

03 Débat d'actualité sur la suppression de trains et questions jointes de

- Roberto D'Amico à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de lignes de train à Charleroi" (55022738C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains" (55023063C)

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les suppressions dans l'offre de trains de la SNCB" (55023082C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains par manque de personnel" (55023095C)

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation du personnel à la SNCB" (55023146C)

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression d'une centaine de trains P" (55023156C)

03 Actualiteitsdebat over de afgeschafte treinen en toegevoegde vragen van

- Roberto D'Amico aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van treinverbindingen in Charleroi" (55022738C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afgeschafte treinen" (55023063C)

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De schrappingen in het treinaanbod van de NMBS" (55023082C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van treinritten door personeelsgebrek" (55023095C)

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De situatie met betrekking tot het NMBS-personeel" (55023146C)

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van een honderdtal P-treinen" (55023156C)

03.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, door het grote aantal zieke en in quarantaine geplaatste personeelsleden bij de NMBS is men genoodzaakt om treinen af te schaffen. Wij hebben daar begrip voor, maar op het terrein horen we geruchten dat dit ook deels een excuus is, dat het echte probleem een te groot personeelstekort is. Er moeten treinen worden afgeschaft omdat er geen treinbegeleiders, machinisten of ondersteunend personeel zijn. Voor corona echt doorbraak, kreeg ik trouwens al berichten van personeelsleden dat treinen waren afgeschaft door een afwezige treinbegeleider of machinist. Dat probleem deed zich dus al vóór corona voor.

Mijnheer de minister, hoeveel treinen heeft de

NMBS in november 2021 afgeschaft wegens personeelstekort? Hoeveel daarvan was coronagerelateerd? Hoeveel treinen zal de NMBS naar schatting in december moeten afschaffen door personeelstekort? De NMBS wil in 2022 5 % meer treinen inleggen. Zal dat wel haalbaar zijn zonder extra aanwervingen? Moet de NMBS op het terrein niet meer personeel inzetten om veilig te kunnen werken en collega's verlof te gunnen? Wat is uw standpunt daaromtrent?

03.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik weet niet of u het vanochtend gemerkt hebt, maar ik was wat te laat. Ik had mijn trein gemist. Ik dacht dat ik op tijd was in het station, maar sinds gisteren vertrekt de trein vier minuten vroeger, omdat er een verschuiving is gekomen naar aanleiding van de nieuwe dienstregeling, die deze week werd ingevoerd, waarover donderdag werd gecommuniceerd en die volgende week nog eens wordt aangepast op een aantal lijnen. Volgende week is er immers de jaarlijkse aanpassing van de dienstregeling, met het extra aanbod. Volgende week wordt de dienstregeling dus nog eens aangepast. Als de coronamaatregelen eindigen, zal ze nogmaals worden aangepast.

Ik kan vanuit het systeemdenken, vanuit het NMBS-denken begrijpen dat men maatregelen moest nemen. Wij hebben daarstraks gesproken over het personeel, dat ook ziek wordt, dat ook in quarantaine gaat. Het is moeilijk om een volledige treindienst te voorzien als heel wat personeelsleden uitvallen. Daarvoor heb ik dus alle begrip.

De manier waarop dit nu op sommige lijnen wordt ingevoerd, tart echter enige verbeelding, zeker bij de passagiers. Dit is vanuit klantenperspectief moeilijk te volgen. Ik heb het voorbeeld reeds gegeven, op mijn lijn zijn er nu drie wijzigingen op zeer korte tijd. Dat is niet evident voor een treinreiziger. Er was een verschuiving van een halfuur voorzien, de IC-trein zou een halfuur opschuiven, dat is sowieso reeds moeilijk voor een treinreiziger om te volgen. Als daar dan dergelijke wijzigingen boven op komen, durft dat wel eens te veel worden.

Mijnheer de minister, op welke manier heeft de NMBS de lijnen of treindiensten gekozen die geschrapt worden? Ik wil niet te lokaal zijn, maar wil toch één concreet voorbeeld geven. Op lijn 12 tussen Antwerpen en Essen rijden twee stoptreinen. Een van die twee wordt nu geschrapt. Men zou dan denken dat dit de stoptrein is die niet overal stopt en die niet tot in Roosendaal rijdt.

Men heeft echter de andere geschrappt, waardoor een station een volledig nieuwe dienstregeling moet krijgen, waardoor tussen Essen en Roosendaal bussen moeten worden ingelegd. Het is heel moeilijk te volgen. Waarom heeft men die trein gekozen en niet de andere?

