



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

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

---

**Commission des  
affaires intérieures,**

**chargée des pouvoirs locaux,  
de la sécurité et de la prévention,  
des cultes, de la simplification  
administrative, du transport rémunéré de  
personnes et de la lutte contre l'incendie et  
l'aide médicale urgente**

---

**RÉUNION DU**

**MARDI 23 MARS 2021**

---

**SESSION 2020-2021**

---

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

---

**Commissie voor de  
Binnenlandse Zaken,**

**belast met de Plaatselijke Besturen,  
de Veiligheid en Preventie, de Erediensten,  
de Administratieve Vereenvoudiging,  
het Bezoldigd Vervoer van Personen  
en de Brandbestrijding en  
Dringende Medische Hulp**

---

**VERGADERING VAN**

**DINSDAG 23 MAART 2021**

---

**ZITTING 2020-2021**

---

---

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 de la direction des comptes rendus. 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  
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 directie Verslaggeving. De vertaling is een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Directie Verslaggeving  
Tel. 02 549 68 02  
E-mail [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

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

## SOMMAIRE

Demande d'explications de M. Pierre Kompany 1

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

concernant "les suites de la manifestation du 13 janvier 2021 en hommage à Ibrahima".

Demande d'explications jointe de M. Mathias Vanden Borre, 1

concernant "les graves émeutes consécutives à une manifestation qui a dégénéré".

Question orale de Mme Els Rochette 1

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

concernant "la réaction d'un syndicat de police à la manifestation contre la justice de classe du 24 janvier 2021".

Question orale de M. Pierre Kompany 1

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

concernant "la dégradation des relations entre police et citoyens".

## INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Pierre Kompany 1

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende "de gevolgen van de betoging van 13 januari 2021 ter nagedachtenis van Ibrahima".

Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Mathias Vanden Borre, 1

betreffende "de zware rellen na een uit de hand gelopen betoging".

Mondelinge vraag van mevrouw Els Rochette 1

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende "de reactie van een politievakbond op de manifestatie over klassenjustitie van 24 januari 2021".

Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany 1

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende "de verslechtering van de relaties tussen politie en burgers".

<p>Question orale jointe de Mme Els Rochette,</p> <p>concernant "les témoignages relatifs à des violences policières".</p>	<p>1</p>	<p>Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Els Rochette,</p> <p>betreffende "de getuigenissen over politiegeweld".</p>	<p>1</p>
<p>Discussion conjointe – Orateurs :</p> <p>M. Pierre Kompany (cdH)</p> <p>M. Mathias Vanden Borre (N-VA)</p> <p>Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a)</p> <p>Mme Fadila Laanan (PS)</p> <p>M. Hicham Talhi (Ecolo)</p> <p>M. Sadik Köksal (DéFI)</p> <p>M. Rudi Vervoort, ministre-président</p>		<p>Samengevoegde bespreking – Sprekers:</p> <p>De heer Pierre Kompany (cdH)</p> <p>De heer Mathias Vanden Borre (N-VA)</p> <p>Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a)</p> <p>Mevrouw Fadila Laanan (PS)</p> <p>De heer Hicham Talhi (Ecolo)</p> <p>De heer Sadik Köksal (DéFI)</p> <p>De heer Rudi Vervoort, minister-president</p>	
<p>Question orale de M. Mathias Vanden Borre</p> <p>à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,</p> <p>concernant "les conséquences du report du lancement du cadastre du sport pour le Bruxellois sportif".</p>	<p>17</p>	<p>Mondelinge vraag van de heer Mathias Vanden Borre</p> <p>aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,</p> <p>betreffende "de gevolgen van het uitstel van de lancering van het sportkadaster voor de sportieve Brusselaar".</p>	<p>17</p>
<p>Demande d'explications de M. Mathias Vanden Borre</p> <p>à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,</p> <p>concernant "la coordination régionale des plans d'action locaux de lutte contre le trafic de drogue et les nuisances qui en découlent".</p>	<p>19</p>	<p>Vraag om uitleg van de heer Mathias Vanden Borre</p> <p>aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,</p> <p>betreffende "de gewestelijke coördinatie van de lokale actieplannen ter bestrijding van de drugshandel en -overlast".</p>	<p>19</p>
<p>Discussion – Orateurs :</p>		<p>Bespreking – Sprekers:</p>	

M. Mathias Vanden Borre (N-VA)		De heer Mathias Vanden Borre (N-VA)	
M. Rudi Vervoort, ministre-président		De heer Rudi Vervoort, minister-president	
Question orale de Mme Els Rochette	23	Mondelinge vraag van mevrouw Els Rochette	23
à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,		aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,	
concernant "les LISA en Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "de LISA's in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
Question orale de M. Jamal Ikazban	26	Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban	26
à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,		aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,	
concernant "l'arrêt de la Cour d'appel sur le procès opposant les taxis à Uber".		betreffende "het arrest van het Hof van Beroep over het proces tussen de taxi's en Uber".	
Demande d'explications de M. Christophe De Beukelaer	26	Vraag om uitleg van de heer Christophe De Beukelaer	
à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,		aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,	
concernant "la réforme du transport rémunéré de personnes".		betreffende "de hervorming van het bezoldigd personenvervoer".	
Demande d'explications jointe de M. David Weytsman,	26	Toegevoegde vraag om uitleg van de heer David Weytsman,	26
concernant "la réforme du transport rémunéré de personnes".		betreffende "de hervorming van het bezoldigd personenvervoer".	
Interpellation de Mme Cieltje Van Achter	26	Interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter	26
à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la		tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van	

promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,		het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,
concernant "l'interdiction du smartphone pour les chauffeurs Uber".		betreffende "het smartphoneverbod voor Uber-chauffeurs".
Interpellation jointe de M. David Weytsman,	26	Toegevoegde interpellatie van de heer David Weytsman,
concernant "la nouvelle politique du gouvernement relative aux conditions d'exploitation d'un service de location de voitures avec chauffeur en Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "het nieuwe regeringsbeleid inzake de exploitatievoorwaarden van een autoverhuurdienst met chauffeur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".
Interpellation jointe de M. Arnaud Verstraete,	26	Toegevoegde interpellatie van de heer Arnaud Verstraete,
concernant "les solutions concrètes pour le secteur du transport rémunéré de personnes".		betreffende "de concrete oplossingen voor de sector van bezoldigd personenvervoer".
Interpellation jointe de M. Hicham Talhi,	27	Toegevoegde interpellatie van de heer Hicham Talhi,
concernant "les chauffeurs de taxis et les chauffeurs Uber".		betreffende "de taxichauffeurs en de Uber-chauffeurs".
Discussion conjointe – Orateurs :		Samengevoegde bespreking – Sprekers:
M. Jamal Ikazban (PS)		De heer Jamal Ikazban (PS)
M. Christophe De Beukelaer (cdH)		De heer Christophe De Beukelaer (cdH)
M. David Weytsman (MR)		De heer David Weytsman (MR)
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)
M. Arnaud Verstraete (Groen)		De heer Arnaud Verstraete (Groen)
M. Hicham Talhi (Ecolo)		De heer Hicham Talhi (Ecolo)
Mme Bianca Debaets (CD&V)		Mevrouw Bianca Debaets (CD&V)
M. Youssef Handichi (PTB)		De heer Youssef Handichi (PTB)
M. Marc Loewenstein (DéFI)		De heer Marc Loewenstein (DéFI)
Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a)		Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a)
M. Rudi Vervoort, ministre-président		De heer Rudi Vervoort, minister-president

1101 Présidence : M. Guy Vanhengel, président.

Voorzitterschap: de heer Guy Vanhengel, voorzitter.

1105 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. PIERRE KOMPANY**

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY**

1105 à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

1105 concernant "les suites de la manifestation du 13 janvier 2021 en hommage à Ibrahima".

betreffende "de gevolgen van de betoging van 13 januari 2021 ter nagedachtenis van Ibrahima".

1107 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. MATHIAS VANDEN BORRE,**

**TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MATHIAS VANDEN BORRE,**

1107 concernant "les graves émeutes consécutives à une manifestation qui a dégénéré".

betreffende "de zware rellen na een uit de hand gelopen betoging".

1109 **QUESTION ORALE DE MME ELS ROCHETTE**

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS ROCHETTE**

1109 à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

1109 concernant "la réaction d'un syndicat de police à la manifestation contre la justice de classe du 24 janvier 2021".

betreffende "de reactie van een politievakbond op de manifestatie over klassenjustitie van 24 januari 2021".

1111 **QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY**

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY**

1111 à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

1111 concernant "la dégradation des relations entre police et citoyens".

betreffende "de verslechtering van de relaties tussen politie en burgers".

1113 **QUESTION ORALE JOINTE DE MME ELS ROCHETTE,**

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS ROCHETTE,**

1113 concernant "les témoignages relatifs à des violences policières".

betreffende "de getuigenissen over politiegeweld".

1115 **M. Pierre Kompany (cdH).**- À l'issue de la manifestation en hommage à Ibrahima, notre capitale a, une fois de plus, été entachée de violence. Vous avez dit dans la presse : "En réalité, ces débordements sont le fait d'éléments qui sont dans un effet d'aubaine du mouvement et n'ont rien à voir avec la manifestation proprement dite. Par rapport à eux, il faut un discours répressif !"

**De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).**- Tijdens een manifestatie ter ere van Ibrahima werd onze hoofdstad eens te meer ontsierd door geweld. In de pers hebt u gezegd dat er repressief opgetreden moet worden tegen de individuen aan de basis liggen van die ordeverstoring en die niets te maken hebben met de eigenlijke manifestatie.

Dès lors, comment distinguez-vous les jeunes venus humblement participer à cette manifestation de ceux qui seraient venus pour casser, auxquels ils se retrouvent mêlés ? Des mesures d'ordre à l'encontre des policiers ont-elles été prises ?

Nous nous sommes penchés sur la problématique dans cette commission. Plusieurs propositions et recommandations ont été présentées. Comme vous l'avez souligné dans la presse, il en va de la responsabilité de tous et la situation est grave. Nous ne pouvons plus ignorer la haine qui déferle.

Avez-vous une vision plus concrète de la mise en place de ces recommandations ? Quelles seront les priorités ? Un calendrier de réunions avec les différentes instances est-il déjà à l'étude ? Quels sont les objectifs à court et moyen termes ?

Par ailleurs, la voiture du Roi s'est retrouvée aux abords de la manifestation en hommage à Ibrahima et a été touchée par des projectiles lancés vers les forces de l'ordre. Le Roi était à l'intérieur de la berline et rentrait vers le château de Laeken.

<sup>1117</sup> Y a-t-il eu une communication officielle pour prévenir que cette manifestation aurait lieu ? Sachant que la manifestation s'est déroulée sur une possible trajectoire de la berline royale, n'y a-t-il pas un protocole à respecter ? Si oui, quel est-il ?

Les auteurs de ces actes ont-ils été appréhendés ? Y a-t-il une enquête spéciale quand un des membres de la famille royale se retrouve dans une telle situation ? Une sanction spéciale est-elle d'application ?

<sup>1119</sup> **M. Mathias Vanden Borre (N-VA)** (en néerlandais).- *M. Kompany a raison, la situation à Bruxelles est extrêmement grave et les autorités doivent prendre davantage de mesures pour mettre fin à l'escalade de la violence.*

*En janvier, une nouvelle manifestation a dégénéré en graves émeutes. Il va sans dire que la mort d'Ibrahima doit faire l'objet d'une enquête mais, après les dernières émeutes, la situation s'est davantage dégradée et une solution structurelle semble aujourd'hui plus éloignée que jamais.*

*Vu la hausse du nombre de contaminations, le bourgmestre Emir Kir n'aurait pas dû tolérer cette manifestation, lors de laquelle les règles sanitaires et de distanciation n'ont absolument pas été respectées.*

*Hoe maakt u een onderscheid tussen de jongeren die daar met de beste bedoelingen zijn en de amokmakers? Zijn er tuchtmaatregelen genomen tegen de politieagenten?*

*Deze commissie heeft al verschillende aanbevelingen gedaan om de haatgevoelens in te dammen. Hoe wilt u die in de praktijk omzetten? Is er overleg gepland met de diverse instanties?*

*Op zeker ogenblik is de wagen van de Koning in de manifestatie verzeild geraakt. Het voertuig werd getroffen door enkele projectielen die naar de ordediensten gegooid werden.*

*Is er officieel gecommuniceerd over deze manifestatie? Bestaat er een protocol wanneer er manifestaties plaatsvinden op het traject van de koninklijke escorte?*

*Zijn de daders van de gewelddaden aangehouden? Komt er een speciaal onderzoek wanneer de koninklijke familie in zo'n voorval betrokken is?*

**De heer Mathias Vanden Borre (N-VA).**- De heer Kompany heeft volledig gelijk wanneer hij zegt dat de situatie bijzonder ernstig is in Brussel en dat de overheid meer moet doen om de situatie in te dammen en de escalatie van geweld die we keer op keer zien terugkomen, definitief een halt toe te roepen. De reischoppers moeten opgepakt en zwaar bestraft worden.

Het nieuwe jaar was nog geen twee weken oud en het was weer zover: een uit de hand gelopen betoging mondde uit in zware rellen. Uiteraard moet het overlijden van Ibrahima onderzocht worden en moeten de vele vragen van familie en nabestaanden beantwoord worden. Na de laatste rellen is de situatie echter alleen maar verder verzuurd en lijkt een structurele oplossing verder verwijderd dan ooit.

Burgemeester Emir Kir had deze betoging niet mogen tolereren. Gezien de snel stijgende coronacijfers was het risico op besmettingen gewoon te groot. Tijdens de betoging zelf bleek ook dat er, ondanks de goedbedoelde pogingen van de familie om stewards in te zetten, van afstandsregels en een beperking tot honderd personen geen sprake was.

En toen kwam Alexis Deswaef op het toneel. Die volksmenner verscheen voor de camera's en de massa, een megafoon in de hand, en beschuldigde de politie opnieuw van racistische



<sup>1121</sup> *En outre, nous avons assisté à l'intervention du démagogue Alexis Deswaef, qui a incité les Bruxellois à faire fi de l'état de droit. Une fois de plus, les dégâts ont été particulièrement importants : deux commissariats incendiés, destruction de mobilier urbain, et j'en passe...*

*Je remets en cause l'organisation et la gestion de la manifestation, car la police n'était manifestement pas préparée à une situation qui s'est rapidement dégradée. L'autorisation officielle n'aurait été donnée par le bourgmestre que la veille de la manifestation, laissant aux forces de police moins de 24 heures pour s'organiser. Dans un laps de temps aussi court, il est impossible de réaliser une analyse de risques correcte.*

*Le bourgmestre n'ayant clairement pas rempli son obligation de maintenir l'ordre public, le ministre-président était en droit d'intervenir, notamment en interdisant la tenue de cette manifestation sur le territoire de la Région. Cette compétence lui est attribuée par l'article 128 de la loi provinciale.*

<sup>1123</sup> *Après la manifestation de Black Lives Matter, le ministre-président s'était dit opposé à de tels rassemblements. Pourquoi n'a-t-il pas interdit la manifestation à titre préventif ?*

*La manifestation a-t-elle été discutée au préalable au Conseil régional de sécurité ?*

*Sur la base d'une analyse de risques, le centre de communication et de crise régional intégré a été ouvert à titre préventif. Le*

motieven, zware nalatigheid en misschien zelfs van moord op Ibrahima.

Ook bij andere incidenten, zoals de terugkeer van de Syriëstrijders of de gebeurtenissen met Mehdi en Adil, heeft hij de Brusselaars met valse informatie en beschuldigingen ten aanzien van politie en justitie, opgehitst tot een regelrechte afkeer van de rechtsstaat.

Dan vloog de eerste straatsteen door de lucht, verkeersborden volgden. De schade was opnieuw bijzonder groot: brandstichting in twee politiecommissariaten, vernield straatmeubilair, meerdere agenten in het ziekenhuis, en niet te vergeten de blijvende teleurstelling en woede bij de vele onschuldige toeschouwers en de getroffen agenten.

Ik heb vooral vragen bij de aanloop, het beheer en de afloop van de betoging, want de politie was duidelijk onvoldoende voorbereid op de snel escalerende situatie. Zo zou burgemeester Kir de aanvraag voor de manifestatie laattijdig hebben ontvangen. Die moest daarna nog contact opnemen met de korpsleiding voor advies. Daardoor werd de officiële toestemming blijkbaar pas in de loop van dinsdagochtend - daags voor de betoging - gegeven, waardoor de politiediensten minder dan 24 uur tijd hadden om zich te organiseren. In zo'n kort tijdsbestek is het onmogelijk om een degelijke risicoanalyse op te stellen, want er is geen tijd meer om de nodige informatie in te winnen, analyses te maken, de locaties te bekijken enzovoort.

De burgemeester kwam duidelijk zijn verplichting niet na om de openbare orde te handhaven. Sinds de zesde staatshervorming kan de minister-president in dat geval optreden. Enerzijds kan hij preventief optreden en op basis van artikel 128 van de Provinciewet beslissen om betogingen op het grondgebied van Brussel te verbieden. Anderzijds kan hij ook de taak van de burgemeester overnemen.

Ik citeer de wet in kwestie: "Onverminderd de bevoegdheden die hun zijn toegekend door of krachtens de wet, oefenen de minister van Binnenlandse Zaken en de gouverneur de bevoegdheden van de burgemeester of van de gemeentelijke instellingen in subsidiaire orde uit wanneer deze, al dan niet vrijwillig, hun verantwoordelijkheden niet nakomen, wanneer de verstoring van de openbare orde zich uitstrekt over het grondgebied van verscheidene gemeenten of wanneer, ook al is de gebeurtenis of de situatie slechts in een enkele gemeente gelokaliseerd, het algemeen belang hun tussenkomst vereist." Dat is duidelijke taal.

Na de betoging van Black Lives Matter verklaarde de toenmalige federale minister van Binnenlandse Zaken dat hij en de Brusselse minister-president het erover eens waren dat dergelijke bijeenkomsten op dit moment niet kunnen en dat ze de zware inspanningen van de bevolking in gevaar kunnen brengen. Waarom veranderde de minister-president van houding en heeft hij de betoging niet preventief verboden?

*ministre-président a-t-il pris des décisions dans le cadre du maintien de l'ordre public ?*

*La procédure d'intervention lors d'émeutes urbaines était-elle en vigueur pour les services d'urgence ?*

<sup>1125</sup> **Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a)** (en néerlandais).- *La manifestation contre la justice de classe du 24 janvier 2021 a dégénéré et s'est soldée par 245 arrestations. À la suite de plaintes et de plusieurs témoignages d'abus de pouvoir de la part de la police, une enquête interne a été entamée.*

*En outre, la Centrale générale des services publics (CGSP) - le syndicat de la police - a reçu de nombreuses plaintes sur le comportement inapproprié de collègues policiers : mineurs brutalement battus, non-respect des mesures sanitaires... Le syndicat a adressé un courrier au bourgmestre Philippe Close à cet égard.*

*La police doit impérativement appliquer une stratégie de prévention et de sensibilisation et prendre des mesures pour éviter que de tels abus ne se reproduisent.*

<sup>1127</sup> *Ce signal du syndicat de la police est très important et courageux. La Région ne peut ignorer ce signal et peut coopérer avec le syndicat afin de mettre un terme à ce type d'action illégale, sur la base de ses compétences en matière de sécurité.*

Werd de betoging vooraf besproken op de Gewestelijke Veiligheidsraad? Vond er een nabespreking van de betoging plaats binnen de Gewestelijke Veiligheidsraad?

Op basis van een analyse van de politiezone Brussel-Hoofdstad / Elsene werd het geïntegreerd gewestelijk communicatie- en crisiscentrum preventief geopend om eventuele ontsporingen optimaal te kunnen opvangen en de burgemeester van de betrokken zone en de minister-president op de hoogte te houden. Heeft de minister-president beslissingen genomen in het kader van de handhaving van de openbare orde?

De brandweer moest in het kader van de betoging vier keer uitrukken. Was voor de hulpdiensten de procedure bij interventies tijdens stedelijke onlusten van kracht? Zo niet, waarom niet?

**Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a)**- De manifestatie tegen klassenjustitie van zondag 24 januari 2021 verliep aanvankelijk vreedzaam, maar kende een slechte afloop. De politie zette honden in en gebruikte pepperspray. De manifestatie met een honderdtal aanwezigen liep uit op 245 arrestaties. Ook toevallige passanten werden opgepakt.

De arrestanten, onder wie 91 minderjarigen, werden overgebracht naar de kazerne in Etterbeek. Verschillende getuigenissen wijzen op ongeoorloofd gedrag en machtsmisbruik door de politie. Er zijn intussen verschillende klachten ingediend en het parket onderzoekt de zaak. De politie van de zone Brussel- Hoofdstad / Elsene voert bovendien een intern onderzoek.

Een nieuw feit is de reactie van de socialistische politievakbond Algemene Centrale der Openbare Diensten (ACOD). De vakbond ontving getuigenissen van leden, politiemensen dus, over ongepast gedrag van collega's. De klachten zijn niet min: minderjarigen die brutaal geslagen werden, coronaregels die genegeerd werden, te weinig vrouwelijke agenten voor de vrouwelijke arrestanten enzovoort. We mogen in feite van geluk spreken dat er die dag niet opnieuw een dode gevallen is onder de arrestanten. De vakbond heeft de kwestie in een brief aangekaart bij burgemeester Philippe Close.

De discussie over geweld door en tegen de politie woedde de voorbije maanden volop. Dat is een goede zaak. Want toestanden moeten bespreekbaar worden zodat we ze in de toekomst kunnen vermijden, zowel door preventief en door middel van bewustmaking te werk te gaan, als door efficiënte klacht- en tuchtmaatregelen te nemen.

Dat signaal van de politievakbond is zeer belangrijk en moedig, net omdat veel dingen die tijdens politieacties fout lopen uit een soort broederschapsreflex, de zogenaamde omerta, worden verzwegen.

Op eerdere vragen over het politieoptreden na de manifestatie tegen klassenjustitie verwees u naar de betrokken burgemeester en de federale ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie.

*Avez-vous pris connaissance de la plainte de la CGSP ? Êtes-vous en contact avec le bourgmestre Close et les autres bourgmestres sur des questions telles que la brutalité policière ?*

*Quelles leçons tirer de ce signal fort de la police ? Comment améliorer la transparence du contrôle des interventions policières en Région bruxelloise ? Les mineurs concernés et leurs parents reçoivent-ils suffisamment d'informations sur les événements ?*

<sup>1131</sup> *Ma deuxième question concerne un reportage diffusé récemment sur la VRT, et dans lequel il était question des circonstances dans lesquelles la police était autorisée à faire usage de la force lors d'interventions.*

*La répression dans les casernes de police le 24 janvier a également été évoquée. Sur les dizaines de jeunes sortis en pleurs de la caserne cette nuit-là, seule une minorité a porté plainte. Toutefois, même les jeunes qui n'ont pas déposé de plainte doivent pouvoir bénéficier d'un suivi et savoir à qui adresser leurs doléances.*

*La VRT a également diffusé un clip réalisé par un passant, qui a filmé un policier en train de maltraiter un jeune homme lors d'une intervention. Pour ceux qui doivent faire face à la violence illégale, ces images sont des preuves, sans lesquelles une plainte n'a quasiment aucun poids.*

<sup>1133</sup> *La résolution adoptée par le parlement en décembre 2020 contient des recommandations afin d'améliorer la relation entre la police et les citoyens.*

*Combien de rapports de brutalités policières ont-ils été reçus après les incidents à la caserne d'Etterbeek le 24 janvier 2021 ?*

Niettemin kan het gewest het signaal van de politievakbond niet negeren en kan het vanuit zijn veiligheidsbevoegdheden meewerken om dit soort ongeoorloofde optreden een halt toe te roepen.

Hebt u kennisgenomen van de aanklacht van de politievakbond? Staat u in contact met burgemeester Close? Overlegt u met de andere burgemeesters over kwesties zoals politiegeweld? Plant u naar aanleiding van dit voorval overleg met de federale overheid, die instaat voor het interventiekorps van de federale politie, waartegen een deel van de aanklacht is gericht?

Op welke wijze krijgt u inzicht in het interne onderzoek van de politiezone Brussel-Hoofdstad / Elsene? Welke lessen trekt u uit dit krachtige signaal vanuit de politie zelf? Hoe kan de controle op het politieoptreden binnen alle Brusselse politiezones transparanter worden? Hoe kunnen we vermijden dat agenten wantoestanden niet durven te melden? Krijgen de betrokken minderjarigen en hun ouders voldoende informatie over de gebeurtenissen en wat ze kunnen ondernemen?

Mijn tweede vraag, over hetzelfde thema, betreft de reportage in het VRT-programma Pano van woensdag 3 maart. Het thema van de uitzending was 'geoorloofd geweld'. Men ging er dieper in op de vraag wanneer de politie tijdens interventies geweld mag gebruiken om de orde te handhaven. Er werden zaken uit Brussel en Antwerpen besproken.

Het harde optreden in de politiekazernes op 24 januari kwam ook aan bod. Tientallen jongeren kwamen die avond huilend uit de kazerne. Slechts een minderheid diende een klacht in. Uiteraard moeten die klachten een gepast vervolg krijgen. De meeste jongeren verdwenen echter van de radar. Toch hebben ook de jongeren die geen klacht indienden, nazorg nodig. Op zich is het vrij eenvoudig om hen op te sporen. We mogen althans hopen dat de identiteit van de arrestanten bekend is. U kunt hun allen een brief sturen, met daarin informatie over waar ze een klacht kunnen indienen tegen het geweld dat hun is aangedaan.

In de Pano-uitzending zat ook een kort fragment van een omstander die filmde hoe een politieagent een jongeman ongemeen zwaar aanpakte tijdens een interventie. Filmen werkt bij sommige agenten als een rode lap op een stier. Nochtans is het niet verboden om dergelijke opnamen te maken. Voor wie met ongeoorloofd geweld te maken krijgt, zijn zulke beelden bewijsmateriaal. Zonder beelden is het voor een slachtoffer van politiegeweld bijna onmogelijk om klacht in te dienen. Tegelijk kunnen ook politieagenten zelf baat hebben bij opnamen door bodycams, om hun kant van het verhaal te laten zien.

Rond het maken van beelden door omstanders en het gebruik van bodycams staan aanbevelingen in de resolutie ter verbetering van de relatie tussen politie en burger, die het Brussels Parlement in december 2020 heeft goedgekeurd.

Hoeveel meldingen van politiegeweld kwamen er binnen na het optreden in de kazerne van Etterbeek op 24 januari 2021?

*Quel type de suivi des jeunes organisez-vous après ce type d'intervention policière ?*

*Avez-vous déjà demandé à la ministre de l'intérieur de prendre des mesures pour mettre fin aux contrôles d'identité sélectifs et indiscriminés de la police ?*

*Quelles mesures avez-vous prises pour insister auprès du gouvernement fédéral sur un cadre général pour l'utilisation des caméras d'intervention (bodycams) ? Un calendrier a-t-il été établi ?*

*Quelles sont les mesures prises dans le cadre de la résolution visant à améliorer la relation entre la police et les citoyens ?*

Wat is de verhouding tussen het aantal meldingen en het aantal arrestanten die dag?

Welke nazorg organiseert u na het politieoptreden van 24 januari? Wat doet u om de jongeren op te sporen die met traumatische ervaringen naar huis gingen? Op welke manier neemt u contact met hen op? Welke boodschap of informatie geeft u hun? U zou hun de gegevens van diensten voor slachtofferbegeleiding kunnen bezorgen. Hoe volgt u dat op als coördinator van het Brusselse veiligheids- en preventiebeleid?

Hebt u de minister van Binnenlandse Zaken al gevraagd om maatregelen te treffen om een einde te maken aan de selectiviteit en de lukrake identiteitscontroles door de politie? Wat was daarvan het resultaat? Welke afspraken zijn er gemaakt?

Welke stappen hebt u gezet om bij de federale overheid aan te dringen op een algemeen kader voor het gebruik van bodycams? Wat was de reactie? Is er een tijdschema? Wanneer zal dat kader uitgestippeld zijn?

In de resolutie ter verbetering van de relatie tussen politie en burger kreeg Brussel Preventie & Veiligheid (BPV) de opdracht om te monitoren hoe bodycams worden gebruikt in de verschillende politiezones en om aanbevelingen te doen over goede praktijken inzake bodycams, in overleg met de politiezones. Wat is er op dat vlak al gebeurd?

**Mevrouw Fadila Laanan (PS)** *(in het Frans)*.- *Het klopt dat we u voortdurend vragen proberen te stellen over dingen die niet volledig onder uw bevoegdheid vallen, maar als minister-president bent u verantwoordelijk voor het veiligheids- en preventiebeleid, waarvoor we geen ander aanspreekpunt hebben. De manifestatie van 24 januari is zo een onderwerp.*

*Mijn standpunt over de politie is altijd erg evenwichtig geweest. Ik heb grote bewondering voor het moeilijke werk van agenten die voor onze veiligheid instaan.*

*We kunnen echter niet ontkennen dat sommige agenten onnodig geweld plegen tegen burgers. De betoging heeft wonden geslagen, die niet konden worden geheeld tijdens een bijeenkomst georganiseerd door de Brusselse burgemeester en onder leiding van de Franstalige kinderrechtencommissaris. Er werden zelfs strafklachten tegen de politie ingediend.*

<sup>1135</sup> **Mme Fadila Laanan (PS)**.- Je reconnais que nous essayons toujours d'interroger le ministre-président sur des questions qui dépassent son champ de compétence. Mais il est vrai que vous êtes le ministre-président et vous avez la responsabilité de la politique de sécurité et de prévention. Nous avons donc besoin de vous interroger sur des dossiers qui ne relèvent parfois pas de votre champ de compétence. Nous n'avons pas d'autres interlocuteurs pour poser ces questions. Or, le déroulement des événements lors de la manifestation du 24 janvier a laissé un goût amer à beaucoup de citoyens.

Je ne suis pas contre la police, ma position a toujours été très équilibrée : j'ai été pendant presque vingt ans cheffe de groupe à la zone de police Midi. Je connais le travail difficile des agents sur le terrain. J'ai énormément d'admiration et d'estime pour ce corps de police qui doit assurer notre sécurité. D'ailleurs, le travail sur la résolution réalisé par ma collègue Els Rochette, l'ensemble de la commission des affaires intérieures et moi-même prouve que nous avons beaucoup d'admiration pour nos agents.

