi Belgium - représentante des chauffeurs -, Ingoboka-Taxi et d'autres. Et il ne faut pas considérer que nous ne devons négocier qu'avec ceux qui acceptent tout.

Il est exceptionnel de retrouver autour de la table des exploitants, des représentants des chauffeurs, des syndicats et des centrales téléphoniques.

Vous dites ne pas avoir reçu les moyens financiers nécessaires aux contrôles. Une telle affirmation ne me semble pas très loyale vis-à-vis de vos homologues. Si tous les ministres qui n'obtiennent pas ce qu'ils veulent en discussion budgétaire venaient pleurnicher et se justifier derrière ce refus, on n'en sortirait pas. Je suis choqué par votre réponse !

auto's die we als een paard van Troje binnenhalen.

Het beangstigt me dat u zegt dat UberX zijn activiteiten zal voortzetten en ik vraag me zelfs af u daarmee de vakbonden die klacht indienden tegen UberPop geen hak wilt zetten.

Overleg vergt ook vertrouwen. Ik verneem dat de onderhandelingen moeizaam verlopen, maar je gesprekspartners zwartmaken zet zeker geen zoden aan de dijk. Er zijn nog andere gesprekspartners dan de Fédération belge des taxis (Febet) en u mag er niet van uitgaan dat we alleen moeten onderhandelen met wie overal mee instemt.

U zegt dat u niet de financiële middelen hebt om controles uit te voeren. Als alle ministers die niet de nodige budgetten krijgen, zich achter dat excuus verschuilen, zou er helemaal niets gebeuren!

Uit uw antwoord begrijp ik vooral dat de gewestelijke administratie te weinig personeel en middelen heeft om zich van haar taak te kwijten. Misschien kunnen we de opleiding van taxichauffeurs toevertrouwen aan een ander departement dat over voldoende personeel beschikt om ze te organiseren en om vergunningen toe te kennen.

Ik sluit een numerus clausus niet uit, maar u mag niet zomaar wat cijfers droppen. U vergelijkt steden, maar elke stad is anders! Voor we een numerus clausus willen invoeren, moeten we ervoor zorgen dat taxi's die bij gebrek aan chauffeurs stilstaan, weer gaan rijden.

Er kan geen sprake zijn van inschikkelijkheid ten opzichte van Uber. Ik zeg dat niet omdat ik een marxist ben, maar omdat ik pragmatisch en realistisch ben. Het is van de gekke dat u het over de uitbuiting van de chauffeurs hebt en dat u met het geniale idee komt om hun een licentie toe te kennen!

Ik praat ook vaak met chauffeurs, maar dan niet vanop de fiets: ik neem gewoon zelf een taxi. Ik snap niet hoe u vanop de fiets met hen praat.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Over het algemeen hoor ik van de chauffeurs dat ze een fatsoenlijk en gegarandeerd inkomen willen. Het debat over de licenties gaat niet over de kern van de zaak. Als we de chauffeurs echt willen

Et dans votre réponse, j'entends autre chose. J'entends surtout, en réalité, que l'administration régionale est en sous-effectif et n'a pas assez de moyens pour remplir ses missions. Peut-être faut-il lui en retirer certaines, comme la formation. Celle-ci est aussi un des problèmes du secteur des taxis, puisqu'il n'y a pas assez de chauffeurs, qu'on ne va pas assez vite, qu'on a même parfois l'impression qu'il y a du sabotage. Peut-être faudrait-il réfléchir à confier cette mission à un autre département qui dispose des moyens humains pour organiser les formations et attribuer les autorisations.

Vous avez évoqué, comme corollaire, le numerus clausus. Je n'ai pas de tabous par rapport à cela, mais je pense que, si l'on veut parler sérieusement, il ne faut pas lancer de chiffres en l'air. Vous comparez des villes, mais ce n'est pas sérieux ! Chaque ville est différente ! Je pense qu'avant de vouloir instaurer un numerus clausus, il faut d'abord essayer de faire rouler les taxis immobilisés par manque de chauffeurs, par manque d'efficacité ou de moyens du service régional, si vous n'avez pas pu obtenir de quoi le faire fonctionner mieux. C'est un élément sur lequel nous pourrions revenir.

J'ai parlé tout à l'heure de la commission chargée des cessions. L'ordonnance a été votée ici en 2014. Or, à ma connaissance, la première réunion de cette commission a eu lieu en septembre 2016 ! Tirer des conclusions, c'est aller un petit peu trop vite.

