

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 2001-2002

26 JUNI 2002

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**ter bevordering van het taxigebruik
door de jongeren 's nachts**

(ingediend door de heer Joël RIGUELLE)

VERSLAG

uitgebracht namens de Commissie
voor de Infrastructuur,
belast met Openbare werken en
Verkeerswezen

door de heer Bernard IDE (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : Mevr. Françoise Bertieaux, de heer Claude Michel, mevr. Marie-Jeanne Riquet, de heer Bernard Ide, mevr. Geneviève Meunier, mevr. Isabelle Emmery, de heren Michel Mook, Mahfoudh Romdhani, Johan Demol.

Plaatsvervangers : De heren Philippe Smits, Joël Riguelle.

Ander lid : Mevr. Danielle Caron.

Zie :

Stuk van de Raad :
A-259/1 – 2001/2002 : Voorstel van resolutie.

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2001-2002

26 JUIN 2002

PROPOSITION DE RESOLUTION

**visant à la promotion des taxis
auprès des jeunes pendant la nuit**

(déposée par M. Joël RIGUELLE)

RAPPORT

fait au nom de la Commission
de l'Infrastructure,
chargée des Travaux publics et
des Communications

par M. Bernard IDE (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : Mme Françoise Bertieaux, M. Claude Michel, Mme Marie-Jeanne Riquet, M. Bernard Ide, Mmes Geneviève Meunier, Isabelle Emmery, MM. Michel Mook, Mahfoudh Romdhani, Johan Demol.

Membres suppléants : MM. Philippe Smits, Joël Riguelle.

Autre membre : Mme Danielle Caron.

Voir :

Document du Conseil :
A-259/1 – 2001/2002 : Proposition de résolution.

I. Uiteenzetting van de indiener

De indiener herinnert eraan dat het openbaar vervoer in de ruime zin, dus ook de taxi's, absolute prioriteit moeten krijgen. De indiener heeft een thema willen aansnijden dat van belang is voor een kwetsbare leeftijdsgroep. De jongeren zijn vaak het slachtoffer van verkeersongevallen. Zeshonderd jongeren sterven ieder jaar op de weg. 43 % van deze dodelijke ongevallen gebeuren 's nachts en in het weekend.

Met dit voorstel van resolutie heeft de indiener een aanzet willen geven tot een oplossing voor de talrijke dodelijke ongevallen op de weg waarvan de jongeren vooral het slachtoffer zijn. Het zal natuurlijk niet gemakkelijk zijn om de middelen te vinden om deze onveilige situatie op de wegen 's nachts en in het weekend in haar geheel aan te pakken.

Voor de jongeren die in het Hoofdstedelijk Gewest en daarbuiten uitgaan heeft de MIVB twee nachtlijnen 6 en 9 die tussen de depots rijden. Daarvoor is een MTB-abonnement vereist. Deze dienst is zeker niet voldoende. Het algemene aanbod van openbaar vervoer blijft ook 's avonds zeer beperkt. In de beheersovereenkomst wordt trouwens bepaald dat men de uitbreiding van de nachtdienst moet bespreken.

De jongeren zijn moe, hebben gedronken en zijn onder invloed van andere slaapmiddelen en keren vaak terug met een chauffeur die niet in staat is om te rijden.

De Regering heeft snel een initiatief genomen voor de bejaarde personen en men mag ervan uitgaan dat zij ook de nodige aandacht zal hebben voor dit probleem waarmee de jongeren te maken krijgen. Dit voorstel strekt ertoe taxi-cheques tegen een voorkeurtarief aan de jongeren aan te bieden opdat zij voor de taxi zouden kiezen. Dit initiatief zou het aantal verkeersongevallen sterk moeten doen dalen.

II. Commentaar van de Staatssecretaris

De Staatssecretaris zegt aan de commissieleden dat de interdepotlijnen 6 en 9 voornamelijk bestemd zijn voor de personen die bij de MIVB werken. Hij geeft toe dat deze dienst enkel op papier bestaat en dat deze voertuigen bijna geen andere passagiers meenemen.

Hij onderstreept evenwel dat wat hij voorstelt drie jaar geleden bestaan heeft.

Zowel in de toelichting als in de consideransen van zijn voorstel van resolutie, onderstreept de heer Joël Riguelle dat hij zowel de mobiliteit wil bevorderen door de jongeren van 16 tot 25 jaar aan te moedigen de taxi te nemen tussen 20.00 uur en 06.30 uur, als de gevaren wil beperken die deze jongeren lopen wanneer zij 's avonds achter het stuur gaan zitten hoewel zij niet in staat zijn om te rijden.

I. Exposé de l'auteur

Tout en rappelant que la plus grande priorité devrait aller aux transports en commun publics au sens large, incluant les taxis, l'auteur a souhaité aborder un point particulier qui touche une frange d'âge fragile. En effet, les jeunes sont souvent victimes d'accidents; six cents jeunes meurent sur les routes par an. Sur l'ensemble de ces accidents, 43 % des accidents mortels ont lieu la nuit et le week-end.

Avec cette proposition de résolution, l'auteur a voulu apporter sa pierre à l'édifice dans la recherche d'un début de solution à l'hécatombe sur la route qui touche particulièrement les jeunes. Certes, il ne sera pas aisé de trouver les moyens pour contrer globalement cette insécurité sur les routes la nuit et le week-end.

Pour les jeunes qui sortent en Région bruxelloise et en dehors de la Région bruxelloise, la STIB dispose de deux lignes de nuit interdepôts 6 et 9 pour lesquelles il faut un abonnement MTB. Ce service est totalement insuffisant. L'offre générale de transport public reste fort limitée en soirée également. Il est d'ailleurs prévu dans le contrat de gestion qu'on discute de l'extension du service de nuit.