Toutefois, nous ne pouvons pas non plus ignorer tous les actes ou violences que certains agents commettent contre nos citoyens. Nous savons que la manifestation du 24 janvier a laissé beaucoup de tristesse. Ensuite, la réunion organisée par le bourgmestre de la Ville de Bruxelles rassemblant des parents ainsi que des jeunes arrêtés de manière illégitime, sous l'égide du délégué général aux droits de l'enfant, M. Bernard De Vos, n'a pas porté ses fruits :

beaucoup sont encore très en colère. Des plaintes pénales ont d'ailleurs été déposées contre la police.

<sup>1137</sup> Je ne suis pas là pour dire que tous les policiers sont racistes ou violents. Je veux simplement que la justice puisse être rendue. Je suis par ailleurs admirative de la ministre de l'intérieur Mme Verlinden, lorsqu'elle s'exprime sur la diversité qu'il doit y avoir au niveau du corps de police bruxellois et qu'elle prône une tolérance zéro vis-à-vis des actes racistes de la part de policiers. Je suis donc confiante sur la façon dont le gouvernement fédéral va travailler.

Les recommandations intégrées dans notre résolution ont donné quelques pistes de travail au gouvernement bruxellois. M. le ministre-président, avez-vous pu réunir les chefs de zone pour évoquer notamment la résolution adoptée, mais également la mise en place de certaines procédures qui pourraient réinstaurer la confiance entre citoyens et policiers ? Dans le cas où vous auriez rencontré ces chefs de zone, quelles ont été les priorités dont vous avez discuté ?

Nous avons voté la résolution le 18 décembre. Nous sommes à peine à la fin du mois de mars et sommes effectivement impatients. De nombreux faits se déroulent tous les jours et nous forcent à ne pas rester les bras ballants. Quel est votre calendrier de mise en œuvre ? Avez-vous réfléchi avec Bruxelles Prévention et sécurité (BPS) à la mise sur pied du forum qui devait être organisé entre citoyens et policiers pour que ceux-ci puissent partager leurs expériences, en collaboration bien entendu avec les six zones de police ?

<sup>1139</sup> En Belgique, il y a 48.000 policiers sur le terrain. Tous ne sont pas violents ou racistes. Cependant, quand des actes de violence ou de racisme ont lieu, il faut appliquer la tolérance zéro, de la même manière que lorsque des citoyens portent atteinte à l'intégrité physique et morale des agents de police. Là aussi, la justice doit travailler rapidement et efficacement.

<sup>1141</sup> **M. Hicham Talhi (Ecolo).**- Je me joins tout d'abord aux questions posées par Mmes Rochette et Laanan. Je tiens également à rappeler combien le groupe Ecolo condamne l'atteinte à l'intégrité physique de nos policiers et policières, auxquels nous apportons tout notre soutien. Ces actes sont inacceptables et intolérables.

Je voudrais néanmoins contredire ceux qui soutiennent qu'il existe une impunité concernant ces faits et qu'il faudrait une tolérance zéro qui n'existe pas aujourd'hui. Penser cela, c'est méconnaître la réalité de nos cours et tribunaux, où ce type de délits est très gravement sanctionné.

Beaucoup d'évènements se sont déroulés entre le dépôt de la question de M. Kompany et la commission que nous tenons aujourd'hui. Tenter de les expliquer et de les comprendre n'implique en aucun cas leur justification.

La justice a rendu un non-lieu au bénéfice des policiers poursuivis pour le décès de Lamine Bangoura, notre George

*Ik wil niet zeggen dat alle politieagenten racisten of geweldenaars zijn. Ik wil gewoon dat er rechtvaardigheid komt. Ik heb vertrouwen in de federale regering en minister Verlinden van Binnenlandse Zaken, die zegt dat het Brusselse politiekorps diverser moet en dat er nultolerantie moet komen voor racisme bij de politie.*

*Hebt u onze resolutie en de invoering van procedures die het vertrouwen tussen burger en politie kunnen herstellen, al met de leiding van de politiezones besproken?*

*Hoe ziet de planning eruit? Bekijkt u met Brussel Preventie & Veiligheid (BPV) en de zes politiezones hoe burgers en politieagenten ervaringen kunnen uitwisselen?*

*België telt 48.000 politieagenten. Die zijn niet allemaal gewelddadig of racistisch, maar als racisme bij de politie de kop opsteekt, moet nultolerantie het antwoord zijn. Hetzelfde geldt voor burgers die de agenten te lijf gaan.*

**De heer Hicham Talhi (Ecolo)** (in het Frans).- *De Ecolo-fractie veroordeelt stellig elke inbreuk op de fysieke integriteit van onze politieagenten. Zulke feiten worden dan ook zwaar bestraft in de rechtbank, in tegenstelling tot wat sommigen beweren.*

*De rechtbank heeft de agenten buiten vervolging gesteld in de zaak rond het overlijden van Lamine Bangoura, onze Belgische George Floyd. Ze oordeelde dat zijn geschreeuw voortkwam uit agitatie, terwijl hij omgekomen is door verstikking.*

*Ik herinner u ook aan de racistische en homofobe video met agenten van de politiezone Zuid. Op 24 januari werden enkele minderjarigen met geweld gearresteerd. Recent werd een zwarte jongeman gearresteerd op basis van zijn huidskleur en een vermoedelijke gelijkens met een verdachte. Gedurende zeven dagen zat hij onterecht opgesloten.*

*Dit alles is voor ons onaanvaardbaar. Op de overlijdens van Ibrahim, Ilyes, Mehdi en andere jongeren kom ik nu niet meer*

Floyd belge, mort étouffé sous la pression des policiers, attaché tel un meuble avec des sangles de déménagement. Dans son jugement, la chambre estime que les cris de M. Lamine Bangoura trahissent son énervement, alors qu'il est mort par suffocation.

Parmi les événements que je voudrais rappeler, il y a également la vidéo raciste et homophobe des policières de la zone de police Midi, publiée le 21 janvier. Le 24 janvier, des mineurs d'âge ont été violemment arrêtés. De telles violences sont intolérables.

Plus récemment, un jeune homme noir a été arrêté simplement sur la base de sa couleur de peau et sur sa prétendue ressemblance avec une autre personne coupable d'un délit. Ce jeune homme a passé sept jours en prison alors qu'une simple enquête aurait pu prouver son innocence.

Je ne reviendrai pas sur les décès d'Ibrahima, d'Ilyes et de Mehdi, et de tous les autres jeunes décédés. L'ensemble de ces éléments crée un contexte qui amène la violence.

<sup>1143</sup> Nous souhaitons aujourd'hui une tolérance zéro à l'égard des violences policières et judiciaires. Tant que cet état de fait n'est pas reconnu et que ce problème n'est pas traité structurellement, je crains que nous ayons à déplorer d'autres débordements, qui ne sont pas pour autant justifiables.

Je n'ai pas de question, mais je tenais à prendre position dans ce débat qui nous concerne tous.

<sup>1145</sup> **M. Sadik Köksal (DéFI).**- Je rejoins Mme Laanan quant au fait que le ministre-président n'est pas ministre de la justice ou de l'intérieur. J'aimerais également remercier M. Kompany qui a eu un contact avec la ministre de l'intérieur afin de la sensibiliser aux réalités bruxelloises, aux tensions qui existent entre jeunes et policiers et au fait que la crise du Covid-19 et les règles de confinement n'améliorent en rien cette situation.

Il faut donner le temps à la ministre de l'intérieur et au ministre de la justice de mettre en œuvre les réformes nécessaires pour que la police puisse, en cas de débordement en son corps, être poursuivie et condamnée. Un syndicat a récemment déclaré qu'il y avait en son sein des policiers qui commettaient des actes de racisme. Ces dénonciations sont déjà un bon début.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier que la police est là pour faire respecter l'ordre. Les policiers ne sont pas des "défouloirs", sur lesquels des agressions physiques ou autres peuvent être commises. Nous condamnons fermement ces agressions.

Soyons patients. Nous sommes peut-être au début de la troisième vague de la crise du Covid-19 ; des règles de confinement plus strictes risquent d'être annoncées dans les jours à venir, ce qui compliquera encore le travail des policiers qui doivent également faire respecter ces mesures de restriction.

M. le ministre-président, concernant les événements évoqués par M. Kompany, la zone de police Bruxelles-Nord (Polbruno) et le décès tragique du jeune Ibrahima, des évolutions sont-elles à

*terug. Vast staat wel dat deze feiten een context creëren die tot geweld leidt.*

*Er moet een multolerantie komen voor politiegeweld. Zolang het probleem niet structureel aangepakt wordt, zullen er nog gewelduitbarstingen komen.*

*Ik heb geen vragen, maar ik wou wel een standpunt innemen in deze discussie.*

**De heer Sadik Köksal (DéFI)** (in het Frans).- *Ik wil de heer Kompany bedanken omdat hij de federale minister van Binnenlandse Zaken geweest heeft op de Brusselse realiteit en de spanningen tussen de politie en de jongeren, zeker in de huidige context van allerlei beperkingen.*

*De ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie hebben tijd nodig om de nodige hervormingen door te voeren, zodat agenten vervolgd en veroordeeld kunnen worden. Het is al een goed begin dat een vakbond toegegeven heeft dat er bij sommige agenten sprake is van racisme.*

*Anderzijds veroordelen we ten strengste elke vorm van agressie tegen de agenten. Uiteindelijk staat de politie in voor de ordehandhaving.*

*Laten we nog wat geduld hebben. We staan misschien voor een derde coronagolf, met een mogelijke verstrenging van de maatregelen, wat de handhaving door de politie nog moeilijker zal maken.*

*Zijn er intussen ontwikkelingen in het onderzoek naar het overlijden van Ibrahima?*

noter dans les instructions en cours sur les causes du décès et les nombreuses arrestations dans les trois Régions ?

<sup>1147</sup> Avons-nous une idée du domicile de ces personnes ? Sur plus de 114 personnes arrêtées, très peu étaient des Schaerbeekois. Il s'agit donc de personnes qui viennent de l'extérieur pour créer le désordre. De tels actes sont inadmissibles et nous les condamnons fermement.

<sup>1149</sup> **M. Rudi Vervoort, ministre-président.**- Comme je le rappelle souvent dans cette assemblée, il ne m'appartient pas de m'immiscer dans l'organisation de la police intégrée. En fonction du niveau impliqué, cela relève de la compétence de la ministre de l'intérieur ou des collègues des zones de police. Les questions relatives au soutien psychologique ou à des procédures disciplinaires relèvent du corps de police et des autorités au niveau local. En tant que ministre-président, je n'ai pas à m'exprimer sur des procédures, disciplinaires, judiciaires ou autres, qui, de surcroît, risqueraient d'être mises à mal par des déclarations intempestives.

Par contre, au-delà des polémiques, nous sommes confrontés à un véritable problème de société qui mérite toute notre attention. La Région et Bruxelles Prévention et sécurité (BPS) ont déjà soutenu plusieurs initiatives. Vous me demandez ce qu'il en est de la mise en place des recommandations issues des travaux de votre commission sur les relations entre la police et les citoyens. J'ai déjà eu l'occasion de vous indiquer que le gouvernement les a intégrées au plan global de sécurité et de prévention (PGSP).

Y figure également la demande de prévoir un cadre fédéral général pour l'utilisation des caméras d'intervention (bodycams). Nous en avons encore longuement parlé le 8 mars 2021 lors de la discussion sur le PGSP, et cela n'a pas évolué depuis. Il manque encore des éléments relatifs à leurs conditions d'utilisation à propos desquels je ne peux pas me prononcer. Il existe un texte qui organise et autorise leur utilisation, mais la manière dont elles sont utilisées doit encore être fixée au moyen d'arrêtés royaux. Cela ne peut pas être déterminé par un règlement général de police au niveau local. Le gouvernement fédéral a donc laissé une zone de flou dans l'utilisation de ces caméras.

Ceci dit, BPS a déjà rencontré les chefs de corps pour mettre en place une méthodologie via la création de groupes de travail spécifiques afin d'exécuter les recommandations émises dans votre résolution. Ce travail a donc démarré.

<sup>1151</sup> Je tiens à rappeler que nous sommes toujours dans un contexte de crise sanitaire majeure, où les forces de l'ordre sont mises à contribution d'une manière qui commence à user les organismes et la psyché des uns et des autres.

Il ne faudrait pas non plus perdre de vue, quand nous évoquons ce genre de questions, que nous sommes dans un cadre "extraordinaire". Je ne dis pas qu'il faut toujours tout contextualiser, mais le contexte a tout de même son importance.

*Bij de 144 gearresteerden, die uit de drie regio's kwamen, waren er heel weinig die in Schaerbeek woonden. Zij kwamen dus van elders om hier rel te schoppen.*

**De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).**- *Zoals ik wel vaker moet herhalen, kan ik me niet met de eengemaakte politie bemoeien. Die bevoegdheid ligt bij de minister van Binnenlandse Zaken of de politiecolleges. Psychologische bijstand en tuchtprocedures zijn de verantwoordelijkheid van politiekorpsen en gemeentebesturen.*

*Los van alle polemiek is er wel degelijk een maatschappelijk probleem dat onze aandacht verdient. Het gewest en Brussel Preventie en Veiligheid (BPV) ondersteunen al een aantal initiatieven. De regering heeft de aanbevelingen van de commissie die zich over de verhouding tussen politie en burger boog, opgenomen in het Globaal Veiligheids- en Preventieplan (GVPP).*

*Dat plan bevat ook het verzoek om federale regels vast te leggen voor het gebruik van bodycams, want daar bestaat nog onduidelijkheid over. Zo'n reglement kan niet op lokaal niveau worden opgesteld.*

*BPV heeft de oprichting van werkgroepen om de aanbevelingen uit de resolutie in de praktijk te brengen, al besproken met de korpschefs.*

*De coronacrisis, met al haar beperkingen en gespannen zenuwen, maakt de taak van de politie alleen maar moeilijker. Dat leidt tot gewelddaden tegen de politie én van de politie. Beide moeten worden veroordeeld. We wachten op een wettelijk kader vanuit het federale niveau, waarna er gerechtelijk kan worden vervolgd.*

Les interpellations devraient peut-être être divisées en deux groupes : un premier qui se focalise sur les violences à l'encontre des forces de l'ordre et un autre qui se concentre sur les violences que celles-ci commettent. Tous ces actes doivent, bien entendu, être condamnés. À partir du moment où l'on sort du cadre légal, il doit y avoir des poursuites judiciaires. Mais j'ai confiance en l'État de droit dans lequel nous vivons.

L'un des défis de notre Région est de donner les moyens à nos services de police de fonctionner correctement, de rencontrer les demandes de nos concitoyens et d'organiser les conditions d'une rencontre positive. En effet, les rencontres avec les services de police se résument trop souvent à des expériences négatives. Cette situation doit évoluer.

Il existe déjà des expériences réussies au niveau local. La semaine dernière, j'inaugurais une antenne de sécurité intégrée au niveau local (LISA) à Anderlecht, projet développé et soutenu par Bruxelles Prévention et sécurité (BPS) et dans lequel je crois très fermement. Créer des lieux de rencontre positive entre les citoyens et la police, où l'on répond concrètement aux préoccupations des gens, est l'une des clés du renforcement de la confiance mutuelle. Ce projet répond, par ailleurs, à la recommandation de soutenir les zones de police à travers la généralisation de la police de proximité.

Au-delà des discours, il faut des projets concrets comme celui-ci, qui réunissent autour d'une même table des policiers, des agents de proximité et des agents chargés de la propreté publique dans l'optique de mettre en place une véritable police de proximité à l'écoute des citoyens. Ce type d'initiatives doit être généralisé. La commune d'Anderlecht envisage d'ailleurs, à terme, de créer huit antennes.

<sup>1153</sup> Cela ne signifie pas que l'action des agents de proximité est en concurrence avec l'intervention des forces de l'ordre ou qu'elle va à son encontre. Ces deux métiers sont différents, mais tous deux indispensables.

Dans le cadre de la réforme des polices, nous avons probablement trop privilégié le volet intervention, au détriment de la fonction d'agent de proximité, qui était dévalorisée à tout point de vue. Nous procédons actuellement à un rééquilibrage. Les acteurs locaux comme les communes et les zones de police sont les plus adéquats, avec l'aide de la Région bruxelloise, pour entreprendre des initiatives destinées à renouer les liens entre les citoyens et la police.

Chacun demeure dans son cadre mais travaille à un objectif commun. Des conflits éventuels peuvent également être désamorçés avant qu'ils ne dégénèrent, grâce à cette source d'information importante pour la police que sont les agents de proximité.

<sup>1155</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Mon ambition est d'accroître le nombre de Bruxellois dans les services de police de la Région. À cet égard, il a été créé un centre*

*Het gewest moet de politie de middelen geven om zich naar behoren van haar taak te kwijten en positieve relaties met de burger te ontwikkelen.*

*Er zijn al een aantal geslaagde lokale experimenten, zoals de local integrated security antenna (LISA) in Anderlecht. Positieve interactie tussen burger en politie is van essentieel belang om wederzijds vertrouwen tot stand te brengen. Echte nabijheidspolitie luistert naar de burgers. Zulke initiatieven moeten dan ook uitbreiding krijgen. Anderlecht overweegt alvast om nog zeven extra LISA's op te richten.*

*Nabijheid en interventie zijn twee belangrijke aspecten van politiewerk die niet tegenstrijdig zijn. Bij de hervorming van de politie hebben we allicht te veel aandacht aan het aspect interventie geschonken, ten nadele van de nabijheid. We werken nu aan het herstel van het evenwicht. Gemeenten en politiezones, met ondersteuning door het gewest, zijn het best geplaatst om het vertrouwen tussen burger en politie te herstellen. Iedereen blijft binnen zijn bevoegdheid, maar streeft hetzelfde doel na.*

(verder in het Nederlands)

Het is mijn ambitie om het aantal Brusselaars bij de politiediensten in het gewest te verhogen. Daarom heeft



*d'orientation et de recrutement, dont l'objectif est de susciter l'enthousiasme du citoyen pour une carrière dans la police et de préparer les candidats aux tests de sélection, afin d'augmenter leurs chances de réussite.*

1157 *(poursuivant en français)*

Au niveau de la sélection, le recrutement en tant que tel reste une compétence fédérale. La preuve en est que faire ses classes dans une école de police, bruxelloise par exemple, n'impose pas d'être affecté à Bruxelles. La mobilité est généralisée, ce qui rend difficile le maintien d'effectifs qui font carrière au sein de leur police locale, comme c'était le cas, à l'époque, dans les polices communales. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas, grâce aux syndicats. Cela a des avantages, mais aussi des inconvénients, car un policier peut à tout moment quitter sa zone.

1159 *(poursuivant en néerlandais)*

*Par ailleurs, l'École régionale et intercommunale de police (ERIP) organise des journées portes ouvertes et des moments de discussion et d'échange d'expériences avec les jeunes des quartiers, afin d'insister sur le rôle préventif de la police.*

1161 *(poursuivant en français)*

Effectivement, ce forum jeunesse met le doigt sur une série de problématiques, dont la relation entre les jeunes et la police. Une étude très intéressante a été réalisée principalement en Région wallonne et à Bruxelles.

D'ailleurs, il est important de garder à l'esprit à quel point cette situation s'est dégradée en raison de la pandémie, car les jeunes se sont retrouvés face à des difficultés scolaires, en confinement...

La mission principale du Conseil régional de sécurité (Cores), telle que définie par la loi, est de suivre l'exécution du plan global de sécurité et de prévention (PGSP). Les manifestations tenues sur le territoire de la Région ne sont donc pas évaluées au sein du Cores. D'ailleurs, le Cores n'a aucune compétence d'opérationnalité.

Lorsqu'une manifestation est annoncée, une analyse de risques est réalisée par la police. Il revient ensuite au bourgmestre de prendre la décision d'autoriser le cas échéant l'événement, sur la base de l'analyse policière. Par la suite, le déroulement d'une

de gewestelijke school voor veiligheids-, preventie- en hulpdienstberoepen een oriëntatie- en rekruteringscentrum opgericht, waarvan ik de werking hier al uitvoerig heb toegelicht. Het doel van dat centrum is om meer mensen warm te maken voor een loopbaan bij de politie, maar ook om de kandidaten voor te bereiden op de selectieproeven. Dat sluit overigens aan bij een van de aanbevelingen uit de parlementaire resolutie, namelijk meer Brusselaars ertoe aanmoedigen om te kiezen voor een baan bij de politie en de kandidaten voorbereiden op de selectieproeven, zodat ze meer kans maken om te slagen.

*(verder in het Frans)*

*De aanwerving blijft een federale bevoegdheid. Wie op een Brusselse politieschool zit, gaat later niet noodzakelijk in Brussel aan de slag. Er is ook een grote mobiliteit, daar hebben de vakbonden voor gezorgd. Dat heeft voordelen, maar een agent kan nu zijn zone op elk moment verlaten.*

*(verder in het Nederlands)*

Verder organiseert de Gewestelijke en Intercommunale Politieschool (GIP) samen met de politiezones opendeurdagen en gespreksmomenten met jongeren uit de wijken om positieve ervaringen met hen te delen. Daarnaast zijn er nog andere initiatieven. De boodschap is dat de politie niet alleen instaat voor repressie, maar ook voor preventie.

Onlangs heb ik vertegenwoordigers van het jongerenforum beloofd om het onderwerp binnenkort op de agenda van de Gewestelijke Veiligheidsraad te plaatsen.

*Dat forum wijst ook op de moeilijke relatie tussen jongeren en politie. Er bestaat overigens een interessante studie daarover, uitgevoerd in het Waalse Gewest en in Brussel.*

*De Gewestelijke Veiligheidsraad moet de uitvoering van het Globaal Veiligheids- en Preventieplan (GVPP) opvolgen en is dus niet verantwoordelijk voor een evaluatie van manifestaties.*

*Na een risicoanalyse door de politie beslist de burgemeester of een bepaalde manifestatie mag plaatsvinden. Het verloop ervan wordt geëvalueerd door de raad van de betrokken politiezone. De heer Köksal kan ons wellicht zeggen of de bewuste manifestatie besproken is in de raad van de politiezone Brussel Noord.*

manifestation est évalué par le conseil de police de la zone de police où s'est tenue la manifestation.

J'imagine que M. Köksal pourrait me répondre que la manifestation a fait l'objet de discussions au sein du conseil de police de la zone de police Bruxelles-Nord.

<sup>1161</sup> **M. Sadik Köksal (DéFI).**- Je n'en suis pas membre.

<sup>1161</sup> **M. Rudi Vervoort, ministre-président.**- Je pensais que vous l'étiez.

La situation est donc très claire. Nous en reparlerons probablement lors de la septième réforme de l'État, car il y a eu des annonces encore floues sur le rôle du ministre-président en cas d'événement supralocal. C'est bien la preuve que la situation n'est pas juridiquement claire comme certains le prétendent. Des conditions appropriées devront être mises en place pour en permettre le fonctionnement.

<sup>1167</sup> En ce qui concerne votre question sur la vision que je partageais avec l'ancien ministre de l'intérieur, il faut souligner que la nouvelle ministre de l'intérieur est plus proactive dans ses relations avec les bourgmestres et les zones de police. Philippe Close l'a probablement déjà évoqué en conseil de police dans sa zone : dans le cadre des manifestations, un contact direct se fait entre la ministre de l'intérieur et lui-même. La raison est simple, c'est la ministre de l'intérieur qui est compétente en la matière et qui a les moyens juridiques d'agir.

<sup>1169</sup> *(poursuivant en néerlandais)*

*La manifestation pour Ibrahima a été autorisée par la commune de Saint-Josse-ten-Noode, sur la base d'une analyse des risques réalisée par la police, moyennant le respect des consignes de sécurité. Le centre régional intégré de communication et de crise a été ouvert par mesure de précaution.*

*La manifestation devant le commissariat de la zone de police Bruxelles-Nord dans la rue de Brabant était accompagnée par un service d'ordre interne et s'est déroulée dans le calme. Ce n'est qu'à 17h30 qu'un groupe de 50 à 100 individus en marge de la manifestation a provoqué plusieurs incidents. Les pompiers ont dû intervenir à quatre reprises et, lorsque la situation s'est dégradée, les renforts nécessaires ont été fournis en nombre.*

**De heer Sadik Köksal (DéFI)** *(in het Frans).*- *Ik maak daar geen deel van uit.*

**De heer Rudi Vervoort, minister-president** *(in het Frans).*- *Ik dacht van wel.*

*Een en ander is wellicht stof voor de zevende staatshervorming, want de rol van de minister-president is bij bovenlokale evenementen juridisch niet helemaal duidelijk.*

*De nieuwe minister van Binnenlandse Zaken is heel wat proactiever als het aankomt op de samenwerking met de burgemeesters en politiezones. Bij een manifestatie is er rechtstreeks contact tussen de minister en burgemeester Close. De reden daarvoor is eenvoudig: de minister is bevoegd en heeft de middelen om in te grijpen.*

*(verder in het Nederlands)*

De betoging voor Ibrahima werd door de gemeente Sint-Joost-ten-Node, op basis van een risicoanalyse van de politie, toegelaten van 14 uur tot 17.30 uur. De deelnemers moesten wel de veiligheidsvoorschriften naleven: een mondkmasker dragen en minstens anderhalve meter afstand houden. Voorts werden minder dan honderd aanwezigen toegelaten om het Noordplein te betreden, waar het commissariaat zich bevindt.

Het geïntegreerd gewestelijk communicatie- en crisiscentrum werd preventief geopend om eventuele ontsporingen te kunnen opvangen en mezelf en de burgemeesters van de betrokken zone en de aangrenzende zones op de hoogte te houden.

De betoging voor het commissariaat van de politiekezone Brussel-Noord in de Brabantstraat, vlakbij het Noordstation, werd begeleid door een interne ordedienst en verliep over het algemeen rustig. De organisatoren riepen op om de betoging om 17 uur te beëindigen. De grote meerderheid van de betogers is vervolgens weggegaan.

Omstreeks 17.30 uur lokte een groep van vijftig tot honderd individuen in de marge van de manifestatie meerdere incidenten uit, die beschadigingen veroorzaakten.

<sup>1171</sup> *(poursuivant en français)*

Ces événements ont démontré toute l'utilité du centre de crise intégré. En effet, l'appui et le renfort apportés à la zone de police Polbruno ont été gérés depuis le centre de crise régional : des renforts avaient été prévus et ont été mobilisés via la zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles (Polbru).

M. Kompany, je ne suis pas chargé de la sécurité du souverain. La situation que vous évoquez est due à un problème de gestion interne. Dès le moment où le roi se déplace, un contact doit être pris par rapport à son itinéraire. J'ignore ce qui s'est passé dans ce cas précis, mais une enquête interne a été diligentée.

Ce type de situation ne devrait pas se produire, avec les moyens modernes dont nous disposons et l'escorte dont bénéficie le roi. Il est effectivement interpellant de l'imaginer se retrouver en plein milieu d'une manifestation. Quoi qu'il en soit, je ne serai pas informé du résultat de l'enquête interne ni des mesures qui seront prises pour garantir la sécurité du souverain.

<sup>1173</sup> J'ai lu que la ministre de l'intérieur avait pris une série d'initiatives avec les bourgmestres des grandes villes afin de faire face à l'émergence de nouvelles formes de contestation, entre autres liées à la crise sanitaire. Un groupe de travail baptisé "New way of protesting" réunit ainsi les bourgmestres des villes de Bruxelles, Liège et Anvers, les lieux où se concentrent les manifestations. Cette initiative est intéressante et permettra aux différentes zones de police d'échanger leurs expériences.

Pour le reste, je partage vos préoccupations. Un travail important reste à accomplir pour retrouver une certaine sérénité dans les relations entre la police et les citoyens. Nous devons tous nous mobiliser pour y parvenir.

<sup>1175</sup> **M. Pierre Kompany (cdH).**- Je rappelle que le chef de l'État a été pris dans une sorte d'embuscade - j'exagère un peu - et que les personnes chargées de sa sécurité n'ont pas été en mesure de l'empêcher. Imaginez alors ce qu'il peut se passer entre la police et les jeunes dont on parle tant.

J'ai moi-même fréquenté beaucoup de policiers à Bruxelles, et je pense que bon nombre de ces derniers ne cautionnent pas les actions de leurs collègues. M. le ministre-président, je vous prie de relayer notre volonté de mettre un terme à ce genre d'événements.

Encourageons également Mme la ministre de l'intérieur, Annelies Verlinden, pour qu'elle arrive à réaliser le projet sur les

Aangezien de situatie verslechterde en de lokale voorzieningen niet langer volstonden om de ongeregeldheden onder controle te houden, werd er gezorgd voor de nodige versterking. De ordediensten kwamen met een groot aantal agenten ter plaatse om de rust te herstellen. De brandweer moest in het kader van de betoging vier keer uitrukken.

*(verder in het Frans)*

*Het Brussels gewestelijk Crisiscentrum heeft alleszins zijn nut bewezen. Van hieruit werd er extra steun gestuurd naar de zone Polbruno.*

*Ik ben niet bevoegd voor de veiligheid van de koning en ik weet ook niet precies wat er gebeurd is. Maar met de moderne communicatiemiddelen zou het niet mogen gebeuren dat de reisweg van de koning het parcours van een manifestatie kruist. Er is een intern onderzoek bezig, maar over het resultaat en over eventuele extra veiligheidsmaatregelen word ik niet geïnformeerd.*

*Op initiatief van de minister van Binnenlandse Zaken bestaat er nu een werkgroep "New way of protesting", met de burgemeesters van Brussel, Luik en Antwerpen. Zo kunnen zij ervaring uitwisselen over het beheer van nieuwe vormen van protestmanifestaties, die het daglicht gezien hebben sinds de coronacrisis.*

*Ik deel uw bezorgdheid. We moeten alles op alles zetten voor het herstel van een serene relatie tussen politie en burgers.*

**De heer Pierre Kompany (cdH)** *(in het Frans).*- *We mogen niet vergeten dat de beveiligers van het staatshoofd niet konden voorkomen dat hij plots ingesloten zat.*

*Uit mijn frequente contacten met politieagenten in Brussel leid ik af dat velen onder hen het niet eens zijn met het optreden van sommigen van hun collega's.*

*Minister van Binnenlandse Zaken Verlinden verdient aanmoediging om haar diversiteitsproject te realiseren. Een betere toekomst voor onze kinderen, dat moet altijd onze bekommernis zijn.*

diversités. Il n'y a pas qu'une diversité, il y en a plusieurs. Le lynchage dramatique de David à Beveren est venu le rappeler.