Je vais quand même rester positif, même si vos réponses m'ont inquiété. En ce qui me concerne, il est hors de question d'être complaisant à l'égard d'Uber. Je ne dis pas ça parce que je suis marxiste, mais parce que je suis pragmatique et réaliste. Ce qui est fou dans votre réponse, c'est que vous parlez de l'exploitation des chauffeurs ! Et vous sortez cette idée géniale de leur attribuer une licence !

Moi aussi, je discute avec beaucoup de chauffeurs, mais pas à vélo : je rentre dans leur taxi. Je ne comprends pas comment vous faites pour, comme vous venez de nous le dire, discuter avec eux depuis votre selle !

(Remarques de M. Smet)

Que me disent les chauffeurs de manière générale ? Ils me disent qu'ils veulent un salaire décent, un salaire digne et un salaire garanti. Le débat sur ces

helpen, moeten we zorgen voor ideale arbeidsomstandigheden en een waardig salaris. Misschien moeten we ook de werkgevers die hun echte contracten geven helpen, want zo zijn er een heleboel. We mogen niet vergeten dat de sector werkgelegenheid biedt.

Het ergert me dat u zei dat chauffeurs morgen kunnen kiezen of ze willen werken als loontrekkende, als werkgever of als zelfstandige. Noemt u dat een keuze, mijnheer de minister? Dat is geen keuze! U stuurt hen richting moderne slavernij en extreme uitbuiting.

Mijnheer de minister, ik ben pragmatisch. U zegt dat het overleg nog niet voorbij is. U zegt dat de sector problemen krijgt als het plan niet wordt goedgekeurd. Dat is een vorm van chantage, maar helemaal ongelijk hebt u niet. De sector wil een plan en heeft daartoe ook voorstellen gedaan.

Als u de toekomst van de taxisector echt belangrijk vindt, dan moet u zich met de toekomst bezighouden, zelfs al is er geen allesomvattend akkoord. Misschien moet u een plan uitwerken, zonder de elementen waar vandaag geen eensgezindheid over bestaat.

licences est un faux débat. C'est un leurre. Si on veut vraiment agir pour les chauffeurs, il faut leur donner des conditions de travail idéales et un salaire décent. Il faut aussi peut-être aider ceux qui les emploient, ceux qui leur donnent de vrais contrats, ceux qui leur donnent des contrats à temps plein parce qu'il y en a beaucoup. Je rappelle quand même que le secteur est pourvoyeur d'emplois.

Vous avez dit tout à l'heure quelque chose de choquant. Vous avez dit que demain, les chauffeurs auraient le choix d'être salariés, employeurs ou indépendants. Vous appelez cela un choix, M. le ministre ? Ce n'est pas un choix ! On les envoie dans la gueule du loup qu'est Uber : l'esclavagisme moderne et l'exploitation à outrance. Il n'y a qu'à observer, demander ou s'interroger.

M. le ministre, je suis un pragmatique. Vous avez dit que la concertation était en cours et qu'elle n'était pas terminée. Vous attirez notre attention sur le fait que, si le plan n'est pas adopté, les difficultés seront au rendez-vous pour le secteur. C'est un petit chantage, mais vous n'avez pas tout à fait tort. Le secteur est demandeur d'un plan. Il vous a d'ailleurs fait des propositions.

Si vraiment vous vous préoccupez du secteur des taxis, si vraiment vous vous préoccupez de son avenir, même s'il n'y a pas d'accord sur tout, il faudrait peut-être accepter d'avancer sur un plan sans les éléments qui fâchent ou posent problème aujourd'hui. Si vous vous souciez de l'intérêt du secteur, c'est la direction qu'il faudra prendre demain.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je ne souhaite pas me lancer dans une analyse géopolitique de ce dossier, ni me faire l'avocat de l'une ou l'autre partie. Les problèmes ont été identifiés et nous avons procédé à des auditions. Nous avons une idée claire des intérêts des uns et des autres, et il importera d'en tenir compte dans la décision finale.

Vous avez annoncé qu'une décision serait prise jeudi par le gouvernement. Portera-t-elle sur un plan global ou sur le principe de s'orienter vers un tel plan ? Dans la négative, envisagez-vous une

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *De problemen zijn duidelijk. Dankzij de hoorzittingen hebben we een beeld van de verschillende belangen. Daarmee zult u rekening moeten houden, wanneer u uw definitieve beslissing neemt.*

Neemt de regering volgende donderdag een beslissing over het plan in zijn geheel of over de richting die het plan uit moet gaan? Zult u desgevallend de ordonnantie of de besluiten op specifieke punten wijzigen, zonder aan de

modification de l'ordonnance ou des arrêtés sur des éléments ponctuels, sans toucher à la philosophie globale du dossier ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *C'est plus qu'une intuition, M. Delva. De nombreux jeunes qui ne prenaient jamais le taxi auparavant utilisent aujourd'hui Uber, surtout en soirée. Et même si Uber absorbe une grande part du marché, les chiffres de Collecto et du secteur classique des taxis continuent de grimper. C'est dire les possibilités !*

De plus, un phénomène très important est en cours auprès des jeunes, qui considèrent la mobilité comme un service. Beaucoup ne veulent plus posséder leur propre voiture. Cette tendance est très nette en Amérique et en Europe.

