



GEWONE ZITTING 2023-2024

26 MAART 2024

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

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

(nr. A-575/1 – 2021/2022)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

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

(nr. A-727/1 – 2022/2023)

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door mevr. Isabelle PAUTHIER (F)

SESSION ORDINAIRE 2023-2024

26 MARS 2024

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

PROPOSITION DE RÉOLUTION

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

(n° A-575/1 – 2021/2022)

PROPOSITION DE RÉOLUTION

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

(n° A-727/1 – 2022/2023)

RAPPORT

fait au nom de la commission
de la mobilité

par Mme Isabelle PAUTHIER (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: Mevr. Leila Agic, de heer Ibrahim Dönmez, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Sadik Köksal, David Weytsman, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, de heren Tristan Roberti, Francis Dagrin, Arnaud Verstraete, mevr. Cielkje Van Achter.

Plaatsvervangers: De heer Jamal Ikazban, mevr. Marie Nagy.

Zie:

Stuk van het parlement:

A-575/1 – 2021/2022: Voorstel van resolutie.

A-727/1 – 2022/2023: Voorstel van resolutie.

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : Mme Leila Agic, M. Ibrahim Dönmez, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Sadik Köksal, David Weytsman, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, MM. Tristan Roberti, Francis Dagrin, Arnaud Verstraete, Mme Cielkje Van Achter.

Membres suppléants: M. Jamal Ikazban, Mme Marie Nagy.

Voir :

Document du Parlement :

A-575/1 – 2021/2022 : Proposition de résolution.

A-727/1 – 2022/2023 : Proposition de résolution.

De commissie beslist de bespreking van de voorstellen van resolutie A-575/1 en A-727/1 samen te voegen.

I. Inleidende uiteenzetting van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie nr. A-575/1

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel zegt dat het nachtaanbod van het openbaar vervoer moet worden uitgebreid. Brussel is een internationale hoofdstad met veel economische, culturele en toeristische troeven, maar het nachtleven heeft zich tot nu toe niet ten volle kunnen ontplooiën. De stad heeft na zonsondergang nochtans een economische en culturele functie, om nog maar te zwijgen van de mensen die 's nachts in Brussel werken, ongeveer 3% van de Brusselse beroepsbevolking.

Nu steeds meer Brusselaars door de toenemende druk op autobestuurders ervoor kiezen om geen auto te bezitten, moeten er alternatieven komen voor verplaatsingen met de auto door het openbaarvervoeraanbod uit te breiden. Dit aanbod blijft echter beperkt. De Brusselse metro's stoppen om halfeen 's nachts, en de bussen en trams een halfuur later, zowel op weekdays als in het weekend. De Noctisbussen rijden van middernacht tot 3 uur 's nachts, maar enkel op vrijdag- en zaterdagavond, terwijl de collectieve taxidienst Collecto van 23 uur tot 6 uur 's morgens rijdt, maar enkel in Brussel. Uit de cijfers blijkt onmiskenbaar dat steeds meer mensen gebruik maken van dit nachtaanbod.

Andere Europese steden, zoals Parijs, Londen en Berlijn, hebben een veel uitgebreider nachtelijk openbaarvervoeraanbod dan Brussel. Ook al heeft Brussel niet hetzelfde aantal inwoners of dezelfde omvang als deze andere hoofdsteden, toch zou het een goed idee zijn om te onderzoeken of het openbaar vervoer kan uitbreiden, vooral in het weekend, om de toegankelijkheid tot feest- en cultuurplekken en nachtelijke economische activiteiten te verhogen. Bovendien zou dit bijdragen aan een betere verkeersveiligheid, omdat mensen die 's avonds alcohol drinken op die manier worden aangemoedigd om de auto aan de kant te laten.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel vraagt daarom te onderzoeken of het mogelijk is om de Noctisbussen uit te breiden naar donderdagavond aangezien er meer dan vroeger op donderdagavond gefeest wordt, en om de metro in het weekend te laten rijden tot 3 uur 's nachts. Bovendien zou het een goed idee zijn om in overleg met het Vlaams Gewest Collecto uit te breiden tot de Brusselse Rand. Tot slot pleit ze ervoor om bepaalde buslijnen met een lagere frequentie en op vraag 's nachts te bedienen, bijvoorbeeld voor Brusselse nachtelijke hotspots, universiteitscampussen, ziekenhuizen en zones waar veel mensen werken.