Prenons conscience du fait que nous sommes dans une société qui doit constamment préparer un meilleur avenir à ses enfants.

1179 **M. Mathias Vanden Borre (N-VA)** (en néerlandais).- *M. le ministre-président, vu la gravité et la régularité des événements, il faut ramener de la sérénité dans le débat. Ceux qui ont une responsabilité politique doivent agir en conséquence.*

*Vous répétez que vous n'êtes pas compétent et renvoyez systématiquement la balle aux zones de police, aux bourgmestres et à la ministre de l'intérieur, alors que la loi provinciale vous attribue expressément la compétence de gouverneur. J'aurais donc aimé que vous soyez plus proactif et que vous appliquiez l'accord conclu avec le ministre de l'intérieur de l'époque après la précédente manifestation Black Lives Matter.*

*Selon vous, le Conseil régional de sécurité n'aurait aucune compétence opérationnelle. En même temps, vous faites référence à une étude sur les jeunes, qui figurerait à l'ordre du jour de ce conseil. Je l'ignorais.*

1181 *Pourriez-vous fournir cette étude aux membres de cette commission ?*

1183 **M. Rudi Vervoort, ministre-président.** - Il ne s'agit pas d'une étude, mais d'un travail réalisé par l'ancien Conseil de la jeunesse de la Communauté française (CJCF), comme vous pourrez le constater en consultant le site du Forum des jeunes.

1185 **M. Mathias Vanden Borre (N-VA)** (en néerlandais).- *À Anvers, un bureau externe a réalisé une étude scientifique sur le niveau de confiance du citoyen à l'égard de la police. Je propose que nous fassions de même.*

1187 **Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a)** (en néerlandais).- *Le conseil de la jeunesse de la Commission communautaire flamande (Vlaamse Gemeenschapscommissie, VGC)a interrogé*

**De heer Mathias Vanden Borre (N-VA).**- Mijnheer de minister-president, ik treed u bij wanneer u zegt dat we de sereniteit in het debat moeten terugvinden. Gezien de ernst en de regelmaat van de feiten is dat absoluut noodzakelijk. De situatie in Brussel is bijzonder ernstig en de politiek verantwoordelijken moeten dienovereenkomstig handelen.

Een punt waarop ik u dan weer niet bijtreed, is dat u zegt dat u niet bevoegd bent. Dat is helaas een gewoonte van u. U verwijst weer naar de lokale politiezones, de burgemeesters én de minister van Binnenlandse Zaken. Dat doet u keer op keer, en keer op keer moet ik u tegenspreken, wetteksten in de hand. De Provinciewet geeft u uitdrukkelijk de bevoegdheid van gouverneur. Bij de zesde staats hervorming hebt u die taken overgenomen. Daar hangen uiteraard ook rechtstreekse bevoegdheden aan vast, bijvoorbeeld de bevoegdheid om betogingen te verbieden.

Ik had dan ook graag gezien dat u wat vaker proactief optrad. Laten we immers niet vergeten dat er na de vorige Black Lives Matter-manifestatie duidelijk afgesproken is met de toenmalige minister van Binnenlandse Zaken dat dergelijke feiten zich niet meer mochten herhalen. Toch was dat de voorbije weken meermaals het geval. Onlangs was er nog een massale optocht van Carnaval Sauvage. Zoiets is voor de zorgsector een slag in het gezicht. Dat is schadelijk voor het vertrouwen.

Tot slot verwijst u naar de Gewestelijke Veiligheidsraad. Die zou geen operationele taken uitvoeren. Tegelijk verwijst u echter naar een studie over jongeren die binnen die raad op de agenda zou komen. Daar was ik niet van op de hoogte.

Kunt u de commissieleden die studie bezorgen? Zoals u het zelf al zei, zou het goed zijn om na te gaan wat we in vergelijking met steden als Antwerpen en Luik nog kunnen verbeteren in Brussel.

**De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *Het is niet echt een studie, maar een werkstuk van de voormalige jeugdraad van de Franse Gemeenschap, te raadplegen op de site van het Jongerenforum.*

**De heer Mathias Vanden Borre (N-VA).**- Ik dacht dat het om een onafhankelijk onderzoek ging.

In Antwerpen heeft een extern bureau het vertrouwen tussen burger en politie wetenschappelijk in kaart gebracht. Het is immers belangrijk om de debatten op wetenschappelijke feiten te stoelen in plaats van op meningen. Ik stel voor dat we dat ook in Brussel doen.

**Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a).**- Volgens mij hebt u het over het uitgebreide onderzoek dat het jongerenforum tijdens de hoorzitting is komen toelichten. Dat was een

*des milliers de jeunes sur la violence policière. Les résultats sont alarmants.*

interessante aanvulling van het debat en de aanbevelingen die in de resolutie zijn opgenomen.

<sup>1187</sup> **M. Mathias Vanden Borre (N-VA)** *(en néerlandais)*.- *Mais il ne s'agissait pas d'une étude scientifique.*

Intussen heeft ook de Jeugdraad van de Vlaamse Gemeenschapscommissie (VGC) duizenden jongeren bevestigd over politiegeweld. De resultaten waren alarmerend.

<sup>1187</sup> **Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a)** *(en néerlandais)*.- *Personne n'a prétendu que c'était le cas.*

**De heer Mathias Vanden Borre (N-VA)**.- Maar het ging niet om een wetenschappelijk onderzoek.

*Vous ne répondez pas à la question sur le signal que vous pourriez donner aux jeunes qui ont été agressés dans la caserne d'Etterbeek le 24 janvier.*

**Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a)**.- Niemand heeft beweerd dat het een wetenschappelijke enquête was, maar als duizenden jongeren hun mening geven, kunnen we daar wel naar luisteren.

<sup>1193</sup> *Voilà des années que des centaines de jeunes se retirent, traumatisés, chez eux. Il serait bon que vous puissiez leur donner un signal.*

Over uw rol en het signaal dat u zou kunnen geven aan jongeren die op 24 januari in de kazerne van Etterbeek zijn mishandeld, blijft u het antwoord schuldig. Ik besef dat dat een verantwoordelijkheid van de politiezones, de burgemeesters en de federale overheid is, maar u zou toch de rol van bruggebouwer op u kunnen nemen.

*Quand pouvons-nous espérer le cadre juridique relatif aux caméras d'intervention ? Vous pourriez peut-être inciter la ministre Verlinden à élaborer rapidement un protocole efficace pour l'utilisation de ces caméras ?*

Aangezien er ditmaal ook heel wat jongeren uit middenklassegezinnen bij de feiten betrokken waren, met mondigere ouders, komen de verhalen stilaan meer naar boven. Het fenomeen doet zich echter al jaren voor. Honderden jongeren blijven onder de radar en trekken zich volledig getraumatiseerd in hun kot terug. Het zou zeker goed zijn dat zij ook van u, mijnheer de minister-president, een signaal krijgen.

*Par ailleurs, nous sommes heureux d'apprendre que BPS a déjà rencontré les chefs de corps dans le cadre de la résolution.*

Wat de bodycams betreft, laat het federale kader op zich wachten. Welke elementen ontbreken nog en wanneer kunnen we het kader verwachten? Intussen voeren politiezones in Brussel de bodycams al in. Het feit dat er nog onduidelijkheid over heerst, lijkt me gevaarlijk. U kunt er allicht bij minister Verlinden op aandringen dat ze snel werk maakt van een goed protocol bij het gebruik van bodycams.

*Enfin, Bruxelles fait-elle partie du groupe de travail "New way of protesting" ? Y représentez-vous les dix-neuf communes ?*

Het is fijn te horen dat Brussel Preventie & Veiligheid de korpschefs in verband met de resolutie al heeft ontmoet. Dat is goed nieuws. Van de werkgroep 'New way of protesting', een initiatief van minister Verlinden, had ik nog niet gehoord. Maakt Brussel ook deel uit van de steden die in de werkgroep zetelen? Vertegenwoordigt u daar de negentien gemeenten?

<sup>1195</sup> **M. Rudi Vervoort, ministre-président** *(en néerlandais)*.- *Le problème concerne la Ville de Bruxelles, pas les dix-huit autres communes.*

**De heer Rudi Vervoort, minister-president**.- Dat is een probleem van de stad Brussel en niet van de achttien andere gemeenten.

<sup>1195</sup> **Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a)** *(en néerlandais)*.- *Je regrette que la Région n'ait pas été impliquée.*

**Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a)**.- Het gaat toch om één grootstedelijke context, waarin de nieuwe vormen van protest zich afspelen. Ik vind het een gemiste kans dat het gewest hier niet bij betrokken is.

<sup>1199</sup> **Mme Fadila Laanan (PS)**.- Je suis satisfaite par les réponses du ministre-président, qui a rappelé que nos recommandations sont en grande majorité intégrées dans le plan de sécurité. De plus, le cadre fédéral à l'égard de l'usage des caméras d'intervention doit

**Mevrouw Fadila Laanan (PS)** *(in het Frans)*.- *Het stemt me tevreden dat de aanbevelingen grotendeels in het veiligheidsplan*

aboutir. Nous pouvons interroger nos collègues de la Chambre au sujet du calendrier de sa mise en place.

Je suis également ravie d'apprendre que Bruxelles Prévention et sécurité (BPS) a rencontré l'ensemble des chefs de corps pour mettre en place une série de dispositifs.

Le ministre-président a rappelé que le contexte sanitaire complique la situation. Nous constatons la fatigue de part et d'autre. Les policiers sont sollicités davantage en ces temps compliqués et les citoyens ne supportent plus les règles sévères qui leur sont imposées. Le temps presse, car effectivement l'écart se creuse et l'âpreté des relations augmente, justement parce que nous sommes en situation de crise sanitaire majeure.

Je suis ravie d'entendre que huit antennes de sécurité intégrée au niveau local (LISA) seront mises en place dans ma commune. La police de proximité va peut-être insuffler de la confiance entre les citoyens et la police. J'enjoins au ministre-président de garder le contact avec la ministre Verlinden, qui semble motivée et doit le rester. Je suis persuadée qu'il parviendra à la convaincre de continuer à déployer son énergie pour faire de Bruxelles une zone apaisée, où règne une confiance mutuelle entre les citoyens et la police.

<sup>1203</sup> **M. Hicham Talhi (Ecolo).**- M. le ministre-président, je vous remercie pour la pondération, l'équilibre et l'humilité dont vous faites preuve chaque fois que vous intervenez sur ces matières. D'autres que vous auraient pu utiliser votre place et votre fonction pour tenir un discours diamétralement opposé, plus guerrier et populiste. Je vous remercie de ne jamais tomber dans ces travers.

J'ai été intéressé par les réponses que vous avez apportées, notamment lorsque vous dites essayer de travailler sur la pratique et la mise en place d'antennes de sécurité intégrée au niveau local (LISA) qui rendent la police de proximité plus forte. Je souhaite qu'à l'avenir, ce type de dispositif soit de plus en plus largement disponible dans toutes nos communes.

Les choses commencent à évoluer. Le discours politique dominant se montre conscient de l'existence d'un important problème et tout le monde semble motivé à essayer d'apporter des solutions structurelles. De nombreuses déclarations de la ministre Verlinden m'ont beaucoup plu, notamment à propos de la remise en question des mécanismes de sanction des agents de police pour améliorer leur efficacité. Si nous continuons à travailler tous ensemble dans cette direction, sans excès, en évitant de faire de la politique politicienne, j'espère que nous pourrions résoudre ces problèmes au plus vite. Il s'agit de problèmes fondamentaux dans notre État de droit. Il faut que notre police soit respectable pour être respectée.

<sup>1205</sup> **M. Sadik Köksal (DéFI).**- M. le ministre-président, je vous confirme que je suis de près l'évolution à Schaerbeek, tout comme vous, en tant que vice-président empêché, suivez

*zijn opgenomen. De federale regels voor bodycams moeten nog worden afgerond.*

*De politie krijgt meer taken en wordt geconfronteerd met burgers die de beperkingen die hun leven domineren, meer dan beu zijn. Dat compliceert de relatie tussen beide.*

*Het is dan ook goed nieuws dat BPV de verdere gang van zaken met de korpschefs bespreekt en dat Anderlecht nieuwe LISA's krijgt. Ik hoop dat u contact blijft houden met de federale bevoegde minister. Dat is allemaal nodig om van Brussel een veilige stad te maken waar vertrouwen heerst tussen burgers en politie.*

**De heer Hicham Talhi (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Mijnheer de minister-president, ik ben blij dat u niet in de val van het populisme trapt als dit onderwerp ter sprake komt.*

*Ik hoop dat alle gemeenten op termijn LISA's krijgen om op die manier de nabijheidspolitie te versterken.*

*Uit het politieke discours blijkt dat het bewustzijn over het probleem groeit en dat iedereen een structurele oplossing wil. Het gaat om iets wezenlijks in onze rechtsstaat. Alleen een respectvolle politie zal respect afdwingen.*

**De heer Sadik Köksal (DéFI)** *(in het Frans).*- *Ik wil even ontkrachten dat de economische toestand in de wijk aanleiding tot de excessen tijdens de betoging gaf, want slechts vier van de 114 arrestanten waren Schaarbekenaars.*

probablement les matières qui concernent votre ancienne zone de police.

Nous avons déjà abordé le point en question d'actualité. Des collègues sous-entendaient que les manifestations et les débordements des jeunes étaient liés à la situation économique du quartier. Les chiffres des arrestations prouvent pourtant que seuls 4 individus sur les 114 arrêtés étaient schaarbeekois. Je voulais ainsi tordre le cou à un canard.

- *Les incidents sont clos.*

2109 **QUESTION ORALE DE M. MATHIAS VANDEN BORRE**

2109 **à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,**

2109 **concernant "les conséquences du report du lancement du cadastre du sport pour le Bruxellois sportif".**

2111 **M. Mathias Vanden Borre (N-VA) (en néerlandais).**- *En 2012, la Région bruxelloise a décidé de dresser un cadastre du sport afin de guider les autorités dans leurs décisions en matière de subventions et d'informer les Bruxellois sur l'offre sportive existante.*

*Après l'échec du projet de l'asbl Peps Sport, la cellule sport de perspective.brussels a entamé ses travaux le 15 mai 2019. À l'été 2019, une mission de service public a été confiée à l'entreprise Tipik pour la réalisation du cadastre, qu'elle a entamée début septembre 2019.*

*L'outil aurait dû être disponible pour le second semestre de 2020, mais le contrat a été prolongé d'un mois et demi en raison de la situation sanitaire. Les communes ont, elles aussi, occasionné un retard, puisqu'elles n'ont pas toutes répondu de manière circonstanciée à la demande de la cellule sport, obligeant celle-ci à improviser et à réajuster certaines données.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MATHIAS VANDEN BORRE**

**aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,**

**betreffende "de gevolgen van het uitstel van de lancering van het sportkadaster voor de sportieve Brusselaar".**

**De heer Mathias Vanden Borre (N-VA).**- Het Brussels Gewest besliste in 2012, bijna tien jaar geleden, om een sportkadaster op te stellen om het sportaanbod en de sportinfrastructuur in kaart te brengen. Dat is uiteraard een goede zaak. Het kadaster moet een betrouwbaar beeld geven van de noden in de verschillende gemeenten. Het kan enerzijds dienen als begeleidingsinstrument voor de besturen om beslissingen in het kader van subsidiëringen in lokale sportinfrastructuur te onderbouwen. Anderzijds kan zo'n kadaster dienen als informatietool voor de Brusselaars om een zicht te krijgen op het sportaanbod.

Na een eerder gefaald project van de vzw PEPS-SPORT startte de Sportcel van perspective.brussels haar werkzaamheden op 15 mei 2019. In de zomer van 2019 werd een dienstopdracht voor de opmaak van het kadaster gegund aan de onderneming Tipik, die daarmee begin september 2019 van start ging.

De tool zou in de loop van het tweede semester van 2020 klaar zijn, maar vanwege de gezondheidssituatie werd beslist om de opdracht met anderhalve maand te verlengen. De afwerking van het kadaster werd echter niet enkel door de pandemie bemoeilijkt, ook de gemeenten zorgden uiteraard voor vertraging. Die moesten namelijk op verzoek van de Sportcel de gegevens van het kadaster in verband met de sportvoorzieningen en -organisaties op hun grondgebied controleren tegen 4 september. Vanwege de enorme werklust in het begin van het schooljaar en de gezondheidsprotocollen werd uitstel verleend tot 16 september. Helaas leid ik uit het antwoord van de minister-president van 8 januari 2021 af dat niet alle gemeenten uitvoerig op het verzoek van de Sportcel hebben gereageerd. Deze verschillen in reactie, beschikbaarheid en precisie zijn volgens de minister-president toe te schrijven aan verschillende redenen waar moeilijk vat op te krijgen is. Dat heeft de Sportcel ertoe

2113 *Le lancement de la plate-forme sport.brussels - nom officiel du cadastre du sport -, prévu en octobre, a dû être reporté en raison de la crise sanitaire.*

*Qu'est-ce qui explique les différences de réaction, de disponibilité et de précision au niveau des communes ? Pourquoi est-il si difficile de dresser un cadastre du sport ?*

*Quelles sont les communes dont la cellule sport a dû revoir les données ? Celles-ci n'ont-elles pas de vue d'ensemble de l'offre sportive sur leur territoire ?*

*Quand la base de données en ligne des installations et organisations sportives sera-t-elle disponible ?*

*Quand disposerons-nous d'un inventaire complet de l'offre et des infrastructures sportives ?*

2115 **M. Rudi Vervoort, ministre-président** (en néerlandais).- *À l'occasion de la mise à jour de l'ancien cadastre du sport, la cellule sport a invité les communes à vérifier et compléter les données y figurant.*

*Certaines communes ont pris le temps de compléter les informations, d'autres uniquement de vérifier les données existantes, d'autres n'ont pas apporté de modifications ou ajouté de données.*

*Ces informations seront disponibles sur le nouveau site web sport.brussels. Les communes, mais aussi toutes les autres instances liées au sport, auront l'occasion par la suite d'encoder elles-mêmes leurs données à l'aide de l'outil de gestion du site, à l'utilisation duquel elles seront formées dans les prochains mois.*

*Le lancement du site web devrait coïncider avec une campagne de communication reportée sine die, eu égard à la situation sanitaire et à l'imprévisibilité des délais permettant d'envisager la reprise d'une pratique dans des conditions "normales".*

*Pour le moment, la base de données existante peut être consultée sur demande à la cellule sport, pour des demandes spécifiques d'intérêt public.*

*Les partenaires principaux du projet, puis les instances sportives, auront bientôt accès à l'outil de gestion.*

gedwongen om wat te improviseren en zelf de gegevens voor bepaalde gemeenten aan te passen.

Het was de bedoeling om het platform sport.brussels, de officiële benaming van het sportkadaster, in oktober operationeel te maken, maar door de aanhoudende gezondheids crisis en de daarmee gepaard gaande beslissing om alle sportvoorzieningen te sluiten, besliste de regering om de opstart van sport.brussels uit te stellen.

Wat zijn de redenen voor de verschillen in reactie, beschikbaarheid en precisie bij de gemeenten? Hoe komt het dat het zo moeilijk is om een sportkadaster tot stand te brengen?

Voor welke gemeenten werd de Sportcel gedwongen om de gegevens aan te passen? Hebben die gemeenten geen zicht op het sportaanbod op hun grondgebied? Dat is nochtans een kerntaak van de gemeenten.

Wanneer kan de online gegevensbank van sportvoorzieningen en -organisaties geraadpleegd worden?

Wanneer zullen we over een volledige inventaris van het sportaanbod en de sportinfrastructuur beschikken?

**De heer Rudi Vervoort, minister-president.**- Om het vorige sportkadaster te zuiveren, gaf de Sportcel de gemeenten de kans om hun gegevens te controleren, maar ook om er sportclubs en -infrastructuur aan toe te voegen.

Sommige gemeenten namen de tijd om hun gegevens aan te vullen, terwijl andere enkel de gegevens controleerden. Een aantal gemeenten hebben helemaal geen wijzigingen aangebracht en geen gegevens toegevoegd.

De Sportcel wilde de gegevensbank bijwerken om de informatie daaruit te gebruiken voor de nieuwe website sport.brussels. De gemeenten, maar ook alle andere instanties die te maken hebben met sport, zullen de mogelijkheid krijgen om met behulp van een beheerstool hun gegevens op die website in te voeren. Sommige gemeenten zullen waarschijnlijk liever op die manier te werk gaan.

Door de gezondheidssituatie kon de website nog niet worden gestart, maar de komende maanden zal de Sportcel de gemeenten wel leren omgaan met de beheerstool van sport.brussels, zodat ze zich er al vertrouwd mee kunnen maken en ze hun gegevens zo volledig mogelijk op de website kunnen invoeren.

De lancering van de website zal gepaard gaan met een communicatiecampagne om de Brusselaars ertoe aan te zetten het sportaanbod in Brussel te ontdekken. Aangezien door de gezondheidssituatie niet te voorspellen valt hoelang het nog zal duren voordat het weer mogelijk zal zijn om 'normaal' te sporten, beslisten mijn kabinet en dat van minister Clerfayt om de start van de communicatiecampagne voor onbepaalde tijd uit te stellen.



2117 **M. Mathias Vanden Borre (N-VA)** (en néerlandais).- *Le travail entamé en 2012 n'est malheureusement toujours pas terminé neuf ans plus tard. Est-ce si compliqué de compiler une base de données des informations disponibles au niveau communal ?*

*Vous dites que les communes pourraient encore modifier les données par la suite, mais il importe que l'information soit uniforme. L'inventaire devrait être confié à vos propres services et des sanctions devraient, si nécessaire, être imposées aux communes qui refusent de transmettre des informations.*

*L'utilité d'un inventaire des infrastructures sportives n'étant pas remise en cause, j'espère que celui-ci sera rapidement dressé.*

*- L'incident est clos.*

2121 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MATHIAS VANDEN BORRE**

2121 **à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,**

2121 **concernant "la coordination régionale des plans d'action locaux de lutte contre le trafic de drogue et les nuisances qui en découlent".**

2123 **M. Mathias Vanden Borre (N-VA)** (en néerlandais).- *Ces dernières semaines, le gouvernement fédéral a organisé une action "drogues" très intéressante, dont les conséquences seront longtemps perceptibles.*

*À Anderlecht, le parc Forestier et ses abords subissent depuis longtemps des nuisances liées au trafic de drogue, mais la situation s'y est encore aggravée depuis le premier confinement. Comme en témoignent des riverains, de jeunes trafiquants réglémentent les entrées dans le parc, l'éclairage public du*

Vandaag kunnen instanties aan de Sportcel van perspective.brussels vragen om voor specifieke doeleinden van algemeen nut toegang te krijgen tot de gegevensbank. Zo kunnen andere diensten van perspective.brussels haar bijvoorbeeld raadplegen bij het opstellen van territoriale diagnoses. De Sportcel heeft op verzoek al gegevens uit de nieuwe database ter beschikking gesteld aan de Vlaamse Gemeenschapscommissie (VGC) en aan visit.brussels.

Binnenkort zullen de belangrijkste partners die bij het project betrokken zijn, toegang krijgen tot de beheerstool. Daarna zal de tool worden voorgesteld aan de sportinstanties, in het bijzonder aan de beheerders van sportinfrastructuur en sportclubs.

**De heer Mathias Vanden Borre (N-VA).**- Helaas is het werk nog steeds niet afgerond. Het ging in 2012 van start en het is nu 2021. Hoe moeilijk kan het zijn om een databank samen te stellen met informatie die bij de gemeenten voorhanden is? Het is hemelsgoed dat zo iets negen jaar duurt en dat er nog altijd gemeenten zijn die een afwachter houding aannemen. Alle partijen zijn het erover eens dat sport een broodnodige uitlaatklep is, maar zelfs dat maakt de samenwerking er blijkbaar niet gemakkelijker op.

U zegt dat de gemeenten achteraf nog aanpassingen kunnen aanbrengen, maar het is belangrijk dat de informatie eenvormig blijft. Ik zou de inventaris bij uw eigen diensten onderbrengen en desnoods gemeenten een sanctie opleggen, als ze zelfs na negen jaar nog weigeren om informatie door te geven.

Het nut van een inventaris van de sportinfrastructuur staat niet ter discussie en daarom hoop ik dat die er nu snel komt.

*- Het incident is gesloten.*

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MATHIAS VANDEN BORRE**

**aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,**

**betreffende "de gewestelijke coördinatie van de lokale actieplannen ter bestrijding van de drugshandel en -overlast".**

**De heer Mathias Vanden Borre (N-VA).**- Het gaat hier om een heel actueel thema. De federale overheid organiseerde de voorbije weken een zeer interessante drugsactie, waarvan de gevolgen nog maanden en misschien zelfs jaren voelbaar zullen zijn. Niemand kan ontkennen dat ook voor het Brussels Gewest de gevolgen groot zijn.

De voorbije maanden trokken de inwoners van de Bossparkwijk in Anderlecht herhaaldelijk aan de alarmbel over de toenemende overlast van almaar meer drugsbendes in het Bospark. Een

*parc est vandalisé et les usagers consomment ouvertement des drogues à 30 mètres du bureau de police.*

*Pour mettre un terme au sentiment d'insécurité que génère ce trafic, un plan d'action a été élaboré après concertation avec le bourgmestre d'Anderlecht et la zone de police Midi. Dans les prochaines semaines, davantage de policiers patrouilleront aux abords et dans le parc Forestier et des contrôles d'identité seront réalisés.*

<sup>2125</sup> *La situation au parc Forestier n'est malheureusement pas un cas isolé. La viabilité et la sécurité de nombreux quartiers bruxellois sont mises en péril par des bandes criminelles qui menacent et dépouillent passants et riverains, trafiquent ouvertement de la drogue et harcèlent les femmes.*

*Vu que le trafic de drogue et ses nuisances dépassent les limites communales, Bruxelles Prévention et sécurité (BPS) coordonne-t-il les plans d'action locaux ?*

*Le précédent plan global de sécurité et de prévention (PGSP) prévoyait que les besoins seraient diagnostiqués en fonction d'une approche des marchés locaux de la drogue où l'offre et la demande se rencontrent, en ce compris les outils nécessaires pour réaliser des enquêtes sur la vente en ligne. Ces besoins ont-ils été déterminés ? Des actions ont-elles été entreprises et reprises dans le nouveau PGSP ?*

*Quels domaines d'action peuvent être soutenus par BPS ? Quels moyens y sont attribués ?*

*Je crains que la lutte contre les drogues ne soit pas un thème prioritaire du nouveau PGSP.*

<sup>2127</sup> **M. Rudi Vervoort, ministre-président** (en néerlandais).- *Bruxelles Prévention et sécurité (BPS) soutient les communes*

getuigenis van een buurtbewoner spreekt boekdelen: "De poort van het Bosspark wordt bewaakt door dealende jongeren, die bepalen wie binnen mag en wie niet. Toen ik op neutrale wijze zei dat ze die mogen openlaten omdat het park gewoon openbaar is, hebben ze me achtervolgd en riep een van hen dat hij mij in elkaar zou slaan." De buurtbewoner zou na het voorval beslist hebben Anderlecht in te ruilen voor een andere woonplaats.

Er is al sinds mensenheugenis drugsoverlast in het park, maar sinds de eerste lockdown is de situatie verergerd. De dealers vernielen de straatverlichting in het park, zodat ze in het duister hun vergif kunnen verhandelen. Gebruikers consumeren drugs openlijk, letterlijk op 30 m van het politiekantoor. Volgens de wijkverantwoordelijke van de politiezone Zuid is het dweilen met de kraan open. In het verleden heeft de politie de drugsoverlast in het naburige metrostation aangepakt. Nu woedt de drugstrafiek opnieuw hevig in het Bosspark. Om een einde te maken aan het onveiligheidsgevoel, werd er na overleg tussen de burgemeester van Anderlecht en de politiezone Zuid een actieplan opgesteld. Zo zullen er de komende weken meer politieagenten patrouilleren in en om het Bosspark en worden de identiteitscontroles opgevoerd.

Helaas is de situatie in het Bosspark geen alleenstaand geval. In heel wat Brusselse wijken wordt de leefbaarheid en veiligheid bedreigd door criminele bendes die voorbijgangers en buurtbewoners bedreigen en bestelen, openlijk drugs dealen en vrouwen lastigvallen. Zo ontving ik eind 2020 nog een verontrustende getuigenis van een inwoner van Anderlecht die de drugsoverlast in zijn buurt, vlak bij het Zuidstation, aanklaagde en de wanhoop nabij was omdat de politie niet op zijn meldingen en klachten reageerde. De voorbije maanden nam ook het drugsgeweld in de Brusselse straten toe, met helaas enkele dodelijke slachtoffers.

Aangezien de drugshandel en de daarmee gepaarde overlast meerdere buurten en wijken treft over de gemeentegrenzen heen, heb ik de volgende vragen. In welke mate coördineert Brussel Preventie & Veiligheid (BPV) de lokale actieplannen?

In het vorige Globaal Veiligheids- en Preventieplan (GVPP) stond dat de behoeften zouden worden bepaald met betrekking tot een aanpak van de lokale drugsmarkten waar vraag en aanbod elkaar treffen, met inbegrip van de middelen die nodig zijn om onderzoek te verrichten naar de verkoop via internet. Werden die behoeften bepaald? Werden er acties ondernomen en overgenomen in het nieuwe GVPP?

Voor het nieuwe GVPP moest nog bepaald worden welke actieggebieden BPV kan ondersteunen. Welke actieggebieden zijn ondertussen bepaald? Welke middelen zijn daaraan gekoppeld?

Is de strijd tegen drugs een prioritair thema in het nieuwe GVPP? Helaas ken ik het antwoord, aangezien daarover maar weinig concrete zaken in het GVPP staan, maar ik stel u toch de vraag.