Hoe lang verwacht men dat het coronaregime zal moeten worden aangehouden?

Ik weet dat dat moeilijk te zeggen is want het virus laat zich niet voorspellen, die les hebben we de voorbije maanden en jaren wel geleerd. Niettemin vermoed ik dat men hoopt na de kerstvakantie weer naar de normale dienstverlening te kunnen terugkeren. Het is ook belangrijk de garantie te geven dat de geschrapte treinen effectief zullen terugkomen, want sommige reizigers twifelen daaraan.

Tot slot ga ik even in op de communicatie met de reizigers. Voor de reizigers uit onze omgeving heb ik zelf geprobeerd een overzicht van de dienstverlening te maken, en dat is niet evident. Men verwijst vaak naar de app, maar reizigers zijn meestal gewoontedieren die hun vaste treinen hebben. Het is niet evident om die aan te passen. Ik vind dat de communicatie op dat vlak duidelijker, overzichtelijker en klantvriendelijker had kunnen zijn. Mijn vraag aan u, mijnheer de minister, is of de NMBS hier niet wat beter had kunnen communiceren. De combinatie van de reductie van het treinaanbod door corona en het extra aanbod dat er volgende week aankomt, is zeer verwarrend en maakt het allemaal zeer onoverzichtelijk.

03.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, de problematiek is nu wel voldoende geschetst. Ik vraag me vooral af welke inschatting er is gemaakt van de budgettaire gevolgen van het afschaffen van die treinen. Net als de heer Van den Bergh vraag ik me daarnaast af op basis van welke parameters er bepaald wordt welke treinritten worden afgeschaft en welke niet. Ook wil graag weten of de gedupeerde treinreizigers alternatief vervoer aangeboden krijgen dan wel of er enige vorm van commerciële of financiële compensatie voor hen volgt.

Vorige week hoorde ik u in de plenaire vergadering de heer Burton van antwoord dienen. Een deel van uw antwoord bestond toen uit een verwijzing naar de invoering van het nieuwe vervoersschema met een 4,7 % hoger vervoersaanbod. Ik vroeg me toen onmiddellijk af hoe u kunt garanderen dat die verhoging van het vervoersaanbod er daadwerkelijk komt, aangezien

het op dit moment al niet lukt.

03.04 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, le contrôle de la situation sanitaire nous a échappé dans différents secteurs de la société. En l'occurrence, les répercussions de cette situation sont une nouvelle adaptation d'urgence de l'offre de la SNCB. Le contexte est aussi le maintien du service, même si le télétravail est fortement encouragé, ce qui mérite d'être souligné.

Malgré cela, la SNCB a annoncé récemment qu'elle allait supprimer des trains chaque jour à partir du lundi 6 décembre en raison, notamment, de situations de quarantaine de certains des membres de son personnel. Il s'agit a priori d'une suppression temporaire de 120 trains sur un total de 3 800. Pouvez-vous nous le confirmer?

Dans un même temps, la SNCB annonce un renforcement structurel de son offre à partir du 12 décembre dans le cadre du plan de transport 2020-2023. Dans ce contexte, nous nous interrogeons à la fois sur la complémentarité des deux annonces et sur la situation du personnel. Je ne reviendrai pas sur toutes les questions posées dans le cadre du premier débat d'actualité, mais nous partageons néanmoins certains questionnements quant à la situation structurelle du personnel et la capacité de mobiliser ce personnel, notamment dans des situations d'urgence telles que la crise pandémique ou lorsque l'offre doit être renforcée.

Monsieur le ministre, la suppression des 120 trains est-elle bien provisoire? Dans l'affirmative, jusque quand est-elle prévue?

Quelles sont les fonctions les plus touchées par la situation sanitaire et quelles sont les mesures envisagées pour limiter la propagation du virus au sein du personnel?

Comment la SNCB va-t-elle renforcer l'offre de trains dans ce contexte?

Des recrutements sont-ils prévus pour mieux gérer à l'avenir ces pics critiques? Il est entendu que la crise sanitaire et ses conséquences pourraient encore provoquer de nouvelles situations d'urgence au cours des prochains mois et années. Nous ne sommes pas à l'abri à ce niveau-là.

03.05 Josy Arens (cdH): *Monsieur le Ministre, une vingtaine de trains P (trains de pointe) vers et depuis Bruxelles avaient déjà été retirés de l'offre*

depuis lundi 29 novembre.

