



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**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 2 APRIL 2024**

ZITTING 2023-2024

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

**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 2 AVRIL 2024**

SESSION 2023-2024

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

KMO - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente

SPF - service public fédéral

Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

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 00
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

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 00
E-mail : criv@parlement.brussels

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

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Ahmed Mouhssin 6

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 opvoeren van de strijd tegen islamofobie om radicalisering te voorkomen.

Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban 9

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 bedrieglijke reclame voor een taxidienst.

Mondelinge vraag van de heer Hicham Talhi 10

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 nieuwe manier van taxi-vergunningen toekennen die het onveiligheidsgevoel bij vrouwen moet terugdringen.

Mondelinge vraag van de heer Hicham Talhi 10

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van

SOMMAIRE

Question orale de M. Ahmed Mouhssin 6

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 le renforcement des efforts de prévention de la radicalisation à travers la lutte contre l'islamophobie.

Question orale de M. Jamal Ikazban 9

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 fausse publicité pour un service de taxi.

Question orale de M. Hicham Talhi 10

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 l'attribution de licences de taxi à la suite de la réforme du 21 octobre 2022 et la sécurité des clientes qui en découle.

Question orale de M. Hicham Talhi 10

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

<p>het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van gewestelijk Belang,</p> <p>betreffende het arrest van het hof van beroep Brussel over Uber en het behoud van zijn erkenning als reserveringsplatform.</p>	<p>la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,</p> <p>concernant l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles concernant la société Uber et le maintien de son agrément d'intermédiaire de transport.</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer Hicham Talhi</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 verschillen in taxiconroles tussen Brussel en Vlaanderen en de politieopleiding over de toepassing van de Taxiordonnantie.</p>	<p>Question orale de M. Hicham Talhi</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 disparités dans les contrôles des taxis entre Bruxelles et la Flandre, et le suivi de la formation des agents de police concernant l'application de l'ordonnance taxi.</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer Hicham Talhi</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 controle op frauduleuze praktijken van bepaalde Brusselse hotels met betrekking tot het betaalde personenvervoer.</p>	<p>Question orale de M. Hicham Talhi</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 le suivi des pratiques frauduleuses de certains hôtels bruxellois en matière de transport rémunéré de personnes.</p>
<p><i>Voorstelling van de stand van zaken in het taxidossier</i></p>	<p><i>Présentation de l'état des lieux du dossier des taxis</i></p>
<p><i>Bespreking - Sprekers:</i></p> <p>De heer Jamal Ikazban (PS)</p> <p>De heer Hicham Talhi (Ecolo)</p> <p>De heer Rudi Vervoort, minister-president</p> <p>De heer Sadik Köksal (MR)</p> <p>De heer Gilles Verstraeten (N-VA)</p> <p>De heer Francis Dagrín (PTB)</p>	<p><i>Discussion - Orateurs :</i></p> <p>M. Jamal Ikazban (PS)</p> <p>M. Hicham Talhi (Ecolo)</p> <p>M. Rudi Vervoort, ministre-président</p> <p>M. Sadik Köksal (MR)</p> <p>M. Gilles Verstraeten (N-VA)</p> <p>M. Francis Dagrín (PTB)</p>

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

M. Marc Loewenstein (DéFI)

1103 Voorzitterschap: de heer Guy Vanhengel, voorzitter.

Présidence : M. Guy Vanhengel, président.

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AHMED MOUHSSIN**

QUESTION ORALE DE M. AHMED MOUHSSIN

1105 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,

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,

1105 betreffende het opvoeren van de strijd tegen islamofobie om radicalisering te voorkomen.

concernant le renforcement des efforts de prévention de la radicalisation à travers la lutte contre l'islamophobie.

1107 **De heer Ahmed Mouhssin (Ecolo) (in het Frans).**- De strijd tegen radicalisering is een van de prioriteiten uit het Globaal Veiligheids- en Preventieplan (GVPP) 2021-2024. Daarnaast is er ook het federale Actieplan radicalisme.

M. Ahmed Mouhssin (Ecolo).- La lutte contre la radicalisation figure parmi les thématiques prioritaires du plan global de sécurité et de prévention (PGSP) 2021-2024. Au niveau fédéral, le plan R, piloté par l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace, a pour objectif de réduire la radicalisation ainsi que l'extrémisme et le terrorisme au sein de la société. Rappelons-le, la radicalisation est un processus par lequel un individu ou un groupe adopte une forme violente d'action, directement liée à une idéologie extrémiste à contenu politique, social ou religieux, qui conteste l'ordre établi sur le plan politique, social ou culturel.

In het GVPP staat dat de diversiteit van de Brusselse bevolking aanleiding kan geven tot allerlei maatschappelijke tegenstellingen (op politiek, ideologisch, religieus of ecologisch vlak) die polarisatie in de hand werken.

Het gewestelijk platform radicalisering-polarisering komt zesmaal per jaar samen. Het bestaat uit vertegenwoordigers en experts van de gemeenten, de politiezones en de diensten van de directeur-coördinator. Eenmaal per jaar nemen de vzw's die subsidies krijgen van safe.brussels eraan deel.

De lokale integrale veiligheidscel is dan weer een overlegplatform voor de vroegtijdige detectie, profielanalyse en follow-up van mensen die in een radicaliseringsproces verzeild raken.

Le contexte bruxellois est particulier et le PGSP souligne que la diversité de la population bruxelloise peut faire émerger des oppositions sociétales variées qui créent une polarisation. Ces oppositions peuvent engendrer ou aggraver des formes de radicalisme politique ou idéologique, religieux ou environnemental, qui se matérialisent sous différents types d'atteintes à la sécurité des personnes et des biens.

La plateforme régionale radicalisation-polarisation se réunit six fois par an. Elle rassemble les représentants et experts des communes et zones de police bruxelloises ainsi que les services du directeur-coordonateur de Bruxelles. Une fois par an, les ASBL subventionnées par safe.brussels prennent part à la plateforme qui leur est spécifiquement dédiée.

Au niveau local, la cellule de sécurité intégrale locale en matière de radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme est une plateforme de concertation. Elle a pour mission la détection précoce, l'analyse du profil et le suivi de personnes se trouvant dans un processus de radicalisation. Elle a un rôle préventif, éducatif et non répressif. La cellule sera active au niveau local, sur le territoire des communes qu'elle couvre.

1109 *Vandaag wil ik het hebben over islamofobie als een van de voedingsbodems voor religieus radicalisme. In het eerste decennium van deze eeuw hadden organisaties en politieke bewegingen het moeilijk om islamofobie onder de aandacht te brengen. Gelukkig is dat sindsdien niet meer het geval. De Europese Unie financiert een hele reeks projecten tegen islamofobie en de Brusselse overheid heeft van Unia 25 aanbevelingen gekregen om islamofobie te bestrijden.*

Mon intervention d'aujourd'hui sera centrée sur l'islamophobie comme l'une des causes alimentant les radicalismes, notamment religieux. Durant les années 2000, des mouvements associatifs et politiques peinaient à faire reconnaître l'existence du phénomène islamophobe et la légitimité de leur cause antiraciste. Fort heureusement, le terme et le concept d'islamophobie sont entrés aujourd'hui dans l'usage général pour spécifier le racisme ou la xénophobie qui s'exercent à l'égard de certaines personnes ou

Ook is in het uitvoeringsbesluit bij het Cocofdecreet inzake sociale cohesie de strijd tegen racisme, islamofobie en antisemitisme als hoofdlijn opgenomen. Daarnaast wordt in de federale gids voor lokale actoren het belang onderstreept van de strijd tegen discriminatie, racisme en islamofobie ter preventie van alle vormen van radicalisering.

groupes en raison de leur appartenance réelle ou supposée à la religion islamique.

L'Union européenne finance d'ailleurs de nombreux projets de lutte contre l'islamophobie. Chez nous, Unia a publié de nombreux rapports faisant état de la montée de l'islamophobie et a contribué à l'élaboration de 25 recommandations aux autorités bruxelloises pour lutter contre l'islamophobie envers les jeunes filles et femmes musulmanes.

Au niveau de la Cocof, l'arrêté du Collège portant exécution du décret de la Commission communautaire française du 30 novembre 2018 relatif à la cohésion sociale, prévoit clairement que l'un des axes prioritaires relatifs au vivre et faire ensemble porte sur la lutte contre le racisme, l'islamophobie et l'antisémitisme.

Au niveau fédéral, le guide des initiatives et outils locaux à destination des acteurs de terrain, publié par le ministère de l'Intérieur en 2018, soulignait l'importance de la prévention en ces termes : « La prévention de la radicalisation impliquant toutes les formes de radicalisation, il est important de mettre en avant la lutte contre les discriminations, le racisme et l'islamophobie dans nos projets, ces derniers phénomènes étant en effet déclencheurs de certains processus de radicalisation religieuse. »

Malgré cela, nous notons encore aujourd'hui que certains groupes ou responsables d'extrême droite se refusent à reconnaître ce phénomène et à utiliser le terme d'islamophobie. En France, Éric Zemmour n'hésitait pas à dire sur un plateau de télévision : « L'islamophobie n'existe pas, ce n'est pas un délit. » Plus proche de nous, Georges-Louis Bouchez disait que « l'islamophobie est un concept totalement ridicule ». On constate en tout cas des idées communes et on peut comprendre que le second admire le premier : c'est la convergence d'extrême droite.

Il est impératif de lutter de front contre toutes les formes d'extrémisme, qu'elles soient basées sur la religion ou sur des idéologies haineuses comme l'islamophobie. Les actions menées à différents niveaux institutionnels en Belgique et les recommandations d'organismes comme Unia montrent la voie à suivre. Il reste néanmoins essentiel de convaincre l'ensemble de la société, y compris les plus sceptiques et les détracteurs, de l'importance de reconnaître et de combattre l'islamophobie pour bâtir une société véritablement inclusive et respectueuse de toutes ses composantes.

Quelles actions concrètes avez-vous mises en œuvre pour soutenir l'élaboration d'initiatives de sensibilisation visant à prévenir la polarisation et à renforcer l'esprit critique face aux idéologies radicales ?

De quelle manière avez-vous assuré une prise en charge et un relais adaptés pour les individus ou groupes concernés par le phénomène de la radicalisation, avec une attention particulière aux groupes les plus vulnérables ?

¹¹¹¹ *Helaas blijven bepaalde extreemrechtse groeperingen of verantwoordelijken weigeren om islamofobie te erkennen, zoals Éric Zemmour in Frankrijk of Georges-Louis Bouchez bij ons. We moeten een front vormen tegen alle vormen van extremisme. Het beleid dat door diverse instellingen wordt gevoerd en de aanbevelingen van Unia wijzen ons de weg.*

Wat doet u concreet om polarisatie te voorkomen en mensen kritischer te maken tegenover radicale ideologieën? Hoe begeleidt u radicaliserende individuen en groepen? Gaat er bijzondere aandacht naar kwetsbare groepen?

Hoe laat u het beleid van safe.brussels aansluiten bij de Europese en lokale strijd tegen islamofobie? Komt het thema ter sprake tijdens de vergaderingen van het platform radicalisering-polarisering?

¹¹¹⁵ **De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *Zoals u weet, heeft de Brusselse regering niet gewacht op een federaal initiatief, want in december 2022 keurde ze al een vierjarenplan tegen racisme goed.*

In april 2021 opende de voorzitter van het Brussels Parlement de Assisen tegen Racisme. Op de agenda stonden verscheidene hoorzittingen en debatten, waar niet minder dan 35 experts een bijdrage aan hebben geleverd. Op basis van de aanbevelingen heeft de regering bepaald welke maatregelen er in het plan moesten worden opgenomen.

Het vierjarenplan wordt geëvalueerd op basis van de follow-up waarvoor het kabinet-Ben Hamou en equal.brussels instaan, in samenwerking met een stuurcomité waarin verscheidene administraties zitting hebben.

In verband met de acties tegen polarisatie en radicalisering verwijs ik naar mijn uiteenzetting op 21 maart en naar de vele commissiedebatten die aan het thema gewijd waren, laatst nog naar aanleiding van een vraag van mevrouw Czekalski.

Comment articulez-vous les politiques de safe.brussels avec les politiques européennes et locales de lutte contre l'islamophobie ? La lutte contre l'islamophobie a-t-elle été abordée lors d'une des réunions de la plateforme régionale radicalisation-polarisation ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Avec 184 nationalités présentes sur notre territoire, l'accueil et l'ouverture aux différences font partie de l'ADN bruxellois. Dès lors, pour préserver notre vivre-ensemble, la lutte contre toute forme de racisme ou de discrimination est une priorité pour notre Région.

Comme vous le savez, le gouvernement bruxellois n'a pas attendu l'hypothétique mise en place d'un plan national de lutte contre le racisme pour agir. Ainsi, le 15 décembre 2022, il a adopté le plan bruxellois de lutte contre le racisme, prévu pour une durée de quatre ans, soit de 2023 à 2026. Il s'agit d'un plan transversal destiné à combattre le racisme, et donc y compris la haine raciste à l'égard des musulmans, qui appelle la vigilance et l'action convaincue de l'ensemble de nos forces vives.

Pour rappel, le président du Parlement bruxellois avait lancé en avril 2021 les assises de la lutte contre le racisme. Dans ce cadre, des auditions et des débats se sont tenus, avec les interventions de pas moins de 35 experts. S'inspirant des recommandations formulées dans le cadre de ces assises, ainsi que des travaux de différents groupes de travail, les actions du plan ont été validées par le gouvernement. Ce plan embrasse les compétences régionales et au-delà, puisque sont également incluses des mesures en social-santé en Cocom et l'action sport en Cocof.

Ce plan fait l'objet d'évaluations, sur la base d'un suivi dont la coordination est assurée par le cabinet de ma collègue Nawal Ben Hamou et equal.brussels, en étroite collaboration avec un comité de pilotage constitué de différentes administrations. Ainsi, mes collègues et moi-même avons déjà eu l'occasion de présenter devant la commission de l'Égalité des chances de cette assemblée un bilan des actions dont nous assumons la responsabilité.

Dès lors, dans le cadre de vos questions, je me permets de vous renvoyer notamment vers l'exposé que j'ai tenu le 21 mars dernier, ainsi que vers la transcription de nombreux débats de cette commission, qui retracent les actions menées en matière de lutte contre la polarisation et la radicalisation. À cet égard, je peux vous citer de manière non exhaustive les rencontres entre jeunes et la police, l'amélioration de la formation des policiers en matière de cyberhaine ou la création d'un pôle de compétence en matière de lutte contre les discriminations. Safe.brussels pilote aussi la plateforme régionale radicalisation-polarisation, où une information sur le fonctionnement des cellules de sécurité intégrale locale en matière de radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme est par exemple donnée.

Pour le surplus, j'ai répondu à de nombreuses reprises à cette question. La dernière fois, il s'agissait d'une question orale de Mme Czekalski sur le même sujet. Je suis d'accord avec vous pour dire qu'il doit nous préoccuper. Nous vivons dans une société qui se polarise de plus en plus, parfois sans que l'on s'en rende compte. En défendant certaines thématiques, on ne mesure

¹¹¹⁷ **De heer Ahmed Mouhssin (Ecolo)** (in het Frans).- *Ik zal een schriftelijke vraag indienen om een preciezer overzicht te krijgen van het werk van het platform.*

Ik heb u het woord 'islamofobie' niet in de mond horen nemen.

(Opmerkingen van de heer Vervoort, minister-president)

De term is nochtans erkend door de Europese Unie. Mensen als Georges-Louis Bouchez zwijgen het fenomeen dood, terwijl antiracistische verenigingen strijden om islamofobie als begrip te laten erkennen. De progressieve democratische partijen zouden niet mogen twijfelen om de term te hanteren.

¹¹²¹ **De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *Religie is soms een schaaamlapje voor plat racisme.*

(Opmerkingen van de heer Vanhengel, voorzitter)

¹¹²¹ **De heer Ahmed Mouhssin (Ecolo)** (in het Frans).- *Islamofobie is racistisch geïnspireerde haat tegen moslims, geen godsdienstkritiek. In een democratie zijn godsdienstkritiek en zelfs godslastering niet problematisch.*

¹¹²¹ **De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *Juister: iedereen heeft het recht om een godsdienst te bekritisieren.*

- Het incident is gesloten.

¹¹³¹ **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN**

¹¹³¹ **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,**

pas qu'en réalité, derrière cela, une forme de polarisation est toujours sous-jacente. Dans une société comme la nôtre, il faut toujours avoir à l'esprit qu'il faut éviter tout type de polarisation entre nos concitoyens.

