

**Vraag nr. 844 van de heer Jef Van Damme d.d. 27 juli 2012 (N.):**

***De frequenties van de MIVB-lijnen op de Noord-Zuidverbinding.***

Op de perrons van de Noord-Zuidverbinding geldt er tijdens de piekuren een frequentie van een tram om de drie minuten. Deze frequentie wordt niet altijd gehaald. Ook buiten de piekuren wordt de aangekondigde frequentie niet altijd gehaald. De vertragingen worden gemonitord.

In een vraag hierover uit 2011 kreeg ik als antwoord dat er verschillende maatregelen zijn om de frequentie te verbeteren, zoals infrastructurele ingrepen om de speciale overrijdbare beddingen te laten inspecteren en aanpassingen ter hoogte van de Stallestraat om tramlijnen 3 en 4 performanter te maken.

Mijn vragen :

- Zijn alle hierboven geciteerde infrastructuurwerken afgevoerd? Wat is de impact op de regelmaat van de lijnen?
- Er worden tijdens de spitsuren preventiemedewerkers ingezet, die moeten verhinderen dat mensen deuren van voertuigen blokkeren. Wat is de impact van deze maatregel?
- Er worden perronnen verlengd zodat trams type 4000 met grotere capaciteit worden ingezet. Wat is de stand van zaken: zijn deze perronnen verlengd? Zo ja, hoeveel extra trams type 4000 zijn sinds de heraanleg ingezet? Wat is de impact van deze maatregel? Zo nee, tegen wanneer worden de nieuwe trams ingezet? Over hoeveel trams gaat het?
- Sinds midden maart 2011 zijn de frequenties van lijnen 3 en 4 verhoogd tijdens de daluren. De doorkomsttijden bedragen minder dan 4 minuten. Wordt deze doelstelling gehaald?

**Antwoord :** Mobiel Brussel en de MIVB zetten hun inspanningen voor de verbetering van de werking van het net verder, in het bijzonder voor lijn 4. De werken aan eindpunt Stalle werden zopas afgewerkt en de werken aan het kruispunt Stalle-Neerstalle worden deze zomer uitgevoerd. Vanaf deze herfst zullen we dus kunnen zien in welke mate deze gunstig zijn voor de goede werking van de lijn.

De aanwezigheid van preventiemedewerkers wordt door de bestuurders globaal genomen als gunstig ervaren voor de goede werking van de lijn, doordat ze reizigers afraden toch nog in een overvolle tram proberen te stappen, terwijl de volgende tram er al aankomt. Bovendien verhinderen ze opzettelijk storend gedrag van bepaalde personen. Per definitie is het evenwel onmogelijk de impact hiervan op de stiptheid exact te berekenen, aangezien deze afhangt van een waaier aan factoren.

Het verlengen van de perronnen van lijn 4 is bijna afgewerkt. Trams van het type T4000 rijden op de lijnen 3 en 7 en, gezien de nood aan capaciteit, is het niet denkbaar om hen van deze lijnen weg te halen en ze in te zetten op lijn 4. De MIVB ontvangt momenteel nieuwe tramstellen. De nieuwe T4000-rijtuigen die deel uitmaken van de bestelling, worden geleverd vanaf het eerste semester 2013, a rato van ongeveer twee exemplaren per maand.

**Question n° 844 de M. Jef Van Damme du 27 juillet 2012 (N.):**

***Les fréquences des lignes de la STIB sur l'axe nord-sud.***

Sur les quais de l'axe nord-sud, la fréquence est d'un tram toutes les trois minutes pendant les heures de pointe. Cette fréquence annoncée n'est pas toujours assurée, pas même en dehors des heures de pointe. Les retards font l'objet d'un suivi.

En réponse à une question sur le sujet que j'ai posée en 2011, il m'a été communiqué que différentes mesures existent afin d'améliorer la fréquence, telles que des travaux d'infrastructure visant à faire respecter les sites propres franchissables et des aménagements à hauteur de la rue de Stalle afin de rendre les lignes 3 et 4 plus performantes.