Compte tenu de la fatigue, du degré d'alcool et autres soporifiques, les groupes de jeunes qui se déplacent en voiture le font souvent au retour avec un chauffeur qui n'est pas en état de conduire.

Etant donné que le gouvernement a pu agir rapidement pour les seniors, on peut supposer qu'il pourra agir également avec diligence pour ce problème qui touche les jeunes. L'objet de la proposition est d'offrir des chèques-taxis à un tarif préférentiel aux jeunes pour qu'ils optent pour le taxi, ce qui devrait entraîner une diminution significative du nombre d'accidents de la route.

II. Commentaires du Secrétaire d'Etat

Le secrétaire d'Etat informe les commissaires que les lignes interdepôts 6 et 9 visent essentiellement les personnes qui travaillent à la STIB. Il reconnaît qu'il s'agit d'un service existant uniquement sur papier et qui ne prend quasiment pas d'autres usagers en charge.

Il souligne néanmoins que ce qu'il propose a existé il y a trois ans.

Tant dans les développements que dans les considérants de sa proposition de résolution, Monsieur Joël Riguelle insiste à la fois sur son souci de promouvoir la mobilité en encourageant les jeunes de 16 à 25 ans à prendre le taxi entre 20h00 et 06h30 et sur son souci d'endiguer les risques courus par ces jeunes lorsqu'ils prennent le volant le soir parfois dans un état qui ne leur permet pas de conduire.

Er is dus een dubbele motivatie. Uit de tekst blijkt evenwel dat het aspect van de veiligheid belangrijker is dan het aspect van de mobiliteit. Dat is de reden waarom de volksvertegenwoordiger enkel de kostprijs voor de taxiritten 's avonds wil verminderen. Als men het enkel over de mobiliteit heeft moet men ook de keuze van een taxi of een andere vervoermiddel op het even welk ogenblik van de dag bespreken.

Het valt natuurlijk te begrijpen dat de volksvertegenwoordiger bezorgd is om de veiligheid van de jongeren, want dit probleem is al lang aan de orde. De jongste maanden wordt er nog meer over gesproken nu de federale minister maatregelen voorstelt om de inbreuken op het verkeersreglement strenger te bestraffen. Men kan de indiener dus niet verwijten dat hij een bijdrage wil leveren, maar de argumenten inzake de mobiliteit zijn hier niet op hun plaats.

De Staatssecretaris stelt vast dat de indiener niet heeft willen luisteren naar de uitleg die hij op 17 oktober 2001 gegeven heeft na de toegevoegde interpellatie van de indiener aan de interpellaties van de heren Mohammed Daïf en Bernard Ide betreffende de initiatieven van de Regering inzake de bevordering van de Brusselse taxi's. Het was niet de bedoeling van de Staatssecretaris om als bij toverslag de mobiliteitsproblemen in Brussel op te lossen, maar wel om de bevolking aan te moedigen om een ander vervoermiddel te ontdekken. In zijn antwoord op deze interpellatie heeft hij ook gewezen op de bijkomende initiatieven die in het bijzonder gericht waren op de senioren en die aansloten bij de algemene campagne ter bevordering van het taxigebbruik die de Staatssecretaris in 2001 gevoerd heeft. Deze specifieke actie bestond erin dat een bedrag van 495,79 euro terugbetaald werd voor de taxiritten van bejaarden die vrijwillig en om persoonlijke redenen besloten om geen gebruik meer te maken van hun voertuig. 167 bejaarden hebben deze keuze gemaakt, om gezondheidsredenen of omdat de vaste kosten van hun wagen te hoog waren gelet op het beperkte gebruik ervan. De campagne had een bevredigend resultaat. In tegenstelling tot wat de indiener zegt zijn er dus geen taxicheques aangeboden en is er dus a fortiori ook geen slechte verdeling geweest. De mondiale opmerkingen van de indiener waren evenwel meer genuanceerd.

In datzelfde antwoord heeft de Staatssecretaris gezegd dat er drie jaar geleden combinatie-tickets MIVB-taxi's verdeeld zijn vooral onder de jongeren. Dat was een totale mislukking. De indiener lijkt daar geen rekening mee gehouden te hebben.

De bedoelingen van de indiener wekken natuurlijk veel sympathie op maar ze gaan volledig voorbij aan het uitgangsgedrag van de jongeren. De jongeren gaan meestal in groep uit en de wagen van één van de jongeren wordt als vervoermiddel gebruikt.

Il y a donc une double motivation. Cependant, il apparaît clairement que le critère sécuritaire prend le pas sur le critère de mobilité. C'est bien pour cela que le député ne prévoit une réduction du coût des courses de taxi que durant la soirée, alors que le choix d'un taxi ou d'un autre mode de transport peut s'opérer à toute heure du jour si l'on raisonne en terme de mobilité.

Il est d'ailleurs assez compréhensible que le député se préoccupe de la sécurité des jeunes car le sujet est à l'ordre du jour depuis longtemps mais s'actualise davantage ces derniers mois avec les mesures préconisées par la ministre fédérale pour sanctionner plus sévèrement les infractions au Code de la route. Il ne peut donc être fait grief à l'auteur de tenter d'apporter sa contribution mais il est assez inopportun de sa part d'évoquer un souci de mobilité.