Je suis, par ailleurs, convaincu que de plus en plus de personnes comprendront que la dernière étape d'un trajet peut aussi être parcourue en taxi. Le secteur verra son image s'améliorer si l'on peut aussi faire appel à lui pour de courts trajets. Je suis persuadé qu'un nouveau marché pourra alors être exploré.

Mme Van Achter, pour ce qui est des chances de réussite, nous allons faire le maximum. Comme je l'ai déjà dit, ne pas prendre de décision, c'est aussi une décision.

(poursuivant en français)

Je ne pense pas avoir dénigré le secteur. J'ai laissé entendre que certaines pratiques n'étaient pas conformes, c'est vrai. J'ajouterais que, quand des manifestants font le pied de grue devant ma porte en hurlant des insultes homophobes, je peux aussi me sentir dénigré. Vous vous êtes vous-même distancié de ces injures et comportements.

algemene filosofie van het plan te raken?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Het is meer dan een buikgevoel, mijnheer Delva. Ik denk dat u de taxisector kent. Heel wat jonge mensen die vroeger nooit een taxi namen, gebruiken tegenwoordig Uber. Zij doen dat ook vooral 's avonds. Hoewel een groot stuk van het marktaandeel door Uber wordt ingenomen, blijven de cijfers van Collecto en de klassieke taxisector toch stijgen. Dat betekent dat er wel mogelijkheden zijn.

Er is bovendien een heel belangrijk fenomeen aan de gang bij jongere mensen, die mobiliteit als een service zien. Velen van hen willen geen eigen wagen meer. Zij willen ofwel een wagen huren, ofwel vervoerd worden. Dat is een tendens die in Amerika en Europa zeer duidelijk tot uiting komt en waar de autoconstructeurs overigens rekening mee houden. Dat is ook de reden waarom hier in Brussel nu ook autodeelsystemen bestaan.

Daarnaast ben ik er ook van overtuigd dat steeds meer mensen zullen inzien dat je het laatste stuk van je reisweg, de zogenaamde 'last mile', ook met de taxi kunt afleggen. De taxisector zal een beter imago krijgen als mensen weten dat die ook voor korte ritten kan worden genomen, dat hij betaalbaar is en dat er een goede service wordt geleverd. Ik ben er vrij zeker van dat er dan een nieuwe markt kan worden aangeboord.

Mevrouw Van Achter vraagt mij om aan kansrekening te doen. We zullen ons best doen. Zoals ik al gezegd heb, is ook een beslissing om geen besluit te nemen, in feite een beslissing. Dat is een belangrijke boodschap.

(verder in het Frans)

Ik denk niet dat ik de sector heb zwartgemaakt. Ik zei alleen dat bepaalde praktijken niet door de beugel kunnen. Als manifestanten voor mijn deur homofobe beledigingen uitschreeuwen, kan ik mij ook aangevallen voelen. U distantieerde u van die beledigingen en dit gedrag.

M. Jamal Ikazban (PS).- Je ne suis pas d'accord avec vous, mais je n'ai jamais proféré de telles injures et n'accepte aucune insulte à votre égard.

M. Pascal Smet, ministre.- Au contraire, vous avez condamné leurs auteurs ! Je comprends néanmoins la colère des gens et je sais comment se déroulent les manifestations.

M. Jamal Ikazban (PS).- Je faisais référence aux propos que vous teniez à l'instant. Vous ne pouvez pas à la fois vouloir la concertation et dénigrer le secteur.

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne dénigre pas le secteur. Demandez au membre de votre parti qui a assisté à tous les comités consultatifs comment je suis resté courtois. Nous avons même ri parfois, comme nous nous sommes aussi fâchés à d'autres moments. Ce débat est passionné. Je respecte les positions de mes interlocuteurs.

La dernière question est à l'ordre du jour du gouvernement. J'ignore s'il prendra une décision dès ce jeudi dans un dossier de cet ordre. Nous verrons.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- L'objet précis de ma question était de savoir si c'était le plan en tant que tel qui sera à l'ordre du jour du gouvernement.