M. Ahmed Mouhssin (Ecolo).- Je poserai une question écrite plus précise sur le travail réalisé par la plateforme.

Ce combat est aussi culturel. Monsieur le Ministre-Président, je ne vous ai pas entendu prononcer le terme islamophobie.

(Remarques de M. Vervoort, ministre-président)

Selon moi, un combat est engagé par une certaine droite extrême, que nous avons déjà connu dans le passé dans le cadre du débat sur l'antisémitisme. À l'époque, beaucoup estimaient que le terme antisémitisme n'était pas approprié. Pour éviter de combattre le mal, on se lançait dans des considérations d'ordre sémantique. Or le terme islamophobie est désormais accepté par l'Union européenne. La Région bruxelloise l'emploie-t-elle de manière générale pour nommer la haine raciste contre les musulmans ?

Je vous ai cité les propos de M. Bouchez. L'objectif est de séduire les mouvances extrêmes en niant le phénomène et, en réalité, le terme lui-même. Je souhaiterais que nous en revenions aux fondamentaux. Le combat mené par les associations antiracistes pour faire reconnaître par tous le terme islamophobie est essentiel. Il ne doit pas y avoir de doute au sein des partis démocratiques progressistes.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- La religion est parfois le cache-sexe du racisme ordinaire : aux yeux de certains, il est plus politiquement correct de critiquer une religion. Tel est en tout cas mon point de vue, et je pense que vous le partagez.

(Remarques de M. Vanhengel, président)

M. Ahmed Mouhssin (Ecolo).- Je rappelle que l'islamophobie se définit comme une incitation à la haine raciste à l'égard des musulmans, et non comme la critique d'une religion. Dans une société démocratique, la critique d'une religion, voire le blasphème, ne posent aucun problème.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Pour être très précis, on a le droit de critiquer une religion.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN

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,

1131 betreffende de bedrieglijke reclame voor een taxidienst.

concernant la fausse publicité pour un service de taxi.

1131 MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HICHAM TALHI

QUESTION ORALE DE M. HICHAM TALHI

1131 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,

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,

1131 betreffende de nieuwe manier van taxivergunningen toekennen die het onveiligheidsgevoel bij vrouwen moet terugdringen.

concernant l'attribution de licences de taxi à la suite de la réforme du 21 octobre 2022 et la sécurité des clientes qui en découle.

1131 MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HICHAM TALHI

QUESTION ORALE DE M. HICHAM TALHI

1131 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,

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,

1131 betreffende het arrest van het hof van beroep Brussel over Uber en het behoud van zijn erkenning als reserveringsplatform.

concernant l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles concernant la société Uber et le maintien de son agrément d'intermédiaire de transport.

1131 MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HICHAM TALHI

QUESTION ORALE DE M. HICHAM TALHI

1131 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,

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,

1131 betreffende de verschillen in taxiconroles tussen Brussel en Vlaanderen en de politieopleiding over de toepassing van de Taxiordonnantie.

concernant les disparités dans les contrôles des taxis entre Bruxelles et la Flandre, et le suivi de la formation des agents de police concernant l'application de l'ordonnance taxi.

1131 MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HICHAM TALHI

QUESTION ORALE DE M. HICHAM TALHI

1131 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,

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,

1131 betreffende de controle op frauduleuze praktijken van bepaalde Brusselse hotels met betrekking tot het betaalde personenvervoer.

concernant le suivi des pratiques frauduleuses de certains hôtels bruxellois en matière de transport rémunéré de personnes.

1131 **De voorzitter.-** De commissie beslist om alle mondelinge vragen betreffende de taxisector samen te voegen, om ze te laten voorafgaan door de inleidende uiteenzetting van de minister-

M. le président.- La commission décide de traiter simultanément toutes les questions orales relatives au secteur des taxis, de les faire précéder par l'exposé introductif du ministre-

president en om vervolgens de bespreking te openen zodat de andere commissieleden het woord kunnen nemen.

président et d'ouvrir ensuite la discussion en donnant la parole à ceux qui souhaitent intervenir.

1131 *Voorstelling van de stand van zaken in het taxidossier*

Présentation de l'état des lieux du dossier des taxis

1135 **De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *De taxisector heeft de voorbije tien jaar een ingrijpende transformatie ondergaan. De sector kampte immers met een lage rentabiliteit en oneerlijke concurrentie van spelers die in het Waals of het Vlaams Gewest waren gevestigd, maar ook in Brussel actief waren.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Nous voici bientôt au terme de la législature. Je m'étais engagé il y a quelques semaines à venir vous présenter l'état des lieux du dossier des taxis.

Bovendien zijn er sinds 2014 op korte tijd veel verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder (VVB) bij gekomen, die rechtstreeks concurreerden met de klassieke taxidiensten. Krachtens de wet van 1995 mochten er in Brussel niet meer dan 1.300 klassieke taxi's rijden. Voor VVB's bestond een dergelijke beperking niet, met als gevolg dat tussen 2013 en 2019 het aantal voertuigen in die categorie van 235 naar 983 steeg. Dat is een toename met meer dan 40%.

Commençons par rappeler le contexte. C'est un euphémisme de dire que le secteur a traversé une période de profonde transformation cette dernière décennie. De manière historique, le secteur bruxellois, les exploitants, les centrales téléphoniques et les chauffeurs rencontraient déjà une situation difficile.

Les acteurs bruxellois devaient en effet lutter, dans un contexte de faible rentabilité, contre une concurrence parfois déloyale, notamment d'opérateurs situés en Région wallonne ou flamande et qui opéraient largement sur le territoire bruxellois, rendant notre numerus clausus assez « décoratif ».

Die stijging is toe te schrijven aan de komst van de reserveringsplatformen. Een duidelijke, eensluidende visie op hoe we daarmee moesten omspringen, was er niet. Sommigen vonden dat we de beperking op het aantal voertuigen moesten laten vallen, zodat de concurrentie voluit kon spelen. Zij zagen in de platformen een nieuw sociaal-economisch model dat een glorieuze toekomst wachtte. Anderen waren van mening dat ze net het arbeidsrecht en een aantal verworven sociale rechten op de helling zetten.

De plus, à partir de 2014, l'activité dite limousine s'est développée à une vitesse exponentielle, ce qui a eu comme conséquence que les chauffeurs LVC sont rapidement entrés en concurrence directe avec les taxis classiques. La réglementation de 1995 ne prévoyait pas de numerus clausus pour cette catégorie dont la définition restait vague et peu opérante.

Quelques chiffres sont très parlants : le numerus clausus des taxis prévoyait un plafond de 1.300 véhicules et ce chiffre est resté assez stable. Entre 2013 et 2019, il y a eu une légère augmentation, puisque l'on passe de 1.227 à 1.260 véhicules.

En parallèle, le marché des services LVC est en pleine expansion depuis 2013, le nombre de voitures de location passant de 235 à 983 dans la même période, soit une augmentation de plus de 400 %.

Cette augmentation est notamment liée à l'arrivée de nouveaux acteurs que sont les plateformes de réservation. Au sein du gouvernement bruxellois, mais aussi dans ce Parlement, et plus largement dans la société, et dans plusieurs pays, il n'existait pas de vision consensuelle sur ce qui devait être fait.

Pour certains, il fallait déréguler le secteur en l'ouvrant à la concurrence et en ne prévoyant pas de plafond pour le nombre de véhicules, qui devait se fixer par lui-même en fonction du marché. Les plateformes de réservation représentaient l'avenir brillant et glorieux d'un nouveau modèle socioéconomique qui dépeussierait une réglementation jugée obsolète.

Pour d'autres, les plateformes étaient le signe d'un retour en arrière social, avec la généralisation du travail à la demande, synonyme de précarité, un travail rémunéré à la tâche et non en fonction d'un contrat de travail classique. Bref, une remise en cause du droit du travail et des acquis sociaux.

1137 *(verder in het Nederlands)*

De gebruikers eisten terecht een permanent beschikbare en kwalitatief hoogstaande dienstverlening tegen een zo laag mogelijke kost, terwijl de exploitanten een minimaal rendement op hun beroepsactiviteiten moesten kunnen halen. Bovendien was het essentieel om de taxichauffeurs goede werkomstandigheden en een toereikende verloning te kunnen garanderen. In die historische driehoek moesten nu ook de beheerders van de boekingsplatforms worden opgenomen, terwijl hun behoeften en belangen niet samenvallen met die van de exploitanten.

1139 *(verder in het Frans)*

Iedereen was het erover eens dat een hervorming noodzakelijk was om chaos binnen de sector te voorkomen. De huidige regering heeft die hervorming dan ook doorgevoerd.

Om te beginnen zorgden we voor de harmonisering van de sector, met een numerus clausus voor alle categorieën. Binnen de overgangsregeling voor spelers met een bestaande licentie mochten er 1.425 standplaatstaxi's en 1.825 straattaxi's rijden in Brussel. Nadat de diensten alle dossiers hadden afgehandeld, bleven er nog 750 toe te kennen licenties over.

Daarbuiten ontvingen de diensten tussen 21 oktober 2022 en 29 maart 2024 nog eens 2.608 aanvragen. Ik zal u een gedetailleerd overzicht bezorgen. Tot nu toe kenden de diensten 740 licenties toe, waarvan 505 voor straattaxi's en 235 voor standplaatstaxi's. Daar komen nog 25 licenties bij voor ceremoniële taxi's, een categorie die buiten de numerus clausus valt. De cijfers worden regelmatig bijgewerkt.

Voorts zijn de nieuwe licenties onoverdraagbaar geworden en worden ze uitsluitend aan natuurlijke personen toegekend. Dat deel van de hervorming vergde meer tijd dan verwacht.

(poursuivant en néerlandais)

Il fallait garantir à la fois un service de qualité permanent à tarif démocratique, un minimum de profit pour les exploitants, des conditions de travail et un salaire corrects pour les chauffeurs et accorder les desiderata contradictoires des plateformes et des exploitants.

(poursuivant en français)

Tout le monde s'accordait sur la nécessité d'une réforme. La redéfinition des règles devait avoir lieu, sous peine de renforcer une situation de chaos et de laisser tout un secteur à l'abandon.

Après une période 2014-2019 marquée par des oppositions sur le modèle à suivre, il appartenait à la législature actuelle de remettre le secteur sur les rails. C'est ce que nous avons fait avec une réforme apportant des réponses concrètes.

D'abord, concernant la coexistence entre taxis et services de location de voitures avec chauffeur (LVC), l'unification du secteur des taxis fixe un numerus clausus pour toutes les catégories. Le plafond a été adapté en fonction de la nouvelle réalité du secteur : dans le cadre de la transition vers le nouveau régime des acteurs disposant d'une ancienne licence ou autorisation, il est fixé à 1.425 véhicules pour les taxis de station et à 1.825 pour les taxis de rue. Après analyse des dossiers, l'administration a délivré 1.189 autorisations pour des taxis de station et 1.311 pour des taxis de rue. Il restait donc 750 autorisations à accorder à de potentiels nouveaux opérateurs.

Hors transition, l'administration a comptabilisé 2.608 demandes d'autorisation entre le 21 octobre 2022 et le 29 mars 2024, dont plus de 500 entre le 21 octobre et le 1er novembre 2022. Un tableau, qui sera transmis aux services du Parlement, renseigne le nombre de demandes reçues par date et indique leur mode d'introduction : premier ou deuxième formulaire, plateforme régionale. À ce stade, après analyse des dossiers, l'administration a délivré 740 vignettes, dont 505 pour des taxis de rue et 235 pour des taxis de station. S'y ajoutent 25 vignettes pour des taxis de cérémonie, cette catégorie étant hors numerus clausus.

Ces chiffres sont en cours de consolidation et peuvent encore évoluer. Il est par exemple possible que l'administration récupère une autorisation si l'opérateur a décidé de ne plus l'exploiter ou n'a pas présenté de véhicule dans les six mois. Les chiffres ne sont donc pas stables et doivent être actualisés en permanence.

Par ailleurs, nous avons substantiellement modifié la nature des nouvelles autorisations, à présent incessibles et réservées à des personnes physiques. Ce processus a pris plus de temps que prévu.

¹¹⁴¹ (verder in het Nederlands)

Brussel Mobiliteit wordt overstelpt met vergunningsaanvragen. Ook het beheer van de andere prioriteiten uit de hervorming vergt veel tijd van het beperkte personeelsbestand bij de taxidienst. Daarom werken we aan de automatisering van de administratieve processen, waardoor er middelen vrij zullen komen.

¹¹⁴³ (verder in het Frans)

In de hervorming ging er ook aandacht naar het opleidingstraject. Daarbij streefden we een dubbel doel na: het tekort aan chauffeurs aanpakken en tegelijkertijd de VVB-chauffeurs erbij betrekken. Dat is gelukt.

De harmonisering van de sector ging gepaard met de invoering van identieke regels voor toegang tot het beroep, opleiding en uitbatingsvoorwaarden. Het systeem werd op vraag van de sector en van een groot aantal parlementsleden vereenvoudigd en aangepast.

Dankzij het in juni 2023 in gebruik genomen platform kunnen kandidaat-chauffeurs gemakkelijker een bekwaamheidsattest aanvragen. Dat blijkt uit de cijfers: in 2023 werden er 3.219 attesten toegekend en in 2024 zijn het er al 1.402, tegenover slechts 70 in 2021.

Ook positief is de regelgeving voor de reserveringsplatformen. Spelers die in Brussel actief wilden blijven, hebben een erkenning aangevraagd. Tot nu toe heeft Brussel Mobiliteit 146 erkenningen voor reserveringsplatformen toegekend.

De regering is erin geslaagd om een evenwicht te vinden tussen de uiteenlopende belangen binnen de sector. Er is echter nog werk aan de winkel.

(poursuivant en néerlandais)

Nous cherchons à automatiser les processus administratifs afin de soulager l'équipe réduite du service taxi de Bruxelles Mobilité qui gère les nombreuses demandes de licence et d'autres priorités découlant de la réforme.

(poursuivant en français)

Concernant la pénurie de chauffeurs, la réforme s'appliquait également au parcours de formation. En effet, le secteur des taxis faisait face à une grave crise : le nombre de chauffeurs de taxi diminuait au fil des années. En 2015, le marché en comptait 2.264, alors qu'il n'y en avait plus que 2.057 en 2019. Plus généralement, le secteur signalait qu'environ 20 % des véhicules étaient à l'arrêt, principalement à cause d'un manque de chauffeurs. Notre objectif était donc double : lutter contre la pénurie de chauffeurs et intégrer les chauffeurs LVC existants, ce qui a pu être réalisé.

L'unification du secteur se traduit aussi par une harmonisation des règles relatives à l'accès à la profession, comprenant la formation et les conditions pour l'exploitation du service. Nous avons commencé, au cours de cette législature, par supprimer les obstacles au métier de chauffeur, grâce à des séances d'information et à la suppression des tests informatiques, des formations, des examens écrits ou oraux. Le système a donc été simplifié et adapté à la demande du secteur et de nombreux membres de ce Parlement.

La plateforme régionale, fonctionnelle depuis le mois de juin 2023, permet donc de faciliter les démarches administratives des candidats chauffeurs qui peuvent dorénavant introduire leur demande de certificat de capacité en ligne. Ce parcours simplifié a débouché sur l'octroi de plus de 3.219 certificats de capacité et remises à niveau en 2023 et 1.402 en 2024 contre seulement 70 en 2021.

Un autre point positif de la réforme est la réglementation des plateformes. Les opinions à ce sujet étaient clivées, mais nous sommes parvenus à trouver un nouvel équilibre. Les plateformes de réservation souhaitant rester présentes à Bruxelles ont demandé un agrément qui précise les conditions dans lesquelles elles peuvent proposer leurs services. Bruxelles Mobilité a délivré pas moins de 146 agréments d'intermédiaire de réservation à ce jour.

Le travail n'est évidemment pas terminé. Le gouvernement a finalisé le nouveau cadre réglementaire à travers l'ordonnance de juin 2022, ainsi que les différents arrêtés d'exécution. Je suis convaincu que les bons choix ont été posés et que nous avons trouvé un équilibre entre les intérêts parfois contradictoires observés dans le secteur. Cela ne signifie pas qu'il faut s'autocongratuler ou nier ce qui ne fonctionne pas. Il reste des points de tension à résoudre.