Mes questions sont les suivantes :

- Tous les travaux d'infrastructure précités sont-ils terminés? Quel est leur impact sur la régularité des lignes?
- Pendant les heures de pointe, des agents de prévention interviennent en station pour éviter que des personnes bloquent les portes des véhicules. Quel est l'impact de cette mesure?
- Les quais des arrêts sont allongés afin de pouvoir y exploiter des tramways T4000 de plus grande capacité. Où en est-on: les quais de ces arrêts ont-ils été allongés? Dans l'affirmative, combien de tramways T4000 supplémentaires exploite-t-on depuis le réaménagement? Quel est l'impact de cette mesure? Dans la négative, quand ces nouveaux trams seront-ils exploités? De combien de trams parle-t-on?
- Depuis la mi-mars 2011, les fréquences des lignes 3 et 4 ont été accrues durant les heures creuses. Les intervalles de passage sont inférieurs à 4 minutes. Cet objectif a-t-il été atteint?

**Réponse :** Bruxelles Mobilité et la STIB continuent à porter les améliorations pour le fonctionnement du réseau, dont notamment la ligne 4. Ainsi, les travaux du terminus Stalle ont été achevés récemment et les travaux sont actuellement en cours cet été dans le carrefour Stalle-Neerstalle. On pourra donc voir à partir de cet automne dans quelle mesure ceux-ci auront été profitables au bon fonctionnement de la ligne.

La présence d'agents de prévention est ressentie par les conducteurs comme globalement bénéfique au bon fonctionnement de la ligne, en dissuadant les voyageurs de chercher à pénétrer dans un tram déjà plein, lorsque le suivant est en approche, et en empêchant les actes délibérés de malveillance de la part de certains individus. Il est toutefois, par définition, impossible de chiffrer exactement l'impact de celle-ci sur le taux de ponctualité, qui dépend d'une multitude d'autres facteurs.

L'allongement des arrêts de la ligne 4 est en voie de finalisation. Aujourd'hui, les tramways de type T4000 circulent sur les lignes 3 et 7 et, au vu des besoins de capacité, il n'est pas envisageable de les retirer de ces lignes au profit de la ligne 4. La STIB réceptionne toutefois en ce moment des nouveaux tramways et les nouvelles motrices T4000 qui figurent dans la commande seront livrées à partir du premier semestre 2013, au rythme d'environ

Het is dus vanaf deze datum dat de capaciteit van de noord-zuidas structureel kan beginnen verbeteren. Ter herinnering : het gaat om 34 T4000-voertuigen, maar daarvan zijn er maar twintig nodig om lijn 4 aan de huidige frequenties uit te baten. De rest zal worden gebruikt om de frequenties van lijn 7 te verbeteren, die daar eveneens sterk nood aan heeft, en om een verhoging van de doorgangsfrequenties mogelijk te maken tijdens de spits op de lijnen 3 en 4.

Het doorkomstinterval van de noord-zuidas werd teruggebracht op 3 min 34 tijdens de daluren gedurende de week. In de praktijk stelt de MIVB vast dat de intervallen algemeen gezien goed worden gerespecteerd, dat de verbetering van de frequenties sterk heeft bijgedragen tot een vermindering van de overvolle voertuigen, in het bijzonder op het middaguur. De MIVB merkt evenwel op dat de doorstromingsmoeilijkheden voor lijnen op de bovengrondse stukken, niet beperkt blijven tot de spits en dat het bereiken van voldoende stiptheid een werk is van alle instanties.

**Vraag nr. 847 van mevr. Françoise Schepmans d.d. 31 augustus 2012 (Fr.):**

*Studie over de mogelijke besparingen bij de MIVB.*

Volgens de pers is het consultancybureau Roland Berger aangesteld om een besparingsplan voor de MIVB op te stellen. Welke algemene middelen zijn er vrijgemaakt voor dit initiatief en op welke basis is het consultancybureau aangesteld?

