



SESSION ORDINAIRE 2022-2023

29 JUNI 2023

PARLEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE

## PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à étendre l'offre des lignes nocturnes du  
réseau de la STIB

(déposée par M. Francis DAGRIN (FR), Mme Françoise DE SMEDT (FR), MM. Youssef HANDICHI (FR), Petya OBOLENSKY (FR), Luc VANCAUWENBERGE (FR), Bruno BAUWENS (FR), Mme Leïla LAHSSAINI (FR), MM. Jean-Pierre KERCKHOFS (FR) et Jan BUSSELEN (NL))

## Développements

L'offre actuelle de transport public nocturne en Région bruxelloise se limite au réseau Noctis de la STIB. Les lignes de bus Noctis ont été créées en 2007 et circulent toutes les demi-heures les vendredis et samedis soirs entre 0h30 et 3h00. Ce réseau Noctis a été fortement réduit dès 2010, passant de 17 à seulement 11 lignes, suite aux économies imposées à la STIB par la Région bruxelloise. De ce fait, de trop nombreux quartiers des 19 communes ne sont plus desservis en lignes nocturnes.

La vie nocturne est pourtant un élément important de la vie sociale pour de nombreux jeunes Bruxellois. Une offre de transport public nocturne leur donne l'opportunité idéale de rentrer chez eux de manière sûre et efficace, et limite le risque que ces jeunes ne prennent la voiture ou une trottinette pour rentrer chez eux, faute d'alternative. De nombreuses vies pourraient ainsi être épargnées.

Un service étendu de transport public nocturne serait également d'une grande utilité pour une grande partie des 30.000 personnes travaillant de nuit à Bruxelles. Pour donner également à cette partie importante de la population active bruxelloise la possibilité de rentrer chez elle en transports publics, le réseau de nuit de la STIB doit être étendu.

Chaque jour, 400.000 navetteurs de Flandre et de Wallonie se rendent à Bruxelles pour travailler. Des transports publics performants plus tard et plus tôt sont nécessaires pour leur offrir des alternatives de mobilité

GEWONE ZITTING 2022-2023

29 JUNI 2023

BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot uitbreiding van het nachtelijke aanbod op  
het MIVB-net

(ingediend door de heer Francis DAGRIN (FR), mevrouw Françoise DE SMEDT (FR), de heren Youssef HANDICHI (FR), Petya OBOLENSKY (FR), Luc VANCAUWENBERGE (FR), Bruno BAUWENS (FR), mevrouw Leïla LAHSSAINI (FR), de heren Jean-Pierre KERCKHOFS (FR) en Jan BUSSELEN (NL))

## Toelichting

Het huidige nachtelijke openbaarvervoersaanbod in het Brussels Gewest beperkt zich tot het Noctis-net van de MIVB. De Noctis-buslijnen kwamen in 2007 tot stand en rijden om het halfuur op vrijdag- en zaterdagnacht tussen 0.30 uur en 3.00 uur. Dat Noctis-net werd sinds 2010 drastisch teruggeschroefd, van 17 naar slechts 11 lijnen, als gevolg van de besparingen die het Brussels Gewest de MIVB had opgelegd. Hierdoor worden te veel wijken in de 19 gemeenten niet langer bediend door nachtlijnen.

Het nachtleven is voor veel jonge Brusselaars nochtans een belangrijk onderdeel van het sociale leven. Een nachtelijk openbaarvervoersaanbod biedt hen de ideale gelegenheid om veilig en efficiënt thuis te geraken, en vermindert het risico dat deze jongeren bij gebrek aan alternatief de auto of scooter nemen om thuis te geraken. Op die manier zouden veel levens gespaard kunnen worden.

Een uitgebreid nachtelijk openbaarvervoersaanbod zou ook een groot deel van de 30.000 mensen die 's nachts in Brussel werken ten goede komen. Om ook dit grote deel van de Brusselse beroepsbevolking de mogelijkheid te bieden om met het openbaar vervoer naar huis te gaan, moet het nachtelijke MIVB-net worden uitgebreid.

Elke dag reizen 400.000 pendelaars vanuit Vlaanderen en Wallonië naar Brussel voor hun werk. Er is nood aan vroeger en later efficiënt openbaar vervoer om hen bijkomende mobiliteitsalternatieven te bieden en de

supplémentaires et soulager la pression du trafic qui en découle. Par exemple, certains trains arrivent à Bruxelles très tôt le matin, quand le réseau de la STIB n'est pas encore opérationnel.

