

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1965-1966.

6 JUILLET 1966.

Proposition de loi concernant les stationnements de taxis dans l'agglomération bruxelloise.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le développement de la circulation dans les villes oblige les pouvoirs publics à entreprendre des travaux de plus en plus importants et contribue aussi à aggraver lourdement les charges des communes. L'intérêt commun exige donc qu'un effort soit fait pour encourager l'usage des transports en commun, moins onéreux pour la collectivité que les autres formes de transports.

Parmi les transports en commun, le taxi est sans aucun doute la formule la plus souple et la plus adaptée à une certaine clientèle, de plus en plus nombreuse, qui a besoin plus ou moins souvent de pouvoir utiliser un moyen de transport individuel.

Lorsque les taxis sont bien organisés, ils prennent petit à petit la place des voitures particulières. On constate en effet que dans certaines grandes villes, la proportion des taxis par rapport aux voitures particulières augmente considérablement. Les chiffres les plus extrêmes, si les renseignements dont nous disposons sont exacts, seraient de un taxi sur cent voitures à Bruxelles, contre trente taxis sur cent voitures à New York.

Tout le monde paraît d'accord en ce moment pour considérer que, malgré les efforts des sociétés privées et des exploitants individuels, le régime des taxis à Bruxelles comporte de graves inconvénients. Il n'y a aucune organisation commune pour l'ensemble de l'agglomération. Les concessionnaires de taxis ne peuvent utiliser que les stationnements de leur commune et sont par conséquent souvent condamnés à faire de longues courses à vide. Le périmètre est insuf-

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1965-1966.

6 JULI 1966.

Voorstel van wet betreffende de standplaatsen voor taxi's in de Brusselse agglomeratie.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het verkeer wordt in de steden steeds drukker met het gevolg dat de overheid verplicht is steeds meer grote werken uit te voeren en dat de lasten van de gemeenten steeds zwaarder worden. Het algemeen belang eist dan ook dat het gebruik van de gemeenschappelijke vervoermiddelen wordt bevorderd, omdat het voor de gemeenschap goedkoper uitvalt dan de andere vormen van vervoer.

Onder de gemeenschappelijke vervoermiddelen is de taxi beslist de meest soepele en de meest passende formule voor een bepaalde clientèle, die voortdurend aangroeit, en vrij dikwijls over een individueel vervoermiddel moet kunnen beschikken.

Wanneer de taxi's behoorlijk georganiseerd zijn, vervangen zij geleidelijk de particuliere wagens. Zo constateert men in sommige grote steden dat het aantal taxi's aanzienlijk toeneemt in verhouding tot de particuliere wagens. Indien onze inlichtingen juist zijn, zouden de uiterste cijfers één taxi op honderd wagens zijn te Brussel tegen dertig taxi's op honderd wagens te New-York.

Iedereen schijnt het er over eens te zijn dat de regeling van het taxivervoer te Brussel, ondanks de inspanningen van de privé-maatschappijen en de individuele exploitanten, grote bezwaren biedt. Er bestaat geen gemeenschappelijke organisatie voor de agglomeratie in haar geheel. De concessiehouders mogen slechts de standplaatsen in hun gemeente gebruiken en zijn bijgevolg dikwijls verplicht lange ritten zonder passagiers te maken. Het gebied is niet

fisamment étendu. A certaines heures de pointe il est très difficile de se procurer un taxi, même en téléphonant aux centrales. On discute aussi le prix des taxis, dont certains prétendent qu'il est plus élevé à Bruxelles qu'ailleurs. Le Ministre conteste ce fait et estime que les tarifs bruxellois ne sont pas plus élevés que ceux des autres villes, sinon peut-être que les pourboires exigés sont plus grands.

Dans la justification de cette proposition de loi, nous ne pouvons entrer dans le détail de ces controverses fort complexes. Des enquêtes sérieuses devraient être menées pour avoir des réponses moins approximatives que celles que nous recevons aujourd'hui.

Ce qui paraît en tout cas certain, c'est qu'un des éléments importants du prix de revient, est la fiscalité exagérée qui pèse sur les concessions de stationnement. Ces concessions sont en effet mises par les différentes communes en adjudication publique. Le nombre des emplacements n'étant pas très nombreux, ces emplacements sont fort disputés. En conséquence sous l'empire de la concurrence, notamment celle des sociétés les plus importantes, les prix s'élèvent à chaque adjudication. Les dernières ont eu lieu à Uccle où l'emplacement de stationnement d'une voiture revient à 55.000 francs par an. Il faut donc que le chauffeur de taxi gagne plus de mille francs par semaine avant de pouvoir commencer à payer ses autres impôts, l'amortissement de sa voiture, son essence, ses autres frais et, enfin, de trouver un salaire personnel. Le régime des taxis de la ville de Bruxelles semble plus draconien encore. Les taxes sont proportionnelles à la circulation et peuvent dans certains cas, prétend-on, monter jusqu'à 120.000 francs par an.

Ce qui est certain, c'est que l'intérêt de la collectivité et des communes n'est pas de voir augmenter sans cesse le prix de revient des taxis. Si le prix de revient des taxis est augmenté, il y aura en effet nécessairement une pression grandissante pour l'augmentation des tarifs. Or, l'augmentation du tarif des transports en commun est la chose la plus contraire à l'intérêt général tant sur le plan national que sur le plan des communes. Comme nous l'avons dit au début de ce développement, l'intérêt principal de la collectivité est d'organiser les transports en commun les moins chers et les plus commodes, de manière, non pas à décourager l'emploi de la voiture particulière, mais au moins à ne pas pousser à l'augmentation continue de l'usage de cette dernière.