Le secrétaire d'Etat constate que l'auteur n'a pas jugé bon d'écouter les explications qu'il a données le 17 octobre dernier lors de l'interpellation jointe de l'auteur à celles de MM. Mohamed Daïf et Bernard Ide, relative à l'action du gouvernement en matière de promotion des taxis bruxellois. L'objectif du secrétaire d'Etat n'était certes pas de résoudre d'un coup de baguette magique les problèmes de mobilité à Bruxelles, mais d'encourager le public à découvrir un autre mode de déplacement. Lors de sa réponse à cette interpellation, il insistait également sur l'action annexe spécifique destinée aux seniors qui se greffait sur la campagne générale de promotion des taxis que le secrétaire d'Etat a menée en septembre 2001. Cette action spécifique consistait à rembourser à concurrence de 495,79 € les courses de taxis des seniors qui, volontairement, librement et pour des raisons qui leur étaient propres décidaient de se passer de leur véhicule. Cent soixante-sept seniors ont opéré ce choix, soit pour des raisons de santé, soit parce que les coûts fixes de leur véhicule privé était trop élevés par rapport à l'usage restreint qu'ils en avaient. La campagne eut un résultat appréciable. Contrairement à ce que l'auteur indique, il n'y a donc pas eu « offre de chèques-taxis » ni a fortiori « de distribution inadéquate ». Les propos oraux de l'auteur ont cependant été plus nuancés.

Dans cette même réponse, le secrétaire d'Etat indiquait qu'il y a trois ans, une opération de tickets combinés STIB-taxi's avait été lancée, destinée principalement aux jeunes. Ce fut un échec cuisant. L'auteur ne semble pas en avoir tenu compte.

Les intentions de l'auteur peuvent paraître fort sympathiques mais bien malheureusement elles sont en total porte à faux avec la réalité sociologique des sorties des jeunes. Ces sorties se font généralement en bande et le véhicule privé d'un des participants est le moyen de transport privilégié.

Er zijn zeer weinig jongeren of groepen jongeren die een taxi nemen om naar een discotheek te gaan en terug te keren. Het aantal jongeren of groepen jongeren die aan hun ouders vragen om hen aan een discotheek af te zetten en die bij hun terugkeer een taxi nemen, blijft ook zeer beperkt. In beide gevallen gaat het vooral om rijkere jongeren. Er zijn ook zeer weinig jongeren of groepen jongeren die een wagen achterlaten op een parkeerterrein bij een discotheek om de taxi naar huis terug te nemen en 's anderdaags terug te keren om de wagen te gaan halen, alleen al om redenen van vandalisme of van diefstal in de buurt van dancings. Als men daar allemaal geen rekening mee houdt, gaat men voorbij aan de huidige mentaliteit van de jongeren en hun drang naar zelfstandigheid. In het beste geval kon men hopen dat de jongeren met de MIVB vertrokken en terugkeerden met de taxi dank zij de combinatietickets MIVB-taxi's. Dit initiatief is opgegeven omdat het geen succes had en zeker niet bij de jongeren. Het systeem was nochtans eenvoudig: de kaart MIVB + taxi werd tegen een prijs van 60 BEF of 1,49 euro verkocht in alle ticketautomaten in de metrostations en de handelsagentschappen van de MIVB. Nadat het ticket voor een rit met tram, bus of metro gebruikt was en dus afgestempeld was, diende het aan de taxichauffeur afgegeven te worden en kreeg men een vermindering van 80 BEF op de prijs van de rit. Dit bedrag kon gecumuleerd worden wanneer verschillende personen eenzelfde taxi namen. De MIVB betaalde vervolgens de taxi-exploitanten 75 BEF, of 1,86 euro terug. Deze terugbetaling kon via een overschrijving gebeuren voor de exploitanten van verschillende taxi's.

Wanneer bijvoorbeeld vier jongeren de taxi namen, werd de prijs van de rit verminderd met 4 x 80 BEF, of 320 BEF of 7,93 euro. Men moet toegeven dat dit een mooi bedrag is.

Ondanks de reclame die bij de jongeren gevoerd is, met reclamespots in de cinemazalen en brochures in verschillende ontspanningsgelegenheden, hebben slechts 4.720 personen gebruik gemaakt van het combinatieticket MIVB-taxi, terwijl een aantal van 80.000 een realistische verwachting leek.

Ondanks de inspanningen om rekening te houden met de behoeften van de jongeren, was het initiatief een volslagen mislukking.

Als men echt preventief wil optreden, is de BOB-campagne bij de jongeren veel meer succesvol. Een dergelijk initiatief stemt beter overeen met hun mentaliteit en is niet beperkt tot het uitgaansleven in het Hoofdstedelijk Gewest.

De regeling die de heer Joel Riguelle voorstelt betekent niet alleen een administratieve rompslomp maar kan spijtig genoeg ook tot fraude leiden. Hoe kan men controleren dat taxicheques aangekocht worden door jongeren van 16 tot 25 jaar die deze cheques gebruiken voor een taxirit tussen 20.00 uur en 06.30 uur 's morgens ?

Le nombre de jeunes ou de groupes de jeunes prenant un taxi pour se rendre vers et revenir d'une discothèque demeure marginal. Le nombre de jeunes ou de groupes de jeunes demandant à des parents de les déposer devant une discothèque pour prendre un taxi au retour demeure lui aussi limité. Et, dans ces deux hypothèses, il s'agira surtout de jeunes bien nantis. Le nombre de jeunes ou de groupes de jeunes laissant un véhicule privé dans un parking proche d'une discothèque pour revenir en taxi, et retourner le lendemain chercher son véhicule sera lui rarissime ne serait-ce qu'à cause des actes de vandalisme ou des risques de vols aux abords des dancings. Ne pas comprendre tous ces facteurs c'est vraiment méconnaître la mentalité actuelle des jeunes et leur volonté d'indépendance. Tout au plus pouvait-on espérer un trajet aller via la STIB avec un trajet retour par taxi grâce aux tickets combinés STIB-taxis. Cette opération a dû être abandonnée vu le manque de succès qu'elle remportait auprès du public et singulièrement des jeunes. Le système était cependant simple : la carte STIB + taxi était vendue au prix de 60 BEF, soit 1,49 €, dans tous les distributeurs automatiques des stations de métro et dans les agences commerciales de la STIB. Après avoir été utilisée pour un trajet en tram, bus ou métro et donc dûment oblitérée, elle était remise au chauffeur de taxi et donnait droit à une réduction de 80 BEF sur le prix de la course. Ce montant pouvait être cumulé en cas de pluralité de clients. La STIB remboursait ensuite les exploitants de taxi à raison de 75 BEF, soit 1,86 €. Ce remboursement pouvait se faire par virement bancaire pour les exploitants de plusieurs taxis.

