



GEWONE ZITTING 2021-2022

5 JULI 2022

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT
VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**ertoe strekkende een uitbreiding
van het nachtelijk openbaar vervoer in
Brussel te vragen**

(ingediend door mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F)
en de heer David WEYTSMAN (F))

Toelichting

Dit voorstel heeft als doel de Brusselse Hoofdstedelijke Regering te verzoeken een rits maatregelen te onderzoeken om het aanbod aan nachtelijk openbaar en gedeeld vervoer tijdens de week en in het weekend uit te breiden.

De laatste decennia kan men op nationaal en op internationaal vlak niet meer om Brussel heen. De hoofdstad van België, van Vlaanderen, van Europa, huisvest ook vele nationale en internationale instellingen. Ons Gewest telt 179 verschillende nationaliteiten en de reden daarvan is dat het een moderne, gastvrije en ideaal gelegen stad is in het hart van Europa. Brussel is een levendige en bruisende stad, een stad die vernieuwt en niet moet onderdoen voor de andere Europese hoofdsteden op het vlak van de levenskwaliteit voor haar inwoners en bezoekers. Voor de pandemie liet Brussel trouwens geen slechte toeristische cijfers optekenen, want het Gewest telde 9,4 miljoen overnachtingen in 2019. In 2015 verkoos de Union of International Associations (UIA) voor de 7^e opeenvolgende keer Brussel als tweede wereldstad en eerste Europese stad op het vlak van het aantal georganiseerde congressen. Ons Gewest mag, volgens de UIA, best trots zijn op de verschillende factoren die een positief imago uitstralen: moderne, moduleerbare en duurzame infrastructuren en diensten, centrale geografische ligging, verblijfsfaciliteiten, toegankelijkheid... Er zijn echter nog vele projecten die het verdienen opgestart te worden om zo het fantastische uitstaalraam waarover we beschikken te verbeteren. Een betere netheid en veiligheid van onze straten staan bovenaan op de prioriteitenlijst. Ons Gewest voorzien van een internationaal wegstation, zorgen voor voldoende aanvulling van de geldautomaten, en ons

SESSION ORDINAIRE 2021-2022

5 JUILLET 2022

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

**visant à demander l'extension de l'offre en
transports en commun la nuit à Bruxelles**

(déposée par Mme Anne-Charlotte d'URSEL (F)
et M. David WEYTSMAN (F))

Développements

La présente proposition entend demander au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale d'étudier une série de mesures visant à étoffer l'offre en transport en commun et en transport partagé la nuit durant la semaine et le week-end.

Bruxelles s'est imposée les dernières décennies comme une ville incontournable sur le plan national comme international. Capitale de la Belgique, de la Flandre, de l'Europe, elle est également le siège de nombreuses institutions nationales et internationales. Si notre Région compte 179 nationalités différentes, c'est parce qu'elle est une ville moderne, ouverte, idéalement située au cœur de l'Europe. Bruxelles est une ville qui vit, qui bouge, qui innove et qui n'a pas à rougir face aux autres capitales européennes sur la qualité de vie qu'elle offre à ses habitants et visiteurs. Le tourisme n'était d'ailleurs pas en berne à Bruxelles avant la pandémie puisque la Région comptait 9,4 millions de nuitées réservées en 2019. En 2015, l'Union des Associations Internationales (UIA) confirmait pour la 7^{ème} fois consécutive Bruxelles comme seconde ville mondiale et première ville européenne en termes de nombre de congrès internationaux. Notre Région peut d'ailleurs se vanter, selon l'UIA, de plusieurs facteurs qui génèrent une image positive: infrastructures et services modernes, modulables et durables, lieu géographique central, facilités de logement et d'accès... Pourtant, il y a encore de nombreux dossiers qui méritent d'être initiés afin d'améliorer la formidable vitrine dont nous bénéficions. Améliorer la propreté et la sécurité dans nos rues sont par exemple deux priorités. Doter notre Région d'une gare routière internationale, assurer une

architecturaal erfgoed beter uitspelen, zijn andere voorbeelden die bij de Brusselaars en onze bezoekers tot meer tevredenheid kunnen leiden.