La commission décide de joindre la discussion des propositions de résolution n°A-575/1 et n°A-727/1.

I. Exposé introductif de Mme Anne-Charlotte d'Ursel, première coautrice de la proposition de résolution n° A-575/1

Mme Anne-Charlotte d'Ursel affirme que l'offre de transports en commun doit être étoffée durant la nuit. Bruxelles, qui est une capitale de dimension internationale, jouit de nombreux atouts économiques, culturels et touristiques, mais sa vie nocturne n'a pas pu jusqu'à présent déployer son plein potentiel. La ville a pourtant aussi une fonction économique et culturelle une fois la nuit tombée, sans parler des personnes qui travaillent de nuit à Bruxelles, soit à peu près 3% des travailleurs bruxellois.

Dans un contexte où de plus en plus de Bruxellois choisissent de ne plus acquérir de voiture, à cause de la pression grandissante exercée sur l'automobiliste, il faut accorder des alternatives aux déplacements en voiture en renforçant les transports en commun disponibles. Toutefois, cette offre reste limitée. Les métros bruxellois cessent de rouler à minuit et demi et les bus et les trams à une heure du matin, la semaine comme le week-end. Les bus Noctis, quant à eux, roulent de minuit à trois heures, mais seulement le vendredi et le samedi soir, tandis que les taxis partagés Collecto circulent de 23 heures à 6 heures, mais seulement à Bruxelles. Ces services nocturnes rencontrent un succès qui ne se dément pas, comme en attestent leurs chiffres de fréquentation en croissance.

D'autres villes européennes, telles que Paris, Londres ou Berlin, offrent des transports en commun nocturnes bien plus régulièrement qu'à Bruxelles. Certes, cette dernière n'a pas le même nombre d'habitants ni la même étendue que ces autres capitales, mais il s'agirait néanmoins d'étudier la possibilité d'accroître l'offre disponible de transports en commun, en particulier le week-end, afin d'améliorer l'accessibilité des lieux de fête et de culture mais aussi l'activité économique nocturne. De plus, cela contribuerait à plus de sécurité routière puisque ceux qui auront consommé de l'alcool en soirée seront incités à délaisser la voiture pour rentrer chez eux.

Mme d'Ursel demande dès lors que l'extension du service de bus Noctis dès le jeudi soir soit étudiée, puisque les festivités organisées le jeudi sont plus fréquentes que jadis, ainsi que la poursuite du service du réseau de métro jusqu'à 3 heures du matin pendant le week-end. En outre, il serait bon d'étendre le champ d'action des taxis Collecto à la périphérie bruxelloise, en concertation avec la Région flamande. Enfin, l'oratrice plaide pour la mise en service de certaines lignes de bus régulières durant la nuit, selon une fréquence allégée et d'après la demande, par exemple pour desservir les hauts lieux de la nuit bruxelloise, les pôles universitaires et hospitaliers et les bassins d'emploi.

II. Inleidende uiteenzetting van de heer Francis Dagrín, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie nr. A-727/1

De heer Francis Dagrín herinnert eraan dat er zeventien lijnen waren toen het Noctisnetwerk in 2007 werd opgezet, tot de gewestelijke overheid besloot te bezuinigen en er zes af te schaffen. Sindsdien moeten veel wijken het doen zonder nachtbus. Duizenden werknemers op weg naar hun werk moeten hun plan trekken, dus nemen ze meestal de auto. Bovendien moeten veel jongeren op weg naar huis risico's nemen. Bovendien bieden sommige ziekenhuizen sinds kort nachtafspraken aan om de wachttijden te verminderen. De regering heeft de plicht deze mensen 's nachts een veilig alternatief te bieden, aangezien bewezen is dat overmatig alcoholgebruik leidt tot onveilig verkeer. Dit voorstel is dus ook bedoeld om het aantal verkeersongevallen terug te dringen.