1145 *(verder in het Nederlands)*

Het is goed dat de sector vandaag opnieuw rechtszekerheid heeft. De belangrijkste problemen zijn opgelost, waaronder het tekort aan chauffeurs en het lot van de VVB-chauffeurs, die gewoon ontslagen hadden kunnen worden.

1147 *(verder in het Frans)*

We staan echter nog voor een paar uitdagingen. Om te beginnen is er de elektrificering van de sector. Vanaf 1 januari 2025 moet elke nieuwe taxi elektrisch zijn. Sommigen vragen zich af of een rendabele taxidienst op die manier mogelijk blijft. In haar hervorming heeft de regering evenwel opgenomen dat ze de startdatum kan uitstellen als ze merkt dat er onvoldoende laadpalen zijn. Het is immers niet de bedoeling om de sector af te remmen.

Een tweede uitdaging is de parkeergelegenheid. Binnen de sector leeft namelijk de indruk dat de voorbehouden plaatsen voor taxi's stelselmatig verdwijnen. Uit cijfers van Brussel Mobiliteit blijkt dat het aantal plaatsen tussen 2005 en 2020 van 615 naar 498 daalde. Ondertussen is het echter opnieuw tot 622 gestegen. Los daarvan moeten die plaatsen aantrekkelijker en zichtbaarder worden en moeten ze correct over het grondgebied en de voorzieningen gespreid worden. Heel wat mensen gaan bijvoorbeeld met de taxi naar het ziekenhuis. De sector moet dan ook altijd bij plannen voor de heraanleg van wegen betrokken worden.

1149 *Daarnaast neemt het aantal aanvragen voor het gebruik van voorbehouden rijstroken toe. Als daar te veel voertuigen gebruik van gaan maken, ontstaat echter het risico op vertragingen bij de MIVB.*

(poursuivant en néerlandais)

Le secteur bénéficie aujourd'hui d'une sécurité juridique et les principaux problèmes ont été résolus.

(poursuivant en français)

Il reste des tensions, liées au fait que la réforme se déroule dans un contexte plus large, qui inclut notamment les questions de mobilité. Trois enjeux en particulier vont requérir une grande vigilance dans les mois et les années qui viennent.

Le premier de ces enjeux est l'électrification du secteur. Comme on le sait, selon la réforme, les nouveaux véhicules doivent être électriques. Cela ne concerne donc pas les taxis déjà en circulation et qui respectent l'âge du véhicule après 2025, mais bien les nouveaux véhicules introduits, à l'exception des véhicules pour personnes à mobilité réduite. La date du 1er janvier 2025 suscite des inquiétudes quant à la capacité économique et opérationnelle d'assurer un service de taxis rentable sur le territoire bruxellois. Il s'agit à nouveau d'un dossier qui concerne une réforme en cours de mise en œuvre et liée à une autre politique. La réforme prévoit explicitement le report de la date du 1er janvier si le gouvernement constate que l'infrastructure n'est pas suffisamment équipée en bornes de recharge électrique. L'objectif n'est clairement pas de freiner ou stopper les services de taxi, mais bien de travailler en concertation avec ceux-ci pour développer ces activités.

Le deuxième enjeu récurrent concerne le stationnement. De fait, le secteur a le sentiment que les places réservées lui sont systématiquement retirées. Les chiffres de Bruxelles Mobilité montrent que la Région comptait 615 emplacements en 2005, contre 498 en 2020. Depuis, le nombre de ces places est reparti à la hausse, puisqu'on compte aujourd'hui 622 emplacements. Outre cette approche purement quantitative, il faut améliorer la qualité de ces emplacements en les rendant plus attractifs et plus visibles, par exemple au moyen de totems lumineux ou de marquages au sol. Il faut également s'assurer d'une bonne répartition géographique et d'une offre adéquate en fonction des équipements. Je pense notamment aux hôpitaux. De nombreuses personnes se rendent à l'hôpital en taxi. Il faut en tenir compte lors d'un éventuel réaménagement, ce qui n'est pas toujours le cas. Une prise de conscience est nécessaire du côté des experts, qui sont parfois déconnectés de la réalité du terrain. Lorsque ce n'est pas le cas, de vrais problèmes d'ordre pratique peuvent survenir pour des personnes fragilisées. Il faut garder cet élément à l'esprit. Le secteur doit être pleinement entendu dans les projets, régionaux ou communaux, de réaménagement de voiries.

L'utilisation des sites propres pose toujours question : les demandes d'utilisation vont croissant, alors que ces infrastructures se trouvent déjà sous pression, faisant naître le risque de causer un ralentissement de la vitesse commerciale de la STIB sur certains tronçons.

Bij dat alles komen nog de intergewestelijke vraagstukken en de controle op taxidiensten met een Waalse of Vlaamse vergunning. Op dat vlak heeft Brussel helaas heel weinig bewegingsruimte. Wettelijk gezien moeten de gewesten een samenwerkingsakkoord sluiten om de kwestie te regelen. Aangezien het Vlaams Gewest weigert om dat te doen, kan Brussel niet anders dan sancties opleggen aan uitbaters uit andere gewesten die de regelgeving niet naleven. Het is afwachten of het na de verkiezingen wel lukt om samenwerkingsakkoorden te sluiten. Het Brussels Gewest is in elk geval vragende partij.

Ten slotte moet de volgende regering investeren in efficiëntere en toegankelijker overheidsdiensten voor zowel reizigers als taxi-uitbaters.

S'y ajoutent les questions interrégionales et la possibilité de contrôle des exploitants de services de taxi détenteurs d'une autorisation délivrée par les autorités compétentes en Région flamande ou wallonne. À ce niveau, la marge de manœuvre de Bruxelles est, hélas, extrêmement réduite. La loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 impose aux Régions de conclure un accord de coopération pour régler les questions relatives aux « services de taxi qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région ». Vu le refus actuel de la Région flamande d'avancer sur un tel accord de coopération, Bruxelles peut uniquement (et la réforme le prévoit explicitement) sanctionner pénalement le non-respect, pour un exploitant disposant d'une autorisation délivrée dans une autre Région, des obligations découlant de la législation de cette autre Région lorsqu'il preste ses services sur le territoire bruxellois.

Reste à voir si nous serons dans de meilleures conditions pour conclure des accords de coopération avec la Flandre après les prochaines élections. En tout état de cause, Bruxelles reste demandeuse de tels accords avec les deux autres Régions ; nous ne pouvons nous en passer vu la situation géographique de la ville.

Enfin, j'estime nécessaire de renforcer l'efficacité de notre administration ainsi que son accessibilité pour les demandeurs et le secteur. Plus d'automatisation d'un côté et plus de proximité de l'autre : il nous faut continuer d'investir dans nos outils publics, dans les ressources humaines autant que dans l'informatisation de certains processus. Par exemple, il convient de renforcer les ressources et l'organisation du guichet d'accueil physique de Bruxelles Mobilité, qui travaille sur rendez-vous pour conseiller les demandeurs, dont certains sont des personnes modestes qui ne sont pas toujours à l'aise avec les démarches administratives.

Ces considérations devront être étudiées sous la prochaine législature, afin de dégager les ressources adéquates.

¹¹⁵¹ *(verder in het Nederlands)*

Er zijn nog andere grote uitdagingen, maar het is te vroeg om al conclusies te trekken. De belangrijkste uitdaging bestaat erin dat we moeten uitzoeken of het Brusselse model bevorderlijk is voor de ontplooiing van standplaats- en straattaxi's en om na te gaan of die mobiliteitsdienst al dan niet aantrekkelijker wordt voor de gebruikers.

Daarom hebben we van meet af aan gepland om elke twee jaar een evaluatie uit te voeren. De eerste zal plaatsvinden in 2025, nadat er voldoende tijd is verstreken voor de uitvoering van de hervorming.

¹¹⁵³ *(verder in het Frans)*

Bij die evaluatie zal worden bekeken of alle spelers de nieuwe regels naleven, of de sector rendabel en toegankelijk genoeg is en of de werkomstandigheden goed zijn. Mogelijk moet de

(poursuivant en néerlandais)

Évaluer le modèle bruxellois et l'adapter au besoin constitue l'un des défis. C'est pour cette raison que nous avons dès le départ prévu une évaluation biennale et la première aura lieu en 2025.

(poursuivant en français)

Cette évaluation devra porter sur le respect de la nouvelle réglementation par tous les acteurs, sur la rentabilité et l'accessibilité du secteur des services de taxis, ainsi que sur les conditions de travail. Les paramètres à faire évoluer peuvent

regering de numerus clausus, het tariefmodel of de rij- en parkeervoorwaarden bijstellen.

concerner l'adéquation du numerus clausus avec les objectifs régionaux, le modèle tarifaire, ainsi que les conditions de circulation et de stationnement.

Je ne doute pas que ce dossier continuera à susciter des débats intéressants. Je transmettrai au secrétariat de la commission tous les documents mentionnés.

1157

Bespreking

Discussion

1167

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans)*.- Voor ik op uw uiteenzetting inga, wil ik erop wijzen dat de huidige situatie is veroorzaakt door jarenlange laksheid en toegeeflijkheid, in het bijzonder tegenover de multinational Uber, die zijn activiteiten illegaal startte. Om die reden vraag ik al sinds 2014 om geen licenties voor verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder (VVB) meer toe te kennen.

M. Jamal Ikazban (PS).- Je remercie le ministre-président d'avoir tenu son engagement de venir faire le point de la situation devant nous. Ses explications m'ont semblé complètes. Il a en effet parlé des aspects positifs de la réforme tout en évoquant, sans langue de bois, les défis qu'il reste à relever.

Als het probleem toen was aangepakt, zouden er nooit rechtszaken zijn gekomen tegen Uber, waarvan zelfs een voormalige lobbyist toegeeft dat het de taxisector niet gewoon wilde beconcurreren, maar zonder meer verdringen. Het goede aan het Taxiplan is dat het de sector daarvoor behoedt.

Avant de commenter cet exposé, je voudrais rappeler que si nous nous trouvons dans la situation actuelle, c'est en raison d'années de laxisme et de complaisance, notamment à l'égard d'une multinationale telle qu'Uber, qui est venue exercer illégalement ses activités et a berné de nombreux chauffeurs. Dès 2014, j'ai dit à l'ancien ministre de la Mobilité d'arrêter de délivrer des licences LVC, car elles étaient utilisées pour proposer illégalement des services de taxi.

On n'en serait pas là aujourd'hui si le problème avait été pris à bras-le-corps à ce moment-là. Entre-temps, il y a eu la réforme, mais aussi plusieurs condamnations en justice à l'encontre d'Uber. Même son ancien lobbyiste a avoué devant nous que l'objectif d'Uber n'était pas de concurrencer le secteur des taxis, mais de le supplanter. Le mérite du plan taxis actuel réside dans le fait qu'il sauve le secteur de cet assassinat fomenté par des multinationales sans foi ni loi.

1169

Gezien de moeizame besprekingen is het overigens een wonder dat het plan überhaupt bestaat.

Ce plan a des aspects positifs. D'abord, il a le mérite d'exister. Il n'a pas été évident d'y parvenir : j'ai rarement connu des débats aussi houleux, complexes et difficiles, dans la majorité comme dans l'opposition, et de nombreuses propositions d'ordonnance ont été portées par les uns et les autres. C'était surréaliste.

Het Taxiplan heeft nog meer goede kanten. Zo is het bijvoorbeeld vrij duidelijk, al blijven er punten die helderder kunnen. Ook positief is de invoering van de numerus clausus, die ervoor zal zorgen dat de sector leefbaar blijft en dat de chauffeurs hun werk in goede omstandigheden kunnen verrichten.

En outre, ce plan est assez clair, même s'il subsiste des zones qui mériteraient des éclaircissements.

Andere verbeteringen die ik toejuich, zijn de afschaffing van de exclusieve aansluiting bij één taxicentrale, het vereenvoudigde bekwaamheidsattest en de oplossing voor VVB-chauffeurs dankzij de onderverdeling in straattaxi's en standplaatstaxi's.

Ce plan amène aussi un numerus clausus. C'est fondamental, et je m'oppose à tous ceux qui prétendent que l'on peut avoir autant de taxis que l'on veut, sans se soucier de la rentabilité du secteur ou des conditions de travail des chauffeurs. En effet, sans numerus clausus, les chauffeurs devront augmenter considérablement leur nombre d'heures de travail pour pouvoir gagner convenablement et décemment leur vie.

Als er echter onvoldoende controle wordt uitgevoerd op de nieuwe regelgeving, zal ze snel haar geloofwaardigheid verliezen. Er zijn bijvoorbeeld nog veel te veel taxi's uit andere gewesten in Brussel actief.

La fin de l'exclusivité est aussi un élément positif de cette réforme. À une époque, les chauffeurs étaient obligés de s'affilier à une centrale de distribution des courses, ce qui était assez coûteux. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas ; les chauffeurs ont la

¹¹⁷¹ *De cijfers van Brussel Mobiliteit over de voorbehouden parkeerplaatsen voor taxi's moeten met voorbehoud worden bekeken. Er verdwijnen immers plaatsen op strategische plekken zonder dat daar met de sector over is overlegd.*

Op herhaaldelijke interpellaties daarover kreeg ik steeds het antwoord dat minister Van den Brandt daarvoor bevoegd is. Zij weigerde echter meermaals om op mijn vragen te antwoorden. Uiteindelijk erkende ze dat de kwestie wel degelijk onder haar bevoegdheid valt. Er is met andere woorden in het taxidossier een betere afstemming nodig binnen de regering, die op haar beurt meer met de sector zelf moet overleggen.

In verband met de erkenning was het zeker nodig om bij de centrales en platformen orde op zaken te stellen. Ik stel mij echter vragen bij de controle. Wie de regels niet naleeft, loopt volgens de regelgeving het risico dat zijn vergunning wordt ingetrokken. Ik vraag mij af hoe die maatregel wordt uitgevoerd bij operatoren die de wetgeving niet respecteren of die een gerechtelijke veroordeling oplopen.

possibilité de travailler avec autant d'opérateurs distributeurs de courses qu'ils le veulent.

Le certificat de capacité simplifié pour faire face à la pénurie est un autre élément positif. Le secteur le demandait. Comme je l'ai dit, nous avons probablement sauvé le secteur, mais il faut poursuivre les efforts.

Enfin, cette réforme a trouvé une solution décente pour tous les anciens chauffeurs des sociétés de location de voitures avec chauffeur (LVC) qui avaient été éblouis par le miroir aux alouettes d'Uber et à qui on avait fait croire qu'ils pouvaient offrir un service de taxis illégalement. Même pour ces gens-là, une solution a été trouvée, en créant une subdivision entre les taxis de rue et les taxis de station.

Qu'est-ce qu'il reste à faire ? Ce n'est pas un secret, aussi belle soit la réglementation, et même si elle est perfectible, sans contrôles et si on n'est pas en mesure de la faire appliquer sur le terrain, on perd toute crédibilité. À cet égard, nous manquons encore de contrôles. Il reste en effet beaucoup trop de taxis d'autres Régions, avec des sputniks de toutes les couleurs, qui viennent à Bruxelles et qui y prennent en charge des passagers.

À titre anecdotique, un taxi bruxellois qui prend un client en charge à Zaventem risque non seulement une amende colossale, mais également la confiscation de son véhicule, qui est son outil de travail. Le sujet a déjà été évoqué et je me réjouis de l'intérêt suscité par cette question.

S'agissant des emplacements de taxis, les chiffres communiqués par Bruxelles Mobilité doivent être interprétés avec prudence. En effet, des emplacements disparaissent à des endroits stratégiques, et ce, sans aucune concertation avec le secteur des taxis.

Ainsi - comme je l'ai déjà rappelé à plusieurs reprises ici - des emplacements ont été supprimés devant la clinique Saint-Jean, là où des personnes âgées et à mobilité réduite sont déposées ou prises en charge. Ceci constitue une aberration sans nom.

Par ailleurs, à la suite de mes nombreuses interpellations, on m'a régulièrement répondu que vous n'étiez pas compétent pour cette matière, mais bien Mme Van den Brandt. Or, la ministre a très souvent refusé de me répondre avant de finalement reconnaître que cette question relevait bien de sa responsabilité.

Dans le dossier des taxis, une coordination au niveau de l'ensemble du gouvernement est donc nécessaire. En effet, il n'y a pas un « ministre des taxis » ; plusieurs ministres doivent se sentir concernés. Qu'il s'agisse d'aménager l'espace public ou d'ajouter ou de supprimer des emplacements, ce dossier touche à plusieurs compétences. On ne peut pas viser une mobilité la plus fluide possible sans tenir compte des acteurs importants que sont les taxis. Je plaide donc pour beaucoup plus de concertation avec ces opérateurs.

