



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

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

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

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

—————  
**RÉUNION DU  
LUNDI 12 MARS 2018**

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

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

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

—————  
**VERGADERING VAN  
MAANDAG 12 MAART 2018**

---

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](mailto:criv@parlement.brussels)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
[www.parlement.brussels](http://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](mailto:criv@parlement.brussels)

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

**SOMMAIRE****INHOUD**

INTERPELLATIONS	5	INTERPELLATIES	5
Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	5	Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	5
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 parking de dissuasion Ceria".		betreffende "de ontradingsparking Coovi".	
Interpellation jointe de M. Pierre Kompany,	5	Toegevoegde interpellatie van de heer Pierre Kompany,	5
concernant "l'état d'avancement de la construction de parkings de dissuasion dans et en dehors de Bruxelles".		betreffende "de stand van de aanleg van ontradingsparkings in en buiten Brussel".	
Discussion conjointe – Orateurs :	8	Samengevoegde bespreking – Sprekers:	8
Mme Céline Delforge (Ecolo)		Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)		De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)	
M. Pierre Kompany (cdH)		De heer Pierre Kompany (cdH)	
Interpellation de M. Vincent De Wolf	12	Interpellatie van de heer Vincent De Wolf	12
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 troisième plan taxi".		betreffende "het derde taxiplan".	
Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,	12	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,	12
concernant "le plan taxi".		betreffende "het taxiplan".	
Interpellation jointe de M. Bruno De Lille,	12	Toegevoegde interpellatie van de heer Bruno De Lille,	12
concernant "l'approbation du plan taxi en première lecture".		betreffende "de goedkeuring van het taxiplan in eerste lezing".	
Discussion conjointe – Orateurs :	19	Samengevoegde bespreking – Sprekers:	19

---

M. Jamal Ikazban (PS)

M. Pascal Smet, ministre

M. Vincent De Wolf (MR)

Mme Céline Delforge (Ecolo)

M. Bruno De Lille (Groen)

De heer Jamal Ikazban (PS)

De heer Pascal Smet, minister

De heer Vincent De Wolf (MR)

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)

De heer Bruno De Lille (Groen)

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

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "le parking de dissuasion Ceria".

### INTERPELLATION JOINTE DE M. PIERRE KOMPANY,

concernant "l'état d'avancement de la construction de parkings de dissuasion dans et en dehors de Bruxelles".

**M. le président.**- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Dans la matinée du 29 janvier dernier, vous vous êtes rendu, en compagnie du bourgmestre d'Anderlecht, sur le chantier du parking du Ceria afin d'y apposer la première pierre du futur parking de dissuasion.

Depuis le début de cette législature, vous ne vous êtes jamais caché vouloir offrir à l'ensemble des Bruxellois une alternative à la voiture. Pour ce faire, le gouvernement a donc prévu la création de 10.000 places de parking sur des aires de dissuasion, réparties sur le territoire de la Région.

Le parking de dissuasion du Ceria à lui seul comptera 1.200 places destinées aux voitures, ainsi

## INTERPELLATIES

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

### INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de ontradingsparking Coovi".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PIERRE KOMPANY,

betreffende "de stand van de aanleg van ontradingsparkings in en buiten Brussel".

**De voorzitter.**- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).*- *Op 29 januari legde u samen met de burgemeester van Anderlecht de eerste steen van de park-and-ride Coovi (P+R).*

*Sinds het begin van de regeerperiode maakt u er geen geheim van dat u alle Brusselaars een alternatief voor de auto wil aanbieden. Daarom heeft de regering beslist om 10.000 parkeerplaatsen aan te leggen op P+R's, verspreid over het hele gewest.*

*P+R Coovi zal 1.200 gewone autoparkeerplaatsen tellen, naast 150 plaatsen voor deelauto's en 270 voor fietsen. Het is de bedoeling dat minder auto's*

que 150 places pour les véhicules partagés et 270 emplacements pour les vélos. Le but est évidemment de vider la capitale de ses voitures, de réduire la pollution de l'air et de fluidifier la circulation intra muros en réorganisant l'espace des entrées de ville.

Estimé à un coût de 14 millions d'euros et entièrement financé par la Région, ce parking de dissuasion, géré par parking.brussels, viendra compléter les sept autres parkings existants dont dispose actuellement la Région.

À terme, vous vous êtes engagé à construire de nouveaux parkings de ce type à raison d'un par an. De plus, vous avez annoncé que les automobilistes qui utiliseraient ces parkings de dissuasion situés en bordure de ville bénéficieraient de tarifs préférentiels de la STIB pour leurs déplacements à l'intérieur de la capitale. Une autre idée, selon vos déclarations à BX1, serait de voir les tarifs des parkings substantiellement augmenter au fur et à mesure de leur ancrage dans la capitale.

Si l'initiative d'une réduction des tarifs de la STIB est intéressante et doit continuer à être explorée au maximum, je m'interroge pourtant sur la faisabilité et la mise en œuvre de cette mesure.

Que pouvez-vous nous apprendre sur les grilles tarifaires qui seront pratiquées pour les automobilistes utilisant le parking de dissuasion du Ceria ? Seront-elles substantiellement différentes de celles des autres parkings de dissuasion de la capitale ?

Comment envisagez-vous d'opérationnaliser la réduction tarifaire portant sur les abonnements de la STIB pour tout utilisateur de ce parking de dissuasion ? S'agit-il d'une réduction forfaitaire symbolique à appliquer sur un abonnement mensuel ou annuel ? Dans l'affirmative, à combien peut s'estimer cette réduction ? Comment la Région et la STIB comptent-elles compenser ce manque à gagner ?

Sur les 10.000 places de parking de dissuasion que devait créer le gouvernement, seules 6.100 semblent être identifiées à l'heure actuelle. En outre, le projet de parking de dissuasion situé à Uccle (Stalle) pourrait remettre ce chiffre en question.

*de stad inrijden, dat de luchtvervuiling wordt teruggedrongen en dat het stadsverkeer vlotter verloopt. De kostprijs voor de aanleg van de P+R wordt op 14 miljoen euro geraamd en volledig door het gewest gefinancierd. Parking.brussels zal de P+R beheren, naast de zeven andere gewestelijke parkings die het nu al in beheer heeft.*

*Op termijn wil u elk jaar een P+R aanleggen. Ook wil u dat automobilisten die op een P+R parkeren een voorkeurstarief krijgen bij de MIVB. Een ander idee dat u op BX1 te kennen gaf, is dat de tarieven variëren naar gelang van de ligging van de parkeerplaatsen.*

*Een voorkeurstarief bij de MIVB is weliswaar een interessant idee, maar ik heb mijn bedenkingen bij de haalbaarheid ervan.*

*Welke tarieven gelden voor P+R Coovi? Zullen die sterk verschillen van de andere P+R's in het gewest?*

*Op welke manier wilt u de gebruikers van de P+R korting geven op een MIVB-abonnement? Gaat het om een symbolische forfaitaire korting op een maand- of jaarabonnement? Hoeveel zal die bedragen? Hoe compenseert het gewest de MIVB voor de gederfde inkomsten?*

*Van de 10.000 parkeerplaatsen die de regering beoogde, zijn er nog maar 6.100 gepland. Dat aantal zou bovendien nog sterk kunnen dalen door het P+R-project in Ukkel. Hebt u al enig idee waar de 4.000 ontbrekende parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd? Hoe lang zal het duren voor de 10.000 parkeerplaatsen aan de gewestgrenzen er daadwerkelijk zijn?*

*Kunt u de overstapmogelijkheden aan de P+R's toelichten?*

Que pouvez-vous nous apprendre sur l'identification des quelque 4.000 places supplémentaires à trouver ? Des avancées en ce sens ont-elles été enregistrées ?

En termes de calendrier, pourriez-vous nous donner quelques indications sur le temps qui sera nécessaire à la Région pour la construction de ces 10.000 places de dissuasion aux frontières régionales ?

Enfin, puisque le succès d'un parking de dissuasion dépend avant tout de son imbrication dans le tissu des transports en commun bruxellois, pourriez-vous nous rappeler, de manière non exhaustive, l'offre de transport qu'il est prévu de renforcer en ces lieux ?

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

**M. Pierre Kompany (cdH).**- Afin de diminuer le nombre de voitures circulant dans notre Région, le gouvernement a pour ambition de créer d'ici la fin de la législature 10.000 places de parking aux lieux de correspondance entre la route et les transports en commun, pour favoriser l'intermodalité.

Afin de compléter cette offre, la déclaration de politique régionale prévoit aussi, par la concrétisation d'un accord avec la Région flamande et la Région wallonne, de créer au moins 20.000 places de parking de dissuasion à l'extérieur du ring et de les rendre accessibles en transports en commun.

Mon groupe et moi-même sommes bien sûr très attachés à la construction de telles infrastructures. Il nous semble cependant nécessaire de faire le point sur la mise en place de cette offre.

En ce qui concerne les parkings à l'extérieur de la Région, où en sont les négociations avec les deux autres Régions ? Combien des 20.000 places prévues ont-elles déjà été créées ?

Concernant les parkings à l'intérieur des frontières régionales, vous annonciez à la presse en août dernier que quatre projets étaient en voie de réalisation. Une fois achevés, l'ensemble de ces chantiers, situés sur les parkings du Ceria, de Stalle, de Crainhem et de l'Esplanade,

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

**De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).**- *Om het aantal auto's in het gewest terug te dringen, heeft de regering de ambitie om tegen het einde van de regeerperiode 10.000 parkeerplaatsen aan te leggen op plaatsen waar op het openbaar vervoer kan worden overgestapt.*

*Om het aanbod aan te vullen, wil de regering een akkoord sluiten met het Vlaams Gewest en het Waals Gewest om buiten de Ring 20.000 parkeerplaatsen op ontradingsparkings aan te leggen. Hoe verloopt het overleg met de gewesten? Hoeveel van die parkeerplaatsen zijn al aangelegd?*

*In augustus zei u dat, zodra P+R's Coovi, Stalle, Kraainem en Esplanade klaar zijn, er vijfduizend parkeerplaatsen bij komen op het gewestelijk grondgebied.*

*Voor de volgende jaren is een bedrag van 25 miljoen euro vrijgemaakt, maar volgens een persartikel kost een parkeerterrein met duizend plaatsen ongeveer 10 miljoen euro. Vanwaar dan die 25 miljoen?*

*Hoe staat het met die vier projecten? Wanneer zijn ze klaar?*

*Welke andere projecten wilt u nog voor het einde van de regeerperiode realiseren om het beoogde aantal van 10.000 parkeerplaatsen te bereiken?*

représenteront plus de 5.000 places de stationnement supplémentaires pour les navetteurs.