Ainsi, si quatre jeunes prenaient place à bord du taxi, la course était réduite de 4 x 80 BEF, soit 320 BEF ou 7,93 €, montant fort appréciable, il faut le reconnaître.

Pourtant, malgré la publicité ciblée sur les jeunes comprenant des spots dans les salles de cinéma et des dépliants dans divers lieux de loisirs, seules 4.720 personnes ont utilisé le combiné STIB-taxi alors qu'une prévision de 80.000 semblait réaliste.

Malgré les efforts déployés pour s'adapter aux besoins des jeunes, le fiasco fut total.

Dans les faits, si l'on veut travailler au niveau de la prévention, il est clair que l'encouragement à un compagnon « BOB » est éminemment plus porteur auprès des jeunes, correspond à leur mentalité et ne se limite pas aux lieux de sortie situés dans la Région bruxelloise.

Le système que M. Joël Riguelle préconise, outre sa lourdeur administrative, se prête malheureusement aux fraudes. Comment contrôler l'achat des chèques taxis par des jeunes de 16 à 25 ans qui les utilisent pour une course en taxi entre 20 h 00 et 06 h 30 du matin ?

Hoe kan men verhinderen dat bepaalde taxichauffeurs via derden aan taxicheques tegen een voorkeurtarief trachten te komen om vervolgens het niet-verminderde bedrag aan het Gewest terug te vragen? Laten we veronderstellen dat er taxicheques van 10 euro uitgegeven worden en dat die verkocht worden tegen 5,79 euro, omdat het bedrag van de aanslag (2,35 euro) en van de nachttoeslag (1,86 euro) er van afgetrokken is. Deze cheque van 10 euro zou 4,21 euro opbrengen voor de fraudeur.

Dit is geen intentieproces tegen de taxichauffeurs. In het geval van de combinatietickets MIVB-taxi's is er fraude ontdekt, hoewel deze fraude maar 15 BEF per ticket opbracht.

De Staatssecretaris vindt dat de indiener goede bedoelingen heeft, maar de nagestreefde doelstelling zal niet gehaald worden.

Inzake verkeersveiligheid moet de oplossing nog gevonden worden. Dit probleem bestaat overal in Europa. De Staatssecretaris is niet op de hoogte van bevredigende experimenten in het buitenland.

De voorgestelde regeling leidt gemakkelijk tot fraude.

III. Algemene bespreking

De heer Bernard Ide meent dat de Staatssecretaris op het vlak van de uitvoerbaarheid waarschijnlijk gedeeltelijk gelijk heeft. De volksvertegenwoordiger wil zich daar niet over uitspreken. Als men echter een probleem wil oplossen, vindt men de oplossing.

Dit voorstel van resolutie geeft de regering de nodige vrijheid om tal van middelen in te zetten om te trachten de toenemende problemen van verkeersonveiligheid op te lossen.

De Staatssecretaris onderstreept dat hij het eens is met de doelstellingen die de indiener van het voorstel van resolutie nastreeft. Hij herhaalt dat hij trouwens nog enkele miljoenen ter beschikking heeft om een dergelijke campagne te organiseren. De campagne moet echter wel efficiënt zijn.

Toe nu toe zijn er twee campagnes geweest. De Staatssecretaris is bereid om een derde campagne te organiseren indien hij goed onderbouwde voorstellen krijgt. De eerste campagne van minister Tomas heeft geen succes gehad. De cijfers zijn duidelijk genoeg. De campagne die de Staatssecretaris gevoerd heeft was succesvol omdat die voor de bejaarde personen een buitenkans vormden: de kosten voor het onderhoud van een wagen die te weinig gebruikt wordt zijn immers hoog. De doelstelling van die campagne was dus anders.

De Staatssecretaris heeft geen bezwaar tegen een campagne ter bevordering van het taxigebruik 's nachts. Hij wil

Par ailleurs, comment empêcher certains chauffeurs de taxi d'acquiescer, par l'entremise de tiers, des chèques-taxis à tarif préférentiel pour, ensuite, en réclamer le montant non réduit à la Région? Supposons l'émission de chèques-taxis de 10 €, vendus à 5,79 €, soit diminués du montant de la prise en charge (2,35 €) et du supplément de nuit (1,86€). Ce chèque de 10 € rapporterait 4,21 € au fraudeur.

Ce n'est pas ici un procès d'intention à l'égard des chauffeurs de taxi. Dans le cadre des tickets combinés STIB-taxis, des fraudes ont été découvertes alors que le bénéfice de la fraude ne représentait que 15 BEF par ticket!

Le secrétaire d'Etat croit que si les intentions de l'auteur sont louables, il n'atteindra pas l'objectif souhaité.

En matière de sécurité routière, la solution est encore à trouver. Ce problème existe partout en Europe; le secrétaire d'Etat n'a pas encore eu connaissance d'expériences positives à l'étranger.