Il semble donc indispensable d'arrêter la progression constante du prix des concessions. Or, cinq communes de l'agglomération bruxelloise vont, d'ici un an, arriver à la fin de leurs concessions actuelles, et les remettre en adjudication. Il est certain d'avance qu'une nouvelle et considérable hausse des prix se produira.

Etant donné qu'une réglementation générale de l'organisation des taxis pour l'agglomération se présente aujourd'hui comme une nécessité dans une perspective pas trop éloignée, il nous a paru nécessaire d'ar-

groot genoeg. Op spitsuren kan men zeer moeilijk een taxi krijgen, zelfs wanneer men naar de centrale posten telefoneert. Ook de prijs van de taxi's is een punt van discussie en sommigen beweren dat de taxi's te Brussel duurder zijn dan elders. De Minister betwist dit; hij is van oordeel dat de Brusselse tarieven niet meer bedragen dan in andere steden, behalve dat misschien een hogere fooi wordt gevraagd.

In de toelichting bij dit voorstel van wet kunnen wij op deze zeer ingewikkelde twistpunten niet nader ingaan. Er zou een grondige enquête moeten worden gehouden om over juistere gegevens te kunnen beschikken dan ons thans worden verstrekt.

Het schijnt in ieder geval vast te staan dat de buitensporige belasting op de standplaatsconcessies een van de belangrijke bestanddelen van de kostprijs is. Deze concessies worden door de verschillende gemeenten openbaar aanbesteed, en aangezien de standplaatsen niet talrijk zijn wordt er sterk om gestreden. Deze mededinging, met name van de grootste maatschappijen, doet de prijzen bij iedere aanbesteding oplopen. De laatste hadden plaats te Ukkel waar een standplaats nu 55.000 frank per jaar kost. Een taxichauffeur moet dus meer dan 1.000 frank per week verdienen alvorens hij kan beginnen denken aan de betaling van zijn andere belastingen, de afschrijving van zijn wagen, zijn benzine, zijn andere kosten en ten slotte aan zijn eigen loon. De regeling voor de taxi's in de stad Brussel schijnt nog drakonischer te zijn. De belastingen zijn evenredig aan het verkeer en kunnen in bepaalde gevallen, zo wordt beweerd, tot 120.000 frank per jaar gaan.

Zoveel is evenwel zeker, dat het belang van de gemeenschap en de gemeenten er niet mee gediend is dat de kostprijs van de taxi's voortdurend stijgt, want telkens als dit gebeurt, ontstaat er noodzakelijkerwijze een grotere drang naar tariefverhoging. En de verhoging van het tarief van het gemeenschappelijk vervoer is lijnrecht in strijd met het algemeen belang, zowel op nationaal als op gemeentelijk vlak. Zoals wij in het begin van deze toelichting hebben gezegd, heeft de gemeenschap er alle belang bij om het gemeenschappelijk vervoer zo goedkoop en zo gerieflijk mogelijk te organiseren, niet om het gebruik van de particuliere wagens te remmen, maar om het ten minste niet voortdurend te laten toenemen.

Er dient dus een einde te komen aan de aanhoudende stijging van de concessieprijsen. In vijf gemeenten van de Brusselse agglomeratie lopen de huidige concessies binnen een jaar af en moeten zij opnieuw worden aanbesteed. Het staat nu reeds vast dat de prijzen weer aanzienlijk zullen stijgen.

Maar aangezien het dringend nodig is binnen afzienbare tijd een algemene regeling van het vervoer per taxi in de Brusselse agglomeratie te treffen, achten wij het onontbeerlijk onmiddellijk een einde te maken

rêter immédiatement ce qu'un sénateur appelait récemment « la guerre des taxis » et cette escalade du prix des concessions de stationnement. Il s'agit là d'une mesure conservatoire, indispensable avant la mise en œuvre d'une réglementation publique générale.

E. DE LA VALLEE POUSSIN.

..

PROPOSITION DE LOI

ARTICLE UNIQUE.

Les concessions de stationnements de taxis sur la voie publique, concédées par les communes de l'agglomération bruxelloise, seront prorogées. Il n'en sera plus accordé de nouvelles, jusqu'à ce qu'une loi ultérieure en ait déterminé les conditions.

E. DE LA VALLEE POUSSIN.

J. VAN HOUTTE.

P. VERMEYLEN.

J. WIARD.

M. JADOT.

aan hetgeen een senator onlangs de « taxioorlog » heeft genoemd, en de trapsgewijze stijging van de prijs der standplaatsconcessies te verhinderen. Dit is een conservatoire maatregel in afwachting dat er een algemene regeling tot stand komt.

..

VOORSTEL VAN WET

ENIG ARTIKEL.

De concessies van de standplaatsen van taxi's op de openbare weg, verleend door de gemeenten van de Brusselse agglomeratie, worden verlengd. Er worden geen nieuwe concessies meer toegestaan totdat een latere wet de voorwaarden daarvan heeft vastgesteld.