Dès ce lundi, une centaine de trains supplémentaires, qui concernent cinq relations ferroviaires, sont également supprimés quotidiennement. La SNCB a assuré qu'un retour à l'offre complète serait effectué dès que possible, en fonction de l'évolution des chiffres liés aux maladies et quarantaines de son personnel.

Outre la suppression des trains P, des trains IC sont supprimés notamment entre Mons et Aulnoye, ainsi qu'entre Namur-Charleroi et Maubeuge.

Monsieur le Ministre, à ces récentes suppressions il faut ajouter les 18 trains P supprimés depuis mars 2020 soit depuis 1 an et 9 mois.. On comprendra que les associations de défense des navetteurs craignent que les trains supprimés ne soient finalement jamais réintégré dans l'offre de la SNCB.. Aucune date n'est programmée et aucun "cliquet" de retour à la normale ne semble avoir été prévu..

Vous avez répondu à une question à ce sujet jeudi dernier en séance plénière mais je voudrais des informations complémentaires:

Quels sont les critères exacts qui auront pour effet direct la réintégration des trains supprimés dans l'offre? Merci de détailler ce programme par ligne.

Avez-vous imposé des conditions à la SNCB afin que l'offre soit finalement totalement rétablie? Quelles sont-elles?

Les associations de navetteurs rapportent que certains trains P ne sont pas réellement supprimés et qu'ils effectuent des voyages à vide alors que ces places supplémentaires permettraient d'apporter une sécurité tant pour les voyageurs que le personnel. Confirmez-vous ou infirmez-vous ces propos?

03.06 **Georges Gilkinet**, ministre: Je vous remercie pour vos questions. Ceci me permettra de revenir un peu plus longuement sur le phénomène que vous venez de décrire et qui a déjà été abordé en séance plénière jeudi.

Duizenden treinen doorkruisen dagelijks ons land. Dat is maar mogelijk dankzij de continue inzet en toewijding van al het spoorwegpersoneel. Zij zijn een essentiële steunpilaar van ons treinverkeer en hun welzijn heeft voor mij dan ook de hoogste prioriteit.

De NMBS en haar personeel worden helaas evenmin gespaard door de covidcrisis. Ik wens daarbij te beklemtonen dat de NMBS geen uitzondering is en dat alle sectoren in onze samenleving op het moment zwaar getroffen worden door de pandemie en de gevolgen ervan op het personeel. Die gevolgen zijn natuurlijk extra voelbaar voor een organisatie als de NMBS. Hoe dan ook gaat de bescherming van onze volksgezondheid boven alles.

Je comprends tout à fait les désagréments pour les voyageurs et je les regrette puisque mon souhait, comme vous le savez, est qu'un maximum de personnes prennent le train dans les meilleures conditions de confort et de prévisibilité. La situation aujourd'hui sur le terrain, c'est plus de 12 % du personnel roulant, c'est-à-dire accompagnateur ou conducteur, accompagnatrice ou conductrice, qui est actuellement en indisponibilité de travail soit parce que directement atteint par le covid, soit parce qu'en quarantaine, soit parce que contraint de rester à la maison pour des gardes d'enfants. C'est la raison pour laquelle le Comité de direction a pris la décision de suspendre - et non pas supprimer – temporairement certains trains P. Je mets l'accent sur le mot "suspendre" parce que l'idée est effectivement de les remettre en circulation le plus rapidement possible. Il s'agit d'une série de trains P à partir du 30 novembre et d'une autre série de trains à partir du 6 décembre, soit une centaine de trains par jour sur un total de 3 800, ce qui fait environ 2,5 % de l'offre.

Cette suspension est contrainte. Ce n'est pas un choix de la SNCB. Elle est contrainte par la maladie, par l'absence de travailleurs et l'incapacité de faire rouler certains trains. C'est un choix d'avoir une suspension qui est planifiée. Plutôt qu'éviter des suppressions de trains de dernière minute, monsieur Van den Bergh, l'idée est d'assurer une garantie aux travailleurs que les trains annoncés rouleront et d'éviter ainsi les annulations de dernière minute, ce qui permet aussi plus facilement de garantir la sécurité des voyageurs. C'est une suspension qui est ciblée c'est-à-dire que pour chaque trajet, la SNCB s'est assurée qu'il y a suffisamment de trains, notamment des trains de pointe mais pas seulement, pour que la mobilité des personnes qui continuent de se déplacer malgré le télétravail soit assurée.