Un montant de 25 millions d'euros a été débloqué en engagement au budget 2018 pour les prochaines années. Or, selon un article de presse, un parking de 1.000 places coûte environ 10 millions d'euros. Comment expliquez-vous dès lors ce montant de 25 millions d'euros ?

Pouvez-vous nous dresser l'état des lieux de ces quatre projets et nous en donner le calendrier précis de mise en œuvre ?

Pour les 5.000 places restantes sur les 10.000 projetées, vu le peu de temps qu'il nous reste avant la fin de la législature, pouvez-vous me dire quels autres projets, hormis les quatre que je viens de citer, verront le jour avant cette échéance ?

*Discussion conjointe*

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- M. Kompany vient d'aborder l'important volet budgétaire. Les meilleurs parkings de dissuasion sont ceux qui se trouvent le plus en amont du déplacement. Le concept de parking de dissuasion veut que la personne qui habite dans un endroit trop peu dense pour être desservi par les transports publics prenne sa voiture jusqu'au premier point d'arrêt de ces mêmes transports publics, et pas jusqu'aux entrées de la ville.

Vous avez décidé de créer des parkings de dissuasion, soit. M. Kompany estime qu'un investissement de 25 millions d'euros est insuffisant et M. Van Goidsenhoven demande quelles dessertes supplémentaires la STIB va créer pour faire voyager les gens qui viennent en voiture jusqu'à Bruxelles.

Quelle est la part des moyens de la STIB qui sera consacrée à transporter ceux qui viennent en voiture jusqu'aux parkings construits par la Région, alors qu'au sein même de notre Région, les usagers prennent un temps démesuré à se déplacer d'un point A à un point B, parce que les lignes de bus ne disposent pas d'une assez bonne fréquence et que

*Samengevoegde bespreking*

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *De beste park and rides (P+R) bevinden zich zo dicht mogelijk bij de woonplaats van personen die onvoldoende openbaar vervoer ter beschikking hebben. Het is de bedoeling dat die mensen de auto nemen naar de dichtstbijzijnde P+R-parking, en niet naar de stad.*

*De regering heeft beslist om park and rides aan te leggen.*

*Hoeveel middelen zal de MIVB besteden aan het vervoer van personen die met de auto naar door het gewest betaalde parkings rijden, terwijl het in ons gewest soms heel lang duurt om naar een bestemming te reizen omdat bussen niet frequent genoeg rijden of bepaalde wijken onvoldoende bediend worden?*

*Uw filosofische keuze zal blijken uit uw budgettaire keuzes.*

*Zal de MIVB meer middelen uitgeven naarmate er meer pendelaars naar Brussel reizen? Die pendelaars betalen geen belastingen in Brussel.*



des quartiers sont mal maillés ?

Il faudra opérer un choix philosophique, qui se traduira par des choix budgétaires. Avez-vous fixé des limites ? Ou, plus nombreux seront les navetteurs qui viennent à Bruxelles, plus la STIB leur consacrerá de moyens ? Je rappelle que lesdits navetteurs ne contribuent pas aux impôts bruxellois.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- La grille tarifaire pratiquée pour le Park and Ride (P+R) du Ceria n'a pas encore été formellement validée par le gouvernement. Nous avons encore un peu de temps, puisque le parking est en construction.

Néanmoins, différents principes et recommandations ont été proposés et approuvés par le conseil d'administration de parking.brussels sur la base des retours d'expérience du projet pilote P+R Ceria, d'une analyse comparative et des principes de tarification découlant des différentes réglementations en vigueur, dont le PRPS. En découle une proposition de grille tarifaire P+R type.

Cette grille établit une distinction entre les tarifs des abonnés et ceux des usagers occasionnels. Elle propose également des tarifs différents selon que l'on soit riverain ou non.

L'abonnement au P+R cette année est évidemment gratuit, en raison des travaux. Après 2018, il serait, sous réserve de validation, de deux à trois euros par jour d'utilisation. Pour les utilisateurs occasionnels, les quinze premières minutes seraient gratuites et ensuite, le tarif serait de un euro l'heure. Pour les riverains abonnés, le tarif envisagé est de 50 euros par mois. Le gouvernement doit encore analyser cette proposition de grille tarifaire.

Il n'y a pas de négociations concernant un abonnement aux transports en commun combiné à un abonnement P+R. Comme dans d'autres pays, le principe de la tarification préférentielle réside essentiellement dans la réduction accordée sur le tarif du stationnement pour les automobilistes qui utilisent les transports en commun. Concrètement, les automobilistes qui utilisent le parking devront payer un tarif forfaitaire incitatif plutôt qu'un tarif

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *De regering heeft de tarieven voor P+R Coovi nog niet vastgelegd.*

*Op basis van de aanbevelingen na de proefperiode met P+R Coovi heeft de raad van bestuur van parking.brussels tarieven voor P+R's voorgesteld. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de tarieven voor een abonnement en voor occasioneel gebruik.*

*Door de werkzaamheden is een abonnement voor de P+R dit jaar vanzelfsprekend gratis. Na 2018 zou het 2 tot 3 euro per gebruiksday kosten. Voor occasionele gebruikers zou parkeren de eerste vijftien minuten gratis zijn en daarna een euro per uur kosten. Buurbewoners zouden een abonnement van 50 euro per maand kunnen kopen. De regering moet deze voorstellen nog bestuderen.*

*Er lopen geen onderhandelingen over gecombineerde abonnementen voor het openbaar vervoer en de P+R. Net als in andere landen zit het principe van het voorkeurstarief vervat in een korting op het parkeertarief voor automobilisten die overstappen op het openbaar vervoer.*

*P+R Coovi zit in de aanlegfase. De stedenbouwkundige vergunning voor P+R Stalle is ingediend. P+R's Kraainem en Esplanade zitten in de fase van de effectenstudie. Momenteel worden dus 2.400 plaatsen aangelegd, maar de parkeergelegenheid in Kraainem (200 plaatsen) en Delta (200 plaatsen) wordt binnenkort in gebruik genomen. Begin 2019 zullen er dus 2.400 parkeerplaatsen beschikbaar zijn.*

*Het was de bedoeling om tegen 2020 8.000 P+R-parkeerplaatsen aan te leggen. De 10.000 aangekondigde parkeerplaatsen zijn immers niet*

horaire classique.

Le parking Ceria est en cours de construction. La demande de permis d'urbanisme pour la construction du parking Stalle est en cours. Les parkings Crainhem et Esplanade sont au stade de projet, et plus précisément dans la phase de l'étude d'incidences. Actuellement, 2.400 places sont donc identifiées en construction, mais les sites actuels de Crainhem (200 places) et de Delta (200 places) vont être mis en exploitation. Début 2019, le nombre de places opérationnelles s'élèvera donc à 2.400.

Notre objectif, pour 2020, était de créer 8.000 emplacements P+R, au lieu de 10.000. Parmi les 10.000 emplacements de parking annoncés, il n'y a en effet pas que des parkings P+R. Trois mille emplacements P+R étaient notamment prévus dans le cadre de l'Eurostade, mais nous ignorons comment évoluera le dossier.

À partir de 2018, nous planifions d'opérationnaliser un nouveau parking P+R chaque année, à savoir:

- en 2018, le P+R Ceria (1.350 places) ;
- en 2019, le P+R Stalle (1.100 places) ;
- en 2020, le P+R Esplanade (1.500 places) ;
- en 2021, le P+R Crainhem (1.500 places).

Compte tenu du fait que les parkings sont situés près des stations de métro et de tram offrant un service à haute densité, aucun renforcement de l'offre de transports en commun n'est prévu.

Mme Delforge, nos limites sont celles du budget. Nous devons rester raisonnables. Le budget prévu est celui nécessaire à la construction de ces P+R.

Je partage votre avis: les P+R devraient normalement être implantés en Flandre et en Wallonie, de préférence à proximité des gares ferroviaires. La Flandre et la Wallonie doivent prendre leurs responsabilités sur ce plan. Il faudrait aussi que le gouvernement fédéral cesse d'augmenter les tarifs des P+R. J'en ai parlé avec le ministre Bellot, car les navetteurs sont nombreux à se plaindre.

*allemaal P+R-plaatsen. Het Eurostadion zou 3.000 P+R-plaatsen krijgen, maar we weten niet of die er nog gaan komen.*

*Vanaf 2018 willen we elk jaar een nieuwe P+R in gebruik nemen. Dit jaar is dat P+R Coovi met 1.350 plaatsen, volgend jaar P+R Stalle met 1.100 plaatsen, in 2020 P+R Esplanade met 1.500 plaatsen en in 2021 P+R Kraainem met 1.500 plaatsen.*

*Die P+R's liggen in de buurt van drukke metrostations en tramhaltes, waardoor het openbaarvervoersaanbod niet moet worden uitgebreid.*

*Mevrouw Delforge, de enige beperkingen waarmee we te maken hebben, zijn budgettair.*

*Ik ben het trouwens met u eens: de P+R's zouden in Vlaanderen en Wallonië moeten liggen, bij voorkeur in de buurt van treinstations. Beide gewesten moeten hun verantwoordelijkheid nemen. Ook de federale regering zou de P+R-tarieven niet meer mogen verhogen. Ik heb minister Bellot daarover aangesproken, want veel pendelaars hebben daarover al hun beklag gedaan.*

*Onze P+R's zijn een aanvulling op die van andere gewesten. Brussel Mobiliteit werkt trouwens mee aan de P+R-studie die Vlaanderen heeft besteld.*

*Er lopen besprekingen tussen parking.brussels en Decathlon in Evere en het UZ Brussel in Jette om ook daar P+R's aan te leggen.*

*We doen er alles aan om schot in de zaak te brengen, maar de procedures voor de aanleg van P+R's zijn uitermate ingewikkeld.*

Notre volonté, à Bruxelles, est de proposer des parkings aux personnes qui n'utilisent pas ces P+R en Flandre ou en Wallonie. Nos parkings constituent une offre complémentaire aux P+R des autres Régions. Bruxelles Mobilité est d'ailleurs associée à l'étude P+R que la Flandre a commanditée.