**De heer Rudi Vervoort, minister-president.**- Brussel Preventie en Veiligheid ondersteunt de gemeenten via het

*par le bais du plan bruxellois de prévention et de proximité (PBPP). Dans ce cadre, plusieurs communes réalisent des projets mettant en œuvre les priorités régionales concernant la prévention et la lutte contre les assuétudes.*

*Le but principal du PBPP est de prévenir les consommations problématiques, et notamment d'aborder des toxicomanes ou d'anciens consommateurs pour leur proposer de prendre part à des solutions à long terme.*

*L'instrument de collecte de données sur l'usage des drogues dans l'espace public, développé par plusieurs communes en collaboration avec l'asbl Transit, devrait permettre de développer des solutions cohérentes.*

<sup>2129</sup> *Le PBPP a aussi pour objectif d'assurer une présence visible et rassurante dans l'espace public, y compris dans les transports en commun. Cette action est menée par des gardiens de la paix, des travailleurs de rue et des médiateurs sociaux.*

*Les projets subventionnés par la Région permettent de couvrir les communes de manière optimale, dans le temps et dans l'espace. Ce travail est réalisé en étroite collaboration avec les autres acteurs de la sécurité.*

*Bruxelles Prévention et sécurité (BPS) soutient aussi les zones de police par l'élaboration de mesures du plan global de sécurité et de prévention (PGSP), en particulier la mesure 3.6.*

*Bien que la lutte contre ce phénomène revienne surtout à la division drogues des zones de police ou de la police judiciaire fédérale, la Région octroie des subventions spécifiques dans le cadre de plans zonaux répondant à certains critères.*

*Enfin, la lutte contre le trafic de drogues, le suivi du problème de l'usage des drogues et ses répercussions sur la sécurité et le sentiment d'insécurité restent des priorités dans le cadre du PGSP 2021-2024 que le gouvernement vient d'approuver.*

Brussels Preventie- en Buurtplan (BPBP), dat een heel belangrijk onderdeel vormt van het preventieve deel van het Globaal Veiligheids- en Preventieplan.

In het kader van het BPBP voeren verschillende gemeenten specifieke projecten of acties uit om op lokaal niveau uitvoering te geven aan de gewestelijke prioriteit inzake de preventie en de bestrijding van verslaving.

Het hoofddoel van het BPBP is problematische vormen van gebruik te voorkomen door bewustmaking, opsporing, doorverwijzing en begeleiding van personen met een verhoogd risico. Dat zijn mensen die aan drugs verslaafd zijn of een verleden van drugsverslaving hebben. Het doel is ook deze mensen te benaderen via een individuele of collectieve aanpak door hen voor te stellen om deel te nemen aan duurzame oplossingen.

In de gemeente Anderlecht betekent dit bijvoorbeeld dat bij de begeleiding van druggebruikers voorrang wordt gegeven aan risicobeperking, om de schade van problematisch gebruik te voorkomen. Concreet gaat het om doorverwijzing en psychosociale begeleiding van verslaafden, waardoor de gezondheids-, sociale, psychologische en economische risico's kunnen worden verminderd.

Om het probleem in kaart te brengen, nemen verschillende gemeenten, samen met de vzw Transit deel aan de ontwikkeling van een instrument voor het verzamelen van gegevens over de sporen van drugsgebruik in de openbare ruimte. Dit moet helpen om samenhangende en aangepaste acties te ontwikkelen om het probleem op te lossen.

Verder bestaat het doel van het BPBP er ook in te zorgen voor een zichtbare en geruststellende aanwezigheid in de openbare ruimte, met inbegrip van het openbaar vervoer. Deze actie wordt daarom uitgevoerd door gemeenschapswachten, straathoekwerkers en sociale bemiddelaars.

Zo zorgen projecten die door het gewest gesubsidieerd worden, ervoor dat de dekking van de gemeenten in tijd en ruimte zo optimaal mogelijk is. Dat gebeurt in nauwe samenwerking met de andere partners in de veiligheidsketen, in het bijzonder de diensten van de politiezones, de parkwachters van Leefmilieu Brussel en het MIVB-personeel. Alles is erop gericht het onveiligheidsgevoel in het gewest te bestrijden.

Brussel Preventie & Veiligheid (BPV) verleent ook steun aan de politiezones bij de uitwerking van specifieke maatregelen van het Globaal Veiligheids- en Preventieplan (GVPP). Het gaat dan meer bepaald om maatregel 3.6 die beoogt de "behoefte te bepalen met betrekking tot een aanpak van de lokale drugsmarkten waar vraag en aanbod elkaar treffen, met inbegrip van de middelen die nodig zijn om onderzoek te verrichten naar de verkoop via internet".

Hoewel de bestrijding van dit fenomeen vooral aan de afdeling Drugs van de politiezones of van de federale gerechtelijke politie

toekomst - en dus niet systematisch door het gewest gefinancierd wordt - zijn er toch gewestsubsidies voor een multidisciplinaire aanpak van het fenomeen in het kader van de zonale plannen. Die worden aangewend om:

- advies te verstrekken aan de bestuurlijke overheden over de administratieve sluiting van plaatsen die het gebruik of de verkoop van drugs vergemakkelijken;
- samen te werken met het parket en vergaderingen te beleggen met de federale gerechtelijke politie in het kader van een globaal drugsplan;
- in scholen preventieve acties en voordrachten te houden over drugs;
- een kaart op te stellen en de teams op het terrein bewust te maken in verband met het opsporen van signalen die op drugsgebruik wijzen.

Ten slotte blijven ook de strijd tegen de drugshandel en de opvolging van het probleem van het drugsgebruik en de impact ervan op de veiligheid en het veiligheidsgevoel een thematische prioriteit in het kader van het nieuwe GVPP 2021-2024 dat de regering onlangs goedkeurde en waarop de zonale en gemeentelijke plannen zijn afgestemd.

**De heer Mathias Vanden Borre (N-VA).**- Helaas bevat uw antwoord nagenoeg geen nieuwe elementen. Nochtans heb ik verwezen naar situaties waarin het echt misloopt in deze stad en in de wijken. Dat is geen geheim. Als u de stad een beetje kent en onder de mensen komt, zult u vaststellen dat duizenden mensen klagen over problemen die te maken hebben met drugs. Experts die met de realiteit geconfronteerd worden, zoals rechters, zeggen dat ongeveer acht op de tien ernstige gevallen te maken hebben met drugsgeweld, -handel en -overlast. Drugs zijn een sluipend vergif in de samenleving. De situatie escaleert zienderogen de voorbije jaren en zal er helaas niet op verbeteren.

Ik roep u op om het probleem met voorrang aan te pakken en meer actie te ondernemen om de schadelijke impact van dat vergif in de samenleving een halt toe te roepen. Ik weet dat het bijzonder moeilijk is. In de war on drugs zal niemand zegevieren, maar we moeten die voeren, ook in het belang van onze opgroeiende jongeren die merken dat drugs heel winstgevend kunnen zijn, met heel wat negatieve gevolgen die ze er dan maar bij nemen. Drugs zijn een rechtstreekse snelweg naar criminaliteit en naar andere vormen van overlast. We moeten de drugsproblematiek veel ernstiger nemen, omdat het de oorzaak van zo veel andere problemen is. Ik hoor totaal geen urgentie in uw antwoord en dat verontrust me heel erg.

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS ROCHETTE**

2131 **M. Mathias Vanden Borre (N-VA)** (*en néerlandais*).- *Votre réponse comporte peu d'éléments neufs. Des milliers de personnes se plaignent de problèmes qui ont trait aux drogues et d'après les experts confrontés à la réalité du terrain, dont les juges, environ huit cas sérieux sur dix sont liés au trafic de drogues ou aux nuisances qui en découlent. Les drogues sont un poison insidieux pour notre société et la situation empire à vue d'œil.*

*Je vous demande de vous attaquer en priorité à ce problème. Nous devons mener cette guerre, notamment dans l'intérêt des jeunes qui voient à quel point les drogues peuvent être lucratives. Celles-ci constituent la voie royale vers la criminalité et sont la cause de nombreux problèmes. Je n'entends aucune urgence dans votre réponse et cela m'inquiète.*

- *L'incident est clos.*

2135 **QUESTION ORALE DE MME ELS ROCHETTE**

2135 à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

2135 concernant "les LISA en Région de Bruxelles-Capitale".

2137 Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a) (en néerlandais).- *Le 14 janvier 2021, la première antenne de sécurité intégrée au niveau local (LISA) d'Anderlecht a ouvert ses portes, place de la Vaillance. Le concept LISA consiste en une infrastructure de quartier partagée par tous les partenaires de la chaîne de sécurité, dont la police, les agents de prévention et d'autres services communaux ou régionaux.*

*Une LISA représente un important levier local pour organiser une police de proximité efficace. Le concept est triplement innovant. Il garantit des services de proximité pour la population, une approche intégrée, multidisciplinaire et transversale, et une accessibilité locale.*

2139 *En réduisant le fossé entre les services d'ordre et les citoyens, les LISA ne pourront qu'influencer positivement leur relation. C'est d'ailleurs l'une des 37 recommandations de la résolution adoptée par le Parlement bruxellois le 18 décembre dernier.*

*En 2019, six communes ont lancé sept projets de LISA. De quelles communes s'agit-il ? Quels partenaires locaux sont-ils réunis au sein des LISA ? S'agit-il partout des mêmes partenaires ? Le concept des LISA est-il parfaitement au point ? Quels en sont les premiers résultats ?*

*Y a-t-il d'autres demandes de communes pour développer une LISA ?*

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende "de LISA's in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a).- Op 14 januari 2021 werd op het Dapperheidsplein officieel de eerste LISA van Anderlecht geopend. Een LISA, voluit Local Integrated Security Antenna, is een geïntegreerde lokale veiligheidspool die alle betrokkenen van het terrein samenbrengt. Het LISA-concept verwijst naar een buurtinfrastructuur die gedeeld wordt door alle partners in de veiligheidsketen, met onder meer de politie, preventieambtenaren en andere gemeentelijke of gewestelijke diensten. Zo krijgt de bevolking een plaats waar ze in contact kan komen met de diensten die zich bezighouden met veiligheid in de breedste zin van het woord.

Een LISA is een belangrijke lokale hefboom om een efficiënte nabijheidspolitie te organiseren. Uit de hoorzittingen van september tot oktober 2020 bleek dat daar veel behoefte aan is, zowel bij de politievakbonden als bij jeugdorganisaties.

Het concept is innovatief op drie vlakken. Het biedt:

- nabijheidsdiensten voor de bevolking;
- een geïntegreerde aanpak, die zowel multidisciplinair is (de medewerkers komen uit verschillende vakgebieden en beroepen) als bevoegdheidsoverschrijdend (ze komen uit verschillende lokale, zonale of regionale instellingen uit de preventie- en veiligheidsketen);
- lokale toegankelijkheid.

Kortom, de LISA's maken het de burger veel gemakkelijker om zich met een klacht tot de veiligheidsdiensten te wenden. Vragen zullen ook efficiënter behandeld kunnen worden.

De LISA's verkleinen de kloof tussen de ordediensten en de burgers, wat hun relatie positief zal beïnvloeden. Het is niet voor niets een van de 37 aanbevelingen uit de resolutie die het Brussels Parlement op 18 december goedkeurde.

In 2019 hebben zes gemeenten zeven LISA-projecten opgestart. Welke gemeenten zijn dat? Welke lokale partners zijn in de LISA's samengebracht? Zijn dat overal gelijkaardige partners? Staat het concept van de LISA's helemaal op punt? Wat zijn de eerste bevindingen?

Begin januari 2021 opende een LISA in Anderlecht. Zijn er nog aanvragen van gemeenten waar een LISA in ontwikkeling is?

*En juillet 2020, Bruxelles Prévention et sécurité (BPS) a organisé un nouvel appel à projets. Combien de communes y ont-elles participé ? Pourquoi certaines n'y adhèrent-elles pas ? Comment y réagissez-vous ?*

*Quel soutien BPS apporte-t-il aux communes qui développent une LISA ?*

*Des campagnes de communication sont-elles menées pour faire connaître les LISA auprès du grand public ?*

2141 **M. Rudi Vervoort, ministre-président** (en néerlandais).- *Le thème 7 du plan global de sécurité et de prévention (PGSP) 2017- 2020, intitulé "Environnement et incivilités", contient une mesure 7.7 qui visait à renforcer l'ancrage territorial des différents services actifs aux niveaux local et zonal. Il pouvait s'agir de services communaux, zonaux ou régionaux, pour autant que leur approche transversale contribue à un fonctionnement intégré de la prévention et de la sécurité dans les quartiers. Le gouvernement a voulu soutenir le développement d'antennes de sécurité intégrées au niveau local (LISA) en publiant en 2019 un premier appel à projets.*

*Dans le cadre de ce premier appel, six communes ont introduit sept projets : Anderlecht avec le Peterbos et le centre historique, Berchem-Sainte-Agathe avec la Cité Moderne, Forest avec le quartier Marconi, Koekelberg avec les quartiers Basilique, Lepreux, Paix, Plateau, Parc Elisabeth et Simonis, Woluwe-Saint-Lambert avec le quartier des Constellations et Woluwe-Saint-Pierre avec le quartier Stockel.*

2143 *Pour entrer en ligne de compte, les projets devaient intégrer une approche transversale, avec la collaboration d'au moins deux types d'acteurs et, éventuellement, du secteur associatif.*

*En 2020, le gouvernement a décidé de lancer un nouvel appel à projets. Cependant, la crise sanitaire a éclaté au milieu de la période de subventionnement et tous les bénéficiaires du premier appel n'ont pas pu préparer complètement leur LISA. C'est pourquoi le nouvel appel à projets intègre la possibilité de déposer des projets de renforcement d'une LISA.*

*Dans le cadre de ce deuxième appel à projets, neuf demandes ont été introduites par les communes d'Anderlecht, Ixelles, Ganshoren, Koekelberg, Berchem-Sainte-Agathe, Saint-Gilles, Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre et Forest. Chaque projet sélectionné est assorti d'un plan de communication ciblée envers le public.*

In juli 2020 organiseerde Brussel Preventie en Veiligheid (BPV) een nieuwe projectoproep. Hoeveel gemeenten hebben daarop ingetekend? Waarom gaan bepaalde gemeenten niet in op de projectoproep? Hoe speelt u daarop in?

Op welke manier ondersteunt BPV de gemeenten bij het ontwikkelen van een LISA?

Worden er communicatiecampagnes opgezet om de LISA's bij het grote publiek bekend te maken?

**De heer Rudi Vervoort, minister-president.**- Thema zeven van het Globaal Veiligheids- en Preventieplan (GVPP) 2017-2020, getiteld Milieu en Overlast, bevat een maatregel 7.7 die tot doel had de territoriale verankering van de diensten die op het lokale niveau actief zijn, te versterken. Daarbij kon het om gemeentelijke, zonale of gewestelijke diensten gaan, zolang hun transversale aanpak maar bijdroeg tot een geïntegreerde werking van preventie en veiligheid in de wijken. De regering wilde de invoering van geïntegreerde veiligheidsantennes op het lokale niveau, de LISA, ondersteunen door in 2019 een eerste oproep tot het indienen van projecten te publiceren.

Een LISA is dus een wijkinfrastructuur die wordt gedeeld door de verschillende partners in de veiligheidsketen, in het bijzonder de politie, de gemeentelijke preventieambtenaren en andere plaatselijke of gewestelijke actoren zoals het personeel van Net Brussel. Deze antenne moet voor de bevolking een contactpunt worden en diensten aanbieden die zich in ruime zin op de veiligheid toeleggen.

In het kader van deze eerste projectoproep voor LISA's werden zeven projecten geselecteerd. Zes gemeenten dienden projecten in: Anderlecht met de Peterboswijk en het historische centrum, Sint-Agatha-Berchem met de Cité Moderne, Vorst met de Marconiwijk, Koekelberg met de wijken Basiliek, Lepreux, Vrede, Plateau, Elisabethpark en Simonis, Sint-Lambrechts-Woluwe met de Sterrenbeeldenwijk en Sint-Pieters-Woluwe met de Stockelwijk.

Om in aanmerking te komen, moesten de projecten een bevoegdheidsoverschrijdende aanpak hanteren. Zo moesten er minstens twee soorten actoren (plaatselijke, zonale of gewestelijke) samenwerken. De verenigingssector kon erbij betrokken worden om zo goed mogelijk in te spelen op de fenomenen waarmee het gewest geconfronteerd wordt.

In 2020 besliste de regering een nieuwe projectoproep uit te schrijven. Midden in de subsidiëringsperiode barstte echter de gezondheids crisis los. Daardoor konden niet alle begunstigden van de eerste projectoproep hun LISA volledig in gereedheid brengen. Daarom kwam er in de nieuwe projectoproep de mogelijkheid om projecten in te dienen om een LISA te versterken.

In het kader van die tweede projectoproep kwamen negen aanvragen voor de invoering of versterking van een LISA binnen. Het gaat om de gemeenten Anderlecht, Elsene,

*Les projets subventionnés doivent faire l'objet d'un rapport à mi-parcours. De plus, à la demande de Bruxelles Prévention et sécurité ou des bénéficiaires, des réunions peuvent être organisées pour suivre l'évolution de plus près. Le but est également d'échanger les bonnes pratiques.*

*Le nouveau PGSP 2021-2024 mise sur la poursuite du projet.*

<sup>2145</sup> *La LISA récemment ouverte à Anderlecht intégrera des services de proximité, sous la supervision d'un manager de quartier. Elle servira de point de contact pour les problèmes de nuisances et d'incivilités, mais offrira aussi des services de base. Cela en fait un modèle unique qui, espérons-le, inspirera les communes qui n'ont pas encore franchi le pas.*

*Concernant le PGSP et les projets qu'il soutient et coordonne, des séances d'information seront organisées, dans le cadre d'un plan de communication qui est en cours d'élaboration.*

<sup>2147</sup> **Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a)** (en néerlandais).- *Neuf demandes ont été déposées après le deuxième appel à projets, mais je présume que plusieurs concernent des prolongements. Pouvez-vous préciser le nombre de nouvelles demandes ?*

<sup>2147</sup> **M. Rudi Vervoort, ministre-président** (en néerlandais).- *Vous recevrez la liste.*

<sup>2147</sup> **Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a)** (en néerlandais).- *Savez-vous quelles communes n'ont pas encore introduit de demande ? À Bruxelles, 113 quartiers pourraient accueillir une LISA. Ce serait fantastique de disposer, à terme, d'un point de contact local dans tous ces quartiers.*

*- L'incident est clos.*

Ganshoren, Koekelberg, Sint-Agatha-Berchem, Sint-Gillis, Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe en Vorst. De projectoproep en de modaliteiten van de projecten werden aan de preventieambtenaren voorgelegd. De oproep is ook in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt. Aan verschillende geselecteerde projecten is een plan gekoppeld om doelgericht te communiceren met het publiek.

Voor de projecten die subsidie krijgen, wordt een halftijds rapport met een herziening van het project ingediend. Op vraag van Brussel Preventie & Veiligheid of de begunstigde kunnen vergaderingen worden belegd om de zaken nader op te volgen. Daarnaast is het de bedoeling dat de projectdragers onderling goede praktijken uitwisselen.

In het nieuwe Globaal Veiligheids- en Preventieplan 2021-2024 wordt ervan uitgegaan dat het project, dat overheden en burgers dichter bij elkaar brengt, wordt voortgezet.

De actualiteit herinnert ons eraan hoe belangrijk het wel is om ons daarvoor in te zetten. De bekendmaking van een nieuwe oproep tot het indienen van aanvragen zal volgens de al beproefde beginselen verlopen.

De LISA die onlangs in Anderlecht officieel werd geopend, zal onder toezicht van een buurtmanager buurtdiensten, zoals die van de reinigingsdiensten of van de veiligheid, integreren en als contactpunt fungeren voor problemen op het gebied van overlast en onwellevendheid, maar ook toegang bieden tot basisdiensten, zoals informatie over administratieve procedures, met ruimere openingstijden. Dat maakt het tot een uniek voorbeeld in het Brussels Gewest, dat hopelijk de gemeenten die de stap nog niet hebben gezet, zal inspireren.

Over het Globaal Veiligheids- en Preventieplan en de projecten die het ondersteunt en coördineert, zullen infosessies georganiseerd worden. Die zullen deel uitmaken van een communicatieplan dat op dit ogenblik wordt uitgewerkt.

**Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a)**.- Het is fijn dat verschillende gemeenten zich al hebben ingeschreven. Na de tweede projectoproep waren er negen aanvragen, maar ik vermoed dat het gaat om een aantal verlengingen. Dat wil niet zeggen dat er nu al vijftien LISA's in de pijplijn zitten. Volgens mij zijn er dat minder. Kunt u verduidelijken om hoeveel nieuwe aanvragen het gaat?

**De heer Rudi Vervoort, minister-president**.- U zult de lijst ontvangen.

**Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a)**.- Weet u welke gemeenten nog geen aanvraag hebben ingediend? Ik had onlangs een gesprek met een burgemeester die nog nooit van een LISA had gehoord. Dat is jammer, want het gaat om een heel efficiënte manier om aan de nabijheid te werken. Er zijn 113 wijken in Brussel waar een LISA opgericht zou kunnen worden. Het

- 2155 **QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN**
- 2155 à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,
- 2155 concernant "l'arrêt de la Cour d'appel sur le procès opposant les taxis à Uber".
- 2155 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**
- 2155 à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,
- 2155 concernant "la réforme du transport rémunéré de personnes".
- 2155 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. DAVID WEYTSMAN,**
- 2155 concernant "la réforme du transport rémunéré de personnes".
- 2159 **INTERPELLATION DE MME CIELTJE VAN ACHTER**
- 2159 à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,
- 2159 concernant "l'interdiction du smartphone pour les chauffeurs Uber".
- 2161 **INTERPELLATION JOINTE DE M. DAVID WEYTSMAN,**
- 2161 concernant "la nouvelle politique du gouvernement relative aux conditions d'exploitation d'un service de location de voitures avec chauffeur en Région de Bruxelles-Capitale".
- 2163 **INTERPELLATION JOINTE DE M. ARNAUD VERSTRAETE,**

zou fantastisch zijn om op termijn in alle wijken zo'n lokaal contactpunt te hebben.

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN**

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende "het arrest van het Hof van Beroep over het proces tussen de taxi's en Uber".

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER,**

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende "de hervorming van het bezoldigd personenvervoer".

**TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN,**

betreffende "de hervorming van het bezoldigd personenvervoer".

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende "het smartphoneverbod voor Uber-chauffeurs".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN,**

betreffende "het nieuwe regeringsbeleid inzake de exploitatievoorwaarden van een autoverhuurdienst met chauffeur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE,**



2163 concernant "les solutions concrètes pour le secteur du transport rémunéré de personnes".

2165 INTERPELLATION JOINTE DE M. HICHAM TALHI,

2165 concernant "les chauffeurs de taxis et les chauffeurs Uber".

2167 **M. Jamal Ikazban (PS)**.- À la suite de l'arrêt rendu le 15 janvier dernier par la cour d'appel dans le cadre du procès opposant le secteur des taxis à la plateforme américaine Uber, vous avez pris vos responsabilités, M. le ministre-président, pour soutenir un secteur malmené par une multinationale qui fait sa loi à Bruxelles depuis de trop nombreuses années.

Nous ne pouvons pas vous reprocher de vouloir faire respecter une décision de justice et faire appliquer la réglementation contournée par le système Uber depuis trop longtemps. La décision de la cour d'appel est limpide : elle juge ce système frauduleux. Uber impose non seulement une concurrence déloyale illégale aux taxis depuis des années, mais ce système méprise par ailleurs nos lois et nos règles et manipule, voire instrumentalise, les travailleurs en leur demandant de continuer à enfreindre la loi et à utiliser le statut de limousine.

*(Inaudible)*

Nous n'avons pas à subir la dictature de plateformes telles qu'Uber. Comment peut-on demander à nos concitoyens et à nos entrepreneurs de respecter les règles, les lois sociales et fiscales, ainsi que les obligations relatives aux conditions de travail si l'on n'est pas capable d'imposer ces mêmes règles à tous ? Cette concurrence déloyale fait perdre énormément de chiffre d'affaires à un secteur dont plus de 3.000 familles dépendent.

Pour rappel, le secteur des taxis s'était tourné vers la cour d'appel pour faire reconnaître qu'Uber ne respectait pas la législation propre aux taxis. Cette législation opère une distinction claire entre les taxis qui sont à la disposition du public et le service de location de voitures avec chauffeur (LVC). Ce dernier doit faire l'objet d'une réservation préalable et d'un contrat que le chauffeur doit avoir en sa possession en toute circonstance.

Dès 2015, j'ai d'ailleurs alerté, par des interpellations, sur cette concurrence déloyale et le risque de dérégulation qu'Uber allait provoquer en multipliant les licences LVC sur le territoire de la Région.

2169 Aujourd'hui, la décision de la cour d'appel réaffirme sans ambiguïté qu'Uber viole la législation sur les conditions d'exploitation d'un service de location de voitures avec chauffeur. En effet, le recours à la conclusion de contrats de location entre les entreprises LVC et la Belgian Platform Rider Association (PRA) - un artifice juridique - est constitutif d'une infraction à la loi. Les véhicules LVC équipés d'un smartphone doté d'une application qui sert de centre de dispatching pour répartir et accepter les courses enfreignent la réglementation bruxelloise qui leur interdit d'embarquer un appareil émetteur-

betreffende "de concrete oplossingen voor de sector van bezoldigd personenvervoer".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HICHAM TALHI,

betreffende "de taxichauffeurs en de Uber-chauffeurs".

**De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans)*.- Na de uitspraak van het hof van beroep in het proces van de taxisector tegen Uber hebt u het nodige gedaan om de taxisector te steunen. Het hof van beroep is duidelijk: het systeem van Uber is frauduleus, aangezien het op illegale, oneerlijke wijze concurreert met de taxi's. Bovendien schendt Uber onze wetten en dwingt het zijn werknemers om dat eveneens te doen.

*(Onverstaanbaar)*

*Het bedrijf moet, net als elke inwoner en ondernemer van het gewest, de regelgeving naleven. In de wetgeving wordt een onderscheid gemaakt tussen publiek toegankelijke taxi's en verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder. Voor die laatste moet de gebruiker vooraf reserveren en er wordt gewerkt met een contract dat de chauffeur altijd bij zich moet hebben.*

*Het gebruik van een app op een smartphone voor de dispatching van de ritten vormt een inbreuk op de Brusselse regelgeving. Uber richtte de Belgian Platform Rider Association (PRA) op, om over een sluis tussen chauffeurs en klanten te beschikken. Contracten tussen verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder en de PRA bestaan in feite niet, aangezien ze louter dienen om een aantal wettelijke bepalingen te omzeilen.*

*U besliste om de naleving van de ordonnantie betreffende de taxidiensten af te dwingen. Dat leidde tot een stroom*

récepteur. La PRA a été mise en place afin de jouer le rôle d'intermédiaire entre les chauffeurs et les clients Uber. Les contrats passés entre les sociétés LVC et la PRA sont inexistants, car ces contrats artificiels servaient à éviter certaines dispositions d'exploitation qui encadrent les activités LVC.

Comme je l'indiquais au début de mon intervention, vous avez pris vos responsabilités en décidant de faire respecter l'ordonnance relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur. Cette décision a provoqué une levée de boucliers au sein de cette commission, alors que cette multinationale a participé à l'appauvrissement de tout un secteur de l'économie bruxelloise, en menant une concurrence déloyale et sauvage sans jamais participer à la collectivité.

Je ne comprends pas de telles réactions. Quand Airbnb est arrivé à Bruxelles et menaçait le secteur hôtelier, personne n'a contesté la nécessité de faire appliquer et respecter les mêmes règles et d'éviter ainsi une concurrence illégale et déloyale au secteur hôtelier. Dès lors, les chauffeurs de taxis ne comprennent pas pourquoi il existe autant de mépris à leur égard.

Les réactions offusquées de certains me surprennent encore. Peut-être préfèrent-ils l'état de fait imposé par une multinationale qui méprise et contourne nos lois en piétinant l'État de droit ?

Par ailleurs, savez-vous qu'Uber ne respecte pas non plus ses obligations sociales et fiscales, qu'il impose un statut de faux indépendant à ses travailleurs, qu'il se moque du salariat et, par conséquent, des protections que ce statut garantit en principe aux travailleurs ?

<sup>2171</sup> La modernité d'Uber consiste à avoir remplacé le licenciement par une simple déconnexion, en laissant les travailleurs sans droits ni lois. Uber et son système imposent une guerre entre les travailleurs précaires : d'abord ceux du secteur des taxis et ensuite ceux à qui on a fait croire qu'ils pouvaient exercer la profession sans respecter les mêmes règles que les chauffeurs de taxis. Finalement, c'est tout un secteur du transport rémunéré de personnes qui se retrouve dans la précarité : les taxis, les vraies sociétés de LVC, et les chauffeurs d'Uber.

À ce sujet, je voudrais apporter une précision concernant le nombre de 3.000 chauffeurs Uber, avancé par certains de mes collègues comme une incantation teintée de désinformation. À Bruxelles, en 2015, le nombre de vrais véhicules de location avec chauffeur (VLC) était de 217. Ces VLC sont l'outil de travail des chauffeurs de limousines soumis à l'ordonnance relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur et, tout particulièrement, à l'article concernant la règle des fameuses trois heures de course minimum.

Avant l'invasion d'Uber, ces chauffeurs avaient toujours évolué sur le territoire de la Région bruxelloise aux côtés des travailleurs du secteur des taxis au travers d'une concurrence régulée et saine. Aucun n'empiétait sur les plates-bandes de l'autre. Le montage juridique frauduleux et illégal permettant à UberX de prétendre

*van protest, wat ik niet begrijp. Iedereen was het er destijds over eens dat Airbnb dezelfde regels moet volgen als de hotelsector, maar voor Uber geldt dat blijkbaar niet. De taxibestuurders voelen zich geminacht. Uber voldoet overigens evenmin aan zijn sociale en fiscale verplichtingen. Het dwingt zijn werknemers om als zelfstandige te werken, zodat ze niet onder de beschermingsregels van het werknemersstatuut vallen.*

*Zo is er als het ware een oorlog ontstaan tussen de personen die voor de multinational werken en de taxichauffeurs. Allemaal bevinden ze zich in een kwetsbare positie.*

*In 2015 telde Brussel 217 voertuigen met bestuurder. Deze verhuurders van limousines vallen onder de ordonnantie betreffende de taxidiensten. Voor de komst van Uber werkten zij in Brussel naast de taxisector, waarbij een gezonde concurrentie heerste. Met de komst van Uber nam het aantal voertuigen met chauffeur met 450% toe. Vandaag telt het gewest 1.191 voertuigen met chauffeur, geen 3.000. De rest is in de andere gewesten ingeschreven, waar ze evengoed een probleem vormen.*

*Ik klaag de arbeidsomstandigheden bij Uber al jaren aan, want ze hebben veel weg van slavernij. Sommige volksvertegenwoordigers doen nu alsof ze de verhuurders van voertuigen met bestuurder verdedigen, maar het zou veel geloofwaardiger zijn als ze de praktijken van Uber zouden veroordelen. Die vormen het echte gevaar, niet de personen die geld proberen te verdienen.*

offrir un service de transport en limousine a eu pour résultat une augmentation de 450 % du nombre de VLC immatriculés à Bruxelles. Aujourd'hui, notre Région compte donc 1.191 VLC, et non pas 3.000. Quant aux autres VLC, ils ne concernent pas notre capitale puisqu'ils sont immatriculés dans les autres Régions, où ils posent également des problèmes.