Par exemple, entre Anvers et Bruxelles, il y a une liaison de quatre trains par heure, si je ne me trompe pas. Nous avons supprimé un de ces quatre trains par heure en laissant trois trains par

heure, ce qui est tout à fait acceptable, je pense. C'est une suspension qui est temporaire. Elle est liée à la durée de l'indisponibilité du personnel.

Comme je l'ai dit, c'est une option qui a été prise par le Comité de direction de la SNCB, qui m'en a informé par courrier. J'ai répondu à la SNCB en insistant sur quelques éléments, à savoir pour qu'un monitoring régulier de la situation soit organisé et que j'en sois informé; pour qu'une information complète et transparente soit donnée aux voyageurs à propos de l'évolution de l'offre.

Les premiers messages envoyés aux abonnés disaient "pour cause du covid, nous supprimons des trains". Les voyageurs ont alors dit: "Pour cause du covid, il faut plus de trains pour que nous soyons moins nombreux dans les trains". C'est "pour cause des conséquences du covid sur notre personnel". J'ai donc demandé à la SNCB d'avoir une communication précise, pour qu'il y ait une compréhension utile dans le chef des voyageurs.

J'ai demandé à la SNCB que le service normal reprenne dès que possible. Il s'agit bien d'une interruption temporaire, d'une suspension. Pour autant que ce soit possible, il faut également que la capacité maximale en termes de nombre de places par train dans les voitures soit assurée, afin d'éviter au mieux les concentrations de voyageurs dans certaines voitures. Tout cela, dans les circonstances qui sont connues aujourd'hui.

Je continuerai évidemment à suivre la situation au jour le jour.

J'ai abordé, dans le cadre d'une question précédente sur les récupérations, le fait que la SNCB a dû faire face, dans un passé récent, à une vague importante de départs à la pension, liée à la pyramide des âges de son personnel. Départs massifs à la pension, nécessité de recruter, nécessiter de trouver les bons profils et de les former. Pour le moment, le retard de recrutement est en train de se résorber.

Néanmoins, malgré l'inscription de budgets chaque année pour pouvoir recruter, la SNCB et Infrabel ne parviennent pas toujours à trouver le nombre de candidats nécessaires. C'est pour cela qu'il y a des campagnes pour encourager des jeunes à choisir une carrière dans le rail. Chaque fois que je peux en parler, j'en parle positivement car il s'agit de carrières au service du public, avec une forme de garantie d'emploi, avec beaucoup de mouvement, des possibilités d'évolution qui

peuvent être passionnantes.

En 2020, la SNCB a pu recruter 1 264 équivalents temps plein et nous avons utilisé l'entièreté du budget de recrutement. C'est positif. Pour cette année, la SNCB s'attend à pouvoir réaliser 1 100 recrutements. Il en ira de même pour 2022.

Le recrutement des profils techniques dans les ateliers reste difficile. Ces profils sont très demandés, avec des filières de formation qui ne sont pas suffisamment valorisées. La SNCB et HR Rail mettent tout en œuvre pour réussir ce défi et augmenter les effectifs dans les équipes opérationnelles. Infrabel fait le même effort, notamment avec la création d'Infrabel Academy, qui est un très bel outil de formation.

Net daarom zet ik, gesteund door de regering, volop in op investeringen in het spoor en het spoorpersoneel. Het tij keren gebeurt echter niet van vandaag op morgen.

Jeudi dernier, j'avais conclu sur une note positive ma réponse à M. Burton, que je peux développer ici. En effet, grâce au budget OPEX dégagé, et pour lequel je me suis battu, qui entrera en vigueur à partir du 12 décembre à travers le nouveau plan de transport, l'offre de trains bénéficiera d'une augmentation structurelle à hauteur de 5 %, soit 1 000 trains supplémentaires par semaine, principalement pour les liaisons S autour d'Anvers – notamment en provenance d'Hasselt et donc du Limbourg –, de Liège, de Charleroi et de Bruxelles. C'est une option que nous avons élaborée avec le conseil d'administration de la SNCB voici quelques mois, malgré les incertitudes. J'ai insisté pour que le plan de transport soit exécuté. Des engagements spécifiques ont eu lieu, impliquant une formation des accompagnateurs – laquelle nécessite environ six mois –, ainsi que des conducteurs – ce qui prend évidemment un peu plus temps. Bref, ces engagements ont pris effet. Simplement, comme c'est le cas dans d'autres branches de la société, nous sommes victimes du covid.