De deeltaxi's van Collecto zijn omwille van hun hoge tarieven niet interessant. Dagelijks gebruik zou 4.380 euro per jaar kosten. De Noctisdienst, die maar twee avonden per week rijdt en niet later dan 3 uur 's ochtends, verbleekt bij andere Europese hoofdsteden, zelfs in vergelijking met steden van vergelijkbare omvang, zoals Kopenhagen of Stockholm. Dit netwerk kost slechts twee miljoen euro per jaar. Het gewest is financieel dus perfect in staat om dit netwerk elke nacht van de week te laten rijden.

Daarom stelt de heer Francis Dagrín voor om terug te keren naar de oorspronkelijke zeventien lijnen van het Noctisnetwerk. Deze bussen zouden ook op donderdagavond moeten uitrijden, en tot vier uur 's ochtends in plaats van tot drie uur. Later moet dan worden geanalyseerd of dit netwerk kan worden uitgebreid met extra lijnen met een frequentie van om de twintig minuten in plaats van dertig, en tot vijf uur 's ochtends. Tot slot wil het parlamentslid dat de metro om vier uur 's ochtends begint te rijden, wat tegemoetkomt aan de werknemers.

III. Samengevoegde algemene bespreking

Mevrouw Cieltje Van Achter steunt het voorstel van mevrouw d'Ursel, want het valt niet te ontkennen dat het nachtelijk openbaar vervoer ontoereikend is, terwijl Brussel een stad is met veel troeven voor nachtbrakers. Toch moet de uitbreiding ervan rekening houden met de financiële draagkracht van het gewest, aangezien de situatie verre van rooskleurig is. In deze context van schaarste moet elk interessant idee zorgvuldig worden afgewogen. Deze voorzorg verhindert echter niet dat dit voorstel kan worden bestudeerd.

De spreekster vraagt zich af wat de beweegredenen zijn voor het laatste verzoek in voorstel A-575/1. Waarom de

II. Exposé introductif de M. Francis Dagrín, premier coauteur de la proposition de résolution n° A-727/1

M. Francis Dagrín rappelle qu'à la création du réseau Noctis en 2007, dix-sept lignes avaient été instaurées, avant que le gouvernement régional ne pousse la STIB à en supprimer six, pour des motifs d'économie. Depuis lors, de nombreux quartiers ne sont plus desservis par ces bus nocturnes. Des milliers de travailleurs doivent se débrouiller pour rejoindre leur lieu de travail, généralement en voiture, et de nombreux jeunes doivent prendre des risques pour regagner leur domicile. Par ailleurs, certains hôpitaux proposent depuis peu des rendez-vous de nuit, afin de réduire les délais d'attente. Le gouvernement se doit pourtant d'offrir à ces personnes une alternative sûre au cœur de la nuit, puisque l'excès d'alcool est un facteur avéré d'insécurité routière. Cette proposition entend donc aussi réduire le nombre d'accidents de la route.

Les taxis partagés Collecto ne sont pas une option satisfaisante, à cause de leurs tarifs élevés. Utiliser ce service quotidiennement coûterait quelque 4380 euros à l'année. Le réseau de bus Noctis, qui ne circule que deux nuits par semaine et seulement jusqu'à trois heures du matin, fait pâle figure face aux autres capitales européennes, même si l'on considère des villes de taille comparable, comme Copenhague ou Stockholm. Ce réseau ne représente qu'une dépense de deux millions d'euros par an pour la Région, qui serait donc parfaitement capable de financer ce réseau pour toutes les nuits de la semaine.

Par conséquent, M. Dagrín propose tout d'abord de revenir à la configuration originelle du réseau Noctis, avec dix-sept lignes. De même, il faudrait le faire fonctionner dès le jeudi soir, et jusqu'à quatre heures du matin, au lieu de trois heures. Dans un second temps, il conviendrait d'analyser l'extension de ce réseau par la création de lignes supplémentaires, selon une fréquence plus soutenue de vingt minutes, au lieu de trente, et jusqu'à cinq heures. Enfin, le député demande l'entrée en service du métro dès quatre heures du matin, ce qui bénéficierait aux travailleurs.