Le pire est que, devant certains hôpitaux, des emplacements de taxis ont été remplacés par des emplacements pour véhicules

¹¹⁷³ *Het is niet de bedoeling om het de taxisector moeilijk te maken met de verplichting om vanaf 2025 elektrische voertuigen te kopen. Velen hebben echter al in een elektrisch voertuig geïnvesteerd, zonder enige subsidie. U moet overigens een oplossing zoeken voor uitbaters die een elektrische taxi hebben, maar door juridische of administratieve problemen hun licentie niet kunnen gebruiken.*

Voorts is het voor sommigen moeilijk om hun toelating te vernieuwen. Doen ze dat niet, dan wordt hun toelating echter ingetrokken. Het gevolg is dat soms personen die te goeder trouw handelen, in moeilijkheden komen.

Taxi's mogen momenteel de rijstroken gebruiken die zijn voorbehouden voor het openbaar vervoer, maar op sommige grote lanen mogen ze dat niet overal. Dat is een probleem. Hoe wilt u de Brusselaars stimuleren om de taxi te nemen als die niet overal kan doorrijden?

U moet ook voor een uitbreiding van de diensten zorgen, want die zijn momenteel niet in staat om alle problemen van de taxisector aan te pakken.

¹¹⁷⁵ *Beleidsmakers moeten zich niet bemoeien met de toekenning van licenties, maar u moet op bepaalde punten wel waakzaam blijven. Zo worden sommige chauffeurs er te laat van op de hoogte gebracht dat hun aanvraag niet in orde is. Bovendien moet u ervoor zorgen dat de diensten controleren of operatoren*

partagés. Ces emplacements ont donc été attribués à des firmes privées, subsidiées, au détriment des taxis bruxellois, qui sont nos ambassadeurs et constituent le prolongement de votre service public. Je le répète, c'est une aberration sans nom.

S'agissant de l'agrément, il était nécessaire de mettre de l'ordre au niveau des distributeurs de courses, mais je m'interroge à propos du respect d'une réglementation qui comporte des conditions similaires à celles existant pour les chauffeurs et exploitants de compagnies de taxis. Il me semble que la réglementation prévoit le retrait de l'agrément. Sans entrer dans les détails, je me demande comment cette mesure sera mise en place dans le cas d'opérateurs qui tantôt ne respectent pas la législation, tantôt se voient condamnés par la justice.

Concernant les taxis électriques, vous vous voulez rassurant. Il ne s'agit pas d'étrangler le secteur en obligeant les chauffeurs à rouler en taxi électrique dès demain. Je voudrais toutefois attirer votre attention sur deux éléments. Tout d'abord, il ne faut pas oublier ceux qui ont fait des efforts les années précédentes et qui ont investi beaucoup d'argent et d'énergie dans l'achat d'un véhicule électrique, sans aucun subsidie. Dans d'autres Régions, il est possible de recevoir une aide dans ce cadre, mais pas en Région bruxelloise. Par ailleurs, il faudrait aussi trouver une solution pour ces opérateurs de taxi électrique qui se sont fait flouer à cause d'un recours, d'une décision de justice ou d'une faiblesse de l'administration. Ils se retrouvent sur le carreau, sans pouvoir exploiter leur licence de taxi électrique.

En ce qui concerne le renouvellement des autorisations, il semble très compliqué pour certains, dont les personnes à revenu modeste. Tout le monde n'est pas égal face aux démarches administratives. Or, en cas de non-renouvellement ou d'erreur, la sanction est terrible, car la licence est supprimée. C'est un véritable couperet ! Je connais des personnes de bonne foi qui se sont retrouvées dans des difficultés.

À propos des sites propres, vous avez évoqué la vitesse commerciale, mais il y a aussi un problème de compétences. Outre le contrôle des opérateurs en droit de les utiliser, il faut aussi s'attaquer aux ruptures dans les sites propres. C'est une bonne chose que les taxis de station puissent y rouler, mais il n'est malheureusement pas possible de le faire de manière continue sur certains boulevards. Comment voulez-vous inciter les clients bruxellois à prendre le taxi si ces ruptures existent ?

Il faut également renforcer l'administration, car elle n'est pas assez pourvue pour affronter toutes les difficultés inhérentes à ce secteur. J'apprécie l'idée d'un accueil pour les personnes qui en ont vraiment besoin, ce qui permettrait d'éviter certains des problèmes que j'ai évoqués.

Pour ce qui est de l'attribution des licences, le rôle des responsables politiques n'est pas de se mêler de la question, mais nous devons néanmoins rester vigilants sur certains points, notamment l'envoi tardif d'accusés de réception - parfois un an après - pour signifier à certains chauffeurs qu'ils ne sont pas en ordre. Par ailleurs, il faut veiller à ce que les règles mises en place

niet meer dan twee licenties aanvragen, bijvoorbeeld onder verschillende bedrijfsnamen.

Mijn mondelinge vraag ging over een interpretatieprobleem met het artikel over taxiriten die per telefoon worden besteld. Wanneer een klant belt om een rit te bestellen en de bestemming en de prijs vastliggen, kan een standplaatstaxi of een straatstaxi worden gestuurd. Wanneer de bestemming en de prijs onbekend zijn, zou dat alleen een taxi met een meter mogen zijn, met andere woorden een standplaatstaxi. Het is de bedoeling om klanten op die manier tegen wanpraktijken te beschermen. Helaas komen er wanpraktijken voor: er bestaan illegale websites die soms zelfs de naam van officiële taxibedrijven overnemen en klanten oplichten.

¹¹⁷⁷ *Er moet controle worden uitgeoefend op zulke malafide websites.*

Voor de geloofwaardigheid van het gewest en voor de taxibedrijven moet u toezien op de naleving van de wetgeving. Ik kan overigens begrijpen dat taxi-uitbaters de wet niet altijd volgen. Zij moeten immers al meer dan zeven jaar tegen oneerlijke concurrentie opboksen.

¹¹⁸¹ **De heer Hicham Talhi (Ecolo)** (in het Frans).- *Een evaluatie in 2025 kan niet, aangezien die op de reële toestand van de sector moet berusten, dus wanneer alle beschikbare licenties zijn toegekend. Daarna hebben chauffeurs nog zes maanden tijd om hun nieuwe voertuig te kopen. Pas daarna start de termijn van twee jaar waarna een evaluatie nuttig is. Dat is dus veel later dan in 2025.*

Zijn alle licenties inmiddels toegekend?

(Opmerkingen van de heer Vervoort, minister-president)

Als nog niet alle licenties zijn toegekend, zal de situatie nog wijzigen en is een evaluatie zinloos.

par l'administration ne soient pas contournées. Par exemple, l'administration doit vérifier qu'un opérateur n'a pas introduit plus de deux demandes de licence, en s'assurant qu'il n'a pas procédé sous des noms de société différents pour en obtenir dix ou quinze.

Ma question orale portait sur un problème d'interprétation à l'article 31, par rapport à la distribution de courses, et notamment la distribution de courses par téléphone.

Quand un client téléphone pour commander un taxi, que la destination est connue et que le prix est fixé, la réglementation prévoit la possibilité d'envoyer soit un taxi de station, soit un taxi de rue. Quand la destination et le prix ne sont pas connus, seul un taxi équipé d'un taximètre, c'est-à-dire un taxi de station, devrait pouvoir être envoyé. C'est la seule garantie pour éviter des abus à l'égard des clients.

Malheureusement, de tels abus sont constatés aujourd'hui. Il existe des plateformes illégales sur internet, gérées par des opérateurs pirates qui n'ont aucun agrément, qui distribuent des courses et usurpent même l'identité de certains opérateurs agréés. Ainsi, il existe un service de 'taxis verts' qui n'est pas la société Taxis Verts officielle: son siège se trouve en France et il propose des services 40 % plus chers.

Nous ne sommes pas suffisamment équipés pour combattre cette arnaque monumentale, qui s'opère sous nos yeux.

Selon moi, la situation doit être contrôlée sur internet par un service de surveillance, l'objectif étant de mettre ces opérateurs hors d'état de nuire. Je le répète, nous pouvons disposer d'une législation et tenter de l'améliorer, encore faut-il la faire respecter. Faute de cela, tout le travail réalisé aura été inutile.

Il est essentiel que nous y parvenions pour notre crédibilité politique et pour les opérateurs de taxis, qui sont essentiels. Je salue d'ailleurs ces derniers, qui transportent les gens, les personnes à mobilité réduite, les seniors. Ils ont subi une concurrence illégale et déloyale pendant plus de sept ans. Ils ont été méprisés et floués. Qu'ils commettent parfois des excès est bien compréhensible.

M. Hicham Talhi (Ecolo).- Vous avez parlé d'une évaluation en 2025. Cependant, aucune évaluation ne peut être réalisée cette année-là. L'évaluation doit reposer sur la situation réelle du secteur, c'est-à-dire quand l'ensemble des licences du numerus clausus auront été distribuées. Les chauffeurs disposeront ensuite de six mois pour acheter leur nouveau véhicule. Seulement alors commencera le délai de deux ans nécessaire pour décider si le secteur requiert une évaluation.

Aujourd'hui, nous allons procéder à une évaluation sur la base d'une situation qui est encore en train d'évoluer, étant donné que nous sommes censés appliquer le numerus clausus et distribuer les licences. Ont-elles toutes été délivrées ? Nous ne le savons toujours pas à la suite de votre exposé. Ce n'est qu'ensuite, après le délai de six mois dont disposent les chauffeurs pour acheter

leur véhicule, que le secteur sera en pleine capacité. À partir de ce moment-là, et uniquement alors, il nous faudra encore attendre deux ans pour évaluer sa rentabilité. Nous serons alors bien plus tard qu'en 2025. Si nous menons une évaluation dès 2025, elle sera basée sur une situation qui n'est pas la réalité du secteur.

(Remarques de M. Vervoort, ministre-président)

Si, théoriquement, toutes les licences avaient été distribuées, une évaluation serait peut-être possible, mais ce n'est pas le cas. Nous ne pouvons pas évaluer une situation encore changeante. Il faut qu'elle soit stabilisée.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- C'est l'ordonnance qui prévoit cette évaluation.

M. Hicham Talhi (Ecolo).- Certes. Par ailleurs, j'aimerais vous entendre sur la condamnation d'Uber et sur le maintien de son agrément dans le cadre de l'ordonnance.

Vous avez aussi parlé de l'accessibilité de Bruxelles Mobilité, qui constitue en effet un problème fondamental. On ne peut parler de respect du secteur et des chauffeurs si l'accès à Bruxelles Mobilité est impossible. Il faut en augmenter le cadre, au vu de l'ensemble des nouvelles missions qui lui sont conférées par la nouvelle ordonnance.

Nous nous retrouvons dans une situation très paradoxale. En effet, la législation est beaucoup plus stricte à l'égard des intermédiaires de réservation.

Outre la qualification des courses de taxis de rue et taxis de station, de tout nouveaux opérateurs présents sur Telegram situés en dehors de la Belgique octroient des courses non seulement à des chauffeurs de taxi, mais également à des citoyens lambda. Il ne s'agit donc plus de UberX, mais de UberPop. Un opérateur étranger actif sur Telegram et WhatsApp fournit des courses à Bruxelles à des particuliers, en raison du manque de contrôle et du caractère insuffisamment dissuasif des sanctions.

Par ailleurs, les chauffeurs de taxi officiels qui pratiquent une tarification supérieure à la réglementation devront également faire l'objet d'une sanction plus stricte, notamment à travers un retrait de licence, afin de donner l'exemple et de montrer que l'ordonnance ne peut être bafouée de la sorte. En effet, les chauffeurs qui facturent avec un taximètre un montant supérieur au prix maximum autorisé constituent un problème fondamental.

Concernant les doubles licences, je vous ai entendu évoquer l'absence d'accord de coopération. Je vous invite néanmoins à rencontrer les chauffeurs de taxi bruxellois. Lorsqu'ils sortent de Bruxelles, ils se font interpellés par la police, même lorsqu'ils sont en règle.

Il faudrait prévoir des formations à l'attention des six zones de police pour faire appliquer l'ordonnance, en plus des contrôles opérés par les agents de la STIB et Bruxelles Mobilité. Même en l'absence d'accord de coopération, nous souhaitons que les

¹¹⁸¹ **De heer Rudi Vervoort, minister-president** *(in het Frans).*- *De evaluatie wordt voorgeschreven in de ordonnantie.*

¹¹⁸¹ **De heer Hicham Talhi (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Dat klopt. Wat vindt u trouwens van de veroordeling van Uber en het behoud van de licentie van dat bedrijf?*

Er is een probleem met de beschikbaarheid van Brussel Mobiliteit. Het agentschap moet extra personeel krijgen om zijn bijkomende taken uit te voeren.

¹¹⁸⁹ *UberPop, dat actief is op Telegram en niet in België is gevestigd, kan niet alleen ritten laten uitvoeren door taxichauffeurs, maar ook door gewone particulieren omdat er onvoldoende wordt gecontroleerd en gesanctioneerd.*

Officiële taxichauffeurs die hogere tarieven aanrekenen dan toegelaten, moeten overigens ook strenger worden bestraft, in het bijzonder door hun licentie in te trekken. Zij vormen immers een groot probleem voor de sector.

In verband met de dubbele licenties zegt u dat er geen samenwerkingsakkoord bestaat. U zou daarover met de Brusselse taxichauffeurs moeten overleggen, want zij worden als ze buiten Brussel rijden door de politie op het matje geroepen, ook als ze in regel zijn.

De Brusselse politie en de medewerkers van de MIVB en Brussel Mobiliteit moeten voldoende worden opgeleid over de toepassing van de ordonnantie. Zelfs als er geen samenwerkingsakkoord bestaat, moeten voor alle taxichauffeurs overal dezelfde sancties gelden. Het is niet normaal dat er zoveel taxi's uit andere gewesten in Brussel rondrijden. Als het gewest net als Vlaanderen een nultolerantie zou handhaven, zou dat niet het geval zijn.

Voorts moet u met de sector overleggen over locaties voor parkeerplaatsen die worden gereserveerd voor taxi's. U zegt dat het gewestelijk overlegcomité voor taxidiensten onlangs opnieuw is ingevoerd. Vier jaar lang heeft het Brussels Gewest

dus geen officiële overlegpartners gehad die de taxisector vertegenwoordigt.

chauffeurs des autres Régions soient sanctionnés de la même manière que nos chauffeurs lorsqu'ils sortent de la Région bruxelloise. Il n'est pas normal de voir des taxis avec une licence d'une autre Région et avec un sputnik se balader à Bruxelles !

Il est évident que si des touristes voient un véhicule identifié comme un taxi, ils recourront de bonne foi à ses services. En outre, comme le système Chiron est présent à l'intérieur, ils n'y verront que du feu étant donné que la course peut être facturée avec le compteur électronique de la Flandre.

En sortant du Parlement, vous verrez de nombreux véhicules portant de tels sputniks dans les rues, ce qui n'est pas normal. L'infraction est évidente et devrait être sanctionnée plus sévèrement. Si, à l'instar de la Flandre, nous appliquions la tolérance zéro, ce type de comportement n'existerait pas à Bruxelles. Ainsi, je souhaite que les exigences appliquées en Flandre sur ce type de pratique déloyale soient également appliquées à Bruxelles.

En matière de stationnement, ce que M. Ikazban et vous-même avez déclaré est intéressant. Il faut effectivement se concerter avec le secteur, qui est le plus à même de déterminer où les emplacements doivent être aménagés. Vous me rappelez que le Comité consultatif régional des services de taxis a été réinstauré très récemment. Nous sommes donc restés quatre ans sans interlocuteur officiel.

Certes, il est nécessaire de prévoir des emplacements pour taxis en face des hôpitaux, mais selon moi, cette demande doit être traitée par le Comité consultatif régional des taxis.

Vous avez cité les chiffres de 600 emplacements en 2005 et 622 en 2024. La situation doit, bien entendu, être encore améliorée, notamment à la Clinique Saint-Jean. À Woluwe-Saint-Lambert, les Cliniques universitaires Saint-Luc ont supprimé des emplacements pour taxis sur l'avenue Hippocrate, car il s'agit d'un site privé. Toutefois, cet axe est une voirie régionale et nous pourrions y prévoir des emplacements supplémentaires. Quoi qu'il en soit, tout cela doit être réalisé dans le cadre d'une consultation avec le secteur. Nous sommes heureux d'apprendre que le Comité consultatif régional des taxis est enfin constitué et qu'il pourra réunir tous les acteurs autour de la table.