Nous savons que la qualité de l'air en Région bruxelloise n'est pas bonne. En 2022, *CurieuzenAir* a mené la plus grande enquête citoyenne jamais réalisée sur la qualité de l'air, dont les conclusions ont montré la nécessité d'agir pour réduire cette pollution. Le développement des transports publics – également de nuit – peut apporter une contribution majeure à la lutte pour améliorer la qualité de l'air.

Récemment, la SNCB a également annoncé qu'elle allait développer et étendre son offre dans et autour de Bruxelles. Certaines grandes liaisons seront assurées jusqu'à 1h30 du matin. La SNCB défend sa politique en mettant en avant le large éventail d'activités culturelles et de divertissements qu'offre Bruxelles, qui attirent un grand nombre de personnes dans la ville. Ces activités se déroulent le plus souvent en soirée. Dans certains cas, l'offre actuelle de la SNCB empêche les visiteurs d'utiliser les transports publics pour rentrer chez eux. La SNCB prend donc une décision correcte à cet égard. Le Conseil de la nuit de Bruxelles, entre autres, a déjà réagi positivement à ce sujet. Toutefois, il n'est pas opportun de se contenter d'étendre les horaires des trains sans le faire également pour les transports publics à l'intérieur des frontières de la Région.

Une métropole comme Bruxelles accueille également chaque année des millions de touristes. Cela nécessite également des transports publics plus importants et de meilleure qualité, dont le transport de nuit est une composante essentielle. Il permet non seulement d'améliorer sensiblement le confort des personnes qui visitent Bruxelles, mais aussi de renforcer l'attractivité internationale de notre capitale.

Toutes les grandes villes européennes disposent d'ailleurs de lignes nocturnes développées, avec minimum 20 lignes roulant à une fréquence d'environ 30 minutes. Certaines font figure de modèle à suivre: Madrid, Barcelone, Paris, Londres ou encore Berlin disposent de lignes nocturnes qui opèrent toute la nuit et sur une grande partie du réseau. À une échelle plus proche de la nôtre, des villes comme Copenhague ou Stockholm font également mieux que Bruxelles et ses 11 lignes de Noctis.

Le leader des transports publics nocturnes est Berlin. Ses neufs lignes du Metrotram fonctionnent 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. De 0h30 à 5h00 du matin, les trams arrivent toutes les 30 minutes. Les 18 lignes de MetroBus fonctionnent 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, avec des intervalles de 30 minutes jusque tard dans la nuit. Plusieurs lignes de bus remplacent des lignes de métro la nuit du lundi au vendredi. 42 lignes de bus de nuit remplacent les lignes de bus diurnes les plus importantes, 7 jours sur 7, toutes les 30 minutes. Les nuits du vendredi au samedi, du samedi au dimanche et avant les jours fériés, le *U-Bahn* fonctionne

verkeersdruk te verlichten. Sommige treinen komen bijvoorbeeld heel vroeg in de ochtend aan in Brussel, wanneer het MIVB-net nog niet operationeel is.

We weten dat de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest niet goed is. In 2022 voerde CurieuzenAir de grootste burgerenquête ooit uit over de luchtkwaliteit, waarvan de conclusies aantoonde dat er actie moet worden ondernomen om deze vervuiling te doen dalen. De ontwikkeling van het openbaar vervoer – ook 's nachts – kan een belangrijke bijdrage leveren aan de strijd om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Onlangs kondigde de NMBS ook aan dat ze haar diensten in en rond Brussel zou ontwikkelen en uitbreiden. Een aantal grote verbindingen zal tot 1.30 uur 's ochtends worden aangeboden. De NMBS verdedigt haar beleid door de aandacht te vestigen op het grote aanbod aan culturele en recreatieve activiteiten in Brussel, die een groot aantal mensen naar de stad lokken. De meeste van die activiteiten vinden 's avonds plaats. In sommige gevallen verhindert het huidige aanbod van de NMBS dat bezoekers het openbaar vervoer nemen om naar huis te gaan. De NMBS neemt in dit opzicht dus een correcte beslissing. Onder andere de Brusselse Nachtraad heeft hierop al positief gereageerd. Het is echter niet zinvol om enkel de dienstregeling van de treinen uit te breiden zonder dit ook te doen voor het openbaar vervoer binnen de grenzen van het gewest.