Le système préconisé est tellement fragile qu'il incite à la fraude.

III. Discussion générale

M. Bernard Ide pense que sur le plan technique de la praticabilité, le secrétaire d'Etat a probablement partiellement raison. Le député ne veut pas se prononcer sur ce point. Cependant, quand on veut une solution à un problème, on peut la trouver.

Il s'agit bien d'une proposition de résolution qui offre au gouvernement la liberté de trouver la panoplie de moyens à déployer pour tenter de résorber les problèmes croissants d'insécurité routière.

Le secrétaire d'Etat tient à souligner qu'il partage les objectifs poursuivis par l'auteur de la proposition de résolution. En outre, il réitère qu'il a encore quelques millions pour mener une campagne de ce type. Cependant, il faut qu'elle soit efficace.

Au total, il y a eu jusqu'à présent deux campagnes. Le secrétaire d'Etat est ouvert à en organiser une troisième s'il a des propositions judicieuses. La première campagne, qui était celle du ministre Tomas, n'a pas porté ses fruits. Les chiffres sont probants en la matière. La campagne que le secrétaire d'Etat a menée l'année dernière, a bénéficié d'un effet d'aubaine: en effet, pour les personnes âgées, le coût de maintien du véhicule sous-utilisé étant énorme, l'objectif de la campagne était différent.

Le secrétaire d'Etat n'a aucune objection à mener cette année une campagne pour utiliser les services de transports

er echter zeker van zijn dat de jongeren van een dergelijke dienst gebruik zullen willen maken. Voor hem zijn de zaken eenvoudig: hij organiseert een persconferentie om ruchtbaarheid te geven aan het initiatief en hij laat de taxicheques drukken.

De heer Bernard Ide vindt dat de campagne die de Staatssecretaris in september 2001 gevoerd heeft niet efficiënter geweest is dan de eerste, omdat men helemaal niet zeker is dat de personen die hun nummerplaat ingediend hebben, hoe dan ook niet van plan waren om dat te doen.

De Staatssecretaris antwoordt dat hij veel van deze mensen ontmoet heeft. Het is ontstellend hoeveel een auto jaarlijks aan deze mensen kost: ongeveer 100.000 BEF voor enkele honderden of duizenden kilometers. Hun wagen kostte de bejaarde personen zodanig veel dat het voor hen interessanter was om hun nummerplaat vroeger dan gepland in te dienen.

De heer Bernard Ide is ervan overtuigd dat de Staatssecretaris op dezelfde manier met de jongeren kan te werk gaan als hij gedaan heeft met de bejaarden. Dat zou een gunstig effect kunnen hebben.

Mevrouw Geneviève Meunier zegt dat haar fractie achter het voorstel van resolutie kan staan omdat de jongeren duidelijk problemen ondervinden om 's avonds terug te keren omdat er geen openbaar vervoer meer is.

Dit punt is reeds met minister Chabert besproken en in het nieuwe beheerscontract met de MIVB wordt bepaald dat maatschappij voor intercommunaal vervoer in Brussel 's nachts voor vervoer zal moeten zorgen dat goed werkt zoals in andere steden. Haar fractie zal dit dossier van nabij blijven volgen.

Het lid stelt vast dat indien de commissieleden de Staatssecretaris bevoegd voor de taxi's niet kunnen overtuigen, zij het debat met zijn collega minister Chabert zullen moeten voortzetten.

Indien het voorstel van resolutie tijdens de bespreking bijval zou oogsten, zou mevrouw Geneviève Meunier een amendement indienen om deze taxicheques pas na 20.00 uur te laten gebruiken, wanneer er onvoldoende of helemaal geen openbaar vervoer is.

Het verbaast de volksvertegenwoordigster dat de gewestregering geen lessen getrokken heeft uit de mislukking van het eerste experiment van minister Tomas. Zij was er echt van overtuigd dat dit voorstel samen met beter openbaar vervoer 's avonds en in het weekend een oplossing zou kunnen vormen voor het problemen van de jongeren. De taxi is natuurlijk een te duur vervoer voor de jongeren

par taxi la nuit. Il doit cependant avoir un minimum d'assurance que les jeunes vont vouloir bénéficier de ce type de service. Pour lui, les choses sont simples : il organise une conférence de presse pour en faire part et il fait imprimer les chèques-taxis.

M. Bernard Ide estime que la campagne que le secrétaire d'Etat a menée en septembre dernier n'a pas été plus efficace que la première étant donné qu'il n'y a aucune certitude que les personnes qui ont remis leur plaque d'immatriculation n'avaient pas de toute façon l'intention de la remettre.

Le secrétaire d'Etat informe qu'il a rencontré un grand nombre de ces personnes. C'est sur la base d'un calcul effrayant : coût annuel de la voiture de près 100.000 BEF et ce pour quelques centaines, voire quelques milliers de kilomètres. Leur voiture leur coûtait tellement cher qu'il était intéressant pour les personnes âgées de rentrer de manière anticipée leur plaque d'immatriculation.

M. Bernard Ide est convaincu que le même type d'approche que le secrétaire d'Etat a eue avec les personnes âgées, il pourrait l'avoir avec les jeunes. Cela pourrait avoir un effet bénéfique.

Mme Geneviève Meunier informe que son groupe peut soutenir la proposition de résolution dans la mesure où manifestement les jeunes rencontrent un problème pour rentrer après une soirée parce qu'il n'y a pas d'offre de transports en commun.

On a déjà abordé le point avec le ministre Chabert et dans le nouveau contrat de gestion de la STIB il est prévu que la société de transports intercommunaux bruxelloise devra mettre sur pied un réseau de nuit qui fonctionne bien comme dans d'autres villes. Son groupe ne manquera pas de continuer à suivre de près ce dossier.