Het doel van dit voorstel is een ander aspect aan te pakken dat geoptimaliseerd moet worden om Brussel echt op de kaart te zetten van steden die moderniteit, comfort en sociaal en cultureel leven combineren: dat van het nachtleven en het aanbod van nachtelijk openbaar vervoer.

De kwestie van de « stedelijke nacht » is een betrekkelijk nieuw studiegebied. Het onderzoek naar de nachtelijke functies van steden neemt toe sinds de jaren negentig, toen in de herwaardingsstrategieën voor postindustriële steden termen als « nachteconomie » en « 24-uurstad » in zwang kwamen om meer dynamische, veilige en concurrerende omgevingen te creëren, ongeacht het uur van de dag. Zodra de avond valt en de straatverlichting aangaat, neemt een andere sfeer bezit van onze moderne steden. Restaurants, bars, theaters, nachtclubs en bioscopen beleven een nieuw leven na zonsondergang. Tijdens de week en in het weekend slaapt onze stad steeds minder. De stad biedt een breed scala aan feestelijke, gastronomische en culturele activiteiten. Wij moeten de vlotte verplaatsingen bevorderen om deze bruisende plaatsen te bereiken. Bovendien zijn er ook nog de verplaatsingen van mensen die in ploegendienst of nachtdienst werken. De in 2018 gepubliceerde gegevens van het Vlaamse centrum « Het Steunpunt Werk » geven het cijfer van 3 % van Brusselse werknemers die 's nachts werken, d.w.z. bijna 30.000 mensen.

Gezien de toenemende druk die de gewestelijke overheid uitoefent op de automobilist (LEZ, afschaffing van parkeerplaatsen, meer controles met scanvoertuigen, wegen- verkeersbelasting, verhoging van de parkeertarieven), kiezen steeds meer Brusselaars ervoor om het zonder auto te stellen. Er dienen dus geloofwaardige alternatieven geboden te worden aan mensen die hun auto achterwege kunnen laten. Voor al deze mensen is het van cruciaal belang dat het openbaarvervoeraanbod voldoet aan hun verplaatsingsbehoeften, zowel overdag als 's nachts.

De nachtdiensten zijn momenteel echter nog vrij beperkt in het Brussels Gewest.

De Brusselse metro stopt om 00.30 uur, zowel op weekdagen als in het weekend. De bussen en trams van de MIVB rijden tot hoogstens 1 uur 's nachts, zowel op weekdagen als in het weekend. Naast dit traditionele aanbod zijn er 11 Noctis-lijnen, die van middernacht tot 03.00 uur 's nachts rijden, maar beperkt zijn tot vrijdag en zaterdag. Er zijn ook de gedeelde taxi's van Collecto, maar zij rijden enkel tussen 23.00 en 06.00 uur en uitsluitend in Brussel. Als bewijs van de interesse van de Brusselaars voor nachtelijke verplaatsingen, lijken zowel Noctis als Collecto jaar na jaar een groot succes te hebben. Zo telde het Noctis-netwerk 235.000 ritten in 2018 en 245.000 ritten in 2019, wat neerkomt op een gemiddelde van 2.350 ritten per nacht.

couverture suffisante de distributeurs de billets, améliorer la mise en valeur de notre patrimoine architectural sont autant d'autres exemples qui permettront aux Bruxellois comme à nos visiteurs de bénéficier d'une expérience plus satisfaisante.

L'objet de la présente proposition vise un autre aspect qui mérite d'être optimisé afin de placer véritablement Bruxelles sur l'autel des villes qui allient modernité, confort et vie sociale et culturelle : celui de la vie nocturne et de l'offre en transports en commun la nuit.