Pour compléter mes réponses, j'ajoute qu'il y a des contacts entre parking.brussels et Décathlon à Evere pour un P+R à proximité de Bordet et avec l'UZ Brussel à Jette pour un P+R sur son site. Des pourparlers sont en cours.

Nous mettons tout en œuvre pour que les dossiers et les chantiers avancent, mais les procédures pour la construction de parkings de transit sont très lourdes.

**M. le président.**- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Je prends acte du fait que le ministre nous dit que la tarification n'est pas encore arrêtée. Les chiffres envisagés à l'heure actuelle ressemblent toutefois bien à la grille tarifaire en vigueur à Amsterdam, à la différence près que l'utilisation du réseau de trams y est comprise dans le prix.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je pense que notre réseau de trams est meilleur que celui d'Amsterdam.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Je constate que le dossier avance et je m'en réjouis.

Cependant, la possibilité d'atteindre 10.000 places relève d'une perspective relativement éloignée. Vous parlez d'approcher les 8.000 places en 2020 ou 2021. La plupart de ces places seront dès lors mises en chantier sous la prochaine législature.

La politique de stationnement progresse, mais nous avons pris énormément de retard. Il faudra, dans le meilleur des cas, cette législature et la suivante pour essayer d'atteindre l'objectif, sans compter que certaines places ne sont toujours pas identifiées aujourd'hui. C'est regrettable.

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

**De voorzitter.**- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).*- *De tarieven zijn dus nog niet vastgelegd. De voorlopige tarieven lijken sterk op die van Amsterdam, al is daar het gebruik van de tram in de prijs inbegrepen.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ons tramnet is beter dan dat van Amsterdam.*

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).*- *Ik ben blij dat er vooruitgang is, maar het blijft nog een tijd wachten op de 10.000 plaatsen. U hebt het over 8.000 plaatsen in 2020 of 2021.*

*We boeken vooruitgang met het parkeerbeleid, maar hebben nog veel vertraging. In het beste geval duurt het nog tot de volgende regeerperiode om de doelstelling waar te maken.*

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

**M. Pierre Kompany (cdH).**- Je note les éléments positifs de votre réponse. Un calendrier nous mène à 2020. Il est important que nous le sachions et, surtout, que les projets se réalisent.

**M. le président.**- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- La différence entre la situation en Région bruxelloise et à Amsterdam réside dans le fait qu'à Amsterdam, les utilisateurs des parkings ont droit à un ticket de tram.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Cela vaut plutôt pour le train. Je suis d'accord avec vous : nous pouvons encore apprendre beaucoup de ce qui se fait à Amsterdam. Je vous incite à vous en inspirer. Vous soutiendrez ainsi ma politique.

- *Les incidents sont clos.*

#### INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "le troisième plan taxi".

#### INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "le plan taxi".

#### INTERPELLATION JOINTE DE M. BRUNO DE LILLE,

concernant "l'approbation du plan taxi en première lecture".

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

**De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).**- Uw antwoord bevat positieve elementen. De planning van de projecten loopt tot in 2020.

**De voorzitter.**- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).**- Het verschil tussen Brussel en Amsterdam is dat P+R-gebruikers daar gratis de tram mogen nemen.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- Dat geldt eerder voor de trein, maar ik ben het met u eens dat we nog veel kunnen leren van Amsterdam.

- *De incidenten zijn gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "het derde taxiplan".

#### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "het taxiplan".

#### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,

betreffende "de goedkeuring van het taxiplan in eerste lezing".

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

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Le jeudi 1<sup>er</sup> février dernier, la presse nous apprenait qu'une nouvelle version du Plan taxis venait d'être adoptée en première lecture par le gouvernement.

Hasard du calendrier, trois ans auparavant, pratiquement jour pour jour, le 17 février 2015, vous annonciez qu'après cinq mois de concertation intensive, le gouvernement bruxellois avait approuvé le Plan taxis. Vous aviez fanfaronné allègrement à ce sujet dans la presse. Mon groupe vous avait d'ailleurs soutenu publiquement sur certains aspects du plan.

Depuis lors, une nouvelle version a été présentée au sein du gouvernement et des auditions ont eu lieu, mais le Parti socialiste, partenaire de majorité, n'a, semble-t-il, pas voulu souscrire au plan proposé. Après l'adoption en première lecture du dernier plan, le ministre-président a expliqué à la presse que, sans un accord équilibré en concertation avec le secteur, le plan resterait lettre morte. Il y a de quoi s'interroger ! Le plan actuel est-il dès lors une énième tentative d'arriver à une solution, ou devons-nous à nouveau nous contenter d'un effet d'annonce ?

Pour revenir au contenu de ce plan, toujours selon la presse, cette troisième mouture est presque identique à la seconde, présentée en avril 2017. On y retrouve en effet les lignes directrices du second plan :

- le principe consistant à mettre tous les acteurs du secteur sur un pied d'égalité serait conservé ;
- les règles concernant l'accès au secteur seraient uniformisées entre les chauffeurs de taxis et les chauffeurs de limousine ;
- la fixation des prix serait différenciée entre la maraude avec un prix fixe et la réservation par application ou via une centrale téléphonique, avec un prix minimum et un prix maximum ;
- chaque chauffeur pourrait disposer de sa propre licence. Cela lui donnerait plus d'autonomie, et nous appuyons ce principe. Reste à trancher concernant le nombre exact de licences.

Par ailleurs, dans la nouvelle version du plan, la transition initiale en sept ans est remplacée par "une transition en douceur" à l'horizon 2030, selon

**De heer Vincent De Wolf (MR)** *(in het Frans).*- *Op 1 februari berichtte de pers dat de regering het nieuwe taxiplan in eerste lezing heeft goedgekeurd.*

*Het gaat al om het derde plan. Het eerste Taxiplan dateert van 2015 en was het resultaat van vijf maanden intensieve onderhandelingen. Nadien werd een nieuwe versie aan de regering voorgesteld en vonden er hoorzittingen plaats, maar meerderheidspartij PS weigerde zich achter het plan te scharen.*

*Na de goedkeuring in eerste lezing van de derde versie, legde de minister-president aan de pers uit dat het plan dode letter zal blijven als er geen evenwichtig akkoord met de sector komt. Die uitspraak roept heel wat vragen op. Is het huidige plan de zoveelste poging om tot een akkoord te komen of is het de zoveelste aankondiging die zonder effect zal blijven?*

*Volgens de pers is de derde versie nagenoeg dezelfde als de tweede versie uit april 2017. We vinden er inderdaad de krachtlijnen van het tweede plan in terug:*

- *alle spelers in de sector zouden op gelijke voet worden geplaatst;*
- *de regels voor de toegang tot de sector zouden dezelfde worden voor taxichauffeurs en limousinechauffeurs;*
- *er zou een andere prijs komen voor rondrijdende taxi's dan voor reservaties via een app of telefooncentrale;*
- *elke chauffeur zou een eigen licentie krijgen.*

*We steunen dat laatste principe, ook al moet er nog beslist worden hoeveel licenties er precies zullen worden toegekend.*

*In de nieuwe versie van het plan wordt de overgangperiode van zeven jaar vervangen door een zachte overgang tegen 2030. Volgens de pers zou de PS bepaalde eisen hebben gesteld, namelijk dat de taxibedrijven hun vergunning moeten kunnen vernieuwen en dat er een werkgroep moet worden opgericht met de politiezones, Brussel Mobiliteit en het parket om de controles te versterken.*

vos propres termes. À cet égard, la presse indique que le PS aurait imposé ses conditions, notamment que les exploitants de taxis puissent renouveler leur autorisation afin de poursuivre leurs activités et que soit créé un groupe de travail planchant sur les taxis qui regrouperait les zones de police, Bruxelles Mobilité et le Parquet, afin de renforcer les contrôles. Ce groupe de travail serait mis sur pied dans les semaines à venir.

Pouvez-vous confirmer que la note stratégique a bien été approuvée par le gouvernement et que l'ordonnance prévue tiendra compte des éléments de la réforme qui y sont mentionnés ? Quand cette ordonnance sera-t-elle discutée au sein de notre commission ?

Confirmez-vous la mise en place d'un groupe de travail visant à instaurer des contrôles plus intenses ?

Pourquoi avoir porté la période de transition de sept à douze ans pour l'indemnisation possible du rachat des licences des exploitants ? Pourquoi avez-vous décidé de faire subsister deux systèmes à l'horizon 2030 ? Pourquoi ne pas envisager une transition dans un délai plus court ? En politique, 2030, c'est loin !

Dispose-t-on déjà une estimation du coût de l'indemnisation du rachat des licences aux exploitants ? Comment ce coût sera-t-il financé, à supposer que vous le connaissiez ? Avez-vous étudié l'impact sur les prix d'une libéralisation dans ce secteur particulier ? Dans l'affirmative, quelles sont vos conclusions ?

Avez-vous retenu de supprimer à terme le numerus clausus, comme le prévoyait la première note stratégique ?

Qu'en est-il de l'utilisation des sites spéciaux franchissables par les taxis ? Les nouveaux entrants pourront-ils également y avoir accès ? Comment les nouvelles licences mises sur le marché seront-elles délivrées ? Sur la base de quels critères ces dernières seront-elles attribuées ? Qu'en est-il du chargement et du déchargement à l'aéroport de Zaventem ? Qu'en est-il du statut des chauffeurs venant de Flandre et de Wallonie ?