Les véhicules immatriculés à partir de 2025 seront zéro émission. Je me demande s'ils pourront être à l'hydrogène ?

(Assentiment de M. Vervoort, ministre-président)

Je ne vous ai pas entendu sur la féminisation du secteur. À l'époque, le groupe Ecolo avait soutenu l'idée d'un quota de femmes. Je vous ai interrogé sur le nombre de licences octroyées à des femmes. Quel a été l'impact de l'étude commandée à equal.brussels ? Combien de femmes sont-elles actives dans le secteur des taxis ?

Je rappelle que les femmes représentent potentiellement 50 % de la clientèle. Il reste à faire dans ce domaine. À l'époque, 99

¹¹⁹¹ *Dat comité moet over de parkeerplaatsen voor taxi's bij ziekenhuizen beslissen.*

Vandaag zijn er volgens u 622 van dergelijke taxiparkeerplaatsen, maar aan de ziekenhuizen zijn er nog te weinig. Over de invoering van bijkomende taxiparkeerplaatsen moet echter worden overlegd met de taxisector.

Vanaf 2025 moeten nieuw ingeschreven voertuigen een nuluitstoot hebben. Betekent dat dat voertuigen op waterstof ook zijn toegelaten?

(Instemming van de heer Vervoort, minister-president)

U zei niets over de vervrouwelijking van de taxisector. Ecolo stond destijds achter het idee van een quotum voor vrouwen. Welke impact had de studie van equal.brussels? Hoeveel vrouwen zijn actief in de taxisector?

¹¹⁹⁵ *Het bekwaamheidsattest afschaffen en vervangen door video-instructies is een slecht idee. Op die manier ontstaat er immers een groot veiligheidsrisico. Het attest werd destijds uitzonderlijk afgeschaft om een tekort weg te werken. De huidige attesten zijn vijf jaar geldig en ik hoop dat er opnieuw examens komen wanneer ze moeten worden vernieuwd. De examens voor buschauffeurs kunnen als inspiratiebron dienen. Ook zij vervoeren immers passagiers.*

Binnen de vijf jaar moet de praktische regeling van de vernieuwing van de bekwaamheidsattesten in kannen en kruiken zijn. Uiteraard moeten kandidaten meermaals het examen kunnen afleggen, maar controle op de chauffeurs blijft nodig. Dat is ook in hun eigen belang.

¹¹⁹⁷ *Ik vind het vreemd dat klanten een taxi kunnen bestellen zonder dat hun vooraf wordt meegedeeld welk tarief ze zullen betalen. Dat is niet normaal. Bij een online reservatie moet het tarief duidelijk worden vermeld. Bij standplaatstaxi's kunnen klanten op de taximeter vertrouwen.*

Mag er in afwachting van een reclamecharter al reclame worden gemaakt op taxi's? Indien niet, dan is een aantal voertuigen in overtreding. Indien wel, dan bestaat de kans op ontsporingen, zoals een contractuele verplichting om bepaalde reclame aan te brengen, waardoor de betrokken chauffeur niet voor een andere operator kan rijden. Wanneer zal het reclamecharter klaar zijn?

Ten slotte wil ik erop wijzen dat we tijdens de besprekingen van het Taxiplan een vergissing hebben begaan: we hebben ons voor de tarieven gebaseerd op het toeslagensysteem te baseren, dat bijvoorbeeld vaak werd gebruikt door Uber.

% des chauffeurs de taxi étaient des hommes. La proportion de femmes est largement insuffisante, s'agissant d'un secteur d'utilité publique.

Vous avez évoqué une demande tant de cette assemblée que du secteur concernant le certificat de capacité. Sa suppression et son remplacement par une simple vidéo sur YouTube ou Zoom est une erreur, car cela crée un risque de sécurité majeur. Sa suppression était à l'époque une mesure d'exception pour répondre à une pénurie.

Ces certificats de capacité étant valides pendant cinq ans, j'espère que les examens seront rétablis par l'administration au moment de leur renouvellement. Ce n'est pas compliqué : on peut s'inspirer de ce qui se fait à la STIB, car on ne demande pas moins à un chauffeur de bus qu'à un chauffeur de taxi. Les deux transportent des passagers : 70 dans un bus, mais avec du contrôle social et des caméras, tandis que dans un taxi, on est seul avec les clients, parfois très tard la nuit. Il n'est donc pas normal qu'il y ait un certificat de capacité pour les chauffeurs de bus et non pour les chauffeurs de taxi.

Nous devons penser, d'ici cinq ans, à mettre en place des modalités pour le renouvellement du certificat de capacité. Il faut bien sûr que les candidats puissent passer plusieurs fois l'examen, mais nous devons garder un contrôle sur les chauffeurs. C'est aussi une protection pour les travailleurs du secteur.

En ce qui concerne la communication des tarifs aux clients, je rappelle qu'avant le vote de cette ordonnance, il existait deux systèmes très distincts, à savoir le système du taxi officiel avec taximètre et le système de location de voitures avec chauffeur avec application. Comment se fait-il qu'aujourd'hui, des personnes puissent réserver un taxi en ignorant le tarif qui leur sera appliqué ? Je parle ici des taxis réservés via téléphone ou via le boîtier « Butler » où il suffit de cliquer sur un bouton pour faire appel à un taxi, sans précision de destination. Le client ignore le montant de la course et n'a aucun moyen de le vérifier, puisqu'aucun support ne permet de prendre connaissance au préalable de la tarification. Ce n'est pas normal. La réservation électronique doit inclure une trace du prix de la course. Pour les chauffeurs de taxi de station, le taximètre fait foi.

Concernant la charte publicitaire, pouvez-vous me confirmer si, en son absence, de la publicité peut déjà, oui ou non, être apposée ? Dans la négative, une série d'infractions doivent être constatées. Dans l'affirmative, il faut envisager les dérives potentielles. Une série de chauffeurs de taxi se voient obligés d'apposer une publicité sur leur véhicule, sans contrepartie, et sans possibilité d'apposer d'autres publicités. L'obligation de publicité contractuelle est une exclusivité déguisée, puisque cela empêche les chauffeurs de rouler pour d'autres opérateurs. Quand cette charte va-t-elle aboutir ? Maintenant que le Comité consultatif régional des services de taxis est installé, j'imagine que nous pourrions en discuter. En attendant, peut-on déjà mettre de la publicité sur les véhicules ?

¹¹⁹⁹ *Sinds de sector voor alle spelers openstaat en heel wat operatoren een erkenningsaanvraag indienden, wordt het toeslagensysteem bijna niet meer gebruikt. Voor veel straattaxi's geldt nagenoeg altijd het minimumtarief. Dat is wel opgetrokken, maar zonder toeslag is het nog steeds laag. Ik zou graag zien dat het van 1,50 euro naar 1,75 euro wordt verhoogd.*

Chauffeurs van standplaatstaxi's die tussen 22 uur en 6 uur rijden, mogen bovendien een supplement van 2 euro vragen. Chauffeurs van straattaxi's mogen dat niet. Dat moet veranderen.

Ten slotte heb ik vragen over de controles op boekingsbemiddelaars. Zij moeten gegevens elektronisch aan de overheid bezorgen. Kan die laatste alle aanvragen controleren, of vinden er eigenlijk geen controles plaats?

¹²⁰¹ **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- *Een aantal VVB-chauffeurs kreeg geen licentie omdat er een stuk of wat documenten ontbraken bij hun aanvraag. Nochtans antwoordde u op de vraag van de heer Weytsman enkele maanden geleden dat u rekening zou houden met hun eisen. Sindsdien hebben sommige chauffeurs die al twee jaar wachten een brief van de administratie ontvangen waarin staat dat de numerus clausus reeds bereikt is. Ze hebben dus voor niets gewacht. De evaluatie zou twee jaar na de uitvoering van het Taxiplan plaatsvinden. Kan de numerus clausus worden herzien?*

De oprichting van het Gewestelijk Adviescomité voor de Taxidiensten verliep moeizaam. Vond er al een eerste vergadering plaats?

We willen dat de hervorming doeltreffend is, zowel voor de taxi's als voor de verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder, met meer samenwerking tussen de MIVB en de taxisector. We moeten ook bijzondere aandacht besteden aan de veiligheid van taxi's, zowel voor klanten als chauffeurs, en aan de elektrificatie van het wagenpark.

Enkele weken geleden hekelden chauffeurs tijdens een betoging het gebrek aan overleg met minister Van den Brandt en het gebrek aan oplaadpunten. U bent niet de minister van Mobiliteit,

Enfin, j'aimerais souligner que nous avons fait une erreur, à l'époque, lorsque nous avons discuté du plan taxis. Pour créer la tarification, nous nous sommes basés sur ce qui se passait à l'époque. Un opérateur tel que Uber, par exemple, fonctionnait beaucoup avec la majoration.

Pour fixer les tarifs, nous nous sommes basés sur ce système de majoration qui était beaucoup utilisé à l'époque. Force est de constater que, depuis l'ouverture du secteur et depuis que toute une série d'opérateurs avec demande d'agrément sont entrés dans le secteur, la majoration n'est presque plus utilisée. Si vous questionnez les chauffeurs de taxi de rue, ils vous répondront qu'ils roulent au tarif minimum quasiment tout le temps. Ce tarif minimum a certes été augmenté, mais il est très faible sans majoration. J'aurais souhaité que le prix au kilomètre pour les taxis de rue puisse être augmenté et qu'il passe de 1.50 euro à 1.75 euro.

Par ailleurs, il existe un supplément de 2 euros pour les chauffeurs de taxi de station qui roulent entre 22 heures et 6 heures du matin. Ce supplément n'est pas appliqué aux chauffeurs de taxis de rue. Nous devons corriger cette erreur et ajouter 2 euros de prise en charge de nuit pour les taxis de rue, afin qu'ils soient traités de la même manière que les taxis de station.

Je voudrais enfin vous interroger sur la manière dont sont contrôlés les intermédiaires de réservation. Il existe une série d'obligations de transmettre les données de manière électronique à l'administration. Sommes-nous aujourd'hui en mesure de contrôler toutes ces demandes ou sommes-nous dans un système théorique sans contrôle effectif ?

M. Sadik Köksal (MR).- Une série de chauffeurs LVC, entre autres, n'ont pas obtenu leur licence parce qu'il leur manquait un ou deux documents. Il y a quelques mois, mon collègue M. Weytsman vous a interpellé sur le sujet et vous lui avez répondu que vous tiendriez compte de leurs demandes. Elles sont en attente, parfois depuis deux ans. Qu'en est-il ? Depuis lors, certains auraient reçu un courrier de l'administration leur disant que le numerus clausus avait déjà été atteint. Ces personnes auront donc attendu inutilement près de deux ans.

Vous annoncez également que l'évaluation aura lieu deux ans après la mise en œuvre du plan taxis. Cette évaluation portera-t-elle sur le mode actuel ? En effet, il doit encore y avoir une évolution d'ici la fin de l'année. Le numerus clausus pourra-t-il être revu dans le futur ?

Le Comité consultatif régional des taxis a été difficile à mettre en place en raison des désaccords entre certains acteurs. Sa première réunion a-t-elle eu lieu ?

Nous souhaitons que cette réforme soit efficace, tant pour les taxis que pour les sociétés de location de voitures avec chauffeur, et à l'écoute de tous, avec davantage de partenariats entre la STIB et le secteur des taxis. Nous devons aussi être particulièrement

maar u bent wel bevoegd voor taxi's. Binnen de regering moeten dringend een aantal zaken worden opgehelderd.

U verklaarde dat de datum van 1 januari 2025 voor de verplichte elektrificatie van taxi's niet geldt voor taxi's die reeds rondrijden, maar voor taxi's die vanaf dan in gebruik worden genomen.

¹²⁰³ *Taxibedrijven verplichten om over te schakelen op elektrische voertuigen is een goede zaak, maar ze moeten ook hun activiteiten kunnen blijven uitoefenen. Chauffeurs zullen misschien klanten moeten weigeren omdat ze hun voertuig moeten opladen. Nu vertelt u ons dat de datum waarop de maatregel van kracht wordt, kan worden uitgesteld. Zonder overleg met de sector hebben wij bedenkingen over de maatregel.*

¹²⁰⁵ **De heer Gilles Verstraeten (N-VA).**- Ik hoor een aantal collega's, vooral van de meerderheid, grootse en hoogdravende ideologische beschouwingen ten beste geven. De hervorming had de ambitie om de logica van strijd en conflict achter ons laten. Na zeven jaar zijn er eindelijk keuzes gemaakt over hoe we de zaak willen regelen. Dat het zo lang heeft geduurd, komt doordat iedereen zich politiek had ingegraven. Als we de loopgraven sneller hadden verlaten, had het allemaal veel sneller gekund.

De aanpassing van de regels aan de nieuwe technologische realiteit was onvermijdelijk. Zoals de heer Ikazban zelf ook zei, kunnen we de grotere vrijheid voor chauffeurs ook wel vooruitgang noemen. Zeker taxichauffeurs hebben nu meer mogelijkheden om klanten te bereiken.

Dan moeten we er echter ook voor zorgen dat het ingevoerde systeem ook werkt. Er blijven heel wat problemen, die de collega's al hebben aangehaald, zoals een gebrek aan chauffeurs, de stoeve toekenning van de vergunningen enzovoort. Hoe komt dat? Wat doet Brussel Mobiliteit om de problemen te verhelpen? Wanneer zal de aangekondigde automatisering rond zijn?

¹²⁰⁷ Hoe zit het overigens met de elektrische infrastructuur? Ook daar heerst veel onzekerheid over. Er wordt al jarenlang gediscussieerd over een elektrificatie van alle voertuigen om de CO₂-uitstoot te verminderen. Dat geldt dus ook voor de taxi's. Het Brussels Gewest loopt echter sterk achter op dat vlak. Er zijn nog steeds veel te weinig laadpalen. Toen ik zeven jaar geleden nog parlementair medewerker was, heb ik daar

attentifs à la sécurité des taxis, tant pour leurs clients que pour les chauffeurs, ainsi qu'à l'électrification de la flotte.

Il y a quelques semaines, lors d'une manifestation, les chauffeurs ont dénoncé le manque de concertation avec la ministre Van den Brandt. Je ne sais pas pourquoi cette dernière n'écoute pas le secteur. Vous n'êtes pas la ministre de la Mobilité, mais vous avez la compétence des taxis et je pense que certaines choses doivent être clarifiées au sein du gouvernement.

Vous avez déclaré que la date du 1er janvier 2025 fixant l'obligation d'électrification des taxis ne concernait pas ceux qui opèrent actuellement, mais bien les futurs taxis. Lors de cette manifestation, les chauffeurs ont également dénoncé le manque de bornes de recharge. Mes collègues ont mentionné certains lieux qui devraient être équipés en priorité, comme les hôpitaux ou les grandes gares, dont la gare du Nord.

Obliger les sociétés de taxis à passer à des véhicules électrifiés est une bonne chose, mais comment assurer l'opérationnalité de leurs activités ? Les chauffeurs risquent de devoir s'arrêter ou de devoir refuser des clients pour aller charger leur véhicule. Vous le saviez quand cela a été décidé. Aujourd'hui, vous nous annoncez que la date d'entrée en vigueur de la mesure pourrait être retardée. Nous ne comprenons pas la démarche s'il n'y a pas de concertation réelle avec le secteur.

M. Gilles Verstraeten (N-VA) (en néerlandais).- *Les postures politiques de chacun nous ont empêchés d'avancer pendant sept ans. Maintenant que des choix ont enfin été faits, il faut s'assurer que le système fonctionne. De nombreux problèmes subsistent, comme la pénurie de chauffeurs ou la lenteur dans l'octroi des licences.*

Comment Bruxelles Mobilité remédie-t-elle à ces problèmes ? Quand l'automatisation annoncée sera-t-elle mise en œuvre ?

Qu'en est-il par ailleurs de l'infrastructure électrique ? L'électrification du parc automobile, et donc aussi des taxis, est un enjeu majeur pour la réduction des émissions de CO₂, mais la Région manque de bornes de recharge.

Qu'en est-il du marquage des emplacements taxi ?

meermaals vragen over opgesteld. Wat is de huidige stand van zaken?