La question de la « nuit urbaine » est un domaine d'étude relativement nouveau. Les enquêtes sur les fonctions nocturnes des villes se multiplient depuis les années 1990, lorsque les stratégies de revitalisation des villes postindustrielles ont commencé à utiliser des termes tels que « économie nocturne » et « ville ouverte 24 heures sur 24 » pour créer des environnements plus dynamiques, plus sûrs et plus compétitifs, quelle que soit l'heure du jour. Une fois que le soir tombe et que les lumières des lampadaires s'allument, une autre atmosphère s'empare de nos villes modernes. Restaurants, bars, théâtres, boîtes de nuit, cinémas, entament une seconde vie une fois la nuit tombée. En semaine comme le week-end, notre ville dort de moins en moins. Elle offre un large panel d'activités festives, gastronomiques et culturelles. Il nous faut favoriser des déplacements fluides pour rejoindre ces lieux de vie. S'ajoutent ceux des personnes travaillant à horaires décalés ou travaillant de nuit. Les données publiées en 2018 par le centre flamand « Het Steunpunt Werk » donnent le chiffre de 3 % des travailleurs bruxellois qui travaillent de nuit, soit près de 30.000 personnes.

Au vu de la pression grandissante exercée par les pouvoirs publics régionaux à l'égard des automobilistes (LEZ, suppression du stationnement, augmentation des contrôles avec véhicules scanneurs, taxe de circulation et de mise en circulation, augmentation des tarifs de stationnement), de plus en plus de Bruxellois font le choix de se passer d'un véhicule. Procurer des alternatives crédibles aux personnes qui peuvent se passer de leur voiture devient donc indispensable. Pour l'ensemble des personnes évoquées ci-dessus, il est crucial d'assurer que l'offre en transports en commun réponde bien, de jour comme de nuit, à leurs besoins de déplacements.

Pourtant, l'offre de nuit reste à l'heure actuelle assez limitée en Région bruxelloise.

Les métros bruxellois s'arrêtent à minuit et demi la semaine comme le week-end. Les bus et les trams de la STIB roulent au maximum jusqu'à 1h du matin, la semaine comme le week-end également. En complément de cette offre traditionnelle, on compte par exemple les 11 lignes de Noctis, qui roulent de minuit à 3h mais qui sont limitées au vendredi et au samedi. On peut également citer l'offre de taxis partagés Collecto, mais ceux-ci ne roulent qu'entre 23h et 6h du matin et seulement à Bruxelles. Pour attester de l'intérêt des Bruxellois à se déplacer une fois la nuit tombée, Noctis comme Collecto, semblent rencontrer un succès qui ne se dément pas d'année en année. À titre d'exemple, la fréquentation du réseau Noctis était de

Collecto had in 2017 zo'n 244.000 gebruikers. In 2013 vervoerde Collecto bijvoorbeeld 140.000 klanten. Dit aantal is in 2018 blijven groeien, met zo'n 278.438 reizigers die van de dienst gebruikmaakten. De minister-president was verheugd dat Collecto zeer goed werkt en dat het aantal gebruikers sinds de invoering ervan aanzienlijk en gestaag is toegenomen, met zeer weinig klachten. De vraag naar de gedeelde taxi's was zo groot dat de dienst reeds in 2020 verklaarde dat een uitbreiding van de uren van de dienst en een ruimere gebiedsdekking overwogen werden, maar sindsdien is dit nog niet gebeurd.

Uit deze cijfers blijkt zeer duidelijk dat de inwoners en bezoekers van het Gewest steeds meer behoefte hebben aan toegankelijke, efficiënte, veilige en goedkope vervoersdiensten om zich buiten de daguren te verplaatsen. Dit blijkt ook uit het aantal ritten dat wordt gemaakt door traditionele taxibedrijven of door andere platforms die diensten voor bezoldigd personenvervoer aanbieden. Een ander cijfer dat de explosieve toename van de vraag illustreert, is het aantal vergunningen en exploitanten, dat met een factor van meer dan 100 is gestegen, van 68 in 2013 tot 775 in 2019. Dit cijfer komt uit de sociaaleconomische studie die Deloitte in 2020 heeft uitgevoerd over de hele sector van het bezoldigd personenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In deze studie wordt uitgelegd dat een soortgelijke tendens kan worden waargenomen bij het aantal voertuigen, want het aantal verhuurauto's met chauffeur is gestegen van 235 tot 983, wat neerkomt op een stijging met meer dan 400 %. Het aanbod volgt de vraag en illustreert eens te meer de groeiende behoefte van onze medeburgers en toeristen om later op de avond van Brussel te genieten, volgens hun wensen.