*Klopt het dat de regering de strategische nota heeft goedgekeurd en dat de ordonnantie rekening zal houden met de voornoemde elementen? Wanneer zal de regering de ordonnantie aan het parlement voorleggen?*

*Bevestigt u de oprichting van de werkgroep?*

*Waarom werd de overgangperiode van zeven naar twaalf jaar opgetrokken voor de terugkoop van de taxilicenties? Waarom twee verschillende systemen naast elkaar laten bestaan tot 2030? In de politiek is dat een eeuwigheid!*

*Hoeveel zal de terugkoop van de licenties kosten? Hoe zult u die kost financieren?*

*Hebt u onderzocht welke gevolgen een liberalisering van de markt op de prijzen zou hebben?*

*Bent u van plan om op termijn de numerus clausus af te schaffen?*

*Hoe zit het met het gebruik van de bijzondere overrijdbare beddingen? Zullen de nieuwe spelers daar ook toegang toe krijgen?*

*Op basis van welke criteria zullen de nieuwe licenties worden toegekend?*

*Hoe zit het met het oppikken en afzetten van klanten aan de luchthaven van Zaventem? Wat is het statuut van de chauffeurs die uit Vlaanderen of Wallonië komen?*

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- En effet, le gouvernement a adopté en première lecture une nouvelle mouture du Plan taxis. Cette annonce a tout de suite été suivie d'une communication du ministre-président annonçant que ce plan n'entrerait en vigueur qu'à la condition qu'il recueille l'assentiment du secteur.

Cette cacophonie soulève évidemment bien des questions. Si je comprends bien les mesures du plan tel qu'il aurait été adopté en première lecture par le gouvernement, le principe du transfert de la licence de la voiture sur la tête du chauffeur est conservé. Or, il s'agissait tout de même de l'une des mesures problématiques du plan précédent.

Je me souviens que, lors des nombreuses auditions des parties concernées, ce qui bloquait la précédente mouture du plan, ce n'était pas le fait d'utiliser tel ou tel taximètre, de devoir utiliser des voitures identifiées ou subir des contrôles plus stricts, mais bien ce principe du transfert des plaques des voitures aux chauffeurs. Pourquoi est-ce un problème ? Parce que ce n'est tout simplement pas possible pour des sociétés comme Uber, et sans doute pour d'autres entreprises de véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC). Elles en ont besoin pour disposer de chauffeurs indépendants à qui un intermédiaire supplémentaire peut soutirer de l'argent en louant de belles limousines.

Aujourd'hui, j'ai vu ma première plaque d'immatriculation T-LAG. Le "G", c'est la septième lettre de l'alphabet. Il y a donc des milliers de limousines qui circulent en Belgique, principalement à Bruxelles. Alors, soit le public cible a explosé, soit les usagers recourent de plus en plus à la limousine pour se déplacer parce qu'ils choisissent la voiture comme mode de transport et parce qu'une concurrence s'opère avec le secteur des taxis, qui doit être réformé.

J'entends que la négociation porterait davantage sur une transition vers un système que j'estime non souhaitable : il suffit d'observer les conditions de travail des chauffeurs à Paris. Ils ne sont plus liés à une société de taxis qui serait leur employeur, mais à des loueurs, dont certains vont même jusqu'à leur faire payer 100 euros le costume avec la voiture.

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *De goedkeuring van het nieuwe taxiplan in eerste lezing werd direct gevolgd door een mededeling van de minister-president dat het plan pas in werking kan treden als het ook door de sector wordt goedgekeurd. Die tegenstrijdige berichtgeving doet ons de wenkbrauwen fronsen.*

*In het nieuwe plan wordt de licentie niet langer aan het voertuig gekoppeld, maar aan de taxichauffeur. Dat was nochtans een punt dat voor problemen zorgde in het vorige plan, onder meer voor maatschappijen zoals Uber of voor limousinebedrijven, die met zelfstandige chauffeurs werken.*

*Er rijden steeds meer limousines in België en in Brussel rond. Ofwel is het doelpubliek sterk gestegen, ofwel profileren de limousinebedrijven zich meer en meer als een concurrent voor de taxisector.*

*De onderhandelingen gaan in een richting die ik niet wenselijk vind. Het volstaat om naar de arbeidsomstandigheden van de chauffeurs in Parijs te kijken. Zij zijn niet meer gebonden aan een taxibedrijf dat hun werkgever is, maar aan verhuurbedrijven, die hen soms 100 euro voor het huren van de wagen en het kostuum aanrekenen. Een dergelijk systeem leidt tot slechtere arbeidsvoorwaarden en tot een totale liberalisering van de sector.*

*Uit studies blijkt dat in sommige steden het aantal verplaatsingen met de personenwagen is gestegen sinds de komst van Uber. U zegt voortdurend dat u een stad zonder auto's wilt, een stad voor de mensen. Dat is een mooi streven, maar we moeten voorkomen dat mensen hun auto opgeven om zich alleen nog maar in auto's met chauffeur te verplaatsen. Inzake mobiliteit zal de impact niet zo groot zijn, maar voor het milieu is dat een ware ramp. Limousines zijn immers vaak grote wagens die veel brandstof verbruiken en veel CO2 uitstoten.*

*Zijn bepaalde maatregelen, zoals de toekenning van de licentie aan de chauffeurs, nog bespreekbaar? Laten we eerlijk zijn, die maatregel zou neerkomen op de legalisering en veralgemening van het forfaitsysteem. U houdt er een dubbel*

Un tel système engendre une dégradation des conditions de travail et la libéralisation totale du secteur.

Ne me faites pas croire que vous n'avez pas pris connaissance des études mettant en évidence que la présence d'Uber dans certaines villes a contribué à l'augmentation des déplacements en voiture individuelle.

Vous n'arrêtez pas de dire que vous voulez une ville sans voitures, pensée pour ses habitants. C'est très bien, mais si c'est pour que les gens abandonnent leur voiture pour se déplacer uniquement en voiture avec chauffeur, je ne pense pas que ce soit la solution. En termes de mobilité, l'impact ne sera sans doute pas flagrant, et du point de vue environnemental, c'est une catastrophe. Avez-vous bien observé les voitures qui roulent avec une plaque TL ? Ce sont souvent de grosses berlines, grandes consommatrices de carburant et grandes productrices d'émissions de CO2.

J'aimerais, dès lors, savoir quels points du plan sont négociables et quels points ne le sont pas. Ma préoccupation n'est pas de savoir si nous allons un peu ou beaucoup indemniser une partie du secteur actuel, mais si le secteur sera sauvé.

Certaines mesures du plan, comme le transfert de la licence sur le chauffeur, sont-elles négociables ? Soyons francs, cela porte un nom : la légalisation et la généralisation du système au forfait. Cela témoigne d'un double discours. D'un côté, on reproche au secteur des taxis de ne pas respecter une série de règles, dont l'application du forfait, qui n'est pas légale. Mais d'un autre côté, on élabore un plan qui impose le forfait à tout le monde, au détriment de celui qui comptait garder un statut de salarié.

Enfin, pouvez-vous me dire ce qu'il va se passer en cas d'échec ou d'enlisement des négociations ? Je rappelle que le ministre-président a déclaré que, sans accord du secteur, il n'y avait pas de Plan taxis.

*(Remarques de M. Smet)*

En attendant, laisse-t-on les plaques de type TL proliférer ? Elles ont atteint la lettre G. Attendons-nous d'en arriver à Z ? Envisage-t-on, en l'absence d'une nouvelle réglementation, de faire respecter le

*discours op na: enerzijds verwijt u de sector dat ze de regels niet naleeft en forfaitaire bedragen aanreken, maar anderzijds stelt u een plan op dat iedereen een forfait oplegt, wat in het nadeel is van wie een werknemersstatuut wilde behouden.*

*Wat gebeurt er als de onderhandelingen afspringen of vastlopen? Zonder akkoord van de sector is er immers geen taxiplan, volgens de minister-president.*

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

*Zult u, als er geen nieuwe regelgeving komt, op zijn minst de huidige regels doen naleven en paal en perk stellen aan de proliferatie van limousines?*



cadre actuel et les règles existantes ? Nous ne pouvons tolérer des zones de non-droit.

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais)*.- *Le 1<sup>er</sup> février, le gouvernement bruxellois aurait adopté un avant-projet d'ordonnance concernant le Plan taxis. Nous attendons maintenant l'avis du Conseil économique et social, de la Commission régionale de la mobilité et du Conseil d'État.*

*D'après les premières informations parues dans les médias, le seul changement significatif par rapport au plan de l'année dernière est la possibilité de prolonger la durée de validité des anciennes licences jusqu'en 2030. Ces licences devraient ainsi être totalement amorties.*

*Le ministre-président a émis une réserve et a souligné que l'ordonnance serait subordonnée à un accord équilibré avec le secteur, ce qui ne semble pas être une évidence vu l'absence de concertation depuis de nombreuses années.*

*M. le ministre, vous avez déclaré à plusieurs reprises que vous connaissiez la situation dans le secteur de par vos contacts directs avec les chauffeurs de taxi, mais ces contacts ne signifient pas que vous connaissez le point de vue du secteur. Il est donc important d'organiser la concertation de façon structurée, afin que nous entendions l'ensemble du secteur s'exprimer.*

*Le ministre-président indique qu'il faut suivre la méthode convenue au sein du gouvernement. Qu'implique-t-elle exactement ? Par ailleurs, une task force devrait être créée avec la police et le Parquet pour renforcer les contrôles.*

*Qu'en est-il de la concertation avec le secteur ? Faut-il s'entendre avec tous les acteurs ?*

*Selon le quotidien L'Echo, les détenteurs d'une licence wallonne ou flamande pourront naturellement continuer à travailler dans la capitale. J'imagine que les détenteurs de licences wallonnes et flamandes entrent dès lors en ligne de compte pour l'obtention d'une licence bruxelloise mais que seuls les chauffeurs possédant une licence bruxelloise seront autorisés à circuler.*

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Op donderdag 1 februari zou de Brusselse regering een voorontwerp van ordonnantie met betrekking tot het taxiplan hebben goedgekeurd. Dat voorstel moet nu worden besproken met de sector en er moet ook advies komen van de Economische en Sociale Raad, de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en de Raad van State.

Volgens de eerste berichten in de media waren er niet meteen grote verschillen tegenover het plan dat vorig jaar in april naar buiten gebracht werd. De enige opvallende wijziging is de mogelijkheid om de geldigheidsduur van de oude licenties te verlengen tot 2030. Op die manier zullen ze helemaal afgeschreven kunnen worden, aldus de sector. De licenties zullen nadien wel niet meer doorverkocht kunnen worden.