Pour ceux qui l'auraient oublié, je dénonce les conditions de travail des chauffeurs Uber depuis des années : elles sont esclavagistes, indignes et préoccupantes. Uber et son système tellement "moderne" qu'il en devient archaïque en sont les responsables. Certains députés veulent à présent jouer aux chevaliers blancs en se disant défenseurs des chauffeurs LVC lésés. Or, ils auraient été beaucoup plus crédibles s'ils avaient condamné cette ubérisation de notre société et son capitalisme sauvage, menaçant et détricotant nos acquis sociaux. Le véritable ennemi est l'ubérisation, et non les travailleurs qui essaient de gagner leur vie.

<sup>2173</sup> Aujourd'hui, Uber observe d'en haut les dégâts d'une confrontation sociale provoquée entre les chauffeurs exploités par ce service et ceux subissant la concurrence de cette exploitation. Bien entendu, Uber se lave les mains de cette souffrance sociale.

Mon parti continue d'affirmer que, sous le couvert de la modernité, cette ubérisation est d'un archaïsme sauvage pour nos droits sociaux. Nous continuerons de nous battre pour le droit à un travail digne et contre un système d'exploitation du travail datant du XIXe siècle. Pour information, le nombre de 3.000 concerne en réalité le nombre de familles qui dépendent du secteur des taxis.

Si faire respecter la loi est une nécessité, nous appelons également à l'élaboration d'un véritable plan taxis qui soit viable économiquement et socialement.

*(Inaudible)*

Nous demandons une véritable inclusion du transport rémunéré de personnes dans toutes les stratégies de mobilité bruxelloises ainsi qu'un meilleur service de qualité pour les usagers.

En vue d'apporter des solutions et eu égard à votre volonté de soumettre les chauffeurs LVC aux mêmes conditions que les chauffeurs de taxis, sachez que les entreprises de taxis semblent pouvoir engager entre 500 et 600 personnes avec de vrais contrats de salariés. Quand on sait qu'il y a 1.191 chauffeurs LVC à Bruxelles, nous ne pouvons que soutenir cette démarche.

Pouvez-vous nous en dire davantage sur votre projet d'arrêté relatif à la réforme de l'accès à la profession de chauffeur ? Il n'est pas logique d'exiger un certificat de capacité aux uns et pas aux autres. Cette réforme de l'accès à la profession pourrait en outre sauver de nombreux chauffeurs coincés dans le système illégal d'Uber.

*Uiteraard neemt Uber geen verantwoordelijkheid voor de schade die de confrontatie tussen zijn werknemers en de taxisector veroorzaakt.*

*U moet niet alleen de wet doen naleven, maar ook een volwaardig economisch en sociaal taxiplan opstellen.*

*(Onverstaanbaar)*

*Het betaalde personenvervoer moet in de Brusselse mobiliteitsplannen worden opgenomen en de dienstverlening moet worden opgekrikt.*

*Het is niet logisch dat het bekwaamheidsattest maar aan een deel van de sector wordt opgelegd. Hoever staat uw hervorming van de toegang tot het beroep van bestuurder?*

*Wat is het resultaat van de controles op de naleving van de wetgeving? Zijn de politiezones erbij betrokken? Gelden de controles ook voor bestuurders uit andere gewesten, die dagelijks in Brussel aan het werk zijn?*

*Welke perspectief kunt u bieden aan Uber-chauffeurs die naar de taxisector willen overstappen?*

*Tot slot wil ik u vragen om het met minister Van den Brandt te hebben over de toegankelijkheid van alle bus- en trambeddingen voor taxi's en over de nood aan meer aantrekkelijke en zichtbare taxistandplaatsen.*

Concernant l'application de la loi, quel est le résultat des contrôles actuellement menés sur le terrain ? Vu le nombre de véhicules à contrôler, les zones de police y sont-elles impliquées ?

On parle des chauffeurs LVC de Bruxelles qui offrent un service illégal de taxis, mais qu'en est-il de ceux venant de Flandre ou de Wallonie, qui opèrent quotidiennement sur le territoire de notre Région ?

Avez-vous des perspectives à donner quant à l'accès à la profession de chauffeur de taxi, qui faciliteraient la reconversion des chauffeurs exploités par Uber ?

Si nous voulons améliorer le service de taxis, il nous faut garantir au secteur une vitesse commerciale, en l'autorisant à utiliser tous les sites propres. Il convient également de maintenir et d'augmenter les emplacements de taxis en les rendant plus visibles et attractifs. Comptez-vous relayer cette demande auprès de votre collègue chargée de la mobilité ?

<sup>2175</sup> Enfin, pensez-vous qu'il est possible de mettre en place une véritable application régionale pour le secteur du transport rémunéré des personnes ?

Est-il possible d'envisager un service Collecto universel et accessible à tous ? Pour rappel, ce service, pour la somme de 5 euros, permet de se déplacer n'importe où à Bruxelles en taxi.

J'espère que les échanges entre tous les intervenants permettront de trouver une solution respectueuse des missions de chacun, avec davantage de justice sociale. Nous réclamons un plan pour le transport rémunéré de personnes.

Pouvons-nous rapidement parvenir à nous entendre sur un projet de modification de l'ordonnance ?

<sup>2179</sup> **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Je rappellerai simplement que si nous sommes arrivés à cette situation, c'est parce que vous avez laissé Uber se développer de manière illégale pendant cinq ans, au lieu de mettre en place un plan taxis qui aurait fixé un cadre dans lequel tous les chauffeurs auraient pu développer leur métier librement et en toute légalité.

C'est donc votre responsabilité en tant que ministre-président. Vous avez mis tout le monde en difficulté, d'abord les chauffeurs de taxi, qui travaillent dur, et qui se retrouvent aujourd'hui face à des concurrents qui n'ont pas les mêmes obligations qu'eux. Ils sont donc légitimement en colère.

Vous avez mis également les chauffeurs de services de location de voitures avec chauffeur (LVC) en difficulté. Ils ont voulu travailler pour gagner leur vie, au lieu d'être au chômage, ils se sont battus et ont fait des investissements, et ont prouvé qu'avec une nouvelle manière de s'organiser, il y a suffisamment de place sur le marché du transport rémunéré de personnes, en tout cas

*Komt er een gewestelijke app voor betaald personenvervoer? Kan Collecto voor iedereen toegankelijk worden gemaakt?*

*Hopelijk leidt het overleg tot meer wederzijds respect en tot meer sociale rechtvaardigheid.*

*Komt u snel met een ontwerp van ordonnantie om de regelgeving aan te passen?*

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).**- *U hebt Uber vijf jaar lang laten begaan, in plaats van een taxiplan op te stellen dat alle bestuurders de mogelijkheid bood om hun werk in alle vrijheid en volgens de regels uit te voeren.*

*Bovendien hebt u de verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder in de problemen gebracht. Met meer dan 1.300 licenties toonden ze aan dat er op de markt van het betaald personenvervoer ruimte was voor een tweede speler.*

*De Brusselsaars krijgen de indruk dat u een handvol taxibedrijven verdedigt, die duidelijk op uw beslissingen wegen, terwijl de voor hen nuttige verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder u niet lijken te interesseren.*

*Veel verhuurders van voertuigen met bestuurder en Uber-chauffeurs kregen een brief met de melding dat, bij een volgende waarschuwing, hun voertuig in beslag zou worden genomen. Dat is onaanvaardbaar. Kunt u garanderen dat er geen voertuigen in*

pour bien plus que 1.300 licences comme vous l'avez toujours affirmé.

Vous avez donc décidé de priver ces chauffeurs d'un travail et d'une sécurité de travail, d'un jour à l'autre.

Ensuite, vous avez mis les citoyens en difficulté. Ces derniers ont l'impression que vous n'avez qu'une seule obsession : celle de défendre les quelques compagnies de taxis qui ont manifestement un impact prépondérant sur vos décisions dans le dossier, sans que leur bien-être de citoyen, leur accès à un service de transport rémunéré efficace et en nombre suffisant ne semblent vous intéresser.

Qu'allons-nous donc faire pour avancer ?

Tout d'abord, on vous a déjà posé la question du contrôle en séance plénière. Aujourd'hui, une multitude de chauffeurs LVC et Uber reçoivent des courriers stipulant qu'au prochain avertissement, leur véhicule sera saisi. C'est inacceptable.

<sup>2181</sup> En pleine crise économique, il est inadmissible d'imposer cette insécurité à toutes ces familles. Pouvez-vous nous confirmer qu'il n'y aura pas de saisie de véhicules jusqu'à l'entrée en vigueur d'un nouveau plan taxis ? Dans la mesure où ce texte est attendu depuis cinq ans et annoncé pour l'été, nous n'en sommes pas à quelques mois près. Vous devez permettre à ces gens de rembourser leurs emprunts, de gagner leur vie et de nourrir leur famille.

Pourquoi avez-vous attendu un an avant de communiquer l'étude de Deloitte au parlement ? Quand les consultants pourront-ils présenter cette étude dans cette commission afin que nous leur posions toutes nos questions et que nous puissions y voir enfin clair dans ce dossier ?

Pour l'avenir, nous devons disposer d'un plan taxis. Vous avez annoncé qu'il serait prêt pour l'été. Pouvez-vous nous donner un calendrier précis ? Le délai est extrêmement court et il y a une urgence puisque nous savons que la Cour constitutionnelle va prononcer un arrêt. Nous ne pouvons pas attendre jusque-là pour nous retrouver avec des milliers de familles sans travail. Vous devez donc présenter un plan qui régule ce marché dès cet été.

Quelles actions avez-vous déjà entreprises pour ce faire ? Quel calendrier avez-vous imaginé ? Qui avez-vous déjà rencontré et quelles sont les pistes de travail ?

M. le ministre-président, il faut un plan taxis pour l'été, un seul statut pour tous les chauffeurs, un numerus clausus beaucoup plus élevé qu'aujourd'hui, une régulation ferme des plates-formes qui ont pour l'instant tous les droits, sans aucune régulation. Les licences doivent devenir nominatives afin de démanteler les compagnies de taxis qui exploitent les chauffeurs indépendants avec des procédures questionnables. Il faut aussi un système d'indemnisation pour ceux qui ont acheté leur licence à un prix

*beslag zullen worden genomen tot het nieuwe taxiplan in werking treedt?*

*Waarom wachtte u een jaar om de studie van Deloitte aan het parlement voor te leggen? Wanneer is de hoorzitting met de consultants gepland?*

*U zei dat het taxiplan tegen de zomer klaar zal zijn. Kunt u een concrete datum geven? Het Grondwettelijk Hof moet zich over de zaak uitspreken, maar u mag daar niet op wachten, want ondertussen zitten duizenden gezinnen zonder inkomen. Welke stappen hebt u al gezet? Welke termijn hebt u zelf voor ogen? Met wie hebt u overleg gepleegd?*

*U beschikt over de studies en kent de verschillende standpunten. Waarop wacht u dan nog om over de brug te komen met een taxiplan dat iedereen de mogelijkheid biedt om in alle rust zijn werk te doen?*

parfois très élevé et qui se retrouveraient sinon avec des licences qui ne valent plus rien.

Voilà les principales balises. Vous avez les études, vous connaissez les positions des uns et des autres. Qu'attendez-vous pour présenter un plan taxis qui permette à tout le monde, chauffeurs de taxi et LVC, de travailler paisiblement au service de Bruxelles, que tous ces chauffeurs aiment tant ?

Il n'y a aucune raison d'attendre, alors que nous sommes dans l'urgence. Vous évoquez la préparation d'un plan taxis d'ici l'été, mais nous souhaitons un échéancier précis.

2185 **M. David Weytsman (MR).**- La situation est complexe pour l'instant dans le secteur du transport rémunéré des personnes, que ce soit des taxis ou des chauffeurs de véhicules de location avec chauffeur (VLC). Il règne une incertitude juridique, de l'incertitude judiciaire mais également des incertitudes administratives, couplées aujourd'hui à une crise économique. Elles privent les chauffeurs de VLC et chauffeurs de taxi de chiffres d'affaires et de primes, dont nous avons déjà discuté et qui sont largement insuffisantes, selon nous, quand elles sont distribuées.

Sans parler de vos politiques de mobilité dans ce gouvernement : la cacophonie autour des pistes cyclables, la généralisation du 30 km/h même sur des grands axes régionaux, la mise en place de zones 20 cet été sur des axes régionaux ou pénétrant dans le Pentagone, le blocage d'axes pénétrant dans Bruxelles, l'amateurisme dans la gestion du bois de la Cambre, la non-intégration du transport rémunéré des personnes dans le projet de mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS). Ces politiques blessent le secteur du transport rémunéré des personnes.

Or le MR plaide - nous l'avons énoncé plus clairement dans notre projet consacré à la mobilité baptisé Fluid Brussels - pour que ce secteur soit davantage intégré et soit un véritable partenaire des transports en commun de la STIB. Nous avons d'ailleurs proposé différentes solutions sur la base d'une comparaison européenne.

Il reste beaucoup à faire pour augmenter la demande de transport rémunéré de personnes. Nous constatons d'ailleurs que la demande par habitant de notre ville est inférieure à celle d'autres villes européennes.

Je souhaiterais sincèrement que vous proposiez le plus rapidement possible une réforme pour l'ensemble du secteur, réforme que nous attendons depuis deux législatures.

Je souhaiterais que tous vos efforts se concentrent sur une stratégie globale visant justement à augmenter la demande générale du transport rémunéré de personnes à Bruxelles. Ce serait une véritable stratégie gagnant-gagnant : pour les travailleurs, qu'ils conduisent un taxi ou soient chauffeurs VLC ; pour les clients qui pourront davantage faire le choix de ne pas avoir de voiture ; pour la mobilité à Bruxelles qui pourrait enfin devenir plus intermodale, mais aussi pour l'environnement.

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Er heerst veel juridische, gerechtelijke en administratieve onzekerheid in de sector van het bezoldigd personenvervoer. Ook uw mobiliteitsbeleid richt veel schade aan. De MR pleit er in zijn mobiliteitsplan Fluid Brussels voor om van de sector een volwaardige partner van de MIVB te maken.*

*We hopen op een snelle hervorming, maar wij wachten daar al twee regeerperiodes op. We hopen dat u een overkoepelende strategie opzet om de vraag naar het bezoldigd personenvervoer te verhogen. Dat zou een win-winsituatie betekenen: voor de taxichauffeurs en de bestuurders van een huurvoertuig met bestuurder, voor de klanten die zelf geen auto meer nodig hebben, en tot slot voor een intermodale Brusselse mobiliteit en voor het leefmilieu.*

2187 Je me demande ce que vous attendez.

Lors de la déclaration de politique générale prononcée en octobre 2020, vous déclariez, je cite : "L'étude comparative commandée par le gouvernement a été finalisée. Elle est la base d'une nouvelle ordonnance." Je comprends qu'il s'agit de l'étude Deloitte. Peu importe qu'elle ait été commandée par vous directement ou par votre gouvernement. Depuis lors, rien n'a été mis en place, alors que cette étude vous donne des recommandations claires. Je cite : "sans une réforme en profondeur du secteur, celui-ci s'expose à de grandes difficultés, notamment financières." Mes questions visent à identifier les mesures prises par le gouvernement pour répondre à certaines de ces recommandations ou réflexions.

Selon l'étude, les chauffeurs ne génèrent pas suffisamment de recettes journalières pour atteindre le salaire minimum légal. Avec la crise liée au Covid-19, la situation s'est encore aggravée, que soit pour les chauffeurs de taxis ou les chauffeurs LVC et leur famille. Quelles discussions entretenez-vous avec le secteur aujourd'hui pour le soutenir et réfléchir aux nouvelles politiques de tarification ?

L'étude du gouvernement préconise une consultation, afin de clarifier certains aspects de la tarification. Je cite : "Une tarification corridor pourrait être envisagée, afin d'encourager une certaine liberté et concurrence, tout en protégeant le consommateur (prix maximum) et le chauffeur (prix minimum)." Avez-vous déjà consulté le secteur à ce sujet ?

À plusieurs reprises, l'étude pointe un manque d'intégration du secteur avec les politiques de mobilité, que j'ai évoqué dans mon introduction. Cela constitue évidemment un frein au développement du secteur. L'étude rappelle notamment qu'un manque d'intégration au plan MaaS pourrait s'avérer préjudiciable pour le secteur, qui verra sa visibilité par rapport aux autres transports diminuer. Quelles mesures sont prises en ce sens ?

2189 L'étude constate que le système des autorisations actuelles ne fonctionne pas. Par son inadéquation au secteur, il laisse la place à une concurrence où les acteurs ne jouent pas selon les mêmes règles.

L'étude nous dit : "Nous recommandons une autorisation unifiée, avec des règles communes à tous les acteurs mais adaptées à leurs spécificités." Du volet juridique de l'étude, il ressort qu'un numerus clausus pourrait être mis en place et même être rendu nécessaire.

Quelles sont les conclusions que vous tirez de l'étude de Deloitte et de ses recommandations ? Avez-vous intégré certaines recommandations dans la réforme en préparation ? Si oui, lesquelles ? Si non, pourquoi ? Quand accepterez-vous de nous présenter cette étude ?

Quand pourrons-nous espérer disposer de la proposition de réforme ? Dans ce cadre, avez-vous uniquement consulté les

*In de algemene beleidsverklaring van oktober 2020 verwees u naar de studie van Deloitte, waarin de noodzaak van een grondige hervorming wordt onderstreept. Sindsdien is er echter niets gebeurd.*

*Volgens de studie hebben de chauffeurs te weinig daginkomsten om aan het wettelijk minimumloon te komen. De coronacrisis heeft de situatie nog verergerd. Zijn er gesprekken aan de gang met de sector over een ander tarievenbeleid? In de studie is er sprake van corridortarieven: die beschermen zowel de gebruiker (maximumprijs) als de chauffeur (minimumprijs). Hebt u daarover al advies ingewonnen?*

*Dat er in het mobiliteitsbeleid nauwelijks met de sector wordt rekening gehouden, zet een rem op zijn ontwikkeling. De studie wijst er ook op dat de zichtbaarheid van de sector zal afnemen als hij niet opgenomen wordt in MaaS-oplossingen. Welke stappen hebt u daartoe al gezet?*

*Het huidige systeem van vergunningen werkt oneerlijke concurrentie in de hand. De auteurs van de studie adviseren een uniforme regelgeving, maar met specifieke bepalingen voor de verschillende vormen van betaald personenvervoer. Daarnaast zou een numerus clausus nodig kunnen zijn. Hebt u de aanbevelingen uit de studie opgenomen in uw hervorming? Wanneer krijgen we uw voorstel tot hervorming te zien? Wie hebt u geconsulteerd?*

*Wat met de sancties? Kunnen voertuigen met bestuurder in beslag genomen worden, wanneer de bestuurder een smartphone gebruikt voor de ritten? Wat is uw advies aan Brussel Mobiliteit in verband met dergelijke sancties? Zijn ze ook van toepassing op chauffeurs met een Brusselse, Waalse of Vlaamse licentie? Momenteel ontvangen de chauffeurs verwittigingen over boetes en inbeslagnames. Hoe ver wilt u nog gaan?*

acteurs concernés ou l'ensemble des chauffeurs de taxis et les services de LVC ?

Ma deuxième question porte sur le mécanisme des sanctions. Des mesures de saisie de véhicules vont-elles être appliquées aux chauffeurs LVC qui utilisent des smartphones pour des courses ?

Quelles consignes avez-vous données à Bruxelles Mobilité concernant ces sanctions ? Bruxelles Mobilité appliquera-t-elle les mêmes sanctions pour les chauffeurs LVC qui opèrent sous licence bruxelloise que pour les chauffeurs LVC qui fonctionnent sous licence wallonne ou flamande ?

Actuellement, les chauffeurs LVC reçoivent des avertissements qui les exposent à des amendes et à de potentielles réquisitions de leurs véhicules. Jusqu'où comptez-vous aller ?

<sup>2191</sup> Je voudrais revenir sur un évènement qui me paraît grave : à la suite de votre communication - dans la foulée de votre rencontre avec les représentants des chauffeurs LVC et Uber -, nous avons compris que vous alliez assouplir quelque peu la circulaire envoyée.

Le soir même, nous avons reçu un communiqué rappelant votre intransigeance en la matière, qui a effrayé les chauffeurs LVC indépendants, et les effraie toujours. Ils ne savent pas s'ils seront sanctionnés ou non. Ce document n'a pas été signé par votre cabinet, il n'est pas connu des services de Bruxelles Mobilité, il ne figure pas non plus sur la plate-forme Belga. Après examen, ce document n'a été partagé que par certains mandataires du Parti socialiste (PS) et par des représentants du secteur des taxis.

J'aimerais donc comprendre le statut de ce document : est-ce un communiqué de presse envoyé par vos services, ou bien a-t-il été inventé comme certains le disent ?

Ensuite, l'arrêt de la cour d'appel est interlocutoire, j'ai donc quelques questions. Vous en faites une interprétation stricte - d'ailleurs, dans la presse, vous parlez d'interprétation morale ou politique, plutôt que juridique. Je peux le comprendre, mais n'exposez-vous pas la Région au paiement d'éventuels dédommagements vu l'interdiction, implicite, aux chauffeurs LVC de travailler ?

Je pense que certains collègues et moi-même avons un avis divergent quant à votre circulaire. Votre circulaire n'interdit pas Uber et Heetch : elle interdit à des travailleurs, des indépendants, de faire leur travail. Votre combat contre la globalisation est avant tout un combat contre des indépendants bruxellois, car ces chauffeurs LVC sont en grande partie des citoyens bruxellois. Ces indépendants ne sont pas idiots : parlez avec eux ! Ils ont choisi de travailler avec Uber, Heetch, ou encore d'autres plates-formes.

<sup>2193</sup> La solution est évidemment politique et non judiciaire, encore moins juridique. Je l'avais dit en février 2021 lorsque l'arrêt est

*Er doet een document de ronde, waarin u terugkomt op uw belofte om de bepalingen uit uw rondzendbrief te versoepelen. Gaat het om een officieel communiqué van uw diensten? Blijkbaar circuleerde het document alleen bij enkele PS-leden en vertegenwoordigers van de taxisector.*

*Vervolgens heb ik nog een vraag over het arrest van het hof van beroep. U interpreteert het zeer strikt, maar stelt het gewest zich op die manier niet bloot aan schadeclaims, aangezien het arrest de chauffeurs impliciet verbiedt om te werken?*

*Sommige collega's en ikzelf interpreteren uw rondzendbrief anders: het verbod geldt niet voor Uber en Heetch, maar voor de zelfstandigen, die verhinderd worden om te werken. Uw strijd tegen de globalisering is eigenlijk een strijd tegen de Brusselse zelfstandigen. Maar dat zijn geen idioten. Waarom gaat u geen gesprek met hen aan?*

*Er is een politieke oplossing nodig, geen gerechtelijke of juridische.*



tombé, mais également déjà en 2019 quand Uber semblait "avoir gagné", pour reprendre les propos de certains de vos collègues.

Je pense donc clairement et sincèrement que l'on doit essayer de trouver une solution équilibrée à l'aide d'une réforme qui sera dans l'intérêt de tout le monde, notamment des clients. Je m'interroge d'ailleurs sur la place que vous leur accorderez dans cette réforme.

Enfin, vous revenez régulièrement sur la question de la relation de travail entre les plates-formes et les chauffeurs, que vous qualifiez de faux indépendants. La question a effectivement du sens, d'autant plus pour les plates-formes qui font de la livraison.

À titre individuel, j'ai un doute quant à l'analyse du PS. Je comprends le jeu qui consiste à renvoyer le débat vers le niveau fédéral. Les chauffeurs LVC que j'ai rencontrés travaillaient pour plusieurs plates-formes, qu'il s'agisse de Heetch ou d'Uber. Ils avaient également des clients personnels. De là à les qualifier de façon péjorative de faux indépendants, je trouve cela déplacé.

Vous êtes-vous d'ailleurs intéressé à l'arrêt de la cour ? Il n'affirme pas que ces chauffeurs sont de faux indépendants. Je ne comprends donc pas l'intérêt de claironner partout que ces travailleurs ne sont pas de vrais indépendants. Je demande qu'on les respecte.

Enfin, pourriez-vous me dire si vous êtes disposé à nous présenter cette étude ? Peut-être aurons-nous l'occasion de débattre au sein de cette commission avec les consultants de Deloitte ?

<sup>2195</sup> **Mme Cielkje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Alors que des procédures juridiques sont toujours en cours, vous voulez faire appliquer une loi obsolète qui privera 3.000 chauffeurs Uber de revenu.*

*Notre législation archaïque fait obstacle à l'innovation dans le secteur des taxis, alors que le Bruxellois s'est adapté, utilise son smartphone et roule avec Uber.*

*Le problème a beau resurgir année après année, vous ne parvenez pas à moderniser la législation en la matière, mais vous annoncez un projet d'ordonnance. C'est se moquer de la misère des gens.*

*Quels sont le contenu précis de cet arrêté, l'état d'avancement de la procédure, la date à laquelle vous attendez une réponse de la Cour constitutionnelle et les raisons pour lesquelles vous n'attendez pas cette réponse pour entreprendre quelque chose ? Ferez-vous un geste pour les milliers de chauffeurs Uber qui sont privés de revenu ? Que doivent-ils faire en attendant votre nouvelle ordonnance ?*

*U komt terecht geregeld terug op de werkverhoudingen tussen de verschillende platformen en de chauffeurs, die u als schijnzelfstandigen omschrijft. De problematiek behelst echter ook de pakjesdiensten.*

*Persoonlijk heb ik mijn twijfels bij de idee van de PS om het dossier aan de federale overheid over te laten. Het is niet omdat chauffeurs voor verschillende platformen werken, dat ze daarom schijnzelfstandigen zijn. Ook in het arrest worden ze trouwens niets als dusdanig omschreven. Zij verdienen alleszins wat meer respect.*

*Wanneer zult u de studie voorstellen aan het parlement? Misschien kunnen we dan ook in discussie gaan met de experts van Deloitte?*

**Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA)**.- Ik zal het kort houden. Iedereen weet inmiddels waarover het gaat, en we hebben ons ongenoegen al duidelijk laten blijken.

Terwijl er nog juridische procedures hangende zijn, wilt u, mijnheer de minister-president, een verouderde wetgeving doen handhaven, waardoor 3.000 Uberchauffeurs geen inkomen meer hebben. Dit is uw Brussels socialistisch handelen, want sociaal kunt u dit niet noemen. Volgens een collega van de PS staan de chauffeurs centraal, maar in dit geval zijn zij de verliezers. We hebben nog steeds een archaïsche wetgeving die innovatie in de taxisector in de weg staat. De Brusselaar heeft zich intussen aangepast, gebruikt zijn smartphone en rijdt met Uber.

Jaar na jaar wordt op het probleem gewezen, maar telkens laat u na om met een modern taxiplan op de proppen te komen. Dit is nalatigheid in het moderniseren van de taxiregeling. U handhaaft verouderde regels. Blijkbaar moet een hele sector ten onder gaan en moeten mensen hun werk verliezen. In één adem voegt u er overigens doodleuk aan toe dat u een ontwerp van ordonnantie voorbereidt. Dat is toch wat spotten met de ellende van de mensen.

Volgens het reglement mag ik blijkbaar langs deze weg geen kopie van een arrest opvragen. Ik zal dat dan schriftelijk doen. Kunt u het parlement inlichten over wat er precies in

<sup>2197</sup> *Au cours de la précédente législature, des auditions du secteur des taxis ont été organisées en commission de la mobilité. Quels étaient les éléments de discussion du plan taxis du ministre Smet, plan qui n'a jamais été soumis au parlement ? Peut-il encore servir de base à votre proposition ? Pourriez-vous nous présenter l'étude de Deloitte, qui se base sur ce plan ?*

*Comment comptez-vous moderniser la réglementation ?*

*Quand pouvons-nous espérer la première version de votre ordonnance taxis ? Votre décision d'appliquer strictement une législation archaïque en attendant a de quoi surprendre, alors que tant de textes législatifs ne sont pas du tout respectés en Région bruxelloise, comme la législation linguistique. Je suis donc curieuse de savoir comment et à quel rythme vous comptez opérer cette modernisation.*

<sup>2199</sup> **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Il convient tout d'abord de dissiper un malentendu : contrairement à ce que certains ont laissé entendre, Groen estime que tout le monde doit respecter la loi et travailler selon les règles. La situation pour le moins vague sur le terrain a permis au secteur des véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC) de prospérer à Bruxelles.*

*Dans son accord de majorité, le gouvernement s'engage à définir un statut de base pour tous les services de transport rémunéré de personnes, ce que nous saluons. L'ensemble du secteur des taxis et des VTC devrait être harmonisé.*

het arrest staat, over hoe de procedure loopt, wanneer u een antwoord verwacht van het Grondwettelijk Hof en waarom u zelf niet wacht op het antwoord van het Hof alvorens deze actie te ondernemen? Hoe staat u tegenover die duizenden Uberchauffeurs die nu geen inkomen meer hebben? Zult u iets voor hen doen? Wat moeten ze doen in afwachting van uw nieuwe ordonnantie?

Tijdens de vorige regeerperiode zijn in de commissie voor de Mobiliteit hoorzittingen over de taxisector georganiseerd. Er is toen veel werk verricht en de commissieleden hebben hun huiswerk gedaan, maar we hebben nooit een ordonnantie kunnen bespreken. Wat waren eigenlijk de discussiepunten van het taxiplan van voormalig minister Smet, waardoor het nooit is voorgelegd aan het parlement? Kan het plan alsnog als basis dienen voor uw voorstel? We weten nu dat de studie van Deloitte daarop voortbouwt. Kunt u die studie aan het parlement voorleggen? Hoe zullen we de discussie voeren?

Hoe wilt u de regelgeving moderniseren? Hebt u al een visie kunnen ontwikkelen?