En résumé, l'offre de trains et le nombre d'accompagnateurs ainsi que de conducteurs ont augmenté structurellement. J'espère que le covid s'en ira comme il est arrivé, de sorte qu'en mars, ce plan puisse fonctionner à 100 %. Par ailleurs, nous essayons de limiter les inconvénients d'une diminution contrainte et temporaire pour les voyageurs. Comme je l'ai déjà fait, je remercie très chaleureusement les travailleurs de la SNCB qui assurent, depuis le début, le service de trains, y compris pendant le *lockdown*, dans des

circonstances qui ne sont évidentes pour personne. Dès lors, je ne vois pas comment on peut mieux organiser les choses. À nouveau, je présente toutes mes excuses pour les désagréments occasionnés aux voyageurs. J'espère sincèrement qu'ils sont temporaires et que nous nous dirigeons vers une amélioration structurelle. J'y travaille.

Le **président**: Monsieur le ministre, nous vous remercions pour votre réponse qui peut être qualifiée de circonstanciée.

03.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, wij hebben natuurlijk begrip voor de moeilijke situatie. We begrijpen dat er veel mensen ziek zijn, maar we horen op de werkvloer dat de mensen het gevoel hebben dat dit als excuus wordt gebruikt voor de structurele problemen die er al langer zijn. Ik zal daarop blijven hameren. Het structurele personeelstekort was er al en is door deze situatie natuurlijk nog veel erger geworden.

U spreekt van aanwervingen. Ik ben blij dat u mensen zal aanwerven, maar we moeten er vooral voor zorgen dat de mensen die er al zijn ook blijven. Ik maak mij er wel zorgen over dat mensen zullen weggaan, omwille van de werkdruk en de moeilijke situatie. We moeten de mensen die er zijn houden en zorgen voor bijkomend personeel.

We zitten nu in een vicieuze cirkel met betrekking tot het tekort. Er stoppen mensen omdat ze het niet meer zien zitten en vervolgens moeten er nieuwe mensen worden aangeworven. Er zal structureel, op lange termijn, een oplossing moeten komen, zodat de arbeidsomstandigheden goed zijn en de mensen ook blijven. Er zal tevens bijkomend personeel moeten komen. In theorie moeten er 5 % meer treinen zijn, maar in de praktijk zijn er minder. We zitten in een toch wel onbegrijpelijke situatie.

03.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord.

Ten eerste, iedereen van ons heeft wel contact met personeelsleden van de NMBS en ook met de directie. Ik meen dat iedereen ook wel hart heeft voor die personeelsleden en erkent dat zij heel hard hun best doen. Wij mogen blij zijn dat wij erop kunnen rekenen dat zij in moeilijke omstandigheden de treindienst blijven garanderen.

Ten tweede, uiteraard raakt de covidcrisis ook de

NMBS. Net als in vele andere bedrijven zijn er zieken en zitten er mensen in quarantaine. Er is veel uitval. U had het over meer dan 12 %. Ik hoor dat de uitval in het depot in Antwerpen op sommige dagen zelfs tegen de 20 % loopt. In zo'n situatie kan men onmogelijk de volledige dienstverlening garanderen. Daar heb ik dus begrip voor.

Iets waarvoor ik veel minder begrip heb, is de manier waarop dit wereldkundig werd en wordt gemaakt. Het gaat dan niet enkel over deze crisismaatregel maar over de communicatie in het algemeen. Ik zou het ook kunnen hebben over de communicatie in crisissituaties, maar dat is nog iets anders.

Ten derde, de aanpassing van de dienstregeling die volgende week zou ingaan, is ook deze keer bijzonder slecht gecommuniceerd. Een aantal jaren geleden was er een probleem waarbij de scholen langs bepaalde spoorlijnen niet tijdig op de hoogte waren van wijzigingen van de treindienst, waardoor zij hun leerlingen vanaf december moeilijk op de juiste uren in de scholen kregen. Men zou dat in de toekomst beter regelen, maar dit jaar is het alvast niet beter geregeld. Er is opnieuw een wijziging van de dienstregeling gepland voor volgend weekend, maar de communicatie met de scholen is niet beter geworden.

Er komt een uitbreiding van het aanbod, op die ene lijn dan. Op onze lijn heeft