Een grootstad als Brussel trekt ook elk jaar miljoenen toeristen aan. Dit vraagt eveneens om meer en beter openbaar vervoer, waarvan nachtvervoer een essentieel onderdeel is. Het verbetert niet alleen het comfort van de bezoekers aan Brussel aanzienlijk, maar vergroot ook de internationale aantrekkingskracht van onze hoofdstad.

Alle grote Europese steden beschikken overigens over goed ontwikkelde nachtlijnen, met minstens 20 lijnen met een frequentie van ongeveer 30 minuten. Sommige zouden als voorbeeld kunnen dienen: Madrid, Barcelona, Parijs, Londen en Berlijn hebben allemaal nachtlijnen die de hele nacht door en over een groot deel van het net rijden. Op een schaal die dichter in de buurt van Brussel komt, doen steden als Kopenhagen en Stockholm het ook beter dan Brussel met zijn 11 Noctis-lijnen.

Berlijn is toonaangevend op het gebied van nachtelijk openbaar vervoer. De negen Metrotramlijnen rijden er 24 uur per dag, 7 dagen per week. Van 0.30 uur tot 5.00 uur 's ochtends komt er elke 30 minuten een tram. De 18 MetroBuslijnen rijden 24 uur per dag, 7 dagen per week, met tussenpozen van 30 minuten tot laat in de nacht. Verschillende buslijnen vervangen de metrolijnen 's nachts van maandag tot vrijdag. 42 nachtbuslijnen vervangen de belangrijkste dagbussen, zeven dagen per week, om de 30 minuten. In de nachten van vrijdag op zaterdag, zaterdag op zondag en voor de feestdagen rijdt de *U-Bahn* 24 uur per

24 heures sur 24 et la nuit, les trains circulent à intervalles de 15 minutes, tandis que le *S-Bahn* fonctionne 24 heures sur 24 et la nuit, les trains circulent à intervalles de 30 minutes.

Stockholm, qui compte moins d'habitants que notre Capitale et qui est très étalée géographiquement, dispose de lignes nocturnes efficaces. Elle compte 50 bus de nuit. La plupart des bus de nuit circulent du lundi au dimanche (avec une fréquence accrue les samedis, dimanches et veilles de jours fériés) entre 1h00 et 5h00/6h00 environ. Certaines lignes fonctionnent toutes les 20-30 minutes.

Se déplacer à Bruxelles en transports en commun devrait être la meilleure solution de mobilité, même durant la nuit. Le transport public est une solution collective, écologique et moins chère que la voiture. Il est donc nécessaire d'augmenter sensiblement le nombre de lignes nocturnes à Bruxelles. Le réseau Noctis actuel ne coûte que deux millions d'euros par an, pour deux soirs de fonctionnement. L'étendre, à terme, à tous les soirs de la semaine est loin d'être infaisable.

La présente résolution vise donc à améliorer sensiblement le réseau Noctis existant, ceci sur trois aspects principaux: l'extension des heures de circulation, l'extension du réseau à tous les jours de la semaine et l'augmentation du nombre de lignes Noctis au minimum à leur niveau originel de 2007 (17 lignes).

Francis DAGRIN (FR)  
Françoise DE SMEDT (FR)  
Youssef HANDICHI (FR)  
Petya OBOLENSKY (FR)  
Luc VANCAUWENBERGE (FR)  
Bruno BAUWENS (FR)  
Leïla LAHSSAINI (FR)  
Jean-Pierre KERCKHOFS (FR)  
Jan BUSSELEN (NL)

dag en rijden de treinen 's nachts met tussenpozen van 15 minuten, terwijl de *S-Bahn* 24 uur per dag rijdt en de treinen 's nachts met tussenpozen van 30 minuten rijden.

De stad Stockholm, die minder inwoners telt dan onze hoofdstad en geografisch erg uitgestrekt is, beschikt over efficiënte nachtlijnen. Er rijden 50 nachtbusen. De meeste nachtbusen rijden van maandag tot zondag (met een hogere frequentie op zaterdag, zondag en de vooravond van feestdagen), ongeveer tussen 1.00 uur en 5.00 uur /6.00 uur 's ochtends. Sommige lijnen rijden elke 20-30 minuten.

Zich verplaatsen met het openbaar vervoer in Brussel zou de beste mobiliteitsoplossing moeten zijn, zelfs 's nachts. Openbaar vervoer is een collectieve, ecologische en goedkopere oplossing dan de auto. Daarom moet het aantal nachtlijnen in Brussel aanzienlijk worden verhoogd. Het huidige Noctis-net kost slechts twee miljoen euro per jaar voor twee avonden. Het op termijn uitbreiden tot elke avond van de week is verre van onbetaalbaar.