Et de constater que, si les commissaires perdent le combat avec le secrétaire d'Etat compétent pour les taxis, il faudra qu'ils le poursuivent avec son collègue, le ministre Chabert.

Si la discussion de la proposition de résolution évoluait favorablement, Mme Meunier introduira un amendement pour prévoir ces chèques-taxis plus tard que 20 heures, là où le réseau de transports en commun publics est insuffisant ou inexistant.

La députée s'étonne que le gouvernement régional n'ait pas tiré les leçons de l'échec de la première expérience lancée par le ministre Tomas. Elle pensait réellement que cette proposition couplée à une meilleure offre des transports en commun en soirée et le week-end pourrait être une solution au problème que rencontrent les jeunes. Il faut bien reconnaître qu'aujourd'hui le taxi est un moyen de transport trop coûteux pour les jeunes.

De Staatssecretaris erkent het bestaan van het probleem van het aanbod van openbaar vervoer aangevuld door een taxidienst 's nachts. Bepaalde steden hebben openbaar vervoer dat 's nachts goed functioneert. De Staatssecretaris geeft het voorbeeld van Antwerpen waar de Lijn voor een nachtdienst zorgt. De mensen gebruiken niet alleen het openbaar vervoer 's avonds en 's nachts om uit te gaan. Sommigen gaan naar hun werk of hebben andere redenen om zich te verplaatsen. De Staatssecretaris zegt dat het mogelijk is om ooit in Brussel een experiment te beginnen met nachtelijk openbaar vervoer.

Wat het voorstel van resolutie van de heer Joël Riguelle betreft meent de Staatssecretaris dat nachtelijk openbaar vervoer niet het goede antwoord is, omdat de volksvertegenwoordiger op de eerste plaats aan de veiligheid van de jongeren 's nachts en in het weekend denkt.

Ook al zou het Hoofdstedelijk Gewest over het beste nachtelijke openbaar vervoer in Europa beschikken, dan nog zou de Staatssecretaris de jongeren die uitgaan niet kunnen helpen. Men moet er zich bewust van zijn dat de dancings zich vooral buiten het Hoofdstedelijk Gewest bevinden. Als men ziet hoe men uitgaat, waar men uitgaat en men rekening houdt met al deze sociologische aspecten, kunnen de doelstellingen die de volksvertegenwoordiger nastreeft niet bereikt worden. Nachtelijk openbaar vervoer vormt dus geen oplossing, maar taxi's zouden eventueel voor een oplossing kunnen vormen.

Wij zullen evenwel geen overheidsgeld uitgeven en zeggen « Jullie zijn feestvierders, jullie kunnen een taxi nemen want dat zal dodelijke ongevallen vermijden ». Wij geven toe dat dit een karikaturale voorstelling is. Men zou aan de belastingplichtigen moeilijk kunnen zeggen dat men hun geld uitgeeft om de jongeren de mogelijkheid te geven tot om het even welk uur in de nacht te laten uitgaan en dat ze veilig naar huis kunnen terugkeren.

De heer Joël Riguelle vraagt de Staatssecretaris om deze argumenten mee te delen aan de verenigingen van ouders die een kind verloren hebben in het verkeer.

De Staatssecretaris geeft toe dat deze personen waardevolle argumenten hebben maar dat de overheid het algemene belang voor ogen moeten hebben.

Volgens hem moeten de campagnes ter bevordering van de verkeersveiligheid worden opgedreven, moeten er verenigingen worden opgericht zoals « Young responsible drivers ». Er moeten meer acties worden opgezet voor preventie en controle in samenwerking met de bazen van de uitgaansgelegenheden, wanneer het om achtbare personen gaat, en met de federale politie.

Men moet het probleem werkelijk aan de bron aanpakken want het is onaanvaardbaar dat jongeren op snelwegen spookrijden en dat, als men alcoholtesten of testen doet om

Le secrétaire d'Etat reconnaît que le problème de l'offre de transports en commun complétés par un service de taxi de nuit existe. Certaines villes ont un réseau de nuit qui fonctionne. Et de citer le cas d'Anvers où De Lijn exploite un réseau de nuit. Le transport public en soirée et la nuit répond également à d'autres besoins que les sorties ; il y a des gens qui se rendent à leur travail ou qui ont d'autres raisons de devoir se déplacer. Le secrétaire d'Etat estime qu'on peut imaginer qu'un réseau de nuit soit expérimenté à un moment donné à Bruxelles.

Cependant, pour souscrire à la proposition de résolution de M. Joël Riguelle, le secrétaire d'Etat ne pense pas qu'un réseau de nuit soit la réponse adéquate car le député vise en premier lieu la sécurité des jeunes la nuit et le week-end.

Même si la Région bruxelloise disposait du plus beau réseau de nuit d'Europe, le secrétaire d'Etat ne résoudrait pas encore le problème des sorties des jeunes. Il faut bien être conscient que la localisation des dancings se situe principalement en dehors de la Région bruxelloise. Etant donné le type de sorties, étant le type de milieu, les lieux où l'on danse, pour tous ces faits sociologiques, le secrétaire d'Etat ne pense pas qu'on atteindrait l'objectif visé par le député. Si la réponse ne se trouve pas dans un réseau de nuit, elle peut éventuellement se trouver dans des déplacements par taxi.

Cependant, on ne va pas commencer à dépenser l'argent des pouvoirs publics en affirmant « vous êtes des fêtards, vous pouvez vous déplacer en taxi car cela évitera des morts ». Tout en reconnaissant qu'il s'agit d'une caricature, ce serait difficile d'expliquer aux contribuables qu'on dépense leur argent pour permettre aux jeunes de sortir jusqu'à n'importe quelle heure tardive, que leur retour est assuré.