Het is interessant om eens te kijken naar wat andere Europese steden 's nachts aan openbaar vervoer te bieden hebben. In Parijs rijden de Noctilien-lijnen de hele week tussen 00.30 uur en ongeveer 05.30 uur. Zij nemen het bovendien over van het metronet, dat op weekdays tot 01.15 uur en in het weekend tot 02.15 uur rijdt. In Londen rijden de nachtbusdiensten wanneer de metro sluit en tot de busdiensten overdag beginnen. Bovendien rijden veel buslijnen 24 uur per dag. Een bijzonderheid is dat nachtbusen alleen stoppen op verzoek. Men moet dus aangeven bij welke halte men wil uitstappen door een van de rode knoppen te gebruiken. Dat is precies wat de indieners van dit voorstel vragen: de mogelijkheid bestuderen om op verzoek te stoppen met MIVB-voertuigen! In Berlijn vervangen de bussen door de week de metro tussen ongeveer 01.00 uur en 04.30 uur. Op vrijdagavond, zaterdagavond en de vooravond van feestdagen rijden de metro's en de S-Bahn (trams) zelfs de hele nacht door. In Rome rijden de een twintigtal nachtbuslijnen van middernacht tot 05.00 uur 's morgens.

235.000 voyages en 2018 et 245.000 voyages en 2019, ce qui représentait de l'ordre de 2.350 voyages en moyenne par nuit. Au sujet des Collecto, ceux-ci transportaient en 2017 quelque 244.000 usagers. À titre d'exemple, en 2013, Collecto avait transporté 140.000 clients. Ce nombre continuait de croître en 2018, où l'on dénombrait quelque 278.438 voyageurs ayant utilisé le service. Le Ministre-Président se réjouissait d'ailleurs du fait que le service Collecto fonctionne très bien et qu'il ait connu une hausse importante et régulière de fréquentation depuis sa création, avec très peu de plaintes. La demande était telle pour le service de taxi partagé que ce dernier expliquait déjà en 2020 qu'une extension des horaires du service et une couverture territoriale élargie étaient envisagées, sans pour autant aboutir depuis lors.

Ces chiffres illustrent à merveille la demande croissante des habitants et visiteurs de la Région pour une offre de transport accessible, efficace, sûre et peu onéreuse pour se déplacer en dehors des horaires de jour. On peut également vérifier cet engouement en regardant le nombre de trajets parcourus par les sociétés de taxis traditionnels ou par les autres plateformes qui proposent des services de transport rémunéré de personnes. Un autre chiffre illustrant l'explosion de la demande est celui du nombre d'autorisations et d'exploitants qui a été multiplié par un facteur supérieur à 100, passant ainsi de 68 en 2013 à 775 en 2019. Ce chiffre provient de l'étude socio-économique de l'ensemble du secteur du transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale réalisée par Deloitte en 2020. Cette étude explique qu'une tendance similaire peut d'ailleurs être observée du côté du nombre de véhicules puisque l'on remarque que le nombre de voitures de location avec chauffeur est passé de 235 à 983, ce qui représente une augmentation de plus de 400 %. L'offre suit ici la demande et illustre une nouvelle fois le besoin grandissant de nos concitoyens et touristes de profiter de Bruxelles plus tard, selon leurs envies.