De volgende dag maakte de minister-president al een voorbehoud. Hij onderstreepte dat de ordonnantie er alleen komt, als er een evenwichtig akkoord wordt gevonden met de sector. Dat lijkt geen evidente opdracht, aangezien er al vele jaren geen overleg meer is met de sector, zoals terecht opgemerkt door de heer Ikazban. Er is een paar keer overleg geweest, maar dat is blijkbaar slecht afgelopen. Sindsdien heeft de regering voortgewerkt aan het plan, zonder echter echt overleg te plegen.

Mijnheer de minister, u hebt verschillende keren gezegd dat u door uw rechtstreekse contacten met taxichauffeurs wel weet wat er in die sector leeft, maar die individuele contacten betekenen niet dat u het standpunt van de hele sector kent. Daarom is het belangrijk dat het overleg op een gestructureerde manier wordt georganiseerd, zodat we de stem van de hele sector kunnen horen.

Volgens de minister-president moet de methode die in de regering is afgesproken, gevolgd worden. Wat houdt die methode in en waarom is ze zo speciaal? Er moet ook een taskforce met de politie en het parket worden opgericht om de controles te versterken. Dat is een zeer goede zaak.

*Les chauffeurs de taxi circulant avec une autre licence sont-ils pris en considération dans le nombre de taxis ?*

*De nouveaux contrôleurs ont-ils déjà été engagés, comme annoncé en octobre ?*

*À l'époque, vous déclariez que la Direction taxis et Bruxelles prévention et sécurité œuvraient à l'élaboration d'un dossier d'information sur les contrôles pour les zones de police. La task force a-t-elle été créée ?*

*Existe-t-il un consensus quant au mécanisme de compensation ? Comment le montant de 20.000 euros que vous évoquiez sera-t-il financé ?*

*Certains chauffeurs de taxi estiment que le plan a été pensé en fonction d'Uber. Les pouvoirs publics auraient tort de jouer la carte Uber, ce qui aurait pour effet de restreindre les droits et d'affaiblir le statut des chauffeurs.*

*Par ailleurs, faire plaisir à Uber ne garantit pas une augmentation du nombre d'emplois. En Californie, Uber injecte des millions dans un système qui fera circuler dès que possible des taxis sans chauffeur.*

*Nous n'échapperons pas non plus à cette évolution à Bruxelles : le chauffeur de taxi va devenir une profession en voie d'extinction, que cela nous plaise ou non. Nous ne pouvons pas laisser empirer la situation des chauffeurs de taxi, qui est déjà difficile. Nous devons veiller à ce que tout se fasse d'une manière socialement responsable. Nous ne pouvons pas tout permettre sous prétexte qu'il faut vivre avec son temps. Nous devons protéger les chauffeurs de taxi et les aider à faire la transition, afin de les préparer à de nouvelles situations.*

*Il subsistera probablement quelques chauffeurs de taxis ou de limousines, qui proposeront des services supplémentaires moyennant paiement, aux côtés des nombreux taxis qui circuleront sans chauffeur. Il est du devoir des pouvoirs publics d'aider les chauffeurs à faire la transition plutôt que d'affaiblir leur position face à des entreprises comme Uber, comme c'est encore trop souvent le cas aujourd'hui.*

In overleg met de sector en andere stakeholders moet u nog een aantal belangrijke zaken afwerken. Dat zullen we aan hen overlaten. Ik heb wel nog enkele andere vragen.

Hoe ziet het overleg met de sector er nu uit? Moet er met alle spelers een akkoord zijn?

De krant L'Echo schrijft: "Les détenteurs d'une licence wallonne ou flamande pourront naturellement continuer à travailler dans la capitale". Ik neem aan dat ze bedoelt dat houders van Vlaamse en Waalse vergunningen in aanmerking komen om een Brusselse vergunning aan te vragen en dat enkel chauffeurs met een Brusselse vergunning mogen rondrijden.

Rekent u de taxichauffeurs die nu met een andere licentie rondrijden, mee in het aantal taxi's? Heeft dat een invloed op de numerus clausus of niet?

Zijn er al nieuwe controleurs aangeworven, zoals u in oktober aangekondigde?

U zei destijds ook de Directie Taxi's samen met Brussel Preventie en Veiligheid aan een informatiepakket over controles voor de politiezones werkte. Heeft de taskforce dat overgenomen? Is de taskforce al opgericht?

Is er al een overeenstemming over het compensatiemechanisme? U sprak destijds over een bedrag van 20.000 euro. Houdt u daaraan vast? Hoe zal het gefinancierd worden?

Een aantal taxichauffeurs is van mening dat het plan op maat gemaakt is van Uber. Ik denk dat de overheid er verkeerd aan zou doen om het bedje te spreiden voor het Ubersysteem. Voor de chauffeurs leidt dat tot een vermindering van rechten en een uitholling van het statuut. Dat is geen goede zaak.

Overigens, dat u Uber pleziert, is geen garantie voor meer werkgelegenheid. We moeten daarvoor maar kijken naar Californië, waar Uber miljoenen pompt in een systeem waarmee het zo snel mogelijk taxi's zonder chauffeur wil laten rondrijden.

We zullen hier in Brussel ook niet kunnen ontsnappen aan die evolutie, die er sneller zal zijn dan we denken. Dat betekent dat taxichauffeur sowieso een uitdovend beroep zal zijn, of we dat

nu graag horen of niet. Dat betekent dus ook dat we de situatie van de taxichauffeurs, die het sowieso al moeilijk zullen krijgen, niet nog sneller moeten laten verslechteren. Ik denk dat we ervoor moeten zorgen dat, zolang er nog taxi's met chauffeur rondrijden, dat op een sociaal verantwoorde manier gebeurt. We mogen hen niet al vroeger in de problemen brengen, met het excuus dat het toch nog erger zal worden. Alles toelaten om toch maar te kunnen tonen dat we mee zijn met de moderne tijd, is volgens mij een kwalijke zaak. We moeten de taxichauffeurs beschermen en hen begeleiden om de omschakeling te maken, zodat ze voorbereid zijn op nieuwe situaties. Zo laten wij hen niet aan hun lot over en zal de verrassing over tien jaar niet te groot zijn.

Er zullen misschien nog enkele taxichauffeurs of chauffeurs van limousines blijven werken, die tegen betaling extra dienstverlening aanbieden; tegelijk zal een groot aantal taxi's zonder chauffeur rondrijden. Het is de taak van de overheid om chauffeurs te helpen de omslag te maken in de plaats van hun positie tegenover firma's zoals Uber te verzwakken, wat vandaag nog te zeer het geval lijkt.

#### *Discussion conjointe*

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

**M. Jamal Ikazban (PS).**- Je remercie le député MR Vincent De Wolf pour son interpellation. Il nous a dit qu'il soutenait le plan proposé.

*(Remarques de M. De Wolf)*

Il a aussi précisé qu'il était exactement identique au plan précédent, après cinq mois de concertation. Il est étrange de revenir, après cinq mois de concertation, avec un plan exactement identique. Je le remercie aussi d'avoir expliqué que le PS n'était pas tellement d'accord avec le projet et il a cité quelques exemples.

*(Remarques de M. De Wolf)*

Pour le Parti socialiste, ce plan est problématique, car il est considéré par le secteur comme étant en faveur d'Uber, pour toute une série de raisons.

#### *Samengevoegde bespreking*

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

**De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans).*- *Ik dank de heer De Wolf voor zijn interpellatie. Hij zei dat hij het voorgestelde plan steunt.*

*(Opmerkingen van de heer De Wolf)*

*Hij zegt ook dat het nieuwe plan volledig identiek is aan het vorige. Bovendien verklaart hij dat de PS het niet helemaal eens was met het ontwerp en haalde hij enkele voorbeelden aan.*

*(Opmerkingen van de heer De Wolf)*

*Voor de PS is dit plan problematisch omdat de sector vindt dat het Uber bevoordeelt. De taxisector stelt heel wat mensen te werk die tijd, geld en energie hebben geïnvesteerd in een sector die de voorbije jaren weinig steun kreeg.*

*De sector wil dat de wetgeving wordt herzien en is*

Je rappelle que le secteur du taxi est un service d'utilité publique qui ne refuse pas la modernité. Il fait vivre près de 3.000 familles et occupe des milliers de chauffeurs salariés et indépendants. Ces entrepreneurs ont investi du temps, de l'argent et de l'énergie dans un secteur qui n'a pas reçu beaucoup d'aide ces dernières années.

Le secteur est demandeur d'une révision de la législation. Il est en faveur d'un plan, mais pas n'importe lequel. Il demande une bonne étude socio-économique de son activité et de sa rentabilité, étude qui fait défaut.

Il souhaite aussi préserver le salariat et le choix du statut social par les chauffeurs. Un chauffeur doit être libre de choisir son statut, salarié ou indépendant.

Il est indispensable de maintenir un système de licence lié aux véhicules et non aux personnes physiques, car cela constituerait un réel risque pour le salariat.

Il faut également éviter la confusion entre les services de taxis, d'utilité publique, et les services de location de limousines, qui ont littéralement explosé à Bruxelles. Ils utilisent des limousines, des VTC de luxe et de grand luxe, qui roulent sous licence wallonne ou flamande. Ce n'est souhaitable ni pour la mobilité, ni pour la qualité de l'air, ni pour le secteur des taxis bruxellois, car cela constitue une concurrence déloyale. Aujourd'hui, il y a autant de véhicules illégaux d'Uber à Bruxelles que de taxis.

Le groupe de travail qui est prévu dans la note du gouvernement doit agir sans délai. Si nous voulons organiser une concertation constructive et efficace avec le secteur, il faut agir vite pour enrayer la concurrence et le dumping social.

Il faut également savoir que près de 20% de la flotte des taxis est à l'arrêt, à cause de la pénurie de chauffeurs. Il est d'autant plus urgent de revoir le cursus d'accès à la profession pour les chauffeurs. Cela doit être une de nos priorités.