III. Discussion générale conjointe

Mme Cieltje Van Achter soutient la proposition présentée par Mme d'Ursel car on ne peut nier que nos transports en commun sont insuffisants durant la nuit, alors que Bruxelles est une ville qui offre de multiples facettes aux noctambules. Il faudrait néanmoins qu'une extension des transports en commun reste dans les limites de ce qui est supportable pour le budget de la Région, dont la situation est bien loin d'être florissante. Dans ce contexte de pénurie, chaque idée qui paraît intéressante doit être mûrement soupesée. Cette précaution n'empêche néanmoins pas d'étudier la question demandée.

L'intervenante s'interroge sur les motifs de la dernière demande de la proposition A-575/1. Pourquoi envisager de

gewone buslijnen op weekdays 's nachts laten rijden in plaats van Noctisbussen?

Mevrouw Leila Agic geeft toe dat Brussel als Europese hoofdstad in staat moet zijn om 's nachts openbaar vervoer aan te bieden. Het nachtleven is erg belangrijk voor veel jongeren in Brussel, maar ook voor veel werknemers, voor wie het openbaar vervoer een veilige manier is om thuis te geraken.

Er moet echter worden nagedacht over de extra kosten die de uitbreiding van het openbaar vervoer met zich brengt en die aan een relatief beperkte vraag beantwoordt. Daarom moet er voordat het netwerk wordt uitgebreid een test plaatsvinden om een beter beeld te krijgen van de omvang van deze vraag en de financiële gevolgen ervan.

Mevrouw Agic is echter tegen nachtelijk metrovervoer gekant. We moeten aandachtig zijn voor de veiligheid van het openbaarvervoernetwerk dat een collectieve ruimte is. Na 22 uur durven veel mensen, vooral vrouwen, de metro niet meer nemen. We moeten dus eerst deze situatie verhelpen en de veiligheid van het ondergrondse netwerk 's avonds verbeteren, alvorens het zeer dure idee te overwegen om het 's nachts open te stellen.

Het netwerk 's nachts uitbaten is veel duurder dan overdag, vanwege de hogere loonkosten, het extra veiligheidsstoezicht dat nodig is voor passagiers die dronken of onder invloed van drugs zijn, en de lagere inkomsten uit de ticketverkoop gezien het lage aantal reizigers. Om al deze redenen zal mevrouw Agic tegen deze twee voorstellen stemmen.

De heer Arnaud Verstraete geeft toe dat hij sympathie heeft voor beide voorstellen, omdat zich verplaatsen met het openbaar vervoer altijd mogelijk zou moeten zijn, zeker omdat dit het vervoermiddel bij uitstek is voor veel Brusselaars die geen auto hebben.

De voorstellen van mevrouw d'Ursel om het openbaar vervoer 's nachts uit te breiden, werden echter al opgepikt door de regering, die dit verzoek heeft opgenomen in het nieuwe beheerscontract met de MIVB, die dit zal moeten onderzoeken. Afhankelijk van de vraag kan ook het Collecto-aanbod worden uitgebreid. Dit voorstel van resolutie komt dus te laat.

De heer Dagrin wil het oorspronkelijke Noctisnetwerk opnieuw in het leven roepen, maar gaat voorbij aan de rationaliseringsinspanning die de MIVB moest leveren omdat bepaalde lijnen vrijwel niet werden gebruikt. Meer in het algemeen is het beter om de deskundigen van de MIVB te laten oordelen welke lijnen moeten worden toegevoegd of gewijzigd. Zodra de MIVB de analyse die in het beheerscontract is opgenomen heeft uitgevoerd, is het aan de

faire rouler des bus de lignes régulières durant la nuit en semaine, plutôt que de recourir à des bus Noctis ?

Mme Leila Agic admet que Bruxelles, eu égard à sa fonction de capitale européenne, devrait être en mesure de poursuivre la mise en service de ses transports en commun pendant la nuit. La vie nocturne revêt une grande importance pour de nombreux jeunes Bruxellois mais aussi pour plusieurs travailleurs, pour lesquels les transports en commun représentent un moyen sûr de rentrer chez soi.

Toutefois, il faut être attentif au surcroît de dépenses que cette extension du service des transports en commun impliquerait, pour répondre à une demande relativement restreinte. C'est pourquoi une extension du réseau de bus Noctis devrait être précédée par un test, pour mieux connaître l'ampleur de cette demande et les conséquences financières.