Deze resolutie beoogt dus een aanzienlijke verbetering van het bestaande Noctis-net in drie belangrijke opzichten: uitbreiding van de diensturen, uitbreiding van het net tot alle dagen van de week en verhoging van het aantal Noctis-lijnen tot ten minste het oorspronkelijke niveau van 2007 (17 lijnen).

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

### visant à étendre l'offre des lignes nocturnes du réseau de la STIB

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Considérant l'importance d'offrir un réseau de transport public nocturne sûr et répondant aux besoins de mobilité de la jeunesse bruxelloise et des 30.000 travailleurs de nuit;

Considérant la nécessité de réduire les accidents graves et mortels sur la route;

Considérant le statut international de Bruxelles en tant que capitale de l'Europe et les millions de touristes qu'elle attire;

Considérant le retard de Bruxelles en termes de lignes nocturnes par rapport aux autres grandes villes européennes;

Considérant la grave pollution de l'air en Région bruxelloise;

Considérant le coût relativement faible d'une extension du réseau Noctis;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale:

- de revenir au réseau Noctis originel, qui comptait 17 lignes, pour une meilleure desserte des communes bruxelloises;
- de compléter ce réseau Noctis originel avec la nouvelle ligne envisagée pour les Anderlechtois, la N17 Gare centrale – Clemence Everard;
- de ne plus limiter le réseau Noctis de la STIB aux week-ends;
- d'étendre le réseau Noctis immédiatement au jeudi et de le faire fonctionner jusqu'à 4h00 du matin, au lieu de 3h00;
- d'étendre le réseau Noctis, après une évaluation, avec de nouvelles lignes, une fréquence de 20 minutes au lieu de 30 et un service Noctis du lundi au dimanche, jusqu'à 5h00 du matin;

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

### tot uitbreiding van het nachtelijke aanbod op het MIVB-net

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Overwegende het belang van een veilig nachtelijk openbaarvervoersnet, dat beantwoordt aan de mobiliteitsbehoeften van de Brusselse jongeren en de 30.000 mensen die 's nachts werken;

Overwegende de noodzaak om het aantal ernstige en dodelijke verkeersongevallen te doen dalen;

Overwegende de internationale status van Brussel als hoofdstad van Europa en de miljoenen toeristen die ze aantrekt;

Overwegende de achterstand van Brussel op andere grote Europese steden op het gebied van nachtlijnen;

Overwegende de ernstige luchtvervuiling in het Brussels Gewest;

Overwegende de relatief lage kosten van een uitbreiding van het Noctis-net;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijk Regering:

- terug te keren naar het oorspronkelijke Noctis-net, dat 17 lijnen telde, om een betere verbinding met de Brusselse gemeenten te bieden;
- dit oorspronkelijke Noctis-net aan te vullen met de nieuwe lijn die gepland is voor de inwoners van Anderlecht, de N17 Centraal Station – Clemence Everard;
- het Noctis-net van de MIVB niet langer te beperken tot het weekend;
- het Noctis-net onmiddellijk uit te breiden tot donderdag, en het te laten doorlopen tot 4.00 uur in plaats van tot 3.00 uur 's ochtends;
- het Noctis-net, na een evaluatie, uit te breiden met nieuwe lijnen, een frequentie van 20 minuten in plaats van 30, en een Noctis-dienst van maandag tot zondag, tot 5.00 uur 's ochtends;

- d'avancer l'heure des premiers départs des lignes de métro à 4h00 du matin, pour permettre à un plus grand nombre de navetteurs de venir travailler en transports publics à Bruxelles, en améliorant également les correspondances entre les différentes entreprises de transports en commun.

Francis DAGRIN (FR)  
Françoise DE SMEDT (FR)  
Youssef HANDICHI (FR)  
Petya OBOLENSKY (FR)  
Luc VANCAUWENBERGE (FR)  
Bruno BAUWENS (FR)  
Leïla LAHSSAINI (FR)  
Jean-Pierre KERCKHOFS (FR)  
Jan BUSSELEN (NL)

- de eerste vertrektijd van de metrolijnen te vervroegen tot 4.00 uur 's ochtends, zodat meer pendelaars met het openbaar vervoer naar hun werk in Brussel kunnen komen; door ook de aansluitingen tussen de verschillende openbaarvervoermaatschappijen te verbeteren.