Il est intéressant de regarder ce qui est proposé dans d'autres villes européennes en matière de transports en commun la nuit. À Paris, les lignes de Noctiliens tournent toute la semaine entre minuit 30 et 5h30 environ. Elles prennent d'ailleurs le relais du réseau de métro qui tourne jusqu'à 1h15 en semaine et jusque 2h15 le week-end. À Londres, les services de bus de nuit couvrent la période correspondant à la fermeture du métro et au début des services de bus qui circulent le jour. Par ailleurs, de nombreux itinéraires de bus fonctionnent 24h/24. Petite particularité, les bus de nuit ne s'arrêtent que sur demande, il vous faut donc indiquer à quel arrêt vous souhaitez descendre en utilisant l'un des boutons rouges. Cela rejoint exactement la demande formulée par les auteurs de la présente proposition d'étudier la possibilité d'effectuer des arrêts à la demande dans les véhicules de la STIB ! À Berlin, pendant la semaine, des autobus remplacent les métros entre environ 1h et 4h30. Le vendredi soir, le samedi soir et les veilles de jours fériés, les métros et les S-Bahn (les trams) fonctionnent même en continu pendant toute la nuit. À Rome, la vingtaine de lignes de bus de nuit roulent de minuit à 5h du matin.

Het is duidelijk dat Brussel niet dezelfde bevolkingsdichtheid of geografische omvang heeft als de hierboven genoemde steden. Het is echter verrassend vast te stellen dat er in al deze steden een nachtelijk aanbod van openbaar vervoer is dat niet enkel in het weekend wordt aangeboden. De indieners van het huidige voorstel willen niet vragen om het elders voorgestelde aanbod over te nemen, maar willen de mogelijkheid bestuderen om het in Brussel reeds beschikbare aanbod te versterken om aan de groeiende vraag te voldoen en Brussel het voorbeeld van andere Europese hoofdsteden te laten volgen. De indieners wijzen erop dat een groter aanbod van openbaar of gedeeld vervoer 's nachts niet alleen bijdraagt tot een betere bereikbaarheid van plaatsen van leven en cultuur, maar ook de economische bedrijvigheid 's nachts bevordert en automobilisten in staat stelt hun auto te laten staan ten gunste van schonere en veiligere oplossingen. Wat dit laatste punt betreft, lijkt het duidelijk dat de ontwikkeling van het aanbod in kwestie ook bijdraagt tot de verbetering van de verkeersveiligheid, aangezien het publiek, en vooral de jongeren, die alcohol willen nuttigen, zich niet langer op de gewestwegen begeven.

De indieners van dit voorstel zijn dan ook van plan een reeks maatregelen voor te stellen om een uitgebreider aanbod van openbaar nachtvervoer te ontwikkelen. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering zal verzocht worden om bijvoorbeeld de mogelijkheid te bestuderen om Noctis vanaf de donderdag aan te bieden. Al vele jaren blijkt dat de donderdagavond de afspraak is geworden voor veel afterworkevents en dat veel mensen hun weekend al op donderdagavond feestelijk inzetten.

De Brusselse regering zal ook verzocht worden de mogelijkheid te bestuderen om de uren van het metronetwerk in het weekend te verlengen tot 03.00 uur 's morgens. Met deze oplossing, die het meest gewenst is bij de Brusselse gebruikers van het openbaar vervoer, kunnen zij zich het snelst doorheen de stad verplaatsen. Ook mensen die in de rand wonen kunnen zo heel snel de gewestelijke grenzen bereiken.

Voor deze personen zal ook worden gevraagd overleg te plegen met het Vlaams Gewest om de mogelijkheid te analyseren om het werkingsgebied van Collecto uit te breiden tot de rand. Dit zou ook de voor de hand liggende doelstellingen van aantrekkelijkheid van ons Gewest dienen, evenals de reeds genoemde doelstellingen van verkeersveiligheid.

Tot slot zullen de indieners ervoor pleiten de mogelijkheid te bestuderen om bepaalde reguliere buslijnen 's nachts met verminderde frequentie te laten rijden (één bus per uur bijvoorbeeld) op weekdays wanneer Noctis niet rijdt. Deze lijnen zullen worden gekozen op basis van de vraag en het potentieel van bepaalde plaatsen in het Brusselse nachtleven, belangrijke universiteits- en ziekenhuiscentra of de nabijheid van gebieden waar veel mensen 's nachts werken.