**Antwoord:** Er werd een opdracht gegund met het consultancybedrijf Roland Berger inzake kostenbeheersing bij de MIVB.

Het doel van deze opdracht is de realisatie van een studie die de uitgaven wil optimaliseren en potentiële structurele besparingen wil detecteren. Daarnaast moet deze studie ze kwantificeren, de prioriteiten ervan vastleggen en ze integreren in een redelijk uitvoeringsplan. Dit betreft zowel de investeringen, projecten, onderhoudskosten van infrastructuur en rollend materieel als de organisatie van de exploitatie en de algemene kosten.

De opdracht werd gegund volgens de onderhandelde procedure. Deze procedure ging van start met de publicatie van een aankondiging, als volgt gepubliceerd :

- in het bulletin der aanbestedingen met referentie : 2011-517742 van 17 augustus 2011.
- in het PEU met referentie 2011/S-161-266389 van 24 augustus 2011.

15 bedrijven toonden hun interesse. De aankondiging voorzag in de selectie van maximum 6 kandidaten. De selectienota werd goedgekeurd door de bestuurder – directeur-generaal. De opdracht werd gegund aan Roland Berger die het beste voorstel deed. De verderzetting van de samenwerking na eind september tot eind 2012 zal worden onderzocht bij de komst van de nieuwe CEO.

De contractuele bepalingen die betrekking hebben tot individuele opdrachten horen niet tot het publieke domein.

deux exemplaires par mois. C'est donc à partir de cette date que la capacité de l'axe Nord-Sud pourra commencer à être améliorée de manière structurelle. Pour mémoire, il s'agit d'un lot de 34 motrices T4000, mais parmi celles-ci seules une vingtaine sont nécessaires pour la ligne 4 aux fréquences actuelles, le solde étant destiné à améliorer la capacité de la ligne 7, qui en a également fortement besoin, ainsi qu'à permettre une hausse des fréquences de passage à la pointe sur les lignes 3 et 4.

L'intervalle de passage sur l'axe Nord-Sud a effectivement été ramené à 3 min 45 aux heures creuses de semaine. Dans la pratique, la STIB constate que les intervalles parviennent globalement à être respectés, l'amélioration des fréquences ayant fortement contribué à diminuer les cas de surcharges, notamment pendant l'heure de midi. Elle observe toutefois que les difficultés de circulation des lignes sur leurs tronçons en surface ne se limitent pas aux seules heures de pointe et que l'atteinte d'une ponctualité suffisante est un travail de tous les instants.

**Question n° 847 de Mme Françoise Schepmans du 31 août 2012 (Fr.):**

*L'étude sur les économies réalisables au sein de la STIB.*

La presse a rapporté l'information selon laquelle le bureau de consultance Roland Berger a été désigné pour définir un plan d'économies pour la STIB. Afin de compléter mon information, je souhaiterais savoir quel est le budget global qui a été retenu pour cette initiative et quelle a été la base de désignation dudit cabinet de consulting.

**Réponse:** Un marché a été conclu avec la firme de consultance Roland Berger en matière de maîtrise des coûts à la STIB.

L'objet du marché consiste en la réalisation d'une étude visant à optimiser les dépenses, ainsi qu'à détecter les sources d'économies structurelles potentielles. En outre, cette étude doit les quantifier, en établir les priorités et les intégrer dans un plan de réalisation raisonnable. Cela concerne autant les investissements, les projets, les frais d'entretien des infrastructures et du matériel roulant, que l'organisation de l'exploitation et les coûts généraux.

Ce marché a été mené selon la procédure négociée. La procédure a été entamée avec la publication d'un avis de marché publié comme suit :

- au bulletin des adjudications avec la référence : 2011-517742 le 17 août 2011;
- au JOUE avec la référence : 2011/S-161-266389 du 24 août 2011.

15 firmes ont manifesté leur intérêt. L'avis de marché prévoyait la sélection d'un maximum de 6 candidats. La note de sélection a été approuvée par l'administrateur-directeur général. Le marché a été attribué à Roland Berger qui avait fait la meilleure proposition. La poursuite de la collaboration au-delà de fin septembre 2012 jusqu'à fin 2012, sera examinée avec l'arrivée du nouveau CEO.

Les dispositions contractuelles concernant des consultances individuelles ne font pas partie du domaine public.