M. Joël Riguelle demande au secrétaire d'Etat de défendre ses arguments auprès des associations de parents qui ont perdu un enfant dans la circulation.

Le secrétaire d'Etat reconnaît que ces personnes voient la réalité dans un prisme respectable mais que les pouvoirs publics doivent se placer sur le plan de l'intérêt général.

Pour lui, la réponse est dans l'intensification des campagnes de sécurité routière, dans le développement d'associations telles que « Young responsible drivers ». Il faut multiplier le nombre d'opérations de prévention et de contrôle en collaboration avec les patrons des établissements lorsqu'il s'agit de personnes respectables et avec la police fédérale.

Il faut vraiment attaquer le problème à la racine car il est inadmissible qu'on retrouve des jeunes sur les autoroutes à contresens et que si on fait des taux de mesure d'al-

giftige stoffen in het bloed op te sporen, de testen altijd positief blijken te zijn. De politie moet haar werk doen.

Als men de noodzakelijke preventiecampagnes opzet en de politie haar repressief werk doet, past de BOB-campagne volkomen in het kader van het uitgaansleven van de jongeren.

De jongeren moeten zich kunnen amuseren, maar de overheid hoeft hen niet te zeggen dat ze mogen drinken en drugs nemen naar hartelust en dat er hoe dan ook een taxi zal klaarstaan om hen naar huis te brengen. De jongeren moeten verantwoordelijk worden gemaakt.

De volksvertegenwoordiger tracht rekening te houden met bepaalde vragen van verenigingen van ouders die een gezinsdrama hebben meegemaakt en kaart dit maatschappelijk probleem vanuit een beperkte invalshoek aan. Er moet een allesomvattende oplossing worden gezocht voor dit maatschappelijk probleem dat vele vragen doet rijzen. De Staatssecretaris vraagt zich af of het normaal is dat men zoveel jongeren vindt met zo'n hoog alcoholgehalte in het bloed, die synthetische en andere drugs genomen hebben en toch met de wagen rijden. Die jongeren zijn vaak zeer jong. De Staatssecretaris vraagt zich af of steeds meer jongeren over een wagen moeten beschikken. Is het normaal dat men de wagen als een paspoort voor vrijheid en vermaak beschouwd? Het zou nuttig zijn om zich over die vraag te bezinnen.

De Staatssecretaris vindt dat men het de jongeren moeilijker moet maken om gebruik te maken van een wagen. Is het normaal dat hogeschoolstudenten bijna allemaal over een wagen beschikken?

Wanneer een achttienjarige vraagt om over een wagen te beschikken moet dit volgens de Staatssecretaris als een teken van volwassenheid worden beschouwd.

De heer Joël Riguelle betreurt dit. Hij heeft de indruk dat men de jongeren in een ghetto wil drijven. De wagen is voor de jongeren een prioriteit geworden omdat de huidige generatie, hun ouders ervan uitgaat dat de wagen het beste vervoermiddel is bij gebrek aan enig alternatief op het vlak van het openbaar vervoer.

De heer Joël Riguelle wijst erop dat de jongeren voornamelijk uitgaan in Asse, Ternat, in Waterloo en dat de taxi daarom een goede oplossing kan zijn. Als het voorstel van resolutie alleen geldt voor de avond en het weekend, dan is dit omdat er overdag goede verbindingen zijn met het openbaar vervoer.

Hij geeft het voorbeeld van vier jongeren die samen uitgaan. Er is er maar één die een rijbewijs heeft. Hij wordt dus automatisch als BOB aangewezen. Als de jongere die de medepassagiers naar huis moet brengen dronken is, is de kans groot dat die jongeren niet veilig thuis geraken als ze geen taxi kunnen nemen.

coolémie ou de présence de substances toxiques dans le sang, les tests se révèlent toujours positifs. Il faut que la police fasse son travail.

Lorsqu'on mène les campagnes de prévention nécessaires et que la police exécute son travail répressif, le système du BOB fait intégralement partie des sorties des jeunes.

S'il est légitime que les jeunes puissent s'amuser, il ne convient pas que les pouvoirs publics leur disent « Vous pouvez vous donner joyeusement aux boissons et aux drogues, de toute façon un taxi vous ramènera à votre domicile ». Il faut responsabiliser les jeunes.

En tentant de satisfaire certaines demandes d'associations de parents qui ont vécu un drame familial, le député n'aborde ce fait de société que par un angle réducteur. Il faut chercher une solution globale à ce fait de société qui pose de multiples questions. Le secrétaire d'Etat s'interroge s'il est normal qu'on trouve tellement de jeunes avec un taux d'alcoolémie important, ayant pris des drogues synthétiques et autres et se retrouvant derrière le volant d'une automobile de plus en plus tôt. Le secrétaire d'Etat s'interroge quant à l'utilité qu'un nombre croissant de jeunes disposent d'une voiture. Est-il normal qu'on considère que la voiture est le passeport pour la liberté et l'amusement? Il serait utile de s'interroger sur la question.

Sur le plan de la mobilité, le secrétaire d'Etat pense qu'il faut rendre l'accès à la voiture plus difficile pour les jeunes. Est-il normal que les étudiants qui fréquentent un établissement d'études supérieures aient presque tous une voiture?

Pour le secrétaire d'Etat, lorsqu'un jeune demande une voiture à dix-huit ans, il s'agit d'une conception dévoyée du devenir adulte.

M. Joël Riguelle regrette ces propos; il a l'impression qu'on veut mettre les jeunes dans un ghetto. Si la voiture est devenue une priorité pour les jeunes, c'est parce que la génération actuelle, leurs parents, a considéré que la voiture était le meilleur moyen de transport en l'absence d'alternative en matière de transports en commun ou autres.