Er werd al gesproken over Brussel-Noord, maar er zijn ook klachten over de bereikbaarheid van Brussel-Zuid. De stewards die werden aangesteld, zijn nergens te bespeuren. Er wordt weleens gegrapt dat het gemakkelijker is om van Parijs in Brussel-Zuid te raken met de trein, dan het station te bereiken met een taxi.

Daarnaast zijn er klachten over de markeringen van de standplaatsen. Brussel Mobiliteit zou daar niet actief mee bezig zijn. Hoe komt dat? Hoe kan dat grondig verbeterd worden?

De algemene visie is dat het Brussels Gewest een beleid heeft uitgedokterd om beter te kunnen inspelen op de behoeften van de sector. De communicatie tussen de actoren onderling en tussen de sector en de beleidsmakers moest verbeterd worden. In principe moest het Gewestelijk Adviescomité voor de Taxidiensten daarvoor zorgen. Daar heerst echter nog heel veel onduidelijkheid over, getuige de talrijke klachten. Hoe zit het nu met dat adviescomité? Wanneer is dat samengekomen? Wie zit er uiteindelijk in dat comité?

Als ik het goed heb begrepen, was er een probleem doordat de ordonnantie niet voorzag in een regeling voor de selectie van de platformen. Uiteindelijk zouden die gewoon gekozen zijn via verloting en daarbij zouden Taxis Bleus, Taxis Verts, Rail Plus en World geselecteerd zijn en Heetch, Uber en Bolt niet. Dat zijn nochtans de drie meest gebruikte platformen.

¹²⁰⁹ Ik vraag me af hoe zoiets mogelijk is. Het systeem draait enigszins vierkant. Alle aangehaalde problemen moeten in het gewestelijk adviescomité worden besproken.

De Ubercommissie, onder het voorzitterschap van collega Van Achter, heeft een aantal nuttige aanbevelingen gedaan die volgens mij niet zijn toegepast. Denk maar aan de nieuwe samenstelling en geregelde bijeenroeping van het Gewestelijk Adviescomité voor de Taxidiensten, iets wat tot nu toe dode letter is gebleven. Daardoor worden er ook geen verslagen van het comité gepubliceerd. Het comité bij de evaluatie betrekken, lijkt me vanzelfsprekend, maar zal dat in 2025 effectief gebeuren naar aanleiding van de evaluatie waarin in de ordonnantie is voorzien?

U kunt wel aanvoeren dat het systeem volledig operationeel moet zijn om het te kunnen evalueren, maar ik pleit eerder voor permanente evaluatie. Inzicht in wat er in de praktijk leeft en welke problemen zich voordoen, moet de basis vormen van snelle, beleidsmatige ingrepen. Die hele keten werkt nu niet en dat is het hele probleem.

De minister van Mobiliteit pakt niet door als het over de taxistandplaatsen en de samenstelling van het adviescomité gaat. We hebben gekozen voor een systeem met goede en minder goede aspecten, zoals de numerus clausus en het prijsbeleid.

Il faut améliorer la communication entre le secteur, les acteurs et les autorités, ce dont devait se charger le Comité consultatif régional des taxis et des voitures de location avec chauffeur pour la Région de Bruxelles-Capitale. Qu'en est-il ? Quand s'est-il réuni ? Qui y siège ?

Les plateformes sélectionnées par tirage au sort sont Taxis Bleus, Taxis Verts, Rail Plus et World. Heetch, Uber en Bolt, les plateformes les plus utilisées, ont été éliminées. Comment une telle chose a-t-elle pu se produire ?

La commission Uber, présidée par Mme Van Achter, a émis plusieurs recommandations qui, selon moi, n'ont pas été appliquées. Le Comité consultatif régional des taxis et des voitures de location avec chauffeur par exemple ne semble pas avoir été réuni ou n'a en tout cas pas publié de rapport.

Votre argument selon lequel il faut que le système soit opérationnel avant de l'évaluer ne tient pas, puisque c'est toute la chaîne qui semble ne pas fonctionner. Je suis favorable à une évaluation permanente pour intervenir rapidement au besoin. Favorisons la communication afin que les problèmes du secteur soient relayés au plus vite.

Zijn er te weinig taxi's? Op bepaalde plaatsen blijkt het moeilijk om een taxi te vinden. Is het prijsbeleid aangepast aan de realiteit? Laten we dat allemaal bekijken op basis van goede communicatie, zodat de problemen van de sector tot bij de beleidsmakers raken.

¹²¹¹ **De heer Francis Dagrín (PTB)** (in het Frans).- *Ik vind het wat voorbarig om de hervorming te evalueren. Het lijkt me geen probleem dat de evaluatie pas in 2025 plaatsvindt. Wel vraag ik me af of het niet paradoxaal is om enerzijds meer regels uit te vaardigen en anderzijds de liberalisering van de sector mogelijk te maken. Is de ordonnantie misschien het resultaat van een compromis? Begin maart toonde de sector zich trouwens al kritisch door te betogen en alle volksvertegenwoordigers aan te schrijven.*

In december 2023 staakten een aantal taxichauffeurs van Zaventem uit protest tegen de nieuwe Vlaamse verplichting inzake tweetaligheid. Veel van de licenties voor de nationale luchthaven zijn in het bezit van Brusselaars. De Vlaamse overheid lijkt er alles aan te doen om hun geen licenties meer te gunnen.

¹²¹³ **De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *Ook in andere sectoren is tweetaligheid verplicht om in Vlaanderen een licentie te verkrijgen. Ik weet overigens niet of de verplichte tweetaligheid met betrekking tot taxilicenties werkelijk van kracht is.*

¹²¹³ **De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Nee, die beslissing werd opgeschort.*

¹²¹³ **M. Rudi Vervoort, ministre-président** (en néerlandais).- *Voorlopig is die kwestie dus niet meer aan de orde.*

¹²¹⁷ **De heer Francis Dagrín (PTB)** (in het Frans).- *Onder die vierhonderd taxilicentiehouders voor de luchthaven zijn er heel wat mensen die in Brussel wonen. Toch stel ik vast dat het Brussels Gewest op geen enkele manier betrokken wordt bij het overleg.*

Veel taxichauffeurs klagen ook over de verslechterde verkeerssituatie. Good Move heeft gevolgen voor de rentabiliteit van de taxisector.

M. Francis Dagrín (PTB).- Monsieur le Ministre-Président, il est un peu tôt pour dresser le bilan de la réforme. On peut toutefois faire une comparaison par rapport à la nouvelle ordonnance, où l'on trouve à la fois une plus grande réglementation et une libéralisation plus poussée du secteur, ce qui peut paraître contradictoire. Est-ce le fruit d'un compromis ?

Personnellement, je ne suis pas opposé à l'idée de commencer à dresser le bilan en 2025, puisqu'il aura lieu tous les deux ans. Des critiques s'élèvent déjà du secteur, qui a organisé une manifestation début mars, une campagne d'affichage dans les taxis et l'envoi d'un courrier à tous les députés.

Je voudrais soulever un problème qui ne concerne qu'indirectement la Région bruxelloise. En décembre 2023, des chauffeurs de taxis de Zaventem ont fait grève pour protester contre la décision de la Région flamande d'imposer le bilinguisme. Or, bon nombre des 400 licences délivrées pour l'aéroport national sont détenues par des Bruxellois. Vous avez évoqué, comme certains députés, l'idée de relations interrégionales, mais pourriez-vous apporter des précisions sur cette exigence de bilinguisme ? La Région flamande met la pression pour faire en sorte que plus aucun Bruxellois ne détienne de licence sur son territoire.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Cette exigence émane de la Région flamande. À l'instar d'autres domaines, le bilinguisme est obligatoire pour exercer une activité sous licence en Flandre.

La Région bruxelloise n'a aucune marge de manœuvre. Nous ne pouvons que constater que le sujet fait débat. J'ignore d'ailleurs si cette obligation est mise en œuvre.

M. Jamal Ikazban (PS).- Non, la Flandre a décidé d'y surseoir.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Ce n'est donc plus à l'ordre du jour pour l'instant.

M. Francis Dagrín (PTB).- Cette matière relève effectivement de la Région flamande et non de la Région bruxelloise. Cela dit, parmi les titulaires des 400 licences, nombreux sont les chauffeurs de taxi qui habitent à Bruxelles. C'est pourquoi je suis d'avis que la Région bruxelloise a une responsabilité à assumer dans le cadre de la concertation. Je prends acte de l'absence de contacts.

Certaines actions - outre celles que j'ai évoquées à propos de Zaventem - suscitent de nombreuses critiques. Ainsi, nous n'avons pas encore évoqué le fait que les conditions de circulation deviennent très compliquées, comme en témoignent

Ook de hoge brandstofprijzen oogsten veel kritiek. Dat is weliswaar geen gewestelijke bevoegdheid, maar er moet wel rekening mee gehouden worden.

Daarnaast betreuren velen het gebrek aan overleg met de betrokken ministers. Hoe staat het met het Gewestelijk Adviescomité voor de Taxidiensten? Zijn er al regelmatige vergaderingen gepland?

¹²¹⁹ *Voorts zou Brussel Mobiliteit ook aanzienlijk meer heffingen en dergelijke aanrekenen. Hoe verloopt het overleg daarover met de taxichauffeurs?*

Normaal gezien mogen er vanaf 2025 alleen nog elektrische taxi's worden ingeschreven. Die maatregel wordt mogelijk uitgesteld als er te weinig laadpalen zijn, maar zelfstandige taxichauffeurs moeten hun investeringen op voorhand plannen. Zij moeten dus snel uitsluitel krijgen.

Taxichauffeurs hebben overigens behoefte aan snelle laadpalen en daarvan zijn er nu veel te weinig.

Plant u steunmaatregelen voor de elektrificatie van de taxisector?

¹²²³ **De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).**- *De taxisector is nog altijd verdeeld. Eén aanbeveling werd door de hele sector gesteund tijdens de bijzondere Ubercommissie, namelijk de noodzaak om het Gewestelijk Adviescomité voor de Taxidiensten nieuw leven in te blazen en de samenstelling ervan te hervormen. De vorige vertegenwoordigers werden via loting gekozen, wat niet tot een correcte vertegenwoordiging van de verschillende soorten platforms leidde. Welke criteria worden tegenwoordig gehanteerd om de representativiteit te garanderen?*

Wat de harmonisering van de sector betreft, zijn de regels voor de toegang tot het beroep eenvormig gemaakt, zonder aan de verschillen tussen straattaxi's en standplaatstaxi's te raken. Sommige verschillen zijn echter niet echt gerechtvaardigd, zoals inzake het gebruik van tram- en busbeddingen. De rentabiliteit van de straattaxi's komt in het gedrang als die de bedding niet mogen gebruiken. Het is immers mogelijk dat een standplaatstaxi ook Uberritten aanneemt. De klant kiest dan terecht voor de

les chauffeurs de taxi. Ceci nous amène à la question du plan Good Move, qui a un impact important sur le secteur des taxis, et notamment sur sa rentabilité.

Le prix du carburant suscite lui aussi beaucoup de critiques, dans la mesure où il n'est toujours pas redescendu au niveau d'avant la guerre en Ukraine. Certes, il ne s'agit pas d'une matière régionale. Je ne vous demande pas de diminuer le prix du carburant, mais bien de prendre conscience que celui-ci affecte lourdement le secteur des taxis depuis deux ans.

La question du manque de concertation avec les ministres concernés a également été soulevée. À ce propos, où en êtes-vous dans la mise en place du Comité consultatif régional des taxis prévu par la commission spéciale Uber ? Des réunions régulières ont-elles déjà été planifiées ?

Des critiques ont été formulées à l'encontre de l'augmentation significative des taxes et redevances de Bruxelles Mobilité. Comment se déroule la concertation en la matière avec les chauffeurs de taxi ?

Il est prévu que les nouveaux véhicules immatriculés à partir du 1er janvier 2025 devront être électriques. Les anciens véhicules pourront encore circuler. Vous annoncez que la mesure pourrait être reportée si le nombre de stations de recharge était insuffisant. Le problème réside dans le fait que les chauffeurs de taxi indépendants doivent planifier leurs investissements. Il s'agit donc de savoir à temps si la mesure sera reportée.

Les bornes dont ont besoin les chauffeurs de taxi ne sont pas celles que l'on trouve déjà en voirie, lesquelles sont à recharge lente ou moyenne. Il leur faut des bornes à recharge rapide et il n'en existe guère à proximité de leurs stations d'attente.

Prévoyez-vous des aides à la transition pour l'électrification du secteur ?

M. Marc Loewenstein (DéFI).- En complément des questions déjà posées, j'interviendrai sur quelques points précis.

Premièrement, le secteur des taxis est encore divisé. Une recommandation a fait l'unanimité parmi les différents acteurs du secteur lors de la commission spéciale sur les Uber Files. Elle concerne la nécessité de réactiver le Comité consultatif régional des services de taxis et de réformer sa composition, pour y intégrer tous les acteurs, veiller à ce que chacun puisse être entendu et à ce que la concertation soit réelle et efficace.

Une procédure de renouvellement a été lancée. Dans la mesure où il y avait plus de candidats représentant les plateformes que de places au sein du Comité consultatif, un tirage au sort a été effectué. Cette méthode ne garantissait pas, au vu des résultats, la représentativité des différents types de plateformes. Comment cette représentativité est-elle aujourd'hui assurée ? Quels sont les critères privilégiés pour assurer cette représentativité ? Comment

snelste en goedkoopste rit, want standplaatstaxi's mogen de beddingen voor het openbaar vervoer gebruiken.

les choses sont-elles organisées pour contribuer à l'apaisement du secteur ?

Deuxièmement, l'unification du secteur était l'un des enjeux de la réforme. Nous avons ainsi - comme vous l'avez répété dans le cadre de votre exposé - harmonisé les règles d'accès à la profession, tout en maintenant des différences entre taxis de rue et taxis de station. Si certaines différences se justifient, comme la distinction entre maraude et stationnement, d'autres se justifient moins, comme l'accès aux sites propres, sur lequel j'ai eu l'occasion de vous interroger il y a peu. Un recours sur le sujet est toujours pendant devant la Cour constitutionnelle.

Troisièmement, la différence de traitement au niveau des sites propres a une influence sur la rentabilité, particulièrement des taxis de rue. Comme je vous l'ai expliqué lors de ma question précédente, un exploitant peut s'affilier à plusieurs plateformes, qu'il soit taxi de station ou de rue. Les taxis de station peuvent donc, par exemple, prendre des courses sur Uber. Le client choisit alors à juste titre le taxi qui effectue la course la plus rapide et donc la moins chère, ce qui avantage les taxis de station, qui ont accès aux sites propres.

En disant cela, je reste conscient du flou dans lequel a baigné le secteur des taxis durant sept ans, et des difficultés rencontrées par les taxis de station pendant toutes ces années. Il ne me semble toutefois pas juste d'améliorer la rentabilité des uns au détriment des autres. Les exploitants et chauffeurs de taxis de rue ne peuvent être réduits aux plateformes qui leur attribuent les courses et ne doivent pas être sacrifiés. Ils ont fait des investissements et ont également des familles à nourrir. Il est important d'en tenir compte.

La réforme a pour objectif d'unifier le secteur, mais aussi de renforcer le service clientèle et d'assurer des revenus décents aux chauffeurs, ce qui implique une certaine rentabilité. Or, des retours m'indiquent que la rentabilité, notamment celle des chauffeurs de taxi de rue, serait fortement affectée. Un collègue a évoqué la présence de taxis pirates affectant le secteur, notamment via de nouvelles méthodes de réservation. J'ai par ailleurs entendu, sans pouvoir le vérifier, que certaines plateformes n'appliqueraient pas, ou pas toujours, le tarif minimum. J'ignore si c'est possible.

Avez-vous eu vent de ce non-respect du tarif minimum ? Avez-vous une idée de l'ampleur de la présence de taxis pirates ? Des actions sont-elles menées pour veiller à la bonne application de l'ordonnance et de ses arrêtés ? Avez-vous eu des échos quant à la perte de rentabilité ?

L'évaluation permettra d'opérer certains ajustements par rapport à la réglementation actuelle, et notamment de réviser le numerus clausus, afin d'assurer une adéquation entre l'offre et la demande, ainsi que la rentabilité du secteur. Pourriez-vous nous en dire davantage sur ce processus et les délais liés à l'évaluation ?

Au sujet de l'électrification de la flotte et, plus particulièrement, du déploiement subsidié des bornes de recharge en voirie,

¹²²⁵ *De rentabiliteit van het ene type taxi's mag echter niet worden verbeterd ten koste van het andere type. Uitbaters en chauffeurs van straattaxi's mogen niet gelijkgesteld worden met de internetplatformen die de ritten onder hen verdelen. Zij mogen niet de dupe van de hervorming worden.*

De hervorming werd ook doorgevoerd om de klantenservice te verbeteren en chauffeurs een behoorlijk inkomen te garanderen. Ik heb echter vernomen dat het inkomen van de straattaxichauffeurs net aanzienlijk zou dalen. Er moet worden opgetreden tegen illegale taxi's, maar ook tegen internetplatformen die het minimumtarief niet hanteren.

Hoe garandeert u dat de ordonnantie in acht wordt genomen? Hebt u een idee van het aantal illegale taxi's? Hoe zit het met de afname van de rentabiliteit?

Naar aanleiding van de evaluatie zou de numerus clausus moeten worden herzien om de rentabiliteit en het evenwicht tussen vraag en aanbod te garanderen. Wanneer zal de evaluatie uitgevoerd worden?

Komen er enkel op standplaatsen voor taxi's specifieke oplaadpunten voor elektrische voertuigen? Wat doet u om chauffeurs van alles soorten taxi's in staat te stellen om hun voertuig snel op te laden?

1227 **De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *In de bijlagen vindt u een overzicht van de uitgevoerde inspecties. Er vonden 3.069 inspecties plaats in 2023.*

De heer Dagrín merkt op dat de aangenomen tekst een compromis is. De teksten waarover gestemd wordt, zijn vaak het resultaat van een compromis, maar ik begrijp dat de PTB niet gewend is om compromissen te sluiten.

(Opmerkingen van de heer Mouhssin)

Als ik de tekst alleen had mogen opstellen, zou het eindresultaat er uiteraard anders hebben uitgezien.

We kunnen de best denkbare regelgeving invoeren, maar dan moeten we die ook nog kunnen uitvoeren. Soms stellen we vast dat dat niet helemaal lukt. Daarom is regelgeving voortdurend in ontwikkeling. Het is onvermijdelijk dat we teksten goedkeuren die ongewenste neveneffecten hebben. Dat geldt ook voor deze tekst. De problemen zijn eigenlijk al in de vorige zittingsperiode begonnen. We zullen moeten proberen om tot een doeltreffende controle methode te komen.

1231 *Ongewenste neveneffecten kunnen bestuurders van elektrische taxi's in zware problemen brengen.*

Ik heb er bij de administratie op gewezen dat het vaak lang duurt voordat een aanvrager van een vergunning ervan op de hoogte wordt gebracht dat zijn aanvraag onvolledig is.

Wat de afgifte van vergunningen betreft, is voor zover ik weet geen enkele taxichauffeur in beroep gegaan tegen een beslissing.

1231 **De heer Hicham Talhi (Ecolo)** (in het Frans).- *Dat komt omdat de chauffeurs wachten op een officiële kennisgeving dat ze geen vergunning krijgen voordat ze in beroep gaan.*

1231 **De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *Er zijn nog een tiental vergunningsaanvragen te behandelen die betrekking hebben op waterstofvoertuigen. De procedure zal*

pouvez-vous m'indiquer si cela concerne uniquement les stationnements réservés aux taxis de station ? Quelles sont les solutions mises en place pour permettre à tous les taxis, de station et de rue, de recharger rapidement leur véhicule en voirie ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Vous trouverez dans les annexes le relevé des contrôles, ainsi que le détail des types de contrôles. Il y a eu 3.069 contrôles en 2023.

M. Dagrín fait le constat que le texte voté est un compromis. Les textes votés sont souvent le résultat d'un compromis, mais je comprends que le PTB ne soit pas habitué à faire des compromis.

(Remarques de M. Mouhssin)

Effectivement, il s'agit d'un compromis. Si j'avais dû rédiger le texte seul, ce n'est pas celui-là qui aurait été voté.

Ce que je retiens du débat que nous avons aujourd'hui, c'est que nous pouvons voter les meilleurs textes du monde, mais qu'il reste nécessaire de pouvoir ensuite les exécuter. C'est un constat que l'on peut faire dans d'autres domaines également. Je pense par exemple à l'urbanisme. On démarre avec certaines intentions en votant un texte et l'on se rend ensuite compte, lorsqu'il est mis en œuvre, que cela ne correspond pas tout à fait à ce que l'on avait souhaité. C'est pour cette raison que la réglementation est en constante évolution. Des effets pervers découlent inmanquablement des textes que nous votons. Il n'y avait pas de raison que ce texte y échappe, d'autant plus au vu de l'extrême sensibilité à l'égard de cette thématique durant cette législature et lors de la précédente. C'est à ce moment-là d'ailleurs que les problèmes ont commencé. Un effort devra être fait pour parvenir à une méthode de contrôle efficace. Comment résoudre les effets pervers du dossier sur lequel nous allons voter ?

Nous avons évoqué les taxis électriques et certains effets non souhaités, qui plongent les chauffeurs parfois dans des situations de grande difficulté. En toute bonne foi, ils n'ont pas vu venir ce qui leur est arrivé.

Concernant les recours, j'avais insisté sur le fait qu'il faille souvent attendre longtemps avant de recevoir un accusé de réception indiquant que le dossier est incomplet. Je trouve que ce délai ne donne pas une image dynamique de l'administration. Néanmoins, telle est l'application de la réglementation.

Pour ce qui est du problème de la délivrance des licences, aucun recours individuel n'a été introduit à ma connaissance.

M. Hicham Talhi (Ecolo).- Parce que les chauffeurs attendent la notification officielle de la fin d'attribution pour introduire un recours. En l'absence de cette notification, ils sont potentiellement éligibles à la licence.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Le jour venu, nous déterminerons si oui ou non, ils peuvent l'obtenir. Il reste une dizaine de licences à traiter, qui concernent les véhicules

enige tijd in beslag nemen, maar alle vergunningen zullen voor het einde van deze regeerperiode toegekend zijn.

¹²³⁷ *Het Gewestelijk Adviescomité voor de Taxidiensten vergadert op 17 april. Alle grote platforms, waaronder Uber en Heetch, zijn erin vertegenwoordigd.*

(Opmerkingen van de heer Loewenstein)

In het arrest van februari erkende het Brusselse hof van beroep dat Uber had meegewerkt aan schendingen van de ordonnantie van 27 april 1995 en dat dat bedrijf bijgevolg tussen 2015 en 2022 inbreuken beging tegen de wetgeving inzake eerlijke handelspraktijken. Degenen die van meet af aan volhielden dat de praktijken van Uber illegaal waren, hebben dus gelijk gekregen van de rechter.

Dat arrest zal echter geen gevolgen hebben. Aangezien het om een burgerrechtelijke zaak gaat, zal het arrest geen gevolgen hebben voor iemands strafregister.

¹²⁴¹ **De heer Hicham Talhi (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Zal er een schadevergoeding worden geëist van Uber?*

¹²⁴¹ **De heer Rudi Vervoort, minister-president** *(in het Frans).*- *Niet voor zover ik weet.*

Ik zal de volledige antwoorden met alle technische informatie aan het commissiesecretariaat bezorgen.

Wat de opleiding betreft, kan de situatie nog veranderen. Om enorme vertragingen te vermijden moesten we de zaken wel vereenvoudigen. Door technologische ontwikkelingen is sommige kennis ook overbodig geworden. Sinds de komst van de gps hoeven chauffeurs bijvoorbeeld niet meer alle straatnamen uit hun hoofd te kennen.

¹²⁴¹ **De heer Hicham Talhi (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Voor het vervoer van toeristen blijft het nuttig dat taxichauffeurs de belangrijke gebouwen kennen.*

hydrogènes. Cette procédure risque de prendre du temps, mais toutes les licences seront distribuées avant la fin de la législature.

Le Comité consultatif se réunira le 17 avril. Grâce au système prévoyant membres effectifs et membres suppléants, toutes les grandes plateformes y seront représentées : Uber, Heetch, etc. Pour répondre à la remarque qui nous avait été faite, l'objectif est d'y inviter toutes les parties pour que nul n'ait le sentiment d'être ostracisé.

(Remarques de M. Loewenstein)

Vous avez évoqué l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles. Pour rappel, le 23 février dernier, la cour a reconnu qu'Uber avait prêté son concours à la violation des dispositions de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxi et aux services de location de voitures avec chauffeur, commettant par là un acte contraire aux pratiques honnêtes du marché du 3 septembre 2015 au 20 octobre 2022.

Le temps judiciaire est parfois long, mais nous avons du moins la démonstration définitive en droit que la pratique d'Uber est illégale et que les partisans de ce point de vue avaient raison depuis le début, contrairement à ce que d'aucuns ont longtemps soutenu à cor et à cri.

Ceci étant, cet arrêt n'aura aucun impact. L'application de l'article 589 du Code d'instruction criminelle stipule que seules les décisions rendues en matière pénale et défense sociale sont mentionnées sur l'extrait de casier judiciaire. Puisqu'en l'occurrence, l'arrêt porte sur une matière civile, aucune mention ne sera donc inscrite.

M. Hicham Talhi (Ecolo).- Des dommages et intérêts seront-ils demandés à Uber ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Pas à ma connaissance.

Je transmettrai les éléments techniques et les réponses complètes aux questions orales au secrétariat de la commission.

Concernant la formation, la situation peut évoluer. Nous nous sommes rendu compte qu'étant donné la masse, si nous ne simplifions pas, nous allons vers un embouteillage monstre. Or, avec les techniques actuelles, certains contrôles n'avaient plus lieu d'être, comme la connaissance des rues de Bruxelles. Une étude réalisée sur les taximen londoniens a montré qu'ils n'utilisaient plus toute une partie de leur cerveau depuis l'arrivée du GPS. Si l'on devait faire passer cet examen aujourd'hui aux chauffeurs de taxi, il est probable qu'aucun d'entre eux ne le réussirait.

M. Hicham Talhi (Ecolo).- Quand on embarque des touristes, il reste important de savoir que l'on passe devant le Palais royal, le Parlement, etc. Or, il n'y a aucun contrôle effectif de ces connaissances.

1241 **De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *Taxichauffeurs blijven ambassadeurs en er wordt dus nog altijd beoordeeld of ze weten waar het Atomium ligt en dergelijke.*

1255 *Er moet ook worden opgetreden tegen de frauduleuze praktijken van bepaalde hotels, bijvoorbeeld door klanten beter te informeren. Zij worden soms opgelicht. Cybercriminaliteit treft alle sectoren.*

1257 **De heer Hicham Talhi (Ecolo)** (in het Frans).- *Toeristen gaan ervan uit dat ze correct worden geïnformeerd aan de receptie van hun hotel. Visit.brussels zou de hotelsector daar nog eens op kunnen wijzen.*

1257 **De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *Dat klopt, maar overal ter wereld is het schering en inslag dat hotelmedewerkers je naar bepaalde restaurants doorverwijzen omdat ze daar zelf belang bij hebben.*

1257 **De heer Hicham Talhi (Ecolo)** (in het Frans).- *Ik had ook een vraag gesteld over de vervrouwelijking van het beroep van taxichauffeur.*

1257 **De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *Door de vereenvoudiging van de vergunningsaanvraag is het beroep toegankelijker geworden, ook voor vrouwen. Om privacyredenen beschikken wij echter niet over gegevens betreffende het geslacht van taxichauffeurs.*

Staatssecretaris Ben Hamou heeft daarover wel een bewustmakingscampagne opgestart.

Ten slotte worden politieagenten opgeleid over de Brusselse taxiwetgeving, ook al is dat misschien niet hun grootste prioriteit.

1265 *In Vlaanderen zijn ze strenger, maar daar wordt de taxisector zo streng beschermd dat het heel moeilijk is om klanten op te pikken bij de luchthaven.*

De evaluatie in 2025 zal allicht niet volmaakt zijn, maar ze moet worden uitgevoerd op grond van de ordonnantie.

1265 **De heer Hicham Talhi (Ecolo)** (in het Frans).- *Die evaluatie is belangrijk, want de numerus clausus is eraan gekoppeld.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Si. L'aspect « ambassadeur » est maintenu. Par exemple, les chauffeurs doivent savoir où se trouvent l'Atomium, la Grand-Place, etc. Vous avez raison, cela devra effectivement être évalué.

S'agissant des pratiques frauduleuses de certains hôtels bruxellois, un travail en profondeur doit être mené, notamment en matière d'information des utilisateurs, par exemple dans les gares. Il arrive en effet que des clients de bonne foi soient confrontés à des arnaques. La cybercriminalité touche tous les secteurs.

M. Hicham Talhi (Ecolo).- Quand vous êtes touriste, vous vous rendez à la réception de votre hôtel et vous vous attendez à ce que le réceptionniste vous donne, de bonne foi, une information conforme et correcte. Un petit rappel de la part de visit.brussels au secteur hôtelier permettrait de clarifier cette question.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Vous avez raison. Mais, il faut savoir que partout dans le monde, il faut éviter de demander à un portier s'il connaît, par exemple, un bon restaurant, parce qu'il vous indiquera toujours celui dans lequel il a un intérêt.

M. Hicham Talhi (Ecolo).- Mon autre question portait sur la féminisation du secteur.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- La simplification du parcours a permis d'élargir l'accès à la profession de chauffeur, notamment aux femmes. Mais, comme nous n'avons pas la capacité de traiter les données de genre et de sexe, nous ne disposons pas de chiffres à cet égard.

Une campagne de sensibilisation à ce sujet a été lancée par la secrétaire d'État Ben Hamou. Pour disposer de données chiffrées, nous devrions demander une modification du règlement général sur la protection des données et une autorisation à l'Autorité de protection des données.

Concernant la formation des agents de police, je suis d'accord avec vous. Nous y veillons, mais, encore une fois, les policiers vous diront que, dans leur travail, tout est une question de priorités. Normalement, l'École régionale et intercommunale de police forme des agents à l'application de la réglementation taxi à Bruxelles.

Vous avez raison de dire qu'en Flandre, ils sont plus au taquet. Le marché y est tellement protégé que c'est une chasse gardée absolue du côté de Zaventem !

Concernant l'évaluation qui aura lieu en 2025, celle-ci sera effectivement imparfaite, mais elle est prévue dans l'ordonnance.

M. Hicham Talhi (Ecolo).- C'est parce qu'elle est liée au numerus clausus qu'elle est importante.

¹²⁶⁵ **De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *Uiteraard, maar we moeten voorzichtig zijn met een wijziging van de numerus clausus. De evaluatie zal nuttig zijn om op andere vlakken mogelijke wijzigingen aan te brengen.*

Voorts denk ik dat we niet anders kunnen dan de datum voor de verplichte elektrificatie van taxi's uit te stellen, want er zijn momenteel veel te weinig laadpalen. Doen we dat niet, dan brengen we de sector de genadeslag toe.

¹²⁷³ **De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *De Gewestelijke Mobiliteitscommissie is bevoegd voor de standplaatsen. Daar zou het overleg met de taxisector moeten plaatsvinden.*

¹²⁷³ **De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *Op ons verzoek worden we voortaan betrokken bij dat overleg.*

¹²⁷³ **De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *De voormalige directeur van Uber heeft in de Ubercommissie zelf toegegeven dat Uber de taxisector wilde "kapotmaken". Dat is duidelijk oorlogstaal.*

In tegenstelling tot de MR-fractie vind ik dat we niet mogen raken aan de numerus clausus. Een dergelijke beslissing moet besproken worden met de taxisector en kan alleen maar genomen worden op basis van gedegen sociaal-economisch onderzoek.

Ik zou willen dat er meer controles komen op al die illegale taxi's die uit andere gewesten komen om hier in Brussel klanten te ronselen.

Het verheugt me wel dat de licentie voor standplaatstaxi's behouden blijft. De houders van zo'n licentie hebben immers tijd en geld geïnvesteerd om die te verkrijgen.

Voorts vind ik het onrechtvaardig dat taxichauffeurs een belasting moeten betalen van 600 euro, terwijl er per deelvoertuig slechts 25 euro per jaar moet worden betaald. Uiteindelijk is een taxi toch een deelvoertuig.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Bien sûr. Mais il ne faudra pas se lancer tête baissée sur une modification du numerus clausus. Il y aura d'autres points pour lesquels cette évaluation sera pertinente, et des changements devront sans doute être opérés dans le dispositif légal pour améliorer les choses.

Concernant l'électrification, je ne pense pas que nous échapperons à un report de la date, car à défaut, nous nous retrouverions devant une vraie difficulté. Pour les chauffeurs de taxi qui roulent toute la journée, pouvoir recharger la batterie de leur véhicule devient un enjeu. Actuellement, ils ne sont pas très nombreux à devoir le faire, mais demain, imaginez ce que cela représentera comme besoins en électricité ! Il ne faut pas que cela devienne un prétexte pour mettre un secteur à terre, tout en gardant l'objectif de zéro émission. Il est donc essentiel de faire correspondre l'offre à la demande.

M. Jamal Ikazban (PS).- La Commission régionale de la mobilité est compétente en matière d'emplacements de stationnement. J'ai interpellé à plusieurs reprises la ministre de la Mobilité à cet égard. En principe, une concertation incluant les taxis devrait être organisée à ce niveau sur le sujet.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- À notre demande, nous participons désormais à cette concertation. Bruxelles Mobilité fait parfois preuve de schizophrénie dès lors que les uns prennent des décisions en oubliant que d'autres parties prenantes ont aussi des besoins.

M. Jamal Ikazban (PS).- Merci pour cette précision, ainsi que pour celle qui concerne la pratique absolument illégale d'Uber.

Concernant le langage guerrier, je rappelle que la volonté de tuer le secteur est sortie de la bouche de l'ancien patron d'Uber, qui a été invité lors de la commission Uber Files. C'est lui-même qui a avoué et reconnu que l'objectif d'Uber était de « tuer » le secteur des taxis.

Je ne suis pas du tout d'accord avec le MR : toucher au numerus clausus serait une erreur fondamentale. En outre, en notre qualité de députés, qui sommes-nous pour décider du numerus clausus ? Il faudrait d'abord poser la question au secteur des taxis. De vraies études socioéconomiques sur la rentabilité et la pénibilité du métier de chauffeur de taxi devraient être menées à cette fin. Le numerus clausus permet justement d'éviter la destruction du secteur des taxis.

J'aimerais que l'on contrôle davantage tous les taxis pirates, qui viennent des autres Régions avec des spoutniks de toutes les couleurs dans le but de prendre des clients au vu et au su de tous les autres chauffeurs de taxi.

Un élément positif de la réforme est le maintien de la licence pour les taxis de station. Ils sont cessibles et il s'agit là d'une justice, parce que ces taxis représentent un fonds de commerce : ces personnes ont investi du temps, de l'argent et de l'énergie.

1279 **De heer Hicham Talhi (Ecolo)** (in het Frans).- *Hoe zit het met de toestemming om reclame aan te brengen op taxi's?*

1279 **De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *Momenteel is er nog geen reclamecharter, maar het adviescomité zal zich daarover moeten buigen.*

1279 **De heer Hicham Talhi (Ecolo)** (in het Frans).- *Mogen de operators reclame maken zolang dat charter er niet is?*

1279 **De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *Taxibedrijven mogen hun naam aanbrengen op hun eigen voertuigen. Dat wordt niet beschouwd als reclame.*

1279 **De heer Hicham Talhi (Ecolo)** (in het Frans).- *In het reclamecharter zal duidelijk bepaald moeten worden dat er geen sprake mag zijn van exclusiviteit.*

1279 **De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *Daar ben ik het mee eens.*

1279 **De heer Hicham Talhi (Ecolo)** (in het Frans).- *Momenteel gebruiken sommige illegale taxibedrijven gewone burgers zonder vergunning als chauffeurs. Het grote publiek zou gewezen moeten worden op het feit dat dat een ernstige inbreuk is en op alle risico's die daaruit voortvloeien.*

1293 *De cijfers over de licentiaanvragen ontvang ik binnenkort. Er moeten nog vijftien aanvragen worden behandeld voor taxi's die op waterstof rijden. Een heleboel andere aanvragers moeten nog bericht krijgen dat hun licentie wordt geweigerd. We zullen zien of ze naar het gerecht stappen.*

1297 **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- *Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de aanvragers van een vergunning die al twee jaar op een document wachten.*

1297 **De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *Er kan pas beroep aangetekend worden wanneer het proces voor de toekenning van de licenties is afgelopen.*

J'entends souvent parler d'injustice. Une injustice qui doit absolument être réparée, c'est celle de la taxe sur les taxis. Les chauffeurs sont en effet contraints de payer une taxe de près de 600 euros, alors que les véhicules partagés ne doivent payer que 25 euros par an. Je trouve cet écart inadmissible dès lors que le taxi est justement le premier véhicule partagé en Région bruxelloise.

M. Hicham Talhi (Ecolo).- Je ne vous ai pas entendu sur l'absence de charte en matière de publicité. Les opérateurs sont-ils autorisés à faire de la publicité ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- À ce stade, il n'existe pas de charte, mais ce point devra être traité par le Comité consultatif.

M. Hicham Talhi (Ecolo).- Les opérateurs sont donc autorisés à faire de la publicité en l'absence de charte ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Le fait d'indiquer le nom de l'opérateur sur ses propres véhicules n'est pas considéré comme de la publicité.

M. Hicham Talhi (Ecolo).- La charte doit être claire et indiquer qu'il ne peut pas y avoir d'exclusivité.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Je suis d'accord avec vous.

M. Hicham Talhi (Ecolo).- Je signale que des opérateurs pirates utilisent des citoyens lambda comme chauffeurs de taxi. Selon moi, une communication officielle devrait rappeler qu'il s'agit là d'une infraction grave passible de prison, que cette pratique sort totalement du cadre de l'ordonnance et que le risque est grand pour les passagers de ce genre de véhicules qui ne sont pas dûment assurés. Il faut éviter tout débordement. Je vous demande de prendre ce phénomène à bras-le-corps et de rappeler qu'une telle pratique est inacceptable.

Je vais recevoir les chiffres concernant les demandes de licence. Il reste les dossiers de quinze véhicules circulant à l'hydrogène à traiter. Toute une série de personnes qui n'ont pas demandé de véhicule circulant à l'hydrogène devraient se voir notifier le fait qu'il n'y a plus de licence à leur attribuer. Nous verrons si, dans ce cas, des personnes saisiront la justice. Cela risque d'arriver, mais le document attendu, c'est simplement la notification de fin de distribution.

M. Sadik Köksal (MR).- Je ne pense pas avoir eu de réponse à ma question concernant les personnes qui, depuis deux ans, sont en attente d'un document. Vous vous étiez engagé à remonter le dossier.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- J'ai donné la réponse à M. Talhi. Il faut attendre que le processus d'attribution de licences soit terminé afin que des recours puissent être introduits.

1297 **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- Naar verluidt moeten er nog een tiental licenties toegekend worden, terwijl sommigen al de boodschap kregen dat hun aanvraag niet in aanmerking kwam.

1297 **De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- Alle licenties werden toegekend. Dat proces is voltooid.

1297 **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- Wat de vereenvoudigde opleiding betreft, vind ik het een goede zaak dat taxichauffeurs niet meer alle straatnamen uit hun hoofd hoeven te kennen. Dankzij gps-systemen kunnen ze trouwens steeds de kortste weg kiezen.

1307 **De heer Gilles Verstraeten (N-VA)**.- Ik zit nog steeds met veel vragen over de stroefheid van het beleid. Ik vraag me af of het beleid en de beleidsmakers wel voldoende responsief zijn om de opborrelende problemen het hoofd te bieden.

Het is alvast goed nieuws dat het adviescomité er eindelijk komt en dat de problemen dus niet langer hoeven op te borrelen via allerlei contacten tussen de sector en individuele parlementsleden. Dat is een hele opluchting, want het heeft verbazingwekkend lang geduurd.

U zegt dat de belangrijkste spelers vertegenwoordigd zijn in het adviescomité en dat er zowel vaste als plaatsvervangende leden zijn. Hoeveel leden zijn er dan precies en wie zijn ze? U hoeft de namen van de betrokkenen niet te vermelden, maar ik zou wel willen weten welke operatoren door een persoon vertegenwoordigd worden en hoe het systeem precies in elkaar zit. Kunt u me die informatie bezorgen?

(Instemming van de heer Vervoort, minister-president)

Zullen de verslagen van het adviescomité gepubliceerd worden, zoals in de aanbevelingen van de Ubercommissie werd gevraagd? In ieder geval is het belangrijk dat al die actoren rond de tafel zitten en met elkaar praten.

1313 **De heer Rudi Vervoort, minister-president**.- Het was niet gepland, maar we zullen het adviescomité vragen of het zijn verslagen kan publiceren.

1313 **De voorzitter**.- Ik denk dat de leden van de commissie daar inderdaad voorstander van zijn.

1313 **De heer Gilles Verstraeten (N-VA)**.- De heer Ikazban is nogal tegenstrijdig. Het klopt dat het tijd wordt dat er minder politieke spelletjes worden gespeeld in dit dossier en dat het systeem gewoon naar behoren werkt. We mogen geen verdere spanningen

M. Sadik Köksal (MR).- Il y aurait apparemment encore une dizaine de licences non attribuées. Or, certaines personnes auraient déjà reçu un courrier leur indiquant que leur demande n'est pas éligible. Je ne comprends pas. Les licences n'ont donc pas toutes été attribuées ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Si, le processus d'attribution est clôturé.

M. Sadik Köksal (MR).- Concernant la simplification de la formation, je suis tout à fait d'accord pour ce qui concerne la connaissance des rues. Il ne s'agissait pas de connaître un bâtiment, mais de citer toutes les rues et places entre le point A et le point B, d'utiliser son De Rouck comme à l'époque, de pouvoir répondre en moins de 60 secondes, etc. La simplification est donc une bonne chose, étant donné que l'évolution des GPS permet justement de tracer le trajet le plus court. Les clients peuvent ainsi vérifier que le taxi n'effectue pas un grand détour comme c'était parfois le cas auparavant.

M. Gilles Verstraeten (N-VA) (en néerlandais).- *Je reste dubitatif quant à la capacité du gouvernement à répondre aux problèmes qui se présentent. Je salue donc la constitution du Comité consultatif régional des taxis et des voitures de location avec chauffeur pour la Région de Bruxelles-Capitale qui pourra centraliser les doléances.*

Combien de membres ce comité compte-t-il ? Pouvez-vous m'informer sur les opérateurs qui y siègent ?

(Assentiment de M. Vervoort, ministre-président)

Ses rapports seront-ils publiés ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- *Ce n'était pas prévu, mais nous demanderons au comité s'il est disposé à publier ses rapports.*

M. le président.- Les membres de la commission en sont en effet demandeurs.

M. Gilles Verstraeten (N-VA) (en néerlandais).- *Il ne faut pas effacer le passé, mais regarder surtout vers le présent et l'avenir. L'attitude de M. Ikazban est toutefois contradictoire puisqu'à la fois, il sous-entend que le politique ne doit pas s'en mêler, mais en tant que député, il affirme qu'il ne faut pas toucher au numerus*

aanwakkeren. We moeten het verleden laten rusten en de blik op de toekomst richten.

(Opmerkingen van de heer Vervoort, minister-president)

Winston Churchill zei dat wanneer we het heden en het verleden met elkaar in conflict brengen, we op een dag zullen ontdekken dat we de toekomst verloren zijn. Die uitspraak lijkt me relevant in dit verband. We moeten het verleden niet uitwissen, maar vooral naar het heden en de toekomst kijken.

De heer Ikazban stelt echter dat de politiek daar niet over moet beslissen, maar als politicus zegt hij wel dat er niet geraakt mag worden aan de numerus clausus. Dan spreekt hij zichzelf tegen en blijft hij in de oude sfeer hangen. Ik roep iedereen op om een open geest te houden en het systeem een kans te geven.

¹³¹³ **De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans)*.- *Je moet het verleden kennen om de toekomst te plannen.*

(Opmerkingen van de heer Verstraeten)

¹³²³ **De heer Francis Dagrín (PTB)** *(in het Frans)*.- *Is dit nu een ordonnantie waarmee de taxisector sterk wordt gereguleerd, of die net de deur openzet voor een liberalisering van de sector? Veel zal allicht afhangen van de machtsverhoudingen op het terrein.*

(Instemming van de heer Vervoort, minister-president)

De evolutie zal afhangen van de politieke machtsverhoudingen en van de relaties met de taxichauffeurs. Gaan zij de strijd aan, of leggen ze zich neer bij de situatie?

Het is een goede zaak dat het adviescomité samenkomt en dat alle spelers erbij betrokken worden. Hoe vaak vergadert het comité? Maakt het zijn verslagen openbaar?

¹³²⁷ **De heer Rudi Vervoort, minister-president** *(in het Frans)*.- *Om uiteenlopende interpretaties te vermijden worden de verslagen van het adviescomité best openbaar gemaakt.*

Wat de machtsverhoudingen betreft, ben ik het met u eens.

¹³³¹ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans)*.- *De numerus clausus is noodzakelijk. DéFI blijft er echter bij dat een onafhankelijke instantie een sociaal-economische evaluatie van die regeling moet uitvoeren.*

clausus. J'appelle à l'ouverture d'esprit de tous pour laisser sa chance au système.

(Remarques de M. Vervoort, ministre-président)

M. Jamal Ikazban (PS).- *Il faut connaître le passé pour préparer l'avenir.*

(Remarques de M. Verstraeten)

M. Francis Dagrín (PTB).- *Cette ordonnance réglemente-t-elle fortement les choses ou laisse-t-elle des portes ouvertes à la libéralisation du secteur ? À mes yeux, ce n'est toujours pas clair. Je pense que cela dépendra des rapports de force sur le terrain.*

(Assentiment de M. Vervoort, ministre-président)

L'évolution dépendra des rapports de force politiques, mais aussi des rapports de force avec les chauffeurs de taxi eux-mêmes. Vont-ils mener des luttes, comme celles égrenées tout à l'heure, ou vont-ils laisser faire ? L'avenir nous le dira.

Une très bonne chose est que le Comité consultatif va se réunir et s'élargir à tous les acteurs. Il me reste toutefois deux questions. Combien y aura-t-il de réunions, et à quel rythme, c'est-à-dire par an ou par trimestre ? Ensuite, le compte rendu de ces réunions sera-t-il accessible au public ? Comme on le sait, les différents acteurs peuvent interpréter et rapporter les choses différemment. Un compte rendu public a l'avantage d'être beaucoup plus clair.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- *Oui, la question sera posée et rien ne s'oppose à ce que les réunions soient publiques. Au contraire, nous avons même intérêt à ce qu'elles le soient, afin d'éviter que chacun y aille de sa propre interprétation. Je suis assez d'accord avec vous.*

Par ailleurs, à vous entendre parler de rapport de force et de lutte, je constate que nous avons encore des éléments de langage en commun.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *Concernant la rentabilité, je rejoins le désaccord de M. Ikazban avec le groupe MR sur la fixation du numerus clausus, qui aurait dû avoir lieu après une évaluation socioéconomique.*

Het lijkt mij nuttig om in de tussentijd poolshoogte te nemen bij de uitbaters en desgevallend maatregelen te nemen om faillissementen te voorkomen.

Voorts moet u een uitstel van de verplichting om elektrische wagens aan te schaffen zo snel mogelijk aankondigen, zodat iedereen zich kan aanpassen.

Op mijn vraag over de toegankelijkheid van laadpalen antwoordde u niet.

¹³³¹ **De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).**- *Ze zijn toegankelijk voor standplaatstaxi's en straattaxi's.*

¹³³⁹ *- De incidenten zijn gesloten.*

Il faut bien reconnaître que ce premier numerus clausus a été fixé par le gouvernement. Devons-nous nous en réjouir, ou pas ? Il était à tout le moins nécessaire. Je rappelle toutefois la demande répétée de mon groupe d'évaluer le numerus clausus sur la base d'une étude socioéconomique menée par une autorité indépendante.

Dans l'intervalle, je pense important de prendre le pouls des exploitants dès aujourd'hui, et éventuellement d'agir en conséquence pour nous assurer qu'il bat toujours au moment de cette évaluation, sans faillites d'ici là.

Concernant l'électrification, j'entends que la date butoir du 1er janvier 2025 sera très probablement reportée. Dans ce cas, il convient de l'officialiser au plus vite pour permettre à chaque partie de s'organiser.

Nous savons que les bornes de recharge ont été déployées, mais je n'ai pas reçu de réponse à ma question sur leur accessibilité.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Ces bornes sont accessibles aux taxis de station et de rue.

- Les incidents sont clos.