Le plan favorise le forfait location. C'est étrange, car nous avons toujours considéré que c'était illégal. Je ne vais pas faire ici le débat qui devra faire l'objet de la concertation, mais je voudrais revenir sur le cas de Londres, que vous avez

*voorstander van een plan, maar niet om het even welk plan. Er moet een sociaal-economische studie worden uitgevoerd over de activiteit en rentabiliteit van de sector. Voorts moeten chauffeurs zelf kunnen kiezen of ze werknemer of zelfstandige zijn.*

*De licentie moet bij het voertuig blijven horen en niet bij de persoon, zoniet komt het werknemersstatuut in de sector in gevaar.*

*Er mag geen verwarring zijn tussen taxidiensten, diensten van openbaar nut en limousineverhuur. Er rijden momenteel luxueuze SUV's rond met Waalse of Vlaamse licenties. Dat is schadelijk voor de mobiliteit, de luchtkwaliteit en de Brusselse taxisector, omwille van de oneerlijke concurrentie. Er rijden momenteel even veel illegale Uber-voertuigen als taxi's door Brussel.*

*De werkgroep moet zo snel mogelijk actie ondernemen. Om tot een constructief en efficiënt overleg te komen met de sector, moet er zo snel mogelijk iets worden gedaan aan de concurrentie en de sociale dumping.*

*Bijna 20% van de taxi's rijdt overigens niet omdat er een gebrek is aan chauffeurs. De toegang tot het beroep moet dan ook een van onze prioriteiten worden.*

*Het plan bevoordeelt autodeelplatformen. Dat is vreemd, omdat we er steeds van uitgingen dat die illegaal waren. De stad Londen heeft Uber verboden, maar Uber beschikt over de financiële middelen om in beroep te gaan en heeft dat ook gedaan.*

*Het lijkt me onmogelijk om met de taxisector te onderhandelen zonder wat meer respect en begrip te tonen. Tot nu toe was daar weinig sprake van, bijvoorbeeld doordat er geen antwoorden komen op hun redelijk eenvoudige verzoeken.*

*Iedereen die deel uitmaakt van de sector, leidinggevenden, zelfstandigen, werknemers, vakbonden en telefooncentrales, zegt hetzelfde.*

*De datum van 27 maart, waarop de sector zal betogen, nadert. U zult het vertrouwen niet kunnen herstellen als u geen controles invoert tegen onwettige en oneerlijke concurrentie. U bent dan medeplichtig.*

évoqué. Je tiens à souligner que la ville de Londres a interdit Uber. Uber a interjeté appel de la décision, comme partout où une interdiction a été envisagée. La société a en effet les moyens financiers pour le faire.

Il me semble qu'il est impossible de négocier avec le secteur sans envisager une concertation respectueuse, sérieuse et sans mépris. Par moment, je pense qu'il a été manqué de respect et de considération, notamment par l'absence de réponse aux demandes et revendications pourtant assez simples du secteur.

Le secteur qui vous fait unanimement face aujourd'hui regroupe les petits patrons, les indépendants, les salariés, les syndicats et les centrales téléphoniques. Ils tiennent tous le même discours.

La date du 27 mars, à laquelle doit se tenir une grande manifestation du secteur, approche. Il vous sera impossible de rétablir la confiance si vous ne mettez pas en place des contrôles de la concurrence illégale et déloyale sur le terrain. Ne pas effectuer de contrôles, c'est être complice de ce qui se passe sur le terrain, qui est très inquiétant.

Aujourd'hui, les chauffeurs de taxis se voient voler leurs recettes et leur gagne-pain. Ils voient défiler devant eux des voitures soi-disant limousines, qui proposent en réalité un service de taxi. Imaginez un seul instant que les bouchers ou d'autres corps de métier soient confrontés à la même situation. Le MR serait le premier à ruer dans les brancards ! Curieusement, il ne le fait pas ici.

Istanbul s'apprête à interdire Uber après des drames dans la rue. Nous devons éviter que de tels drames ne se produisent chez nous.

Aujourd'hui, certains taximen n'en peuvent plus. Ils ont perdu 30% de leurs recettes et ne supportent plus, non seulement cette concurrence déloyale, mais également cette impression que rien n'est fait.

Je vous adjure d'agir, M. le ministre, pour montrer avant le 27 mars une volonté positive d'enrayer cette concurrence déloyale et pour donner toutes ses chances à la concertation, si tel est votre souhait.

*Wat zich momenteel voordoet is zorgwekkend. Taxichauffeurs zien hun broodwinning ingepikt worden door zogenaamde limousines die eigenlijk een taxidienst aanbieden. Moesten slagers in hetzelfde schuitje zitten, dan zou de MR nogal protesteren. Vreemd genoeg doet ze dat nu niet.*

*De stad Istanbul maakt zich op om Uber te verbieden na enkele drama's. Dergelijke drama's moeten hier vermeden worden.*

*Sommige taxichauffeurs verdienen 30% minder. Zij kunnen de oneerlijke concurrentie en de indruk dat er niet wordt opgetreden, niet langer aan.*

*Ik vraag u om op te treden en blijk te geven van uw wens om een einde te stellen aan de oneerlijke concurrentie en zo het overleg alle kansen te bieden.*

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- L'avant-projet d'ordonnance a été approuvé par le gouvernement en première lecture en date du 1<sup>er</sup> février 2018.

Il est rédigé en ces termes : "Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuve en première lecture l'ordonnance relative au transport en taxi, ainsi que les principes repris dans les notes d'intention relatives au contrôle et au numerus clausus.

Il charge le ministre de la Mobilité de poursuivre la concertation avec le secteur au sens large du terme, sur la base de l'avant-projet d'ordonnance, ainsi que des deux notes d'intention relatives au contrôle et au numerus clausus, en vue de la deuxième lecture.

Il charge le ministre de la Mobilité, sur la base de la note d'intention en matière de contrôle, de constituer une task force taxi, en vue de la rédaction d'un plan opérationnel d'ici la deuxième lecture.

Il charge le ministre de la Mobilité de solliciter l'avis du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (CESRBC), de la Commission de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale et du Comité consultatif des taxis."

Le Larousse définit le terme "concertation" comme suit : "pratique qui consiste à faire précéder une décision d'une consultation des parties concernées." C'est exactement ce que nous avons fait par le passé et ce que nous continuons à faire aujourd'hui. L'ensemble du gouvernement a pris cette décision en connaissance de cause, puisqu'il a été beaucoup question du texte de l'avant-projet d'ordonnance.

Le projet est actuellement en discussion au sein des différents comités et commissions.

La procédure est la suivante. Dès que nous aurons tous les avis, le projet sera représenté au gouvernement pour une deuxième lecture. Il sera soumis ensuite au Conseil d'État pour avis, avant de revenir pour une troisième lecture au gouvernement. Le projet sera enfin transmis pour approbation au parlement bruxellois. Il s'agit de la procédure ordinaire.

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *De regering keurde op 1 februari het voorontwerp van ordonnantie in eerste lezing goed. Het voorontwerp belast de minister van Mobiliteit met het verdere overleg met de sector met het oog op de tweede lezing.*

*Het belast de minister van Mobiliteit ook met de samenstelling van een taxitaskforce met het oog op de uitwerking van een operationeel plan voor de tweede lezing plaatsvindt.*

*Het belast de minister van Mobiliteit ten slotte met het inwinnen van advies bij de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ESRBHG), de Mobiliteitscommissie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het adviescomité van de taxisector.*

*Het ontwerp wordt momenteel besproken in de verschillende comités en commissies.*

*Zodra ik alle adviezen heb, zal ik het project ter tweede lezing aan de regering voorleggen. Vervolgens gaat het voor advies naar de Raad van State en dan volgt een derde lezing, waarna het parlement er zich over mag uitspreken. Dat is de gebruikelijke procedure.*

*De regering keurde in eerste lezing de oprichting van een werkgroep goed die een operationeel plan moet uitwerken. Het nieuwe ontwerp voorziet niet meer in een schadevergoeding, maar in een langere overgangperiode, waardoor exploitanten de aankoop van hun licentie kunnen afschrijven.*

*Er is nog geen studie over de gevolgen van een liberalisering voor de prijzen, omdat er geen sprake is van een liberalisering. Het is ook niet onze bedoeling om de numerus clausus af te voeren. Het ontwerp verplicht de regering alleen om de numerus clausus op basis van vraag en aanbod geregeld bij te sturen.*

*De toegang tot busbanen valt onder de wegcode. Als taxi's toegestaan zijn op busbanen, geldt dat voor alle taxi's.*

*Alle chauffeurs moeten van onberispelijk gedrag zijn en een beroepsattest behalen.*

Nous sommes une étape plus loin, puisqu'il s'agit d'un avant-projet approuvé par le gouvernement. La procédure doit cependant encore suivre son cours. J'espère que le gouvernement trouvera un accord. Nous consultons actuellement le secteur.

Le gouvernement a approuvé en première lecture la mise en place d'un groupe de travail, lequel est chargé d'élaborer un plan opérationnel. Le nouveau projet ne prévoit plus d'indemnisation, mais un délai de transition plus long, permettant aux exploitants d'amortir l'achat de leur licence.

Aucune étude concernant l'impact sur les prix d'une libéralisation n'a été effectuée, puisqu'il n'est pas question de libéraliser. Il n'entre pas davantage dans nos intentions de supprimer le numerus clausus. Le projet prévoit uniquement l'obligation, pour le gouvernement, de revoir ce numerus clausus de façon régulière, en tenant compte de l'offre et de la demande.

La réglementation relative à l'accès aux sites propres relève de la réglementation du Code de la route. À partir du moment où les panneaux de signalisation permettant l'accès aux taxis sont présents, tous les taxis peuvent y accéder.

Tous les chauffeurs devront répondre à des conditions de moralité et de qualification professionnelle (tests de sélection, cours, examens et stage pratique).

En ce qui concerne l'aéroport, rien ne changera tant qu'il n'y aura pas d'accord entre la Région flamande et la Région Bruxelloise. Actuellement, les taxis bruxellois peuvent uniquement décharger un client à l'aéroport de Zaventem et charger un client qui a effectué une réservation au préalable. Il en va de même pour les chauffeurs wallons et flamands.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Il était précisé dans le journal que seuls les chauffeurs détenteurs d'une licence bruxelloise étaient autorisés à circuler. Le gouvernement a décidé que les détenteurs de licences flamandes ou wallonnes domiciliés à Bruxelles ou ayant leur siège social à Bruxelles entraient en ligne de compte pour l'obtention d'une nouvelle licence bruxelloise.*

*Zo lang er geen akkoord is tussen het Vlaams en het Brussels Gewest, zal de toestand aan de luchthaven niet veranderen. Momenteel mogen Brusselse taxi's alleen mensen van Brussel naar de luchthaven brengen en er klanten ophalen die vooraf hebben gereserveerd. Hetzelfde geldt voor Waalse en Vlaamse taxichauffeurs.*

*(verder in het Nederlands)*

In de krant stond dat enkel chauffeurs met een Brusselse vergunning mogen rondrijden. De regering heeft beslist dat de houders van Vlaamse en Waalse vergunningen die in Brussel gedomicilieerd zijn of een sociale zetel hebben in Brussel, in aanmerking komen voor een nieuwe Brusselse vergunning.