Il est évident que Bruxelles ne connaît pas la même densité de population ou la même étendue géographique que les villes énumérées ci-avant. Il est cependant étonnant de constater que dans toutes ces villes, il existe une offre de transports en commun nocturnes qui ne s'arrête pas le week-end. Les auteurs de la présente proposition n'entendent pas demander d'imiter l'offre proposée ailleurs, mais souhaitent étudier la possibilité de renforcer l'offre déjà disponible à Bruxelles pour rencontrer la demande grandissante et placer Bruxelles dans le giron des autres capitales européennes. Les auteurs rappellent que renforcer l'offre de transports en commun ou partagé durant la nuit participe non seulement à améliorer l'accessibilité des lieux de vie et de culture, mais nourrit également l'activité économique nocturne et permet aux automobilistes d'abandonner leur véhicule au profit de solutions plus propres et plus sûres. Sur ce dernier point, il apparaît évident que le développement de l'offre ici visée participe également à l'amélioration de la sécurité routière, puisque l'ensemble du public, notamment les jeunes, qui souhaite consommer de l'alcool ne se retrouve plus sur les routes régionales.

Les auteurs de la présente proposition entendent dès lors proposer une série de mesures visant à déployer une offre en transports en commun plus développée la nuit. Il sera demandé au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale d'étudier par exemple la possibilité de proposer des Noctis dès le jeudi. On remarque en effet depuis de nombreuses années que le jeudi soir devient le rendez-vous de nombreux afterworks et soirées et que de nombreuses personnes commencent déjà les festivités du week-end dès le jeudi soir.

Il sera également demandé au Gouvernement bruxellois d'étudier la possibilité d'étendre les horaires du réseau de métro durant le week-end jusqu'à 3h du matin. Cette solution, la plus plébiscitée par les utilisateurs de transports en commun bruxellois, est celle qui permet de parcourir la ville le plus vite. Elle permet également aux personnes qui habitent la périphérie de retrouver très vite les frontières régionales.

Pour ces personnes, il sera également demandé d'entrer en concertation avec la Région flamande afin d'analyser la possibilité d'étendre à la périphérie le champ d'action des Collecto. Cela servirait également des objectifs évidents d'attractivité de notre Région, comme des objectifs de sécurité routière déjà évoqués.

Enfin, les auteurs plaideront pour étudier la possibilité que certaines lignes régulières de bus soient exploitées sur une base allégée (un bus par heure par exemple) pendant la nuit en semaine lorsque les Noctis ne roulent pas. Ces lignes seront choisies sur la base de la demande observée et du potentiel de certains lieux de vie nocturne bruxelloise, de grands pôles universitaires et hospitaliers ou de la proximité avec des zonings où nombreux sont les travailleurs qui travaillent de nuit.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)
David WEYTSMAN (F)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

ertoe strekkende een uitbreiding van het nachtelijk openbaar vervoer in Brussel te vragen

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Overwegende de sterke toename, buiten de covidperiode, van de vraag naar nachtelijk openbaar en gedeeld vervoer in Brussel ;

Overwegende het belang voor een internationale hoofdstad als Brussel om een aantrekkelijk aanbod van openbaar vervoer en nachtelijk openbaar vervoer aan te bieden, op een intelligente en gedifferentieerde manier tussen weekdays en « weekends » ;

Overwegende de strategie nul doden en zwaargewonden in het nieuwe Gewestelijk Verkeersveiligheidsplan en het onmiskenbare belang van bevordering en ondersteuning van deze alternatieve vervoersvormen voor de personenauto uit een oogpunt van verkeersveiligheid ;

Overwegende het belang van ondersteuning van de aantrekkelijkheid van het nachtelijke sociale, culturele en economische leven in een bruisende stad zoals Brussel, die zwaar heeft geleden onder de Covid-19-crisis ;