Mme Agic est par contre opposée à une mise en service du métro durant la nuit. Il faut porter son attention sur la sécurité du réseau de transports en commun, qui est un espace collectif de vie. Passé 22 heures, de nombreuses personnes, en particulier les femmes, n'osent plus emprunter le métro. Il s'agit donc d'abord de remédier à cette situation et d'améliorer la sécurité de notre réseau souterrain en soirée avant d'envisager une ouverture très onéreuse de ce réseau durant la nuit.

L'exploitation de nuit du réseau coûte beaucoup plus cher que durant la journée, à cause des suppléments de salaire, de la nécessité plus grande d'assurer un encadrement de sécurité, quand plus de voyageurs sont pris de boisson ou sous l'effet de stupéfiants, et à cause d'un faible niveau de couverture des dépenses par des recettes de billetterie, étant donné la faible fréquentation. Pour ces motifs, Mme Agic votera contre ces deux propositions.

M. Arnaud Verstraete avoue qu'il nourrit de la sympathie pour ces deux propositions puisque les transports en commun doivent en tout temps offrir un moyen de se déplacer, surtout quand on sait qu'il s'agit du moyen de transport de prédilection pour de nombreux Bruxellois qui n'ont pas de voiture.

Les demandes formulées par Mme d'Ursel, qui consistent pour l'essentiel à étudier une extension aux heures de nuit du service des transports en commun, ont toutefois déjà retenu l'attention du gouvernement, qui a inscrit ce sujet dans le nouveau contrat de gestion passé avec la STIB. Cette dernière devra examiner la demande de transports durant la nuit. L'offre des taxis Collecto pourrait également être étendue, en fonction de la demande. Cette proposition de résolution arrive donc trop tard.

M. Dagrin réclame quant à lui un retour à la configuration initiale du réseau de bus Noctis, mais il néglige l'effort de rationalisation auquel la STIB a dû procéder quand elle a constaté que certaines lignes étaient pour ainsi dire inutilisées. Plus généralement, mieux vaut laisser aux experts de la STIB le soin de déterminer les lignes qui doivent être ajoutées ou modifiées. Une fois que l'exercice d'analyse inscrit dans le contrat de gestion aura été effectué par la STIB, il reviendra

volgende regering om de conclusies ervan in de praktijk om te zetten, rekening houdend met de budgettaire beperkingen. Dit zullen geen gemakkelijke keuzes zijn.

We schatten de ambities van mevrouw d'Ursel en de heer Dagrín en hun argumenten naar waarde, zeker wat verkeersveiligheid betreft, maar op dit moment ligt de bal in het kamp van de MIVB, die dit zal analyseren.

Mevrouw Isabelle Pauthier is het daarmee eens. Deze twee voorstellen houden in principe steek. Het zou verstandig zijn om het nachtvervoer in de week en het weekend uit te breiden voor de vele Brusselaars die geen auto hebben, waaronder veel jongeren en werknemers die nachtwerk verrichten. Het idee om bushaltes op aanvraag te organiseren is ook interessant, niet in het minst om veiligheidsredenen.

Deze twee voorstellen blijken echter overbodig omdat de MIVB het belang ervan al heeft ingezien. Of het aanbod wordt uitgebreid, zal vooral afhangen van de financiële middelen die aan de MIVB worden toegekend, zonder uit het oog te verliezen dat de vraag naar openbaar vervoer vooral overdag groot is. Zoals mevrouw Van Achter al zei, kampt het gewest met ernstige financiële problemen, vooral omdat het zware infrastructuur verkiest zoals de metro en de autotunnels. Het is aan de volgende regering om dit te onderzoeken.

Zoals mevrouw Agic al aangaf is de nachtelijke uitbating van het MIVB-net bovendien veel duurder, om nog maar te zwijgen van de levenskwaliteit van het personeel dat 's nachts moet werken. De uitgaven van de MIVB dekken met de inkomsten is een kwestie van goed beheer.