M. Riguelle souligne que les jeunes sortent principalement à Asse, à Ternat, à Waterloo et c'est pour cela que le taxi peut être une bonne réponse. Si l'objet de sa proposition de résolution se limite au soir et au week-end, c'est parce qu'en journée il y a une bonne desserte en transport public.

Et de citer le cas de quatre jeunes qui sortent ensemble. Il n'y en a qu'un qui a un permis de conduire. C'est donc lui qui est désigné d'office comme le BOB. Si le jeune qui doit reconduire les jeunes à bon port est ivre, ces jeunes n'ont pas beaucoup de chances d'arriver sains et saufs à leur domicile sans possibilité d'accessibilité au service de taxi.

De heer Joël Riguelle is het er met de Staatssecretaris over eens dat er naar alternatieve oplossingen voor de wagen moet worden gezocht.

De volksvertegenwoordiger verwijst naar de actie die in 1995-1996 in de provincie Antwerpen is gevoerd en inderijd de WODCA-actie werd genoemd en later onder een andere naam is voortgezet. Het ging er tevens om taxi-chèques aan te bieden aan jongeren die uitgaan.

De heer Joël Riguelle stelt vast dat vice-eerste minister Laurette Onkelinckx zijn mening deelt blijkens een recent artikel dat in La Dernière Heure van 3 juni 2002 is verschenen. Daaruit bleek dat de vice-eerste minister eveneens vindt dat de taxidiensten zoals die thans bestaan en het prijsbeleid terzake geen alternatief vormen voor jongeren die 's avonds uitgaan.

De Staatssecretaris geeft toe dat de jongeren vaak uitgaan in Asse, Schepdaal, Ternat, Dilbeek en Waterloo. Op die plaatsen kunnen zij evenwel geen Brusselse taxi oproepen.

De Staatssecretaris herhaalt dat er drie of vier miljoen beschikbaar zijn om dergelijke acties te subsidiëren maar dat de taxi's van Dilbeek en Asse geen taxicheques zouden aanvaarden.

Het zou slechts een beperkte oplossing vormen voor het probleem van de verkeersveiligheid door taxi's in te schakelen.

Mocht men taxicheques invoeren dan zou dit het probleem van de verkeersveiligheid, dat voorts een federale bevoegdheid blijft, niet oplossen.

De voorzitter stelt vast dat het voorstel van resolutie van zijn collega het debat op gang heeft gebracht. Er moeten oplossingen worden gevonden om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen...

De Staatssecretaris herhaalt dat hij bereid is een campagne te financieren als de volksvertegenwoordiger een voorstel doet dat fraude onmogelijk maakt.

De indiener van het voorstel van resolutie vraagt wat er met zijn voorstel van resolutie zal gebeuren wetende dat de Staatssecretaris er geen voorstander van is.

De indiener vraagt dat zijn voorstel van resolutie tijdens een volgende vergadering in stemming wordt gebracht.

IV. Bespreking van de consideransen en van het bepalend gedeelte

Zij behoeven geen commentaar.

M. Riguelle suit le secrétaire d'Etat lorsqu'il affirme qu'il convient de chercher des alternatives à la voiture en matière de mobilité.

Enfin, le député cite le cas de l'opération qui a été menée dans la province d'Anvers dès 1995-1996 qui s'est intitulée à l'époque l'opération « WODCA » et qui a été poursuivie sous un autre intitulé. Il s'agissait également d'offrir des chèques-taxis à des jeunes qui sortent.

M. Joël Riguelle constate que dans un article récent, la vice-première ministre, Mme Laurette Onkelinckx, partage ses préoccupations (cf. La Dernière Heure du 3 juin 2002). On peut y lire que la vice-première estime également que les services de taxis tels qu'ils existent aujourd'hui et leur politique de prix ne sont pas une alternative pour les jeunes lors de soirées.

Le secrétaire d'Etat reconnaît que les jeunes sortent souvent à Asse, à Schepdael, à Ternat, à Dilbeek et à Waterloo. Cependant, ce n'est pas à ces endroits-là que les jeunes pourront appeler un taxi bruxellois.

Le secrétaire d'Etat réitère qu'il a trois ou quatre millions pour subsidier ce type d'opération mais que des chèques-taxis ne seraient pas acceptés par les taxis de Dilbeek et d'Asse.

Vouloir régler un problème de sécurité routière avec les taxis est apporter une solution marginale à la problématique.

On instaurerait les chèques-taxis quod non, cela ne réglerait pas encore le problème de sécurité routière, qui demeure par ailleurs de compétence fédérale.

Le président constate que la proposition de résolution de son collègue a eu le mérite de susciter le débat. Il convient de trouver des solutions pour combattre l'hécatombe sur les routes ...

Le secrétaire d'Etat réitère qu'il est prêt à financer une campagne si le député trouve une proposition où la fraude ne soit pas possible.

L'auteur de la proposition de résolution demande ce qu'il advient de sa proposition de résolution, tout en étant bien conscient que le secrétaire d'Etat n'y est pas favorable.

L'auteur demande que, lors d'une prochaine séance, sa proposition de résolution soit mise au vote.

IV. Discussion des considérants et du dispositif

Ils ne suscitent pas de commentaires.

V. Stemming

Het voorstel wordt verworpen met zes stemmen tegen drie.

– Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

De Rapporteur,

Bernard IDE

De Voorzitter,

Claude MICHEL

V. Vote

La proposition est rejetée par six voix contre trois.

– Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.

Le Rapporteur,

Bernard IDE

Le Président,

Claude MICHEL