Wanneer mogen we de eerste versie van uw ordonnantie betreffende de taxi's verwachten? U zegt dat dat tegen de zomer zal zijn, maar intussen zult u streng de archaïsche wetgeving naleven. Dat is opmerkelijk. In het Brussels Gewest is er namelijk heel veel wetgeving die hoegenaamd niet wordt nageleefd, die nochtans heel duidelijk is en waarover geen juridische procedures lopen. Ik denk bijvoorbeeld aan de taalwetgeving. Als u even standvastig zou zijn in het naleven van alle wetgeving, dan zou ik u kunnen volgen, maar het is uiterst vreemd dat u zich ineens beroept op een archaïsche wetgeving, die u nota bene zelf moet moderniseren. Ik ben dan ook benieuwd hoe u die modernisering wilt aanpakken en hoe snel u dat zult doen.

**De heer Arnaud Verstraete (Groen)**.- Ik sluit graag aan bij dit debat dat heel belangrijk is voor de banen van duizenden Brusselaars. Eerst en vooral wil ik een misverstand uit de weg ruimen. Sommigen suggereren dat de wet voor Groen niet belangrijk is. Nochtans is het voor ons eenduidig en helder dat iedereen de wet moet volgen en volgens de regels moet werken. In dit geval is er de afgelopen jaren aanhoudend een discussie geweest over wat de bedoeling van die regels was, bijvoorbeeld voor verhuurvoertuigen met bestuurder (VVB). De situatie op het terrein was de afgelopen jaren op zijn minst vaag. De regering liet de afgelopen vijf jaar de VVB-sector gedijen in Brussel.

Nu belooft de regering in het regeerakkoord werk te maken van een basisstatuut voor alle diensten voor bezoldigd personenvervoer. Dat is goed. Er staat: "Dit houdt onder meer in dat de toegang tot het beroep, met inbegrip van de opleiding en de voorwaarden voor het uitbaten van de dienst, alsmede de afgifte van vergunningen en machtigingen, zal worden geharmoniseerd. Het blijft mogelijk om in het kader van het eengemaakte statuut bepaalde diensten te differentiëren (personen met beperkte mobiliteit, toegang tot parkeerplaatsen, luxediensten of diensten bij internationale instellingen, straatmarkt, vooraf aangevraagde

2201 *L'étude de Deloitte commandée par Bruxelles Mobilité démontre l'obsolescence du système actuel de permis et la nécessité d'une nouvelle ordonnance.*

*À l'heure actuelle, les règles du jeu ne sont pas les mêmes pour tous les acteurs, ce qui fausse la concurrence et procure un sentiment d'injustice à ceux qui sont davantage contrôlés.*

*Le 4 mars, nous avons lu dans la presse que vous aviez l'intention de proposer un projet d'ordonnance avant l'été. J'ai hâte de discuter de celui-ci au sein de ce parlement. Nous avons besoin d'une réglementation claire, adaptée à notre société actuelle, qui permette au système classique de taxis et à de nouveaux acteurs comme Uber et Heetch de fonctionner côte à côte.*

*Nous sommes en faveur d'une réglementation qui assure des conditions de concurrence équitables et prend en considération les intérêts des nombreux Bruxellois actifs dans ces secteurs.*

*Lors de la séance plénière du 5 mars, vous avez confirmé votre intention de maintenir la réglementation obsolète de 1995, qui est unanimement remise en cause. Cependant, il n'est pas tout à fait clair si les contrevenants s'exposent à un avertissement, une amende ou une saisie de véhicule.*

2203 *Groen estime inutile de maintenir ces mesures coercitives tant qu'une solution plus large n'aura pas été trouvée. Parmi ces chauffeurs, nombreux sont ceux qui appartiennent à un groupe n'ayant pas facilement accès à un emploi et un revenu stables. Connaissez-vous leur nombre exact ?*

*En tout état de cause, le gouvernement ne peut les priver de revenu du jour au lendemain.*

*Contrairement à certains députés, je ne fais pas de distinction entre les "bons" chauffeurs de taxi et les "mauvais" chauffeurs Uber. J'estime que le secteur dans son ensemble doit être amélioré, en travaillant sur la convivialité, le prix et la facilité d'utilisation, mais aussi sur le salaire des chauffeurs.*

*Il importe d'offrir une perspective claire aux milliers de conducteurs qui ont investi dans ce système et qui sont aujourd'hui dans l'incertitude totale quant à leur avenir.*

trajecten enzovoort)." De volledige taxi- en VVB-sector zou moeten worden geharmoniseerd.

Uit het onderzoek van Deloitte dat door Brussel Mobiliteit werd besteld, blijkt dat een nieuwe ordonnantie noodzakelijk is. Ik citeer: "We zien dat het huidige systeem van vergunningen niet meer werkt. Het systeem is niet aangepast aan de sector en opent de deur voor een vorm van concurrentie waarbij niet dezelfde regels gelden voor iedereen. We bevelen een uniforme vergunning aan, met gemeenschappelijke regels voor alle spelers, zij het aangepast aan specifieke kenmerken."

De regels van het spel zijn nu dus niet voor iedereen dezelfde. Dat leidt tot "een gevoel van onrechtvaardigheid bij degenen die het sterkst gereguleerd en gecontroleerd worden", zoals in de studie van Deloitte staat.

Op 4 maart lazen we in de pers dat u nog voor de zomer een ontwerp van ordonnantie wilt voorstellen. Ik kijk ernaar uit om dat voorstel te bespreken in het Brussels Parlement. De afgelopen tijd werd immers nogmaals duidelijk dat de huidige regelgeving niet meer werkt. Er is nood aan duidelijkheid, aangepast aan onze hedendaagse maatschappij, waarbij zowel het klassieke taxisysteem als nieuwe spelers, waaronder Uber en Heetch, naast elkaar kunnen functioneren. In de studie staat dat dat mogelijk is en dat daarvoor geen banen moeten sneuvelen.

Ik pleit dus voor een regelgeving die in een eerlijk speelveld voorziet, rekening houdend met de belangen van de vele Brusselaars die in deze sectoren werken.

Tijdens de plenaire vergadering van 5 maart bevestigde u dat u wel degelijk de achterhaalde regelgeving van 1995, waarvan iedereen, met inbegrip van Deloitte, zegt en vaststelt dat die niet werkt, wilt handhaven. Het is echter niet helemaal duidelijk of overtreders een waarschuwing of een boete krijgen. Ik hoorde zelfs spreken over inbeslagnames van voertuigen.

Groen vindt het zinloos om die handhavingsacties vol te houden en al helemaal om boetes op te leggen, zolang er geen brede oplossing is gevonden. Veel van die chauffeurs, overigens ook uit de reguliere taxisector, behoren tot een groep die niet gemakkelijk een baan met een stabiel inkomen vindt. Het gaat trouwens om een grote groep: er wordt uitgegaan van ongeveer 3.000 personen in de sector van autoverhuur met chauffeur en bijna 3.000 in de taxisector. De heer Ikazban zei daarnet dat die schattingen niet kloppen. Kunt u ons de correcte cijfers geven?

Hoe dan ook kan de regering het niet maken om een van die twee groepen van de ene op de andere dag zonder inkomen te zetten. Ik ben het ook niet eens met de suggestie van sommige parlementsleden, als zouden de taxichauffeurs 'goed' zijn en de Uberchauffeurs 'slecht'. De taxisector in zijn geheel is volgens mij aan verbetering toe. Er moet dringend gesleuteld worden aan de klantvriendelijkheid, de kostprijs en het gebruiksgemak, maar evengoed aan het inkomen van de chauffeurs. Dat hebben de

*Quels sont les contrôles effectués par l'administration sur la base de la réglementation de 1995 ?*

diensten van Uber en Heetch toch wel aangetoond. De bereidheid van de taxisector om te evolueren is er ook door verhoogd.

*Combien d'avertissements ont-ils été émis ? Combien d'amendes ont-elles été infligées ?*

We zitten nu dus in een situatie waarin duizenden chauffeurs de afgelopen jaren tot dat systeem zijn toegetreden. Ze hebben een leasecontract afgesloten of zelfs een auto gekocht, ook omdat ze zagen dat het in Brussel werd toegestaan door de vorige regering. Zij verkeren nu in totale onzekerheid over hun toekomst. Wij vinden het belangrijk dat ze een duidelijk perspectief krijgen.

Na het debat in de plenaire vergadering van 5 maart bleef er onduidelijkheid over de handhaving. Kunt u een overzicht geven van de handhavingsacties die de administratie heeft uitgevoerd op basis van de regelgeving uit 1995?

Hoeveel waarschuwingen zijn er gegeven? Hoeveel boetes zijn er uitgeschreven?

<sup>2205</sup> *Quels enseignements tirez-vous de l'étude socio-économique du secteur du transport rémunéré de personnes commandée par Bruxelles Mobilité ?*

Welke lessen trekt u uit de sociaal-economische studie van de sector van het bezoldigd personenvervoer die Brussel Mobiliteit heeft besteld?

*Quels éléments incluez-vous dans le projet de cadre réglementaire que vous et vos services êtes en train de finaliser ?*

Welke elementen neemt u mee in het project voor het regelgevende kader waaraan u en uw diensten blijkbaar de laatste hand leggen?

*Avec qui vous concertez-vous pour fixer le contenu de la nouvelle ordonnance ? Quel est le calendrier des étapes nécessaires avant de soumettre l'ordonnance au parlement ? À quelles institutions et associations professionnelles le texte sera-t-il soumis pour avis ?*

Met wie overlegt u om de inhoud van de nieuwe ordonnantie te bepalen? Kunt u de timing van de stappen geven die nog moeten worden gezet, alvorens de ordonnantie aan het parlement kan worden voorgelegd? Aan welke instellingen en beroepsverenigingen wordt de tekst voorgelegd voor advies?

*Partagez-vous l'analyse de Deloitte selon laquelle les deux secteurs (VTC et taxis) peuvent continuer à fonctionner sans se compromettre mutuellement ? L'ordonnance vise-t-elle le maintien de toutes les solutions de mobilité complémentaires ? Dans le cas contraire, quelle perspective allez-vous offrir aux 3.000 chauffeurs concernés ?*

Uit de studie van Deloitte blijkt duidelijk dat beide sectoren, zowel die van huurauto's met chauffeur als die van de taxi's, kunnen blijven functioneren zonder elkaars werking in het gedrang te brengen. Bevestigt u die inschatting? Heeft de ordonnantie tot doel alle complementaire mobiliteitsoplossingen te behouden? Zo niet, welke oplossingen bereidt u dan voor om de ongeveer 3.000 getroffen chauffeurs perspectief te bieden?

*L'étude indique que le secteur des taxis était déjà structurellement déficitaire avant l'arrivée d'Uber. Comment le gouvernement l'explique-t-il ?*

In de studie wordt erop gewezen dat de taxisector volgens de officiële cijfers al verlieslatend was vóór de komst van Uber. Bevestigt u die analyse? Hoe verklaart de regering het feit dat de taxisector volgens de officiële cijfers altijd al verlieslatend is geweest en dat ook gebeven is? Dat roept vragen op! Hoe is het mogelijk dat een sector die al decennialang in Brussel opereert, structureel verlieslatend is? Hoe kunnen die bedrijven dan blijven bestaan? Daar is iets heel merkwaardigs aan de hand, wat los staat van de komst van Uber.

<sup>2207</sup> *UberX est actif depuis 2016 en Région bruxelloise. Quels signaux formels le gouvernement bruxellois a-t-il envoyés à Uber et ses chauffeurs pour leur signifier qu'ils violaient l'ordonnance de 1995 ? L'entreprise a-t-elle demandé au gouvernement bruxellois l'autorisation d'opérer sur le territoire bruxellois ? Si oui, quelle réponse a-t-elle reçue ?*

Sinds 2016 is UberX actief in het Brussels Gewest. Welke signalen heeft de Brusselse regering gegeven aan Uber, en vooral aan de chauffeurs, met betrekking tot het feit dat hun onderneming en hun handelen in strijd is met de ordonnantie van 1995? Heeft het bedrijf Uber toestemming aan de Brusselse regering gevraagd om op het Brussels grondgebied te opereren?

*Je me joins à la demande de mes collègues d'organiser une audition.*

Welk antwoord heeft de regering daarop gegeven? Wat is er formeel gezegd? Welke formele signalen zijn er gegeven?

Mijnheer de voorzitter, ik dacht dat de commissie en niet de minister beslist of er een hoorzitting over een studie komt, maar natuurlijk hebben we graag dat de minister daarbij aanwezig kan zijn om met ons van gedachten te wisselen. Ik steun in elk geval de vraag van mijn collega's om een hoorzitting te organiseren.

<sup>3107</sup> **M. Hicham Talhi (Ecolo).**- Vu la longueur des interventions des uns et des autres, nous ne pouvons que constater que la réforme du secteur du transport rémunéré de personnes est un sujet primordial pour tous les partis politiques présents dans ce parlement. Il est donc normal que nous suivions avec attention les rebondissements de la guerre des taxis contre Uber.

**De heer Hicham Talhi (Ecolo)** (in het Frans).- *De hervorming van de sector van het bezoldigd personenvervoer is voor alle politieke partijen een belangrijk thema.*

*Het debat in de plenaire vergadering van 5 maart 2021 heeft niet veel opheldering gebracht over het toekomstige taxiplan.*

Le débat d'actualité houleux ayant eu lieu en séance plénière le vendredi 5 mars 2021 ne nous a pas apporté d'éclaircissements sur vos décisions, notamment concernant le futur plan taxis et son calendrier.

*In sommige interviews verklaarde u dat Brussel Mobiliteit de opdracht kreeg om streng op te treden. In andere zegt u het tegenovergestelde.*

Dans certaines de vos interviews, vous avez indiqué ordonner à Bruxelles Mobilité de sévir. Dans d'autres, vous prétendiez le contraire. Vous parliez également du plan taxis pour l'été et de mesures d'accompagnement pour les chauffeurs Uber.

*De algemene beleidsverklaring is heel duidelijk: het aantal voertuigen in dienst blijft onderworpen aan een numerus clausus en het gewest zal een einde maken aan de activiteiten van taxibedrijven met Vlaamse of Waalse vergunningen die op het Brusselse grondgebied actief zijn.*

Or, notre déclaration de politique générale (DPG) est très claire concernant le transport rémunéré de personnes : "On mènera une réforme globale et concertée du secteur du transport rémunéré de personnes ayant pour objet, notamment, l'amélioration des services aux usagers et du statut des chauffeurs. Le nombre de véhicules en service restera soumis à un numerus clausus qui pourra être adapté de manière objective sur la base d'études indépendantes et rendues publiques en fonction de la situation socio-économique du secteur. Dans le cadre de la réforme, la Région mettra tout en œuvre afin de mettre fin aux activités d'opérateurs sous autorisations ou licences flamande et wallonne actifs sur le territoire bruxellois, y compris sur le volet judiciaire. Par ailleurs, un accord de coopération interrégional sera recherché dès l'entame de la législature qui visera à déterminer les conditions de services de taxi dans la zone métropolitaine."

*Om rekening te houden met de investeringen van de huidige vergunninghouders, zouden exploitanten die de taxisector willen verlaten, een vergoeding ontvangen. Daarvoor zou volgens de algemene beleidsverklaring een fonds worden opgericht.*

Enfin, "afin de tenir compte des investissements consacrés par les détenteurs actuels de licence, les opérateurs actuels souhaitant quitter le secteur du taxi et remettre leur licence ou autorisation à la Région bénéficieront d'une indemnité. Un fonds régional sera créé à cette fin".

M. le ministre-président, je voudrais donc vous interroger sur notre DPG, ce qui engage et lie notre gouvernement concernant ce sujet.

*Blijven de instructies voor Brussel Mobiliteit dezelfde?*

<sup>3109</sup> Les instructions données à Bruxelles Mobilité, et plus spécifiquement celles concernant la saisie de véhicules, sont-elles maintenues ?

*Welke begeleidingsmaatregelen voor Uber-chauffeurs zijn er getroffen?*

Vous avez également dit que les chauffeurs Uber étaient victimes de la plate-forme et que des mesures d'accompagnement seraient prises. Quelles mesures ont-elles été prises à cet égard ?

Dans votre réponse en séance plénière, vous avez cité la ville de Barcelone. Cette ville, que le secteur du taxi officiel prend aussi en exemple, compte sept taxis pour 1.000 habitants, là où Bruxelles en compte sept fois moins. Allez-vous augmenter le *numerus clausus* ?

Les taxis barcelonais coûtent 35 % moins cher que les taxis bruxellois. Qu'avez-vous prévu dans votre future réforme au niveau des tarifs afin de permettre au plus grand nombre de prendre des taxis officiels ?

La flotte des taxis barcelonais est constituée principalement de véhicules hybrides. Quelles mesures avez-vous prises pour réduire l'impact environnemental des taxis et des véhicules LVC bruxellois dans votre future réforme ?

Où en est l'application unique pour le secteur, qui permettra d'améliorer le service aux usagers ?

Pouvez-vous nous expliquer les démarches que vous avez entreprises dans le cadre de l'accord de coopération qui vise à déterminer les conditions de services de taxis dans la zone métropolitaine, mais aussi ce que vous avez mis en œuvre pour empêcher, tout comme en Flandre, les chauffeurs LVC wallons et flamands de travailler à Bruxelles ?

Sur quelles pistes avez-vous déjà travaillé afin de féminiser le secteur du transport rémunéré de personnes ? En effet, 99 % des chauffeurs de taxi et des chauffeurs LVC sont des hommes. Il nous semble primordial qu'un certain nombre de licences soit réservé aux chauffeuses dans la future réforme, pour que les clientes aient plus de chance de tomber sur une femme lorsqu'elles décident de recourir à un service de LVC ou à un taxi.

Enfin, dans la DPG, il est indiqué noir sur blanc qu'un fonds régional pour le rachat des licences doit voir le jour. Où en est la création de ce fonds, qui fait partie intégrante de notre accord de majorité ?

<sup>3111</sup> **Mme Bianca Debaets (CD&V)** (en néerlandais). - *Chacun sait que le gouvernement fait tout pour empêcher le déploiement de la 5G. Combien de temps encore la Région continuera-t-elle à freiner l'innovation, faute d'oser faire des choix ?*

*De nombreux collègues s'accordent à dire que les plates-formes peuvent être des partenaires pour une mobilité plus durable, mais Bruxelles continue de se ridiculiser aux yeux de l'Europe.*

*Bien sûr, les plates-formes doivent respecter la législation, y compris la législation sociale. Mais cela fait sept ans que cette question est sur la table du gouvernement, et aucun progrès n'a été réalisé !*

*In de plenaire vergadering verwees u naar Barcelona, waar er zeven keer meer taxi's zijn dan in Brussel. Zult u de *numerus clausus* verhogen?*

*Taxi's kosten 35% minder in Barcelona dan in Brussel. In welke tarieven voorziet u in uw hervorming?*

*De taxivloot in Barcelona bestaat vooral uit hybride voertuigen. Welke maatregelen hebt u genomen om de milieu-impact van de taxi's te beperken?*

*Hoe staat het met de app die de dienstverlening zal verbeteren?*

*Welke stappen hebt u gezet in het kader van de samenwerkingsovereenkomst die de voorwaarden voor taxidiensten vaststelt? Wat hebt u ondernomen om de Waalse en Vlaamse diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur te beletten in Brussel actief te zijn?*

*Hoe wilt u de sector van het bezoldigd personenvervoer vrouwelijker maken? Een aantal licenties zou voor vrouwen voorbehouden moeten worden.*

*Volgens de algemene beleidsverklaring wordt een fonds opgericht om ex-chauffeurs te vergoeden voor ingeleverde licenties. Hoe staat het met de oprichting van dat fonds?*

**Mevrouw Bianca Debaets (CD&V)**. - *Waar zijn we mee bezig? Wat voor achterhoedegevechten voert het Brussels Gewest hier? Iedereen kent de 5G-kwestie, waarbij de Brusselse regering er alles aan doet om de ontplooiing van dat netwerk tegen te houden. En ook de zaak-Uber zit in een complete impasse en maakt duidelijk dat de regering innovatie tegenhoudt. Hoe lang zal het Brussels Gewest zich nog profileren als een gewest dat geen keuzes durft te maken?*

*In welke eeuw leven sommige regeringsleden? Heel veel collega's zijn het er immers over eens dat Uber, Heetch enzovoort, partners kunnen zijn van de betere, meer duurzame mobiliteit van de toekomst. Wie van de aanwezigen heeft trouwens nog nooit, in Brussel of in het buitenland, een Uberritje*

*En outre, tant les chauffeurs de taxi que les chauffeurs Uber ont besoin d'un encadrement social, mais ils sont aujourd'hui montés les uns contre les autres par le gouvernement et par certains parlementaires.*

<sup>3113</sup> *Où en est le projet d'ordonnance qui devrait s'attaquer aux inégalités dans le secteur des taxis ? Qui allez-vous consulter à ce sujet ? Vous aviez dit que le projet de texte serait prêt pour l'été. Est-ce toujours valable ?*

*Ferez-vous réellement contrôler le respect de l'interdiction en vigueur ? Ce serait une tragédie sur le plan social. Combien d'inspections ont-elles déjà eu lieu ? Ne sont-elles que ponctuelles ?*

<sup>3115</sup> **M. Youssef Handichi (PTB).**- Nous sommes tous d'accord pour vous tenir responsable de l'inaction, depuis sept ans, face à Uber et Heetch, qui ont malheureusement pris place dans notre Région. Depuis que vous avez repris ce secteur dans vos compétences, un an et demi s'est écoulé sans plus d'avancées. Vous avez laissé les conditions de travail de tous les chauffeurs se dégrader, et la conséquence de votre inaction a pour effet que ces deux catégories de travailleurs s'opposent l'une à l'autre.

Le dénominateur commun qui les lie dans ce dossier est leur opposition à Uber, Heetch et aux multinationales. Ces chauffeurs peuvent et doivent jouer un rôle dans la mobilité.

*(Inaudible)*

C'est important de le rappeler dans le cadre de ce débat. C'est dans ce sens que vont aussi les recommandations des études que vous avez commandées.

Pour cela, il va falloir que vous travailliez sur un plan taxis en concertation avec tous les représentants du secteur, en y intégrant

besteld? Als hoofdstad van Europa maakt Brussel zich weer een beetje belachelijk.

Uiteraard moeten de platformen de wetgeving naleven, ook de sociale wetgeving. Geen enkel bedrijf staat daar boven. Daar knelt echter precies het schoentje. Deze kwestie ligt al zeven jaar op de regeringstafel, eerst bij de sp.a, nu bij u, maar er is geen enkele vooruitgang. U rijdt zich alleen maar dieper vast. Regeren is ook anticiperen en niet afwachten tot je in absurde situaties terechtkomt.

Bovendien worden hier twee kwetsbare groepen tegen elkaar opgezet. Zowel de taxichauffeurs als de Uberchauffeurs hebben een sociale omkadering nodig, maar nu worden ze door de regering en door een aantal parlementsleden tegen elkaar uitgespeeld.

Hoever staat u met het ontwerp van ordonnantie dat de ongelijkheden in de taxisector moet aanpakken? Wie zult u daarover raadplegen? Hebt u vertegenwoordigers van de sector, de vakbonden enzovoort ontmoet? Ik ben overigens ook voorstander van een hoorzitting.

Tijdens het actualiteitsdebat zei u dat de ontwerp tekst tegen de zomer klaar zou zijn. Klopt dat nog?

Laat u de naleving van het geldende verbod daadwerkelijk controleren? Dat zou dramatisch zijn, omdat op die manier rechtsonzekerheid ontstaat en, erger nog, 3.000 chauffeurs en gezinnen in volle coronacrisis hun inkomen dreigen te verliezen. Sociaal kun je zo iets niet noemen.

Hoeveel controles zijn er al geweest? Zijn die punctueel of blijft u controleren tot er een nieuwe ordonnantie is? Hebt u gevraagd om de controles in deze moeilijke omstandigheden op te schorten?

**De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans).*- *Het is uw verantwoordelijkheid dat er al zeven jaar lang niets wordt ondernomen tegen Uber en Heetch. Zo hebt u de arbeidsvoorwaarden van alle chauffeurs laten verslechteren. Het gevolg is dat twee categorieën van chauffeurs tegenover elkaar staan.*

*Wat hen bindt in dit dossier, is hun verzet tegen Uber, Heetch en multinationals.*

*U moet een taxiplan opstellen in overleg met alle vertegenwoordigers van de sector. Het is het moment om kordaat op te treden en multinationals als Uber aan de deur te zetten. Ze buiten hun chauffeurs uit en betalen geen cent belastingen in de landen waar ze actief zijn.*

*Het is ook het moment om op te treden tegen oproepcentrales die op de kap van de chauffeurs enorme winsten maken. Dat zou het inkomen van de chauffeurs verhogen en de kostprijs van de ritten voor de gebruikers verlagen.*

tous les chauffeurs et travailleurs. C'est le moment d'agir avec fermeté et de mettre dehors les multinationales telles que Uber et Heetch, qui n'ont aucun scrupule, ni à l'égard des chauffeurs qui en dépendent et qu'elles exploitent, ni à l'égard des pays dans lesquels elles s'implantent sans payer le moindre impôt. Il faut trouver une solution décente et écouter ces chauffeurs.

C'est aussi le moment d'agir contre les intermédiaires privés, comme les centrales d'appels privées qui prennent des marges énormes sur le dos des chauffeurs. En plus de meilleurs revenus pour les chauffeurs, cela permettra aux utilisateurs de taxis de payer moins cher leur course : tout bénéfique pour les usagers et la redynamisation du secteur.

Tout cela ne sera possible qu'avec une véritable application publique, déjà prévue sous l'ancien gouvernement Vervoort II, et dont j'espère qu'elle est toujours d'actualité dans le projet de plan taxis. C'est de cette manière que nous parviendrons à résoudre ce défi d'avenir, tant pour les travailleurs que pour les usagers.

<sup>3117</sup> Je suis satisfait que l'exemple barcelonais soit mis en avant, car c'est vers cela qu'il faut tendre, afin de redynamiser le secteur des taxis bruxellois. À Barcelone, les autorités ont réussi à débrancher la prise de la multinationale Uber, non pas grâce à la prise de position d'un député ou d'un ministre-président mais par la mobilisation des travailleurs. J'invite d'ailleurs tous les chauffeurs qui nous écoutent à s'en inspirer.

Mes questions ont déjà été posées mais j'espère que cette fois-ci, vous y répondrez clairement et brièvement.

Quel est le calendrier précis des concertations en cours ?

Quels acteurs rencontrez-vous en ce moment ? Pouvez-vous nous donner le nom des associations ? Je crains que vous vous adressiez aux mauvais acteurs, surtout du côté des chauffeurs LVC.

Concrètement, comment comptez-vous réglementer pour bannir les multinationales, Uber et Heetch, tout en intégrant les chauffeurs dans un futur plan taxis ?

<sup>3119</sup> **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Nous avons déjà eu l'occasion d'aborder le sujet il y a trois semaines lors d'un débat d'actualité. Pour rappel, ce lundi 1er mars, nous apprenions que la cour d'appel de Bruxelles avait rendu un arrêt le 15 janvier dernier dans lequel elle rappelait, d'une part, le principe de base de l'ordonnance de 1995, à savoir que les services de LVC doivent conclure à l'avance des contrats écrits avec chaque client et que ceux-ci doivent se trouver à bord des véhicules et, d'autre part, l'interdiction pour les services de LVC de recevoir des commandes de courses par smartphone. La cour précise que la pratique actuelle est illégale et constitue une fraude pénalement punissable.

Dans son arrêt, la cour d'appel a posé deux questions préjudicielles à la Cour constitutionnelle pour savoir si les

*Dat alles is slechts mogelijk met een echte openbare app.*

*Barcelona moet ons voorbeeld zijn om de Brusselse taxisector nieuw leven in te blazen. In Barcelona is de overheid erin geslaagd Uber te verbannen door de chauffeurs in te schakelen.*

*Wat is het tijdschema van het overleg?*

*Welke spelers ontmoet u? Ik vrees dat u niet met de juiste mensen praat.*

*Hoe zult u de multinationals de deur wijzen en de chauffeurs in een toekomstig taxiplan aan bod laten komen?*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Het Brusselse hof van beroep heeft op 15 januari 2020 een arrest gevelde waarin is herinnerd aan de ordonnantie van 1995. Die ordonnantie bepaalt dat verhuurdiensten van wagens met chauffeur vooraf een schriftelijke overeenkomst met elke klant moeten sluiten en geen bestellingen mogen ontvangen via smartphone.*

*Het hof van beroep heeft het Grondwettelijk Hof twee prejudiciële vragen gesteld om na te gaan of de wetgeving verenigbaar is met de vrijheid van ondernemen.*

*Het gewest heeft dit arrest onmiddellijk toegepast en controles uitgevoerd.*



législations bruxelloise et wallonne étaient compatibles avec, entre autres, la liberté d'entreprendre.

À la suite de cette décision et d'une communication de Bruxelles Mobilité, la Région a décidé d'appliquer immédiatement cet arrêt et de procéder à des contrôles sur les véhicules LVC. De votre côté, vous avez précisé que la réforme des taxis serait présentée pour l'été. D'ici là, la situation n'est pas très claire.

Nous sommes donc confrontés à une situation complexe : la Région décide d'appliquer l'ordonnance de 1995, ce qui est logique à première vue puisque c'est la loi. En même temps, une réponse de la Cour constitutionnelle à des questions préjudicielles est attendue et pourrait peut-être remettre en question le dispositif de l'ordonnance de 1995. Par ailleurs, le monde a évolué entre 1995 et 2021. Nous ne pouvons pas faire l'impasse sur cette réalité indéfiniment.

Enfin, si nous pouvons aisément comprendre la satisfaction du secteur des taxis traditionnels à la suite de l'activation des contrôles, nous ne pouvons pas ignorer l'impact direct de cette décision sur les quelque 2.000 chauffeurs LVC privés de leur source de revenus.

Si, pour certains, agir de la sorte constitue une victoire contre l'ogre capitaliste assoiffé de bénéfices, je pense pour ma part aux effets collatéraux pour les chauffeurs affectés, ainsi que pour leurs familles, qui subissent déjà les conséquences économiques et sociales de la crise sanitaire.

<sup>3121</sup> Dans la situation actuelle, le conflit permanent entre le secteur des taxis et notamment Uber a trop duré et doit cesser. Nous devons sortir de cette zone grise qui crée de l'insécurité pour tout le monde et apporter enfin de la sérénité dans le secteur.