Wat de controles betreft, wil ik u er aan herinneren dat de politie uiteraard ook kan controleren. Dat staat op de agenda van de taskforce, die een aanbeveling zal opstellen. De eerste vergaderingen in overleg met Brussel Preventie en Veiligheid (BPV), de politiezones en de andere betrokken diensten zijn achter de rug.

We hebben de methode gevolgd, alleen is er tien uur vroeger gecommuniceerd dan gepland.

*(verder in het Frans)*

*Dat kwam omdat de sector de tekst al in handen had en we wilden dat iedereen hem tegelijkertijd kon lezen.*

*Er hebben al een heleboel vergaderingen plaatsgehad en anders dan in het verleden ben ik daarbij telkens persoonlijk aanwezig.*

*De sector vroeg vrij veel tijd om het voorontwerp te onderzoeken en heeft vanochtend zijn advies overgemaakt.*

*We zullen de officiële adviezen van de ESRBHG, het adviescomité van de taxisector en de gewestelijke mobiliteitscommissie afwachten en niet alleen de taxicentrales en exploitanten, maar ook vakbonden, gebruikers, Uber- en andere appchauffeurs in Brussel raadplegen.*

*Het gaat niet om zozeer om een regularisatie, maar om modernere regels, waarmee we kunnen inspelen op de verzuchtingen van de Brusselaars*

*S'agissant des contrôles, rappelons que la police est autorisée à les effectuer. La task force rédigera une recommandation à ce sujet. Les premières réunions ont eu lieu avec Bruxelles prévention et sécurité (BPS), les zones de police et les autres services concernés.*

*(poursuivant en français)*

La communication a été faite dix heures plus tôt que prévu, parce que le texte était déjà entre les mains du secteur et que nous voulions en livrer le contenu à tout le monde en même temps. Pour le reste, nous avons suivi la méthode prévue.

La concertation est en cours. De nombreuses réunions de concertation ont déjà eu lieu et contrairement au passé, je suis systématiquement présent en personne à tous les niveaux, que ce soit bilatéral, officiel ou informel.

Le secteur avait demandé une période assez longue pour analyser l'avant-projet, que nous lui avons accordée. Nous avons reçu son avis ce matin par mail, mais je ne l'ai pas encore lu. Nous allons l'analyser. Une réunion est prévue la semaine prochaine ou la semaine suivante et j'y participerai.

La concertation est en cours. Sur cette base, nous recueillerons tous les avis officiels, du CESRBC, du Comité consultatif des taxis et de la Commission régionale de la mobilité. Nous consultons le secteur des taxis au sens large, non seulement les exploitants ou les centrales téléphoniques, mais aussi les syndicats, les utilisateurs, des chauffeurs d'Uber et d'autres applications opérationnelles à Bruxelles.

Je terminerai en disant qu'il ne s'agit pas d'une régularisation en tant que telle, mais d'un cadre moderne qui permet de répondre à la demande des Bruxellois qui souhaitent se déplacer à Bruxelles grâce à un service de qualité, à des prix raisonnables.

Quant au chauffeur, il a évidemment aussi des droits. Le double point de départ de la réforme, c'est le chauffeur de taxi et le client. Le fait que le chauffeur doit avoir un statut social, qu'il soit employé, indépendant ou exerçant via une coopérative, est un grand changement de cet avant-projet d'ordonnance. C'est au chauffeur de choisir, mais il doit avoir un statut social pour être

*die zich tegen een redelijke prijs willen verplaatsen.*

*De hervorming gaat uit van zowel de taxichauffeur als de klant. Elke taxichauffeur die in Brussel werkt, zal voortaan een sociaal statuut moeten hebben.*

*Dat stond niet in de eerste versie van de tekst, maar is later toegevoegd. Ik ga nu voor overleg en ik wil dat dat in goede omstandigheden verloopt.*



opérationnel à Bruxelles.

Ce point ne figurait pas dans la première version, mais il a été entre-temps ajouté au texte. Je mise désormais sur la concertation et je veux qu'elle se déroule dans de bonnes conditions.

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

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Il aurait fallu filmer M. Ikazban, surtout sur la fin, lorsque vous évoquez le statut qui sera donné aux chauffeurs. En neurolinguistique, on sait qu'un visage en dit parfois beaucoup plus qu'un exposé.

**M. Jamal Ikazban (PS).**- Je suis très heureux de constater que vous m'observez.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Vous représentez un parti qui reste important dans la majorité et le moins que l'on puisse dire, M. Smet, c'est que vous n'avez plus le soutien de ce parti.

Dans la presse de ce week-end, vous affirmiez : "Je ne suis pas le caniche du PS et je ne serai jamais le caniche du PS. C'est un parti très différent du mien. Cette vieille culture politique doit disparaître. Le Parti socialiste n'existe pas."

*(Sourires)*

**M. Jamal Ikazban (PS).**- Il a certainement été mal compris par la presse.

*(Colloques)*

Je ne suis en tout cas pas le caniche d'Uber. Je préfère être le pitbull du secteur des taxis que le caniche d'Uber !

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Pour vous avoir écouté avec attention, je crois que c'est ce qu'on appelle un enterrement de première classe. Après votre sortie, le ministre-président vous a aussitôt coupé les ailes. Vous dites que le gouvernement charge le ministre de la Mobilité de solliciter l'avis du CESRBC, du Comité consultatif des taxis et de la Commission régionale de la mobilité. Suivra ensuite la deuxième lecture, puis le Conseil d'État, etc.

*(Remarques de M. Smet)*

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

**De heer Vincent De Wolf (MR)** *(in het Frans).*- *U had het gezicht van de heer Ikazban moeten zien, vooral aan het einde van uw antwoord over het statuut van de chauffeurs.*

**De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans).*- *Ik ben blij dat u mij observeert.*

**De heer Vincent De Wolf (MR)** *(in het Frans).*- *Mijnheer Smet, het is duidelijk dat u niet meer op de steun van de PS hoeft te rekenen. Uw uitspraak van dit weekend dat u niet de poedel van de PS bent en dat de oude politieke cultuur en de PS afgedaan hebben, heeft de situatie zeker niet verbeterd.*

*(Vrolijkheid)*

**De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans).*- *Ik ben liever de pitbull van de taxisector dan de poedel van Uber!*

*(Samenspraak)*

**De heer Vincent De Wolf (MR)** *(in het Frans).*- *Uw project lijkt maar weinig slaagkansen te hebben. De minister-president heeft u onmiddellijk vleugellam gemaakt.*

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

*De regering heeft u er wel mee belast om de procedure voort te zetten, maar het zou mij verbazen als u de hele procedure nog voor het einde van deze regeerperiode rond krijgt, zeker nu ik de reactie van de heer Ikazban heb gezien als het*

Certes, c'est la procédure normale, mais vous ne serez peut-être plus ministre depuis longtemps que votre dispositif ne sera toujours pas sorti de ce processus. Je fais avec vous le pari, bien que je vous souhaite le meilleur avenir possible, que ce dispositif ne verra jamais le jour avant la fin de cette législature.

À cet égard, quand je vois la réaction de M. Ikazban, au nom du Parti socialiste, concernant le statut du chauffeur et sa position particulièrement dubitative et négative par rapport aux différentes possibilités (employé, ouvrier, indépendant), je vous rappelle qu'une majorité alternative est possible dans ce parlement sur ce projet.

Nous examinerons avec intérêt votre texte. A priori, le maintien du numerus clausus nous chiffonne. Nous avons toujours été favorables à une indemnisation pour la perte des licences, car des gens y ont investi de l'argent. La durée nous paraît excessive, mais il serait démocratiquement intéressant que l'on puisse en débattre, non pas sur la base d'articles de presse, mais sur la base d'un texte que nous ne possédons pas.

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je partage le constat de M. De Wolf : le Plan taxis ne sera pas adopté au cours de cette législature. Au-delà de certaines réserves sur le fond, j'ai également des doutes sur le processus.

*(Colloques)*

Lorsque j'entends le nombre d'instances que vous souhaitez consulter, je me demande si tout le monde se trouve sur un pied d'égalité. Par exemple, si l'on décide d'écouter les utilisateurs, sera-t-on attentif au fait qu'ils pourraient être mus par un intérêt collectif ou par des intérêts purement personnels, tels que le prix et la rapidité ?

Estime-t-on devoir satisfaire à la fois le secteur des taxis et Uber ? C'est tout à fait impossible.

Je vous ramène dès lors à la question politique. Fondamentalement, l'ordonnance doit en effet résulter d'un choix politique assumé. Or, la seule

*over het statuut van de chauffeurs ging.*

*Ik wil u er daarom op wijzen dat er een wisselmeerderheid mogelijk is. Wij zijn bereid om de discussie met u aan te gaan, niet op basis van persartikelen, maar op basis van uw tekst, waarvan we de inhoud nog niet hebben gezien.*

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Net als de heer De Wolf twijfel ik eraan of het taxiplan deze regeerperiode nog zal worden goedgekeurd.*

*(Samenspraak)*

*Wanneer ik hoor hoeveel partners u wilt raadplegen, vraag ik me af of iedereen op gelijke voet behandeld wordt. Als we de gebruikers bevragen, zal er dan rekening worden gehouden met hun eventuele persoonlijke belang, zoals de prijs en de snelheid?*

*We kunnen onmogelijk zowel de taxisector als Uber tevreden stellen.*

*De ordonnantie moet het resultaat zijn van een politieke keuze. Het enige dat we nu te zien krijgen is uw wens om de sector te liberaliseren.*

*Voor een taxi-uitbater wordt het gemakkelijker om*

chose que l'on observe pour l'instant, c'est votre volonté de libéraliser le secteur. Tous indépendants !