Net als mevrouw Agic verkiest ook zij een mogelijke uitbreiding van het Noctisnetwerk boven die van het metronetwerk, dat meer onveiligheidsproblemen met zich meebrengt. Uit enquêtes van de MIVB blijkt dat vrouwen vooral klagen over het gebrek aan veiligheid in de metro. Bovendien is de metro minder milieuvriendelijk dan de bus bij het vervoeren van kleine passagiersaantallen, en veroorzaken de ventilatieroosters in de buurt van woningen geluidsoverlast. Wakker worden om vier uur in plaats van vijf uur 's ochtends is niet hetzelfde. Mevrouw Pauthier zal tegen deze twee voorstellen stemmen.

Mevrouw Marie Nagy merkt op dat nachtelijk openbaar vervoer een onderwerp is dat regelmatig op de agenda staat, maar dat gelukkig is opgenomen in het beheerscontract van de MIVB. Het is waar dat het modale aandeel van het openbaar vervoer na zonsopgang nog een aanzienlijk groeipotentieel heeft, maar we moeten de dingen in de juiste context plaatsen: hetzelfde vervoersaanbod overdag als 's avonds is niet gerechtvaardigd.

Met dit in gedachten pleit mevrouw Nagy sterk voor een netwerk van nachtbusen dat het voordeel biedt van flexibiliteit en, indien mogelijk, de mogelijkheid om op aanvraag te stoppen, in tegenstelling tot een nachtelijke metrodienst. Zij is het er ook over eens met mevrouw Agic en

au gouvernement de la prochaine législature la tâche délicate d'en appliquer les conclusions sur le réseau, compte tenu des contraintes budgétaires. Ce ne seront pas des choix faciles.

On peut être sensible à l'ambition exprimée par Mme d'Ursel et par M. Dagrín ainsi qu'à leurs arguments, en particulier en termes de sécurité routière, mais il convient pour l'heure de laisser la STIB analyser cette question.

Mme Isabelle Pauthier abonde dans le même sens. Ces deux propositions sont pertinentes sur le principe. Il serait judicieux d'étoffer l'offre de transports en commun la nuit, durant la semaine et durant le week-end, pour les nombreux Bruxellois qui ne possèdent pas de voitures, dont beaucoup de jeunes mais aussi des travailleurs de nuit. L'idée d'organiser l'arrêt du bus à la demande est également intéressante, entre autres pour des raisons de sécurité.

Ces deux propositions s'avèrent néanmoins superflues parce que la STIB a déjà compris l'intérêt de cette question. La mise en œuvre d'une extension de service dépendra surtout des moyens financiers qui seront attribués à la STIB, sachant que la demande de transport est très largement diurne. Comme l'a dit Mme Van Achter, la Région fait face à de sévères difficultés financières, d'autant plus qu'elle privilégie des infrastructures lourdes telles que le métro et les tunnels routiers. Ce sujet devra être examiné par le gouvernement de la prochaine législature.

De plus, comme l'a indiqué Mme Agic, exploiter le réseau de la STIB pendant la nuit coûte bien plus cher qu'en journée, sans parler de la qualité de vie des agents amenés à travailler de nuit. La couverture des dépenses de la STIB par ses recettes est un enjeu de bonne gestion.

A l'instar de Mme Agic, l'oratrice est également nettement plus favorable à une éventuelle extension du réseau de bus Noctis qu'à celle du réseau de métro, qui susciterait plus de problèmes d'insécurité. Les enquêtes de la STIB démontrent que les femmes se plaignent surtout de l'insécurité du métro. De plus, le métro est moins écologique que le bus quand il s'agit de transporter un faible nombre de voyageurs et il engendre des nuisances sonores, à cause des grilles d'aération apposées non loin d'habitations. Être réveillé à quatre heures du matin plutôt qu'à cinq heures n'est pas indifférent. Mme Pauthier rejettera dès lors ces deux propositions.

Mme Marie Nagy observe que le service des transports en commun durant la nuit est un sujet récurrent, qui a le mérite de figurer désormais dans le contrat de gestion de la STIB. Il est vrai que la part modale des transports en commun une fois que le soir est tombé dispose encore d'un fort potentiel de croissance, mais il faut bien remettre les choses dans leur contexte : l'arsenal de transports disponible en journée ne se justifie plus le soir.