M. Pascal Smet, ministre.- Non, le plan global adapté.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Il s'agit donc d'une note comportant une série de mesures et la discussion ne portera pas sur le principe de l'élaboration ou non d'un plan.

M. Pascal Smet, ministre.- Non, mais ce point fera aussi partie du débat.

Nous avons remis au gouvernement une note globale, relative à une réforme globale du secteur adaptée à la suite des consultations qui ont été menées. En effet, même si c'était difficile et que nous n'étions pas d'accord, nous avons écouté et estimé que certaines remarques étaient justifiées et nous avons adapté les propositions en conséquence.

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- Ook al ben ik het niet met u eens, ik heb nooit dergelijke beledigingen geuit en aanvaard ze evenmin aan uw adres.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Inderdaad, u veroordeelt degenen die zich eraan bezondigen! Ik begrijp wel dat mensen boos zijn en ik weet wat er tijdens manifestaties gebeurt.

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- Ik verwees naar wat u hier vandaag zei. U kunt niet onderhandelen met de sector en hem tegelijkertijd zwartmaken.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Dat doe ik niet, vraag maar aan het PS-lid dat altijd op de vergaderingen van het adviescomité aanwezig was. Ik heb respect voor mijn gesprekspartners.

Ik weet niet of de regering komende donderdag een beslissing neemt over het dossier. We zullen zien.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Ik wilde weten of het plan zelf op de agenda van de ministerraad staat.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Neen, het globale, aangepaste plan.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Het gaat dus om een nota met een reeks maatregelen. De discussie zal niet gaan over het principe van de opmaak van een plan.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Neen, maar dat punt zal deel uitmaken van de bespreking.

Ik heb de regering een nota over een globale hervorming van de sector op basis van het overleg voorgelegd. Aangezien ik bepaalde opmerkingen terecht vond, heb ik de nota aangepast.

Ik zal de regering vragen welke beslissing ze zal nemen.

Mais les deux questions seront évidemment posées au gouvernement, à savoir : allons-nous prendre ou non une décision ? Et, dans l'affirmative, qu'allons-nous faire ?

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Dans votre exposé, vous avez dit que vous soumettriez la proposition au gouvernement et que vous retourneriez ensuite en commission de concertation.

M. Pascal Smet, ministre.- Évidemment, c'est logique, c'est une procédure obligée.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Cela signifie donc que vous allez poser une question de principe au gouvernement et que l'objectif est de faire mettre œuvre ce principe dans le cadre de la commission de concertation. Je ne comprends pas trop le sujet sur lequel le gouvernement va se mettre d'accord si une commission de concertation est organisé par la suite.

M. Pascal Smet, ministre.- Sur le principe de la réforme.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Donc, en gros, il s'agira de voir si le gouvernement est d'accord de réformer globalement le secteur. Et s'il est d'accord, vous soumettrez le projet de plan à la commission de concertation.

M. Pascal Smet, ministre.- Le gouvernement doit être d'accord. C'est dans l'accord gouvernemental. Et s'il est d'accord, nous irons en commission de concertation avec une proposition, mais la stratégie reste encore à déterminer.

Il faut d'abord en débattre au gouvernement et je ne peux pas me prononcer à ce propos. Comme je viens de le dire, c'est le moment de faire un choix entre l'avenir et l'immobilisme. Et moi, je suis en faveur de l'avenir et d'un secteur des taxis réformé.

- *Les incidents sont clos.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *U zei dat u het voorstel aan de regering voorlegt en vervolgens naar de overlegcommissie terugkeert.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Natuurlijk, dat is de procedure die ik moet volgen.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *U gaat de regering dus een vraag stellen over een principe, met als doel dat principe te laten uitvoeren in het kader van de overlegcommissie. Ik begrijp niet goed waarover de regering het eens moet worden, als er vervolgens een overlegcommissie moet samenkomen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Over het principe van de hervorming.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *U wilt dus weten of de regering het eens is met een globale hervorming van de sector. Is dat zo, dan legt u het ontwerpplan aan de overlegcommissie voor.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De regering moet het ermee eens zijn. Als dat het geval is, stap ik met een voorstel naar de overlegcommissie, maar een strategie moet nog worden bepaald.*

De regering moet dat eerst bespreken. Vandaag moeten we kiezen voor vooruitgang of immobilisme. Ik ben voorstander van vooruitgang dankzij een hervormde taxisector.

- *De incidenten zijn gesloten.*