Overwegende dat het aanbod van nachtelijk openbaar vervoer in Brussel in vergelijking met andere Europese hoofdsteden nog zeer slecht uitgebouwd is ;

Overwegende dat het aanbod van nachtelijk openbaar en gedeeld vervoer in verbinding met de rand 's nachts ook nog zeer ondermaats is ;

Overwegende het succes van Collecto en de noodzaak om de sector van het bezoldigd personenvervoer te steunen in het kader van de komende hervorming van de sector en ten aanzien van de moeilijkheden waarmee deze te kampen heeft gehad ten gevolge van de recente gezondheidscrisis ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- de mogelijkheid te bestuderen om de Noctis-nachtbusdienst uit te breiden naar de nacht van donderdag en het aantal Noctis-buslijnen uit te breiden in wijken waar er veel vraag naar is ;
- te onderzoeken of het mogelijk is het metronet tijdens het weekend te laten rijden tot 03.00 uur 's morgens ;
- te overleggen met het Vlaams Gewest over de mogelijkheid om het werkingsgebied van Collecto en gedeelde mobiliteit uit te breiden tot de Brusselse rand;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à demander l'extension de l'offre en transports en commun la nuit à Bruxelles

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Considérant la forte augmentation, hors Covid, de la demande en transports en commun et en transports partagés durant la nuit à Bruxelles ;

Considérant l'importance, pour une capitale internationale comme Bruxelles, de proposer une offre attractive de transports en commun et de transports en commun la nuit, de manière intelligente et différenciée entre la semaine et le « week-end » ;

Considérant la stratégie Zéro Mort Zéro blessé contenue dans le nouveau Plan régional de sécurité routière et l'intérêt indéniable de promouvoir et soutenir ces formes de déplacements alternatives à la voiture individuelle en matière de sécurité routière ;

Considérant l'importance de soutenir l'attractivité de la vie sociale, culturelle et économique nocturne dans une ville aussi vivante que Bruxelles, qui a grandement souffert de la crise sanitaire liée au Covid-19 ;

Considérant que l'offre en transports en commun est encore très peu développée à Bruxelles durant la nuit par rapport à d'autres capitales européennes ;

Considérant que l'offre de transports en commun et de transports partagés en lien avec la périphérie durant la nuit reste elle aussi encore très insuffisante ;

Considérant le succès du service Collecto et la nécessité de soutenir le secteur du transport rémunéré de personnes dans le cadre de la prochaine réforme du secteur et face aux difficultés qu'il a connu à cause de la crise sanitaire récente ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'étudier la possibilité d'étendre le service de bus nocturnes Noctis au jeudi durant la nuit et d'augmenter le nombre de lignes de bus Noctis dans les quartiers où la demande est marquée ;
- d'étudier la possibilité d'étendre les horaires du réseau de métro durant le week-end jusqu'à 3h du matin ;
- de se concerter avec la Région flamande afin d'analyser la possibilité d'étendre à la périphérie bruxelloise le champ d'action des Collecto et celui des mobilités partagées ;

- de mogelijkheid te bestuderen om bepaalde reguliere buslijnen 's nachts met een lagere frequentie te laten rijden op weekdays wanneer de Noctis-buslijnen niet rijden, door deze lijnen te kiezen op basis van de vraag en het potentieel van bepaalde Brusselse uitgaansplaatsen, grote universiteits- en ziekenhuiscentra of de nabijheid van gebieden waar veel werknemers 's nachts werken.

- d'étudier la possibilité que certaines lignes régulières de bus offrent un service allégé pendant la nuit en semaine lorsque les Noctis ne roulent pas, en choisissant ces lignes sur la base de la demande observée et du potentiel de certains lieux de vie nocturne bruxelloise, de grands pôles universitaires et hospitaliers ou de la proximité avec des zonings où nombreux sont les travailleurs qui travaillent de nuit.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)
David WEYTSMAN (F)