Dans cette perspective, Mme Nagy plaide sans détours pour un réseau nocturne de bus, qui ont l'avantage de la flexibilité, avec, si possible, une faculté d'arrêt à la demande, plutôt que sur une mise en service du métro de nuit. En outre, elle rejoint la position de Mmes Agic et Pauthier à propos du

mevrouw Pauthier dat het veiligheidsgevoel van vrouwen een zeer sterk argument is tegen het ondergrondse netwerk.

De deeltaxi's van Collecto bieden ook het voordeel dat ze flexibel zijn en niet te zwaar doorwegen op de financiën van het gewest. Het is essentieel voor het gewest om de beste dienst te bieden aan de voordeligste prijs. Zoals de vorige sprekers reeds hebben gezegd, zal de MIVB dit analyseren, waardoor deze twee voorstellen overbodig zijn.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel maakt meteen dat de twee besproken voorstellen niet identiek elkaar zijn. Het voorstel van de heer Dagrín vertoont een gebrek: door de lijnen te noemen die moeten worden hersteld of aangepast is het te sturend. Waarom moeten we terug naar de oorspronkelijke 17 Noctislijnen? De spreekster geeft er de voorkeur aan de MIVB te vragen de ene of de andere hervorming te analyseren alvorens een test uit te voeren. Bovendien is de door de heer Dagrín gevraagde frequentie van 20 minuten tussen twee nachtbussen erg hoog gegrepen. Zelfs in grote steden rijden deze bussen niet met zulke hoge frequentie. We moeten redelijk blijven.

Wat de argumenten tegen haar voorstel betreft, geeft mevrouw d'Ursel toe dat de tekst in juli 2022 werd ingediend, vóór de inwerkingtreding van het beheerscontract 2024-2028 tussen de MIVB en de gewestregering, maar benadrukt ze dat de verzoeken in het voorstel specifiek zijn dan de eerder vage intenties in het beheerscontract. Het parlement zou zijn wensen duidelijk kenbaar kunnen maken, want het lijkt geen twijfel dat het gewest zijn nachtelijke aanbod van openbaar vervoer moet ontwikkelen. Tot slot kan de spreekster het alleen maar roerend eens zijn met mevrouw Agic, mevrouw Pauthier en mevrouw Nagy: ons ondergrondse netwerk is niet veilig en de regering heeft niets gedaan om dit probleem te verhelpen. Deze vaststelling kan echter niet worden ingezet als argument tegen nachtmetro's.

De heer Francis Dagrín vindt het idee van bushaltes op aanvraag interessant en op geen enkele manier in tegenspraak met de uitbreiding van het aantal nachtbussen. Anderzijds suggereerden sommige commissieleden dat ze liever zouden investeren in het dagnetwerk, dat minder duur zou zijn, maar het heeft geen zin om het dagvervoer tegenover het nachtvervoer te stellen. Beide types vervoer moeten beter.

Het voorstel van de heer Dagrín krijgt ook kritiek omdat het te veel in detail treedt, zonder het standpunt van de deskundigen af te wachten. Deze specifieke verzoeken betreffen slechts twee punten: de uitbreiding van het Noctisnetwerk naar donderdag en het herstel van de oorspronkelijke zeventien lijnen. Dit verzoek is niet willekeurig gedaan en is gebaseerd op de analyse die voorafging aan de lancering van deze regeling in 2007. Brussel moet al deze wijken bedienen met Noctis om de achterstand op andere Europese steden in te lopen.

Tot slot wijst de heer Dagrín erop dat het aanbod terugschroeven als verraderlijke gevolg heeft dat de vraag ook daalt. Het aanbod vergroten creëert daarentegen een positieve

sentiment de sécurité des femmes, qui est un argument tout à fait pertinent en défaveur du réseau souterrain.

Les taxis partagés Collecto ont également le mérite de la flexibilité et du coût raisonnable pour les finances régionales. Il est primordial d'offrir le meilleur service possible, mais au prix le plus avantageux pour la Région. Cette analyse sera donc menée par la STIB, comme les orateurs précédents l'ont dit, ce qui rend ces deux propositions surabondantes.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel précise d'emblée que les deux propositions présentées ne sont pas identiques. La proposition de M. Dagrín souffre d'un défaut, qui est de se montrer trop directive en citant les lignes à réhabiliter ou à modifier. Pourquoi nécessairement revenir aux 17 lignes d'origine du Noctis ? L'intervenante préfère quant à elle demander que la STIB analyse telle ou telle piste de réforme, avant le lancement d'un test. Par ailleurs, la fréquence de 20 minutes entre deux bus de nuit demandée par M. Dagrín est très exigeante. Même dans les métropoles, ces bus ne circulent pas à une telle cadence. Il faut savoir rester raisonnable.