Si j'étais exploitante de taxis, je ne me fatiguerais pas à engager du personnel ou à gérer toute une flotte de véhicules, alors qu'il suffit simplement de devenir loueur de voitures pour gagner beaucoup d'argent. Toutes les contraintes pèseront sur une seule personne : celle qui se trouvera au volant et travaillera dans des conditions pathétiques !

Selon vous, le détenteur de la licence choisira le statut de salarié, celui d'indépendant ou l'option de la coopérative. Cela ne se passera cependant pas comme vous l'envisagez, parce qu'il s'agit de personnes qui travaillent quatorze heures par jour et qui n'ont pas les moyens de nourrir leur famille. Cela ne vous dérange pas, manifestement.

La seule évolution que je note, à l'égard de ces personnes qui ont investi dans une licence et qui seront pensionnées dans une quinzaine d'années, c'est que vous adoucissez la facture par des compensations, pour les orienter dans leur choix de cette option.

Le modèle que vous proposez correspond à un détricotage de la législation sur le travail, avec Uber comme cheval de Troie. Le fonds de commerce qu'entretient Uber ne porte pas sur la mobilité, comme on veut nous le faire croire, mais sur la collecte de données personnelles.

Si s'immiscer dans la vie des gens pour connaître leurs habitudes au moyen d'applications constitue pour vous un acte de modernité, pour moi, cela représente une atteinte à la vie privée. Je ne vous ai jamais entendu évoquer cet aspect des choses. Il s'agit pourtant d'une composante du modèle que vous nous proposez et dont nous devrions nous méfier.

Cette incantation à la modernité, comme si celle-ci était d'une neutralité idéologique totale et comme si le fait de recourir à des systèmes automatisés devait obligatoirement être moderne, a ses limites.

Si le modèle social actuel ne vous plaît pas et qu'en votre qualité de socialiste plutôt particulier, un peu de détricotage vous agréé, dites-le !

Aujourd'hui, êtes-vous prêt à laisser tomber le

*geen mensen in dienst te nemen, maar alleen de voertuigen te verhuren. De chauffeurs zullen alle kosten en risico's moeten dragen.*

*U vindt dat de licentiehouders moet kiezen het statuut van werknemer, zelfstandige of coöperatieve. Wat u zich voorstelt zal niet gebeuren, omdat het om mensen gaat die veertien uur per dag werken en weinig verdienen. Dat stoort u blijkbaar niet.*

*De enige vooruitgang die ik merk, is dat voor mensen die in een licentie hebben geïnvesteerd en over vijftien jaar met pensioen gaan, de eindafrekening minder duur uitvalt dankzij compensaties om hun keuze te stimuleren.*

*Het model dat u voorstelt komt overeen met een afbraak van de arbeidswetgeving, met Uber als paard van Troje. Uber richt zich niet op mobiliteit, maar op het verzamelen van persoonsgegevens. U kunt die aanpak modern vinden, maar ik vind het een inbreuk op de privacy. Daar hoor ik u nooit iets over zeggen.*

*Bent u bereid om afstand te nemen van het idee om de licentie aan de persoon te koppelen en om dit hemeltergende dossier nog tijdens deze regeerperiode af te sluiten?*

transfert des licences des voitures sur les gens et à boucler ce satané dossier et ce satané Plan taxis durant cette législature, avec des améliorations attendues tant par les travailleurs du secteur que par les usagers ? C'est ce que nous attendons de vous, mais nous ne vous entendrons pas à ce sujet, je le crains.

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais)*.- *Vous dites qu'il n'y a pas de compensation, mais que les détenteurs de licences pourront allonger leur rentabilisation. Or, si nous augmentons, par ailleurs, le nombre d'acteurs en élargissant le numerus clausus, les détenteurs de licences auront peu de possibilités de rentabilisation. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet ?*

*Les chiffres communiqués en automne s'appliquent-ils toujours au numerus clausus ?*

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

**M. Jamal Ikazban (PS)**.- J'ai entendu parler de concertation et de consultation. D'après le dictionnaire, la consultation, c'est demander un avis, alors que se concerter, c'est se mettre d'accord ensemble et se projeter en discutant. Cela ne semble pas être le cas ici. Et je suis encore plus inquiet quand je vous entends dire que vous consultez tout le monde, y compris les chauffeurs d'Uber.

Je suis favorable, comme tout mon groupe, à l'élaboration d'un vrai plan pour le secteur des taxis, et non d'un plan sous la forme d'un cheval de Troie d'Uber, qui va mettre fin au salariat.

Regardez ce qu'il se passe avec Deliveroo : la fin du salariat ! Regardez ce qu'il se passe avec certaines applications comme Bsit, où des jeunes étudiants et étudiantes se font exploiter en faisant du baby-sitting pour quelques euros, puisque les parents peuvent payer ce qu'ils veulent. Nous ne voulons pas de ce genre de société !

J'ai lu dans la presse que vous disiez que vous n'étiez pas vraiment socialiste. En tout cas, moi je

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

**De heer Bruno De Lille (Groen)**.- Een aantal zaken heb ik niet helemaal begrepen. U zegt dat er geen compensatie komt, maar dat de licentiehouders de kans krijgen om hun vergunning langer te rentabiliseren. Hoe zit dat precies? Als we tegelijkertijd het aantal spelers optrekken door de numerus clausus uit te breiden, dan zal wie een licentie heeft, niet veel kunnen rentabiliseren. Kunt u dat nog even uitleggen?

Geldt voor de numerus clausus nog altijd de cijfers die u in het najaar hebt gegeven? Aan welk getal denkt de regering op dit ogenblik?

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

**De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans)*.- *U hebt de mond vol van consultatie en overleg, maar daar lijkt in dit geval geen sprake van en het baart me nog grotere zorgen dat u ook met Uberchauffeurs gaat praten.*

*Net als mijn fractie ben ik voorstander van een echt plan voor de taxisector, in plaats van een plan dat met Uber het paard van Troje binnenhaalt en het einde van het werknemersstatuut in de taxisector inluidt. Kijk wat er met Deliveroo en Bsit gebeurt: mensen worden gedwongen om zich voor enkele euro's te laten uitbuiten. Dat is niet wat we willen!*

*Ik las in de media dat u geen echte socialist bent. Ik ben dat wel en ik zal de werknemer blijven verdedigen! En ik zal ook de kleine zelfstandigen die investeringen hebben gedaan, blijven verdedigen!*

*(Opmerkingen van de heer De Wolf)*

*U zei dat u het taxiplan verdedigt, maar u verdedigt de kleine zelfstandige niet. U verdedigt*

le suis et je continuerai à défendre le salariat ! Je continuerai aussi, M. De Wolf, à défendre les petits indépendants qui ont investi et qui ont le droit de garder leur fonds de commerce ! Et ce n'est pas contradictoire dans mon chef.

*(Remarques de M. De Wolf)*

Vous avez dit que vous défendiez ce plan, mais vous ne défendez pas les petits indépendants. Vous défendez les grosses multinationales, comme Carrefour, qui licencient des gens. Vous ne défendez pas les petits indépendants bruxellois qui, à force de travail et de courage, créent des milliers d'emplois salariés ici à Bruxelles. Je le constate et je pense qu'il sera difficile d'arriver à un accord à ce sujet.

Enfin, je pense qu'un ministre ne peut garder sa crédibilité que s'il est capable de faire respecter la législation. Vous pouvez avoir des projets et des plans, et vous pouvez même être en opposition avec tout le monde, mais tant qu'une législation n'est pas changée, on la respecte et on la fait respecter. Or, ce n'est pas le cas actuellement. Et en discutant avec les chauffeurs d'Uber, vous discutez d'un plan pour les taxis avec des gens qui sont dans l'illégalité. C'est scandaleux et ce sera sans nous !

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je propose à M. Ikazban de discuter avec le procureur.

*(Colloques)*

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais)*.- *J'ai demandé de plus amples explications sur la rentabilisation.*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais)*.- *Le gouvernement a décidé de ne pas créer le fonds d'indemnisation initialement prévu mais d'offrir aux détenteurs de licences la possibilité de rentabiliser leur licence plus longtemps en amortissant sa valeur par le biais des revenus qu'ils génèrent. Le projet d'ordonnance est actuellement sur la table et, si nous pouvons l'améliorer, nous le ferons. Sur la base des avis, le gouvernement devrait adopter une ordonnance en deuxième lecture.*

*grote multinationals, zoals Carrefour, die mensen op straat zetten. U verdedigt geen kleine Brusselse zelfstandigen die goed zijn voor duizenden banen.*

*Ik denk dat een minister maar geloofwaardig is als hij in staat is de wet te laten naleven. U kunt projecten en plannen hebben, maar zo lang de wetgeving niet is gewijzigd, geldt ze voor iedereen. Door met Uberchauffeurs te praten, bespreekt u het taxiplan met mensen die in het zwart werken.*

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

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans)*.- *Ik stel voor dat de heer Ikazban met de procureur gaat praten.*

*(Samenspraak)*

**De heer Bruno De Lille (Groen)**.- Ik heb meer uitleg gevraagd over hoe dat rentabiliseren zal verlopen.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Volgens het oorspronkelijke plan zou er een vergoedingsfonds komen. De regering besliste echter om dat niet op te richten, maar de licentiehouders de kans te geven om langer met hun vergunning te rijden. De waarde kunnen zij per jaar afschrijven via de inkomsten die ze binnenhalen. Dat voorstel ligt op tafel en zullen we na de adviezen bespreken. Als we het ontwerp van ordonnantie kunnen verbeteren, zullen we dat zeker doen. Op basis van de adviezen zal de regering hopelijk in een tweede lezing een ordonnantie goedkeuren.

**M. Bruno De Lille (Groen)** (*en néerlandais*).- *Votre objectif n'est donc plus de revendre les licences ?*

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *Non, elles appartiennent au gouvernement.*

*- Les incidents sont clos.*

\_\_\_\_\_

**De heer Bruno De Lille (Groen)**.- Het is dus niet langer uw bedoeling dat de vergunningen doorverkocht kunnen worden?

**De heer Pascal Smet, minister**.- Neen, ze zijn eigendom van de regering.

*- De incidenten zijn gesloten.*

\_\_\_\_\_