Pour certains, il est important de ranger les parlementaires dans des cases en fonction de leur position face aux taxis et à Uber. DéFI est favorable à un service moderne, attractif, à l'écoute des clients et du bien-être des travailleurs. Nos décisions doivent être prises dans l'intérêt général, fondées sur les expériences de terrain et les études sur le sujet. Il est urgent de moderniser le secteur, d'y intégrer pleinement les nouvelles technologies et de réformer l'ordonnance relative aux taxis afin de permettre une saine concurrence entre les différents acteurs et aboutir à la mise en place de conditions de travail décentes et légales pour tous les chauffeurs.

Un premier plan a été présenté en 2017 par votre prédécesseur. L'étude commandée à Deloitte est depuis quelques mois entre vos mains. Nous ne partons donc pas de zéro et j'espère que nous aboutirons d'ici la fin de l'été.

D'autres vous ont interrogé sur vos intentions quant au futur plan taxis. Vous répondrez sans doute dans les limites de l'état actuel du dossier. Pour ma part, je ne rentrerai pas dans le détail des options possibles. J'insisterai plutôt sur l'importance qu'elles

*De situatie is dus ingewikkeld. Het gewest past de ordonnantie van 1995 toe, maar tegelijk wordt een antwoord van het Grondwettelijk Hof op prejudiciële vragen verwacht, dat die ordonnantie op losse schroeven kan zetten.*

*We begrijpen dat de sector van de traditionele taxi's blij is met de controles, maar kunnen onze ogen niet sluiten voor de gevolgen voor zowat 2.000 chauffeurs en hun gezinnen, die al de gevolgen van de gezondheids crisis dragen.*

*Het eeuwige conflict tussen de taxisector en Uber moet stoppen.*

*DéFI is voorstander van een moderne dienstverlening en hecht belang aan het welzijn van werknemers. De sector moet dringend worden gemoderniseerd en de ordonnantie hervormd om gezonde concurrentie mogelijk te maken en goede arbeidsvoorwaarden te scheppen.*

*Uw voorganger heeft in 2017 een eerste plan voorgesteld. We vertrekken dus niet van nul.*

*De mogelijke opties moeten worden onderzocht in overleg met de hele sector.*

*Ik vestig de aandacht op het belang van het tijdschema van de hervorming, en meer bepaald op de fases en randvoorwaarden van het overleg.*

*Mijn tweede vraag betreft de prejudiciële vragen aan het Grondwettelijk Hof. Bestaat het risico niet dat het gewest ertoe wordt veroordeeld om chauffeurs zonder toelating een schadevergoeding te betalen?*

*De ordonnantie van 1995 zal waarschijnlijk niet in haar geheel nietig worden verklaard, maar de bepaling over de controles misschien wel. Het is dus belangrijk dat deze situatie wordt opgehelderd.*

soient étudiées en concertation avec l'ensemble du secteur. Je serai donc attentif aux réponses apportées aux questions posées.

J'insisterai aussi sur les deux points suivants. Le premier concerne les étapes à venir et le calendrier de la réforme du secteur des taxis et des services de LVC, en particulier sur les étapes et modalités de la concertation.

Ma deuxième question portera sur les questions préjudicielles pendantes devant la Cour constitutionnelle. N'y a-t-il pas un risque, à la connaissance de cet élément, que la Région soit condamnée à indemniser les chauffeurs non autorisés ?

Si, comme vous l'avez précisé le 5 mars, toute l'ordonnance de 1995 ne sera pas invalidée, cela touchera sans doute la disposition selon laquelle les contrôles se déroulent aujourd'hui. Il est donc important d'avoir des clarifications ou des assurances concernant cette situation.

<sup>3123</sup> **Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a)** (en néerlandais).- *L'accord de coalition dispose que tous les services de transport rémunéré de personnes sont soumis au même statut de base des taxis, en tant que service public. Cela signifie, entre autres, que l'accès à la profession, en ce compris la formation et les conditions d'exploitation du service, ainsi que la délivrance des licences et autorisations, seront harmonisés. L'accord n'exclut toutefois pas une différenciation des services.*

*Ce passage de l'accord de coalition est primordial pour mon groupe. Les plates-formes ont leur place dans notre Région aux côtés des taxis. Il est donc urgent d'adopter une réglementation claire et équitable à cet égard. Quand pouvons-nous l'attendre ?*

*Combien de chauffeurs Uber ont-ils été sanctionnés jusqu'à présent ? Comment protéger les conducteurs et leurs familles dans l'attente d'une réglementation ?*

<sup>3125</sup> **M. Rudi Vervoort, ministre-président.**- L'étude de Deloitte a été réceptionnée définitivement par Bruxelles Mobilité en octobre 2020. Cette étude avait été commandée sous la précédente législature par le gouvernement à la demande de Brupartners dans le cadre du dépôt de l'avant-projet d'ordonnance relative aux taxis. Cet avant-projet d'ordonnance avait donc été soumis à Brupartners, lequel avait demandé une étude complémentaire. Si l'avant-projet d'ordonnance précédent a été abandonné, les travaux relatifs à l'étude commandée se sont poursuivis. Des réunions se sont tenues jusqu'à la fin de l'été

**Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a).**- Ik sluit me aan bij de vele pertinente vragen die al zijn gesteld. In het regeerakkoord staat: "Alle diensten voor bezoldigd personenvervoer worden onderworpen aan hetzelfde basisstatuut van de taxi's als dienst van openbaar nut. Dit houdt onder meer in dat de toegang tot het beroep, met inbegrip van de opleiding en de voorwaarden voor het uitbaten van de dienst, alsmede de afgifte van vergunningen en machtigingen, zal worden geharmoniseerd. Het blijft mogelijk om in het kader van het eengemaakte statuut bepaalde diensten te differentiëren (personen met beperkte mobiliteit, toegang tot parkeerplaatsen, luxediensten of diensten bij internationale instellingen, straatmarkt, vooraf aangevraagde trajecten, enzovoort)."

Die passage uit het regeerakkoord is voor one.brussels-sp.a heel belangrijk. Uber en Heetch hebben samen met de taxi's hun plaats in ons gewest. Het is vooral belangrijk dat alle chauffeurs een even goede sociale bescherming krijgen en dat ze niet tegen elkaar worden uitgespeeld. Een goede, duidelijke en eerlijke ordonnantie is dus heel dringend. Wanneer mogen we die verwachten?

Hoe was de situatie de afgelopen weken? Hoeveel Uberchauffeurs zijn er tot nu toe al beboet? Wordt er gevolg gegeven aan de handhavingsregels? Hoe zorgen we ervoor dat alle chauffeurs en hun gezinnen hun inkomen kunnen blijven behouden en dat ze beschermd zijn in afwachting van het moment dat de regelgeving helemaal in orde is?

**De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *Het onderzoek van Deloitte was op vraag van Brupartners nog door de vorige regering besteld in het kader van het voorontwerp van ordonnantie over de taxisector.*

*Brussel Mobiliteit kreeg het resultaat in oktober 2020. Ik heb het op 22 oktober aan de regering bezorgd en op 17 december 2020 heeft ook Brupartners het gekregen. Dat het onderzoek niet werd voorgelegd zodra het afgewerkt was, klopt dus niet. Alle partijen hebben inmiddels hun bemerkingen doorgegeven,*

2020. Sans la crise du Covid-19, il est fort probable qu'elle aurait été réceptionnée plus tôt dans l'année.

Après avoir pris connaissance de l'étude, je l'ai déposée au gouvernement le 22 octobre 2020. Je réfute donc l'idée selon laquelle l'étude n'a pas été présentée dès sa finalisation. L'étude a également été transmise à Brupartners le 17 décembre 2020. Les parties présentes ont formulé leurs remarques. Brupartners a préféré attendre le dépôt d'un nouveau projet d'ordonnance avant de présenter ses recommandations.

<sup>3127</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Les conclusions de l'étude Deloitte vont dans le même sens que les principes repris dans la déclaration de politique régionale.*

*Dans le cadre des travaux sur le transport rémunéré de personnes, mon cabinet a également préparé un projet d'arrêté sur la formation et l'honorabilité.*

<sup>3129</sup> (poursuivant en français)

La troisième lecture de l'arrêté est conditionnée à un dernier avis du Conseil d'État.

Ce projet d'arrêté est un grand pas dans l'harmonisation des conditions d'éligibilité des chauffeurs puisque les chauffeurs LVC devront répondre aux mêmes conditions que les chauffeurs de taxi en matière de capacité professionnelle, d'honorabilité et de formation. Il s'agit d'une exigence en matière d'offre de service, mais également de sécurité pour les passagers. Je suis pleinement conscient que nous devons aussi sauvegarder la qualité du service. Nous en avons peu parlé, mais c'est un élément essentiel.

Ensuite, les conditions techniques des taxis pour personnes à mobilité réduite (PMR) ont été revues dans un projet d'arrêté validé en première lecture par le gouvernement et, récemment, par la commission régionale de Bruxelles Mobilité.

J'aimerais ajouter que l'étude de Deloitte est la première étude actualisée sur laquelle le gouvernement peut se baser pour tracer les grandes lignes de la future ordonnance, ce que nous avons commencé à faire.

<sup>3131</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Les consultations juridiques sur le projet d'ordonnance sont lancées. Les membres du gouvernement ont approuvé les principes généraux pour le lancement d'une vaste consultation sociale avec toutes les parties concernées, à savoir les*

*behalve Brupartners, dat hiermee wil wachten tot er een nieuw ontwerp van ordonnantie wordt voorgesteld.*

(verder in het Nederlands)

De conclusies van het onderzoek door Deloitte sluiten aan bij de principes van de gewestelijke beleidsverklaring, met de eenmaking van de sector, de harmonisering van de exploitatie- en toelatingsvoorwaarden, een belangrijke, maar tot nu toe onvermeld gebleven geobjectiveerde en geactualiseerde numerus clausus, de regulering van de platforms enzovoort.

We kunnen het studiebureau uitnodigen om de resultaten voor te stellen, zoals eerder al met Brupartners is gebeurd.

In de context van de werkzaamheden rond het vraagstuk van het bezoldigd personenvervoer heeft mijn kabinet ook een ontwerpbesluit inzake opleiding en eerbaarheid uitgewerkt.

(verder in het Frans)

*De derde lezing van het besluit volgt na het definitieve advies van de Raad van State.*

*Dit ontwerpbesluit betekent een grote stap voorwaarts voor de harmonisering van de diverse statuten van taxichauffeurs. Chauffeurs van verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder (VVB) zullen voortaan aan dezelfde voorwaarden moeten voldoen als taxichauffeurs. Dit is niet alleen belangrijk voor de dienstverlening, maar ook voor de veiligheid van de passagiers.*

*Daarnaast is er ook een ontwerpbesluit in de maak over de technische voorwaarden voor taxi's voor personen met een beperkte mobiliteit. Het is in eerste lezing goedgekeurd door de regering en onlangs ook door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.*

(verder in het Nederlands)

*représentants des chauffeurs de taxis et de véhicules de location avec chauffeur (VLC), et de la clientèle.*

*La nouvelle ordonnance jette les bases d'une application de mobilité régionale destinée aux chauffeurs. En outre, Bruxelles Mobilité est en contact régulier avec ses homologues flamands et wallons à cet égard.*

*L'objectif est de protéger les activités des acteurs bruxellois, compte tenu notamment des contraintes juridiques.*

3133 *(poursuivant en français)*

Je suis également sensible à la question de la féminisation du secteur. Le moment venu, il devra surtout être abordé par le biais de campagnes d'information. Je partage les préoccupations de M. Talhi à propos de ce sujet pertinent.

Bruxelles Mobilité a rencontré les représentantes du projet Girls Ride. La difficulté tient à ce qu'on ne peut pas se heurter au principe d'égalité. Nous sommes dans un système où il est seulement possible d'encourager, nous ne pouvons rien imposer. Les quotas ne sont pas envisageables. Nous pensons néanmoins qu'il faut promouvoir ce type d'initiative.

3135 *(poursuivant en néerlandais)*

*Les chauffeurs VLC qui utiliseront l'application UberX doivent savoir qu'ils travaillent sur la base d'une structure juridique que la Cour d'appel remet sérieusement en question. Ces travailleurs ne sont pas responsables de la situation, mais elle n'en est pas moins préoccupante.*

*Ceci dit, je sais aussi que l'industrie du taxi subit les effets de la concurrence déloyale d'Uber depuis de nombreuses années.*

3137 *(poursuivant en français)*

Ik ben gestart met juridische raadgevingen over het toekomstige ontwerp van ordonnantie, waaraan mijn kabinet, het bestuur en het advocatenkantoor intussen voortwerken.

De regeringsleden keuren de algemene principes goed voor de start van het uitgebreide sociale overleg met alle betrokken partijen, met name de taxisector, de VVB-sector, de vertegenwoordigers van de chauffeurs en van hun klanten.

In de nieuwe ordonnantie wordt de basis voor een gewestelijke mobiliteitstoepassing gelegd, waardoor chauffeurs niet langer afhankelijk zijn van één enkele toepassing.

In verband met de concurrentie tussen de gewesten heb ik contact opgenomen met de Vlaamse en de Waalse regering, maar deze hebben nog niet gereageerd. Brussel Mobiliteit onderhoudt regelmatig contact met zijn Vlaamse en Waalse tegenhangers.

Het is de bedoeling om de activiteiten van de Brusselse actoren te beschermen, maar we moeten rekening houden met juridische beperkingen en het algemene beginsel van de economische en monetaire eenheid, dat voortvloeit uit het principe van wederzijdse erkenning in het Belgische federalisme.

*(verder in het Frans)*

*Ook de vervrouwelijking van de sector is een belangrijk thema, dat voornamelijk aangepakt zal moeten worden via informatiecampagnes. We kunnen immers geen quota opleggen.*

*Initiatieven zoals het project Girls Ride, waarvan Brussel Mobiliteit al vertegenwoordigers ontmoette, moeten in elk geval gestimuleerd worden.*

*(verder in het Nederlands)*

De VVB-chauffeurs die gebruik zullen maken van de UberX-app, moeten zich bewust zijn van het feit dat ze werken op basis van een juridische constructie die het Hof van Beroep ernstig in vraag stelt. Het zijn echter niet de chauffeurs die verantwoordelijk zijn voor die situatie. Zij zijn misleid door Uber.

Voor mij is de situatie van die werknemers van zeer groot belang, maar ik weet ook dat de taxisector al vele jaren de weerslag ondervindt van de oneerlijke concurrentie van Uber. Er staat geen enkele lobby achter mij en ik wil iets doen aan de ontreddering bij alle chauffeurs. Het arrest van het Hof van 15 januari is echter duidelijk: het reservatiesysteem voor VVB's via de platformen overtreedt meerdere bepalingen van de geldende ordonnantie.

*(verder in het Frans)*

La question de la nature de la relation des chauffeurs avec la plate-forme se pose évidemment en matière de droit du travail. Si vous suivez l'actualité concernant Uber, vous constaterez que des décisions sont prises à travers le monde, notamment au Royaume-Uni, où la Cour suprême a considéré qu'il y avait bel et bien un contrat de travail.

En effet, en vertu de loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, les conditions sont réunies pour considérer que les chauffeurs Uber sont liés par un contrat de travail. La qualité de chauffeur indépendant n'est vraiment pas claire dans la mesure où les chauffeurs sont pieds et poings liés face à Uber : du jour au lendemain, ils peuvent être suspendus.

Certains invoquent la modernité, mais ce n'est pas ma conception de la modernité en matière de droit du travail. J'espère que ceux qui considèrent que les plates-formes sont un must absolu adhèrent aux grands principes du droit du travail.

Concernant les autres plates-formes, je prendrai l'exemple de Deliveroo dont la capitalisation boursière atteint 7 milliards d'euros. Quand nous voyons des livreurs sur un vieux vélo et avec un sac à dos, je pense que nous devrions réfléchir au modèle social que nous voulons.

La cour a déclaré qu'Uber exerçait une influence décisive sur les conditions de la prestation de transport, qu'il s'agisse du prix, de la qualité du véhicule, du comportement, etc.

<sup>3139</sup> La législation relative à la location de voitures avec chauffeur n'est pas dépassée et correspond aux limousines. Afin de ne pas créer de concurrence déloyale, il avait été légitimement considéré que les services de LVC devaient respecter une série de règles, dont la convention, les trois heures et les 90 euros. De même, ce secteur ne peut pas faire usage de la géolocalisation, non parce que c'est un outil moderne dont nous ne voudrions pas, mais parce qu'elle permet de prendre des clients au vol.

Demain, il y aura encore une législation en matière de LVC parce qu'il s'agit d'un secteur qui fonctionne. Avant l'arrivée d'Uber, environ 300 licences existaient dans ce secteur. En quelques années, nous sommes passés à 1.300 chauffeurs, mais ce n'était plus le même métier : il ne s'agissait plus de chauffeurs de limousine, mais de taxi. Le secteur des taxis étant contingenté, cela a complètement déréglé le système.

Ces questions se posent aussi dans de nombreuses autres villes, dont New York et Paris. Elles donnent lieu à un nombre incalculable de recours et de procès de par le monde.

Le 24 février 2021, la Commission européenne a lancé la première phase de consultation des partenaires sociaux européens sur la manière d'améliorer les conditions de travail des personnes travaillant par l'intermédiaire de plates-formes numériques. Cette question dépasse donc largement le cadre des taxis et nous interpelle à propos de la manière dont, à l'avenir,

*In de hele wereld - onder andere in Groot-Brittannië - worden overigens gelijkaardige beslissingen getroffen om de arbeidsrelatie tussen chauffeurs en hun platform vast te leggen. Ook uit de wet van 3 juli 1978 volgt dat er wel degelijk een arbeidsovereenkomst is. Het zelfstandige karakter van de job van Uber-chauffeur is dubieus: chauffeurs zitten immers onder de plak van Uber omdat ze op elk moment aan de deur gezet kunnen worden.*

*Sommigen hebben het over nieuwe tijden, maar dit is niet mijn idee van hedendaags arbeidsrecht. Een van de andere nieuwe platformbedrijven, Deliveroo, heeft momenteel een beurswaarde van 7 miljard euro. Hun leveranciers rijden echter met zware rugzakken rond op oude fietsen. Is dat dan het sociale model waar wij naartoe willen?*

*De wetgeving inzake de verhuur van voertuigen met chauffeur blijft actueel. Om oneerlijke concurrentie te vermijden, werd aan de sector een aantal regels opgelegd. Een daarvan is het verbod op het gebruik van geolocalisatie, omdat dit toelaat om klanten onderweg op te pikken.*

*Voor de komst van Uber werkten er ongeveer 300 erkende chauffeurs in de VVB-sector. In enkele jaren tijd zijn dat er 1.300 geworden. Het gaat echter niet meer om chauffeurs met limousines, maar om taxivervoer. Dit leidde tot totale chaos omdat de taxisector gecontingenteerd is.*

*Zoals gezegd speelt deze kwestie ook in vele andere steden over de hele wereld. Op 24 februari lanceerde de Europese Commissie een eerste overleg met de sociale partners over de werkomstandigheden van personen die voor platformbedrijven aan de slag zijn. Het gaat hierbij om veel meer dan alleen taxi's. We moeten ons bezinnen over hoe we de arbeidsmarkt van de toekomst zullen organiseren in het licht van de nieuwe technologieën.*

nous organiserons le marché du travail en fonction des progrès technologiques.

3141 Vous avez évoqué Uber et Heetch, mais le secteur des taxis utilise également des plates-formes comparables. L'argument du refus de la technologie constitue un faux débat, qui permet à certains de faire des raccourcis et de considérer que nous sommes archaïques à Bruxelles.

L'exemple de Barcelone, où il y a sept fois plus de taxis, est comparable à d'autres villes qui ont historiquement développé un secteur de taxis plus dynamique qu'à Bruxelles, les habitants ayant beaucoup plus l'habitude d'y recourir. Barcelone compte 5 millions d'habitants, avec une densité de 1.967 habitants par kilomètre carré. La comparaison a forcément ses limites étant donné que Bruxelles compte 1,2 million d'habitants, avec une densité de 7.400 habitants par kilomètre carré.

La référence a toujours été d'un taxi pour mille habitants, ce qui mène au nombre de 1.300 taxis bruxellois.

Je suis convaincu que, sur le terrain, les taxis électriques sont un modèle de modification de la flotte. Depuis 2014, 46 licences de taxi électrique sont en cours d'utilisation. Le phénomène n'est donc pas nouveau. Depuis lors, il n'y a pas eu de nouvelle demande. Nous ne disposons pas des données des exploitants sur l'utilisation de ce type de véhicule et ne sommes donc pas en mesure d'en tirer des conclusions. Nous pouvons seulement constater que, parmi les 50 taxis électriques de 2014, 46 sont encore en circulation. Nous devons encourager cette évolution dans un plan de mobilité global.

3143 Pour rappel, à la veille de l'entrée en vigueur de la zone de basse émission (LEZ), sous certaines conditions, l'administration de l'économie et de l'emploi octroyait des primes d'investissement pour l'acquisition de véhicules à motorisation électrique, hybride ou à pile combustible. Une modification de la qualité de la flotte de taxis à Bruxelles pourrait en constituer un élément important.

Revenons à une question fondamentale que j'ai déjà évoquée : le *numerus clausus* devra être soigneusement défini, en fonction de la rentabilité du secteur, de sa viabilité, de son organisation territoriale - stationnement, voies prioritaires - et des conséquences environnementales. L'un des enjeux les plus sensibles sera d'assurer la viabilité d'un système par rapport à l'autre. Un déséquilibre s'est installé en défaveur du secteur des taxis classiques, en raison de l'absence de *numerus clausus* dans la législation LVC : entre 2015 et 2019, le nombre de licences LVC est passé de moins de 300 à 1.300. Ensuite, le secteur des taxis, déjà déséquilibré, a été touché par la crise sanitaire.

Vous avez tous évoqué les travailleurs, qui constituent également l'une de mes préoccupations. Je tiens à savoir si cette situation, telle quelle, est viable ou non. Nous ne disposons pas actuellement d'une étude socio-économique, tenant compte de la pandémie et de la mobilité de demain, qui nous permette d'envisager le nombre idéal de taxis, pour les deux solutions

*Het gaat er dus niet om dat we hier in Brussel achterlopen en nieuwe technologieën afwijzen, zoals sommigen willen laten uitschijnen. Als men uitgaat van één taxi per duizend inwoners, is 1.300 taxi's een geschikt aantal voor Brussel. Een vergelijking met het veel grotere Barcelona gaat niet op.*

*Sinds 2014 werden er 46 licenties voor elektrische taxi's uitgereikt, maar sindsdien kwamen er geen nieuwe aanvragen binnen. Ik beschik niet over meer informatie vanwege de uitbaters en kan hieruit dus geen conclusies trekken. Deze omslag moet in elk geval aangemoedigd worden in het kader van ons globale mobiliteitsplan.*

*Naar aanleiding van de invoering van de lage-emissiezone werden er overigens subsidies uitgereikt voor de aankoop van elektrische en hybridevoertuigen of voertuigen op brandstofcellen. De omschakeling van de Brusselse taxivloot zou hierbij een belangrijke rol kunnen spelen.*

*Op dit moment is het evenwicht tussen de verschillende sectoren verstoord in het nadeel van de klassieke taxi's. Dit is het gevolg van het ontbreken van een *numerus clausus* in de VVB-wetgeving, waardoor het aantal VVB-vergunningen in vier jaar tijd van minder dan 300 naar 1.300 steeg. Om de leefbaarheid van de taxisector, die ook nog eens zwaar te lijden heeft onder de coronacrisis, te verzekeren, moeten we dus nauwgezet een *numerus clausus* bepalen. Via regelgeving kunnen we de positie van de chauffeurs in de diverse systemen gelijktrekken.*

confondues, qui assurerait une rentabilité. Les règles doivent mettre tout le monde sur un pied d'égalité.

3145 Il y a de nombreux éléments que nous ne maîtrisons pas, dont la relation entre les chauffeurs LVC soi-disant indépendants et les plates-formes et la manière dont leur revenu est fixé.

À terme, nous devons réfléchir à une manière d'intégrer davantage le secteur des taxis dans la politique de la mobilité en général. La mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) a été évoquée. Un des futurs enjeux sera l'intégration de ce secteur dans une plate-forme régionale qui intègre l'ensemble des acteurs de la mobilité sur la base de conditions qui sont encore à définir. Je suis convaincu que nous nous orientons vers un système qui vise à ce que le Bruxellois, ou celui qui vient à Bruxelles, puisse définir au moyen d'une seule application comment il souhaite se déplacer dans Bruxelles. Le taxi sera une des possibilités. Ce jour-là, nous aurons fait un grand pas en avant.

Pour ce qui est des contrôles, des actions judiciaires ont été introduites. En janvier 2019, à la suite d'une action en cessation, le tribunal de l'entreprise de Bruxelles avait considéré que l'ordonnance permettait le système de réservoir d'utilisateurs mis en place par Uber. Cette interprétation a été balayée par la cour d'appel, qui a considéré que cette construction convenait à la loi.

3147 En ce qui concerne la question de M. Loewenstein sur cette construction frauduleuse, la cour est catégorique sur ce sujet. Je ne parle pas de l'usage de la télécommunication, sur lequel porte la question à la Cour constitutionnelle, mais de la dimension conventionnelle, le contrat. Que nous le voulions ou non, dans quelques mois ou un an, lorsque l'arrêt sera rendu par la Cour constitutionnelle, cette dimension sera toujours présente. À ce moment-là, cette construction sera définitivement balayée.

3149 *(poursuivant en néerlandais)*

*Les services de Bruxelles Mobilité sont chargés de veiller au respect de la réglementation.*

*Les contrôles portent principalement sur le contrat de travail et concernent bien sûr aussi les chauffeurs wallons et flamands.*

3151 *(poursuivant en français)*

M. Talhi a évoqué la question des chauffeurs flamands. Uber a bien prouvé sa capacité à être un acteur intrusif. En effet, la plate-forme a adapté sa géolocalisation pour que les chauffeurs

*Op een heleboel zaken, zoals de relatie tussen de zogenaamd zelfstandige VVB-chauffeurs en de platformbedrijven waarvoor ze werken, hebben we geen vat.*

*Op termijn zal de taxisector deel uitmaken van een overkoepelend gewestelijk platform waarin alle mobiliteitsactoren opgenomen zullen worden, wat een grote vooruitgang zal betekenen. Brusselaars en pendelaars of bezoekers zullen dan via een enkele app kunnen kiezen met welk soort vervoersmiddel ze zich willen verplaatsen. Een taxi nemen zal een van de mogelijkheden zijn.*

*In januari 2019 oordeelde de Brusselse ondernemingsrechtbank dat de ordonnantie het registratiesysteem van gebruikers van Uber toeliet. Het hof van beroep veegde deze interpretatie echter van tafel en verklaarde dat de constructie de wet met de voeten trad.*

*Over de frauduleuze constructie rond de schriftelijke overeenkomsten waarover de heer Loewenstein het had, is het hof van beroep heel duidelijk. Het gaat dan niet over het gebruik van telecommunicatie, waarover het Grondwettelijk Hof zich zal uitspreken, maar over de arbeidsovereenkomsten. Die kwestie blijft aan de orde.*

*(verder in het Nederlands)*

Aan de diensten van Brussel Mobiliteit wordt gevraagd de regelgeving te doen naleven. Chauffeurs die rondrijden zonder typecontract dat beantwoordt aan de bepalingen in de ordonnantie, kunnen een boete krijgen.

De controles betreffen in hoofdzaak de arbeidsovereenkomst. De mobiele telefoon is een van de elementen, maar niet het belangrijkste. Vanzelfsprekend worden ook de Vlaamse en Waalse chauffeurs gecontroleerd. Al maakt het Hof van Beroep geen melding van de Vlaamse regelgeving, toch gelden de beginselen waarin het arrest voorziet ook voor het Vlaams Gewest.

*(verder in het Frans)*

*De heer Talhi heeft de kwestie van de Vlaamse chauffeurs ter sprake gebracht. Uber heeft zijn platform zodanig aangepast dat Brusselse chauffeurs niet in Vlaanderen kunnen werken, terwijl het omgekeerde wel mogelijk is.*

bruxellois ne puissent pas travailler en Flandre alors que la situation inverse est possible. La situation est assez particulière.

Je vous transmettrai à la fin de la réunion l'état des lieux des contrôles depuis le 5 mars.

3153 **M. Jamal Ikazban (PS)**.- Le débat porte sur le respect des lois. Nous ne pouvons pas imaginer travailler sur de nouvelles directives si nous ne sommes pas capables de faire respecter les règles actuelles.

J'ai beaucoup entendu parler de l'étude de Deloitte. Comme tout le monde en parle sans forcément l'avoir lue, je rappelle qu'elle indique qu'Uber fait une concurrence déloyale au secteur des taxis et qu'elle évoque aussi la nécessité d'unifier le secteur avec des sous-catégories.

Je voudrais également rappeler que le secteur des taxis, c'est 3.000 familles qui en dépendent, 60 % de salariés et plus de 850 petits indépendants qui possèdent un seul véhicule. Les écuries de taxis qui comptent plus de dix véhicules ne représentent même pas un quart du secteur. Alors, évitons les anathèmes ainsi que la désinformation.

Il est primordial d'assurer la viabilité du secteur et un service de qualité pour les usagers. Cela passe aussi par le respect de la législation et de la réglementation, et par un accompagnement à l'égard de tous ces travailleurs qui sont en fait utilisés comme des boucliers humains par Uber pour faire pleurer dans les chaumières, car on leur a fait croire qu'ils pouvaient engager des chauffeurs pour rouler dans des taxis sans respecter les réglementations qui leur sont destinées. J'espère qu'un plan taxis sera rapidement élaboré.

Enfin, l'arrêté relatif à l'accès au métier de chauffeur de taxi, sur lequel vous travaillez depuis quelques mois, M. le ministre-président, permettra de recruter entre 500 et 600 chauffeurs et de leur faire signer de vrais contrats de travail, ce qui représente une solution très humaine et socialement acceptable pour des travailleurs qui souffrent également de l'ubérisation.