Pour en venir aux arguments avancés contre sa proposition, Mme d'Ursel concède que ce texte a été déposé en juillet 2022, avant que n'entre en vigueur le contrat de gestion 2024 – 2028 entre la STIB et le gouvernement régional, mais il faut souligner que les demandes de la proposition sont plus précises que les intentions assez vagues contenues dans le contrat de gestion. Le Parlement pourrait oser exprimer clairement ses souhaits, car il est indubitable que la Région doit faire évoluer ses transports en commun durant la nuit. Enfin, l'oratrice ne peut qu'amèrement donner raison à Mmes Agic, Pauthier et Nagy : notre réseau souterrain n'est pas sûr et le gouvernement n'a rien fait pour remédier à ce problème. Cela ne peut toutefois pas servir d'argument pour faire obstacle à une mise en service du métro pendant la nuit.

M. Francis Dagrín estime que l'idée d'un arrêt du bus à la demande est intéressante et cela n'est en rien contradictoire avec l'élargissement du nombre de bus nocturnes. Par ailleurs, certains membres ont laissé entendre qu'ils préféreraient investir dans le réseau diurne, qui serait moins coûteux, mais il est absurde d'opposer les transports de jour et les transports de nuit. Les deux types de transports doivent être améliorés.

On a en outre reproché à la proposition de M. Dagrín d'entrer dans le détail, sans attendre le point de vue des experts. Ces demandes précises ne portent cependant que sur deux points : une extension du réseau Noctis au jeudi et une restauration des dix-sept lignes d'origine. Cette demande n'a pas été formulée au hasard et s'appuie sur l'analyse qui avait précédé le lancement de ce dispositif en 2007. Bruxelles doit voir tous ces quartiers desservis par les Noctis afin de rattraper son retard sur les autres villes européennes.

Enfin, M. Dagrín rappelle qu'une diminution de l'offre de transports en commun a pour effet insidieux une diminution corrélative de la demande. A contrario, augmenter cette offre

dynamiek. Er is vraag naar nachtelijk openbaar vervoer, en die vraag zal snel stijgen.

IV. Bespreking van de consideransen en streepjes van het verzoekend gedeelte van het voorstel van resolutie nr. A-575/1

De consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte lokken geen commentaar uit.

Stemmingen

De 12 consideransen en de 4 streepjes van het verzoekend gedeelte worden verworpen met 8 stemmen tegen 4.

V. Bespreking van de consideransen en streepjes van het verzoekend gedeelte van het voorstel van resolutie nr. A-727/1

De consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte lokken geen commentaar uit.

Stemmingen

De 6 consideransen en de 6 streepjes van het verzoekend gedeelte worden verworpen met 11 stemmen tegen 1.

VI. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie nr. A-575/1

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 8 stemmen tegen 4.

VII. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie nr. A-727/1

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 11 stemmen tegen 1.

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

De rapporteur,

De voorzitter van de vergadering,

Isabelle PAUTHIER

Ingrid PARMENTIER

engendre une dynamique positive. Il y a une demande pour des transports en commun de nuit, qui se développera aisément.

IV. Discussion des considérants et des tirets du dispositif de la proposition de résolution n° A-575/1

Les considérants et les tirets du dispositif ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les 7 considérants et les 4 tirets du dispositif sont rejetés par 8 voix contre 4.

V. Discussion des considérants et des tirets du dispositif de la proposition de résolution n° A-727/1

Les considérants et les tirets du dispositif ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les 6 considérants et les 6 tirets du dispositif sont rejetés par 11 voix contre 1.

VI. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution n° A-575/1

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 8 voix contre 4.

VII. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution n° A-727/1

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 11 voix contre 1.

- Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.

La Rapporteuse,

La Présidente de séance,

Isabelle PAUTHIER

Ingrid PARMENTIER