3155 **M. Christophe De Beukelaer (cdH)**.- Je ne suis pas du tout satisfait par vos réponses. Vous n'avez proposé aucune solution, aucune perspective. Vous confirmez que vous avez demandé à Bruxelles Mobilité d'appliquer les sanctions, ce qui n'est pas acceptable. Si tel est le cas, nous pouvons craindre le blocage de Bruxelles par les chauffeurs, et ils auraient raison de le faire. Nous ne pouvons pas laisser des milliers de familles rester dans l'incertitude à l'égard de leurs revenus et du remboursement de leurs emprunts. Cette obsession doit cesser.

Vous nous promettez un plan taxis d'ici trois mois. Il est alors logique d'appliquer un moratoire sur ces sanctions dans l'intervalle. Cette mesure sociale relève du respect de ces travailleurs. Vous serez responsable de cette situation si elle s'aggrave.

*Ik bezorg u een overzicht van de controles sinds 5 maart.*

**De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Ik kan mij moeilijk voorstellen dat we nieuwe richtlijnen opstellen als we er niet in slagen om de bestaande regels te doen naleven.*

*Volgens Deloitte vormt Uber oneerlijke concurrentie voor de taxisector, die in subcategorieën moet worden onderverdeeld.*

*Er zijn 3.000 gezinnen afhankelijk van de taxisector, die 60% loontrekkenden en meer dan 850 zelfstandigen met één voertuig telt. De grote taxibedrijven maken nog geen kwart van de sector uit. Daar wordt veel foute informatie over verspreid.*

*U moet ervoor zorgen dat de sector leefbaar blijft en kwaliteitsvolle diensten aanbiedt. De wetten moeten worden nageleefd en de door Uber uitgebuide chauffeurs moeten begeleiding krijgen. Hopelijk kom u snel met een taxiplan.*

*Dankzij het besluit betreffende de toegang tot het beroep van taxichauffeur zal de sector tot 600 chauffeurs in dienst kunnen nemen, met volwaardige arbeidscontracten. Dat is sociaal aanvaardbaar voor de werknemers die onder de praktijken van Uber lijden.*

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *Ik ben helemaal niet tevreden met uw antwoorden. U biedt geen oplossingen of vooruitzichten. U hebt Brussel Mobiliteit gevraagd sancties door te voeren. Dat is onaanvaardbaar. Als de chauffeurs Brussel zouden blokkeren, hebben ze groot gelijk.*

*U belooft een taxiplan dat over drie maanden klaar is. Dan moet u in afwachting daarvan de sancties opschorten.*

*Welke stappen wilt u nemen om het taxiplan tegen de zomer klaar te krijgen?*



Vous n'avez donné aucun calendrier pour ce plan taxis. Pouvez-vous nous dire exactement quelles sont les étapes que vous allez suivre pour proposer un nouveau plan taxis avant l'été ? Il s'agit de la principale réponse que nous attendions aujourd'hui.

3157 **M. David Weytsman (MR).**- J'ai noté six points auxquels vous n'avez pas répondu.

La réforme sur laquelle le gouvernement travaille actuellement se base sur la seule étude dont nous disposons, celle de Deloitte. M. le président, nous avons déjà eu plusieurs échanges avec M. le ministre-président, qui a déclaré être d'accord pour nous présenter cette étude. Est-il possible de l'inscrire rapidement à l'ordre du jour de la commission ? L'objectif est de rencontrer les consultants de Deloitte avant que le gouvernement ne présente son projet d'ordonnance.

3157 **M. le président.**- C'est noté. Je dois vous dire que les agendas sont très chargés, mais j'ai bien pris note de la volonté de plusieurs d'entre nous d'entendre Deloitte au sujet de son étude. Dès que possible, nous inscrirons cette rencontre à l'ordre du jour.

3157 **M. David Weytsman (MR).**- Je n'ai pas obtenu d'information claire au sujet du calendrier, mais je comprends que ce ne sera pas facile d'en discuter en gouvernement.

Par contre, j'aurais préféré des engagements plus clairs sur la concertation. Vous engagez-vous à rencontrer les représentants des chauffeurs LVC et des chauffeurs de taxis ? Vous engagez-vous à rencontrer les représentants des différentes plates-formes, dont Victor Cab qui offre des services assez similaires à ceux d'Uber ?

Dans l'ordonnance actuelle, tout n'est pas dépassé, mais il est vrai que les contraintes liées au numerus clausus sont lourdes. Il n'y avait pas de numerus clausus pour les limousines, parce que les législateurs ne l'avaient pas jugé nécessaire. Cependant, les taxis sont en nombre limité.

Nous avons déposé une proposition d'ordonnance avec un numerus clausus. Généralement, les libéraux ne sont pas très favorables à ces mécanismes de protection. Néanmoins, s'il permet de trouver un équilibre en tenant compte des besoins des clients mais aussi de la rentabilité nécessaire pour tous les acteurs, je peux comprendre son utilité.

3163 Vous n'avez pas répondu à ma question sur l'autorisation unifiée, mais il me semble que l'on tend vers cela.

Le découpage des compétences avec la ministre de la mobilité est peut-être une faiblesse. Depuis des années, nous plaignons pour une réforme du secteur qui permette une meilleure intégration dans les politiques de la STIB. Dans notre plan Fluid Brussels, nous avons proposé plusieurs mesures aux effets rapides, telles que le fait d'autoriser aux taxis l'accès aux bandes bus, les

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *U hebt op zes vragen niet geantwoord.*

*De hervorming is gebaseerd op het onderzoek van Deloitte. De minister-president is bereid deze studie voor te stellen. Kan er een hoorzitting op de agenda van de commissie worden geplaatst? Zo kunnen we de consultants van Deloitte ontmoeten voordat de regering haar ontwerp van ordonnantie voorlegt.*

**De voorzitter.**- Er staat al heel veel op de agenda's, maar ik zal zo snel mogelijk een hoorzitting met Deloitte organiseren.

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Ik heb geen duidelijke informatie gekregen over het tijdschema.*

*Ik had er de voorkeur aan gegeven dat u duidelijke beloften zou maken over het overleg.*

*In de huidige ordonnantie staat geen numerus clausus voor limousines.*

*We hebben een voorstel tot ordonnantie ingediend met een numerus clausus. Over het algemeen zijn liberalen geen voorstander van een dergelijk beschermingsmechanisme, maar indien het daardoor mogelijk wordt om een evenwicht te vinden tussen de behoeften van de klanten en de rendabiliteit van alle spelers, kan ik het nut ervan inzien.*

*U hebt niet geantwoord op mijn vraag over de eengemaakte toelating.*

*De bevoegdheidsverdeling met de minister van Mobiliteit is misschien een zwak punt. Al jaren pleiten we voor een hervorming van de taxisector die het mogelijk moet maken om hem beter te laten aansluiten op het beleid van de MIVB. Taxi's zouden bijvoorbeeld busstroken moeten kunnen gebruiken en steun krijgen om veiligere en milieuvriendelijkere voertuigen te gebruiken.*

soutenir davantage pour les aider à verduriser et sécuriser leur flotte.

Plusieurs actions peuvent être menées en parallèle à cette réforme et stimuler la demande. Si l'on était certains que la demande globale pouvait augmenter, les acteurs actuels pourraient peut-être davantage la partager.

Je vous encourage à analyser les politiques que vous mettez en place et qui sont parfois antivoitures, et par conséquent antitaxis, et qui nuisent à tout le secteur.

Je n'ai pas du tout compris votre réponse sur les sanctions. Aujourd'hui, des chauffeurs LVC ne savent pas s'ils peuvent ou non sortir. J'ai parlé avec l'un d'entre eux ce matin qui n'ose plus travailler, car il craint de voir sa voiture confisquée. Il travaille non seulement avec Uber, mais également avec des clients privés. Sa voiture étant son outil de travail, elle lui est nécessaire pour travailler également avec ses clients privés.

J'ai apprécié ce que vous avez dit à propos du mécanisme de la Platform Rider Association (PRA). Rappelons que ce système assez original a été encouragé par quelques acteurs proches du gouvernement et de l'administration. La réponse est donc forcément politique, et non judiciaire.

Je n'ai pas eu de réponse à ma question sur les dédommagements. Cet arrêt étant interlocutoire, le ministre-président n'est pas tenu de le faire appliquer, même s'il évoque une obligation politique ou morale. Je souhaiterais avoir une analyse de sa part sur les potentiels dédommagements.

<sup>3165</sup> **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Vous ne répondez pas à mes questions. Je vous ai notamment demandé quelle était l'incidence des amendes sur les chauffeurs et combien d'amendes avaient déjà été émises.*

*J'avais également posé une question spécifique sur les points problématiques du plan taxis de l'ancien ministre Smet, mais je n'ai pas non plus reçu de réponse à ce sujet.*

*Enfin, je n'ai rien entendu au sujet du calendrier. Quels objectifs avez-vous en tête ?*

*Samen met deze hervorming kunnen verschillende acties worden gevoerd die de vraag stimuleren.*

*Uw beleid is soms nadelig voor auto's en bijgevolg ook taxi's, wat schadelijk is voor de hele sector.*

*Uw antwoord over de sancties heb ik helemaal niet begrepen. Limousinechauffeurs weten niet of ze nog mogen rijden. Sommigen zijn bang dat hun voertuig in beslag zal worden genomen.*

*De Platform Rider Association (PRA) wordt gesteund door enkele spelers die dicht bij de regering staan. Uw antwoord is dus een politiek antwoord.*

*Ik kreeg geen antwoord op mijn vraag over de schadevergoedingen.*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- U hebt een lang antwoord gegeven, met veel zachte bewoordingen, maar u hebt niet echt op mijn vragen geantwoord. U gaat daar heel licht over. Zo heb ik geen antwoord gekregen op de vraag wat de impact van de boetes op de chauffeurs zal zijn. Ik had gedacht dat u wat minder hardvochtig zou zijn en daar rekening mee zou houden, maar blijkbaar deert u dat niet. Ik heb ook gevraagd hoeveel boetes er al zijn uitgeschreven, maar u zult dat pas na deze commissie laten weten. Wat er vandaag op het terrein gebeurt, is nochtans een heel belangrijk aspect in het huidige debat.

Voorts had ik specifiek gevraagd welke de knelpunten van het Taxiplan van voormalig minister Smet waren, maar ook daar heb ik geen antwoord op gekregen. Het lijkt mij nuttig voor de toekomstige debatten om dat te weten, want het ging om een verdienstelijke poging om tot een oplossing te komen.

Tot slot heb ik niets gehoord over de timing. Hoe wilt u nu verder gaan en vooruitgang boeken? Welke doelstellingen hebt u voor ogen?

Ik blijf dus nog met veel vragen zitten na dit debat en zal u zeker opnieuw interpellieren.

<sup>3167</sup> **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *De nombreuses questions restent sans réponse. Que répondez-vous à l'estimation de Deloitte selon laquelle le secteur des taxis est structurellement déficitaire ? Cette situation existait déjà avant l'arrivée d'Uber, contrairement à ce que soutient le ministre-président.*

*Selon Deloitte, le marché des taxis recourt à un circuit en noir pour bien plus de 5 % du total. Et ce, depuis des années. Or quasi rien n'est entrepris pour lutter contre ce travail au noir illégal. Par ailleurs, vous n'avez pas précisé combien de contrôles ont été effectués à ce jour, ni si des sanctions allaient être infligées.*

*Les chauffeurs Uber eux-mêmes sont effectivement en partie victimes de la situation. Dans vos réponses, néanmoins, je n'ai entendu aucune perspective claire ni aucune promesse que vous alliez chercher une solution pour préserver l'emploi de ces 3.000 personnes.*

*Se pose enfin la question de savoir quels signaux formels le gouvernement bruxellois a adressés à Uber ou Heetch ces dernières années pour les alerter du non-respect de la loi.*

<sup>3169</sup> *Je ne peux me défaire de l'impression que vous fermez les yeux sur leurs activités depuis des années.*

*Pour Groen, il est essentiel d'œuvrer pour un secteur vital pour le transport rémunéré de personnes. J'espère que nous pourrions nous mettre d'accord sur cet objectif.*

<sup>3171</sup> **M. Hicham Talhi (Ecolo)**.- Je rappelle que ma comparaison avec Barcelone porte sur un rapport, et non sur un nombre total. Effectivement, il y a une différence entre un taxi sur 1.000 et sept taxis sur 1.000. Je ne suggère pas d'égaliser Barcelone, mais je dis simplement qu'une évolution est possible.

Concernant la féminisation du secteur, vous prétendez qu'elle n'est pas possible. Je ne suis pas d'accord avec votre interprétation. Nous pouvons définir des quotas lorsque l'objectif poursuivi est proportionnel à la mesure prise. Force est de constater que, dans un secteur qui compte 99,9 % d'hommes,

**De heer Arnaud Verstraete (Groen)**.- Veel vragen blijven onbeantwoord.

Hoe zit het bijvoorbeeld met de inschatting van Deloitte dat de taxisector structureel verlieslatend is, zelfs rekening houdend met een percentage zwartwerk van 5%? Ook de eerdere studie van Rebel geeft dat aan. Hoe is dat mogelijk? Die situatie bestond overigens al voor de komst van Uber. De minister-president gaat daar echter niet op in en houdt vol dat alles plots veranderd is door de komst van Uber.

Deloitte vermoedt op basis van zijn conclusies dat er nog veel meer zwartwerk is dan 5% van het totaal. Zwartwerk is natuurlijk ook illegaal, maar blijktbaar is dat al jarenlang aan de gang, maar wordt er omzeggens niet tegen opgetreden. Dat is opmerkelijk. U hebt niet gezegd hoeveel controles er tot nu toe uitgevoerd zijn en u hebt ook niet geantwoord op de vraag of er nu sancties zullen worden opgelegd.

Zoals u terecht opmerkt, zijn de Uberchauffeurs zelf ook voor een stuk slachtoffer van de situatie. Een dreigement dat hun wagen in beslag zal worden genomen, leidt echter tot zware emotionele stress voor die mensen, die vaak in een kwetsbare situatie verkeren. Ik heb in uw antwoorden geen duidelijk perspectief gehoord voor hen, noch een belofte dat u werk maakt van een oplossing om de werkgelegenheid voor die 3.000 mensen te behouden, vanzelfsprekend binnen het kader van de wet.

Dan is er nog de vraag welke formele signalen de Brusselse regering de afgelopen jaren gegeven heeft aan Uber of Heetch om hen erop te wijzen dat ze de wetgeving niet naleven.

Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat u hun activiteiten jarenlang oogluikend hebt toegestaan. Mensen hebben hun spaarcenten geïnvesteerd om aan het werk te kunnen en nu dreigt u plots met keiharde maatregelen op basis van een uitspraak in een proces dat nog loopt. Ik begrijp niet dat u daar zo licht over gaat.

Groen vindt het van essentieel belang dat we werk maken van een vitale sector voor bezoldigd personenvervoer, die deel uitmaakt van het totale mobiliteitsplaatje, in overeenstemming met Good Move, en die 6.000 chauffeurs een stabiel inkomen en correcte arbeidsomstandigheden biedt. Ik hoop dat we het over die doelstelling eens kunnen zijn.

**De heer Hicham Talhi (Ecolo)** (in het Frans).- *Met de vergelijking met Barcelona wilde ik aantonen dat evolutie naar een grotere densiteit van taxi's mogelijk is.*

*Ik ben het er niet mee eens dat vervrouwelijking in de sector niet zou kunnen. Het is mogelijk quota op te stellen als het nagestreefde doel in verhouding is tot de middelen. De jobs in de sector zijn voor 99,9% door mannen ingevuld en dus zijn quota te rechtvaardigen. U moet daar bij de hervorming rekening mee houden.*

la fixation de quotas peut être justifiée, y compris sur le plan juridique. Je vous invite dès lors à mener cette réflexion dans le cadre de la future réforme. Pour mon groupe, ce point est essentiel.

Bien que je sois resté concentré malgré la longueur des échanges, je n'ai pas entendu la réponse sur le rachat des licences.

Concernant les mesures prises dans d'autres pays, j'aimerais qu'à l'instar de l'Espagne, nous soyons pour une fois précurseurs sans attendre que des décisions de justice tombent. Au Royaume-Uni, par exemple, les chauffeurs Uber ont été considérés comme des salariés. Nous avons tous pensé qu'Uber allait quitter le pays, mais l'ensemble de ses travailleurs sont désormais salariés.

Si Uber décide demain de salarier l'ensemble de ses chauffeurs à Bruxelles, nous ne pourrions plus l'accuser de dumping social ou fiscal. Nous devons suivre attentivement l'évolution de cette situation. J'espère que nous pourrions également jouer un jour un rôle précurseur pour que les autres capitales européennes ou mondiales s'inspirent du système bruxellois.

Je vous invite donc, sur ce dossier, à montrer aux autres capitales l'exemple d'une bonne régulation du secteur des taxis afin que, demain, nous ayons un secteur efficace, qui soit dans l'intérêt de tous les usagers et qui offre une protection pour les chauffeurs qui exercent ce métier au quotidien.

<sup>3173</sup> **Mme Bianca Debaets (CD&V)** (en néerlandais).- *Nos questions restent sans réponse. Comment est-il possible que l'industrie du taxi soit déficitaire ? Il ressort clairement de l'étude qu'Uber n'est pas le grand coupable que l'on souhaiterait qu'il soit.*

*Pouvez-vous confirmer que vous consulterez les personnes concernées lors de la rédaction de l'ordonnance ?*

*Les sanctions créent une incertitude juridique et engendrent du stress. Je vous demande donc instamment de les suspendre jusqu'à l'adoption d'une nouvelle ordonnance.*

<sup>3175</sup> **M. Youssef Handichi (PTB)**.- M. le ministre-président, comme mes collègues, j'estime que vous n'avez pas répondu à de nombreuses questions.

Lorsque je vous ai demandé quels acteurs vous rencontrez sur la question de la féminisation du secteur, vous n'avez pas hésité à répondre qu'il s'agissait de l'association Girls Ride, par contre, quand je vous demande quels représentants vous rencontrez pour les négociations du futur plan taxis, vous ne répondez pas.

*Een antwoord op de vraag over het terugkopen van licenties heb ik niet gehoord.*

*Het zou goed zijn als u de juridische uitspraken niet afwacht om een beslissing te nemen. In Groot-Brittannië is gebleken dat Uber niet vertrekt, maar zich aanpast als het gedwongen wordt om zijn chauffeurs als werknemers te behandelen. Dat kan dus ook in Brussel, en dan is het gedaan met beschuldigingen van sociale of fiscale dumping. Brussel kan een voorbeeld worden voor andere steden. U toont dan aan dat een goede regelgeving voor de taxisector, waarbij dienstverlening aan de klant en sociale bescherming voor de chauffeur centraal staan, wel degelijk mogelijk is.*

**Mevrouw Bianca Debaets (CD&V)**.- We blijven met vragen zitten. Uw antwoord was lang, maar verre van toereikend. Een van de hamvragen blijft hoe het mogelijk is dat de taxisector verlieslatend is. Uit de studie blijkt heel duidelijk dat Uber niet de grote boosdoener is waarvoor u het bedrijf graag wilt laten doorgaan. De sector was daarvoor al verlieslatend, maar op de vraag hoe dat komt, krijgen we geen antwoord.

Wilt u alstublieft bevestigen dat u bij de uitwerking van de ordonnantie overleg zult plegen met de betrokkenen? Het is immers onmogelijk om een regelgevend kader uit te werken zonder de sector te raadplegen.

De sancties baren mij zorgen. Ze zorgen voor een grote rechtsonzekerheid en veel stress bij mensen die niet zeker zijn van hun inkomen. Ik vraag u dan ook nadrukkelijk om de sancties op te schorten tot er een nieuwe ordonnantie is. Dat zou getuigen van een minimum aan empathie in deze vreselijke coronacrisis.

**De heer Youssef Handichi (PTB)** (in het Frans).- *U laat veel vragen onbeantwoord.*

*U overlegt met de vereniging Girls Ride over de vrouwelijking van de sector, maar als ik vraag met wie u over het nieuwe taxiplan praat, antwoordt u niet.*

*Ik ben het er niet mee eens dat de taxisector zich op een natuurlijke manier heeft ontwikkeld. U moet met beleid komen. De PTB heeft alvast twee voorstellen: verbied private*

Ensuite, quand vous avez mentionné l'exemple barcelonais, j'étais très heureux et par la suite, vous déclarez que le secteur des taxis s'est développé naturellement. Je n'adhère pas du tout à cette déclaration, car, selon moi, il faut mettre en place des idées politiques. Le PTB fournit deux propositions concrètes : supprimer les intermédiaires privés et développer une application publique.

C'est ainsi que Barcelone a développé et dynamisé son secteur du taxi et que le prix a été réduit pour le client.

J'attends donc du ministre-président une réponse aux questions suivantes : quel est le calendrier précis des concertations en cours ? Quels sont les représentants qu'il est en train de rencontrer pour élaborer le plan taxis ?

3179 **Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a)** (en néerlandais).- *Quand la nouvelle ordonnance est-elle attendue ? Quelle est la situation actuelle sur le terrain ? Comment protéger les chauffeurs dans l'attente de l'adoption de la nouvelle ordonnance ?*

*Il est primordial d'avoir un large débat à la lumière de la future ordonnance. L'objectif est un système de transport de personnes performant, abordable et dynamique, qui permettrait à davantage de chauffeurs de trouver un emploi.*

3181 **M. Rudi Vervoort, ministre-président.**- L'objectif est de disposer d'un avant-projet pour l'été. Je déposerai une note au gouvernement après les vacances de Pâques, qui fixera les grands principes du texte et s'inscrira dans l'accord de majorité. Il faudra ensuite prendre un certain nombre d'orientations relatives au numerus clausus, aux licences et aux autres éléments qui figurent dans ce même accord de majorité. La concertation sera ensuite organisée avec l'ensemble des acteurs.

La difficulté réside dans le fait que ce secteur est assez fragmenté pour ce qui est de sa représentativité. L'interlocuteur d'aujourd'hui n'est pas nécessairement celui d'hier, et encore moins celui de demain. Bien que nous soyons prêts à rencontrer toute personne se considérant comme représentative du secteur, nous sommes conscients de la multiplicité et de la divergence des intérêts. Les indépendants du secteur des taxis et du secteur LVC peuvent se réunir, mais ils défendent parfois des intérêts complètement opposés.

Il convient aussi de distinguer les chauffeurs Uber qui ne jurent que par la plate-forme, et ceux qui changeraient de plate-forme du jour au lendemain si on leur proposait une autre formule moins chère et tout aussi efficace. Les patrons sont d'autres interlocuteurs, qui ont d'autres considérations parce qu'ils emploient parfois des salariés.

*tussenpersonen en ontwikkel een overheidsapp. Het is die aanpak die in Barcelona gewerkt heeft.*

*Wat is de planning voor het lopende overleg? Met wie overlegt u over het nieuwe taxiplan?*

**Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a).**- Op twee belangrijke vragen kreeg ik niet echt een antwoord. Ten eerste, wanneer wordt de nieuwe ordonnantie verwacht? Wat is de planning? En ten tweede, hoe is de situatie nu op het terrein? Wat zijn de plannen op korte termijn? Op welke manier worden de chauffeurs beschermd in afwachting van de nieuwe ordonnantie?

Het is heel belangrijk om het debat voorlopig heel breed te voeren in het licht van de toekomstige ordonnantie. Het doel is een performant, betaalbaar en dynamisch systeem van personenvervoer, in een taxi, een Uber of welk voertuig dan ook. In zo'n systeem zullen veel meer chauffeurs een baan kunnen vinden dan vandaag het geval is.

Ik volg de verdere evoluties van de ordonnantie aandachtig op.

**De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *Het doel is om tegen de zomer over een voorontwerp te beschikken. Ik zal bij de regering een nota indienen na de paasvakantie met daarin de belangrijkste beginselen, alles in overeenstemming met het regeerakkoord. Met alle spelers zal overleg plaatsvinden.*

*De moeilijkheid is dat deze sector erg versnipperd is: wie is dan onze gesprekspartner? Er spelen veel uiteenlopende belangen. De zelfstandigen van de taxisector en de VVB-sector kunnen zich wel verenigen, maar ze verdedigen soms totaal tegengestelde belangen. Er moet ook een onderscheid worden gemaakt tussen Uberchauffeurs die zweren bij het platform en anderen die vlot van platform zouden veranderen. Ook de werkgevers moeten aan tafel zitten.*

*Die veelheid aan gesprekspartners is een van de problemen voor het overleg. De belangen liggen zo ver uiteen dat het bijna onmogelijk is om tot een consensus te komen.*

Cette multiplicité d'interlocuteurs constitue l'une des difficultés de la concertation. Les intérêts sont tellement divergents qu'il est presque impossible de parvenir à un consensus.

Les députés qui défendent les intérêts du secteur et sont en contact avec lui doivent faire attention à la moindre phrase prononcée ou écrite, sous peine de se faire brûler sur la place publique comme les mauvais défenseurs de ceci ou les bons défenseurs de cela. C'est le lot avec lequel nous devons vivre.

3183 Je ne mène de campagne pour personne, contrairement à ce que vous pourriez imaginer. L'enjeu est double : d'une part, permettre aux travailleurs d'exercer leur activité dans de bonnes conditions, qui leur conviennent. D'autre part, il s'agit d'assurer une qualité de service, qui implique que le secteur des taxis fasse sa révolution interne, notamment sur la tarification, le mode de paiement et les forfaits. Les plates-formes, comme Taxis Verts, ont adopté le système de forfait, qui permet à l'utilisateur de connaître à l'avance le montant d'une course. Il s'agit d'un grand progrès, que l'on doit à la technologie actuelle. Je ne suis donc pas hostile à l'outil des plates-formes. Mon modèle idéal est celui d'une plate-forme unique à Bruxelles, de type open source de préférence, à laquelle il suffit de se connecter. À terme, j'espère que dans le cadre du projet MaaS, nous pourrions la développer afin de trouver le juste équilibre, à la fois qualitatif pour les utilisateurs et dans l'intérêt des travailleurs.

Je suggère de fixer une date avec les représentants de Deloitte et que des questions leur soient déposées, pour permettre aux députés ayant relevé une série d'éléments dans l'étude de débattre avec ses auteurs.

3187 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Le calendrier annoncé par le ministre-président comporte un véritable problème. En effet, nous ne parlons déjà plus d'un plan taxis pour l'été mais d'un avant-projet.

3187 **M. Rudi Vervoort, ministre-président.**- L'avant-projet est un texte approuvé en première lecture.

3187 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- J'entends bien, mais nous souhaitons un plan taxis appliqué sur le terrain. D'où mon intervention, quand je vous entends dire que vous allez attendre encore un mois avant de mettre une note sur la table du gouvernement. Cela fait maintenant cinq ans que vous travaillez sur ce dossier, un an et demi que vous êtes compétent en la matière, que vous avez reçu plusieurs études et que vous avez lâché votre bombe sur la place publique en commençant les sanctions.

Vous nous dites maintenant que cela va prendre encore pas mal de temps, tout en continuant les sanctions. Vous mettez-vous à la place de ces milliers de familles ? Il est impossible de gérer un tel dossier et jouer avec le sort d'autant de personnes. Vous devez mettre toute la gomme sur ce dossier. Pourquoi vous faudra-t-il un mois avant de présenter une note au gouvernement, alors que

*Het is voor verkozenen altijd delicaat om zich publiek hierover uit te spreken. Ik voer voor niemand campagne. De uitdaging is dubbel: ten eerste de werknemers in goede omstandigheden laten werken en ten tweede een kwaliteitsvolle dienstverlening verzekeren. Daarvoor is een interne revolutie nodig. Ik ben niet tegen platforms. Mijn ideale model is één overkoepelend platform in Brussel. Ik hoop dat we dat in het kader van het project MaaS kunnen ontwikkelen.*

*Ik stel voor een datum vast te leggen waarop de commissie haar vragen aan de vertegenwoordigers van Deloitte kan stellen.*

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).**- *Uw planning is problematisch, aangezien het niet om een taxiplan maar om een voorontwerp gaat.*

**De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).**- *Het voorontwerp is een tekst die in eerste lezing is goedgekeurd.*

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).**- *Dat begrijp ik, maar er is op het terrein dringend een taxiplan nodig dat wordt toegepast. U werkt nu vijf jaar aan dit dossier, bent er anderhalf jaar voor bevoegd en beschikt over meerdere studies. Met uw controles en sancties hebt u een knuppel in het hoenderhok gegooid.*

*Toch zegt u dat het nog lang zal duren en dat u de sancties zult handhaven. U hebt het lot van duizenden gezinnen in handen! Waarom hebt u zoveel tijd nodig als u over alle elementen beschikt?*

vous disposez déjà de tous les éléments, qui ont été discutés dans cette commission notamment ?

Il n'y a aucune raison de traîner. Qu'avez-vous accompli en un mois ?

<sup>3193</sup> **M. David Weytsman (MR)**.- Je rejoins ce qu'a dit M. De Beukelaer. Je comprends que cela prenne du temps, mais là n'est pas le problème. Vous n'êtes pas très clair sur le type de sanctions et, aujourd'hui, des chauffeurs ont peur. La grande diatribe contre la mondialisation est également une grande diatribe contre ces travailleurs. J'aurais souhaité, au moins, des précisions sur les sanctions pour rassurer les gens.

S'agissant de l'organisation des travaux, notre groupe demande l'audition de Deloitte, alors que M. Ikazban demande l'audition des représentants des taxis, et qu'il ne semblait pas très favorable à Deloitte.

<sup>3193</sup> **M. Jamal Ikazban (PS)**.- Je n'ai pas dit cela. Ne parlez pas en mon nom !

*(Remarques)*

<sup>3193</sup> **M. David Weytsman (MR)**.- Dans un esprit constructif, si d'autres souhaitent inviter les représentants des taxis, le groupe MR n'y verra aucun inconvénient. Nous demanderons cependant à inviter également les représentants des services de LVC et, éventuellement, des plates-formes.

*- Les incidents sont clos.*

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans)*.- *U bent niet duidelijk over de sancties en de chauffeurs hebben schrik. U moet hun geruststellen*

*Onze fractie vraagt een hoorzitting met Deloitte, terwijl de heer Ikazban een hoorzitting met de vertegenwoordigers van de taxi's vraagt en geen voorstander lijkt van Deloitte.*

**M. Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans)*.- *Ik heb dat niet gezegd!*

*(Opmerkingen)*

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans)*.- *Als anderen de vertegenwoordigers van de taxi's willen uitnodigen, ziet de MR daar geen graten in. We vragen wel om ook de vertegenwoordigers van de VVB-sector en eventueel de platforms uit te nodigen.*

*- De incidenten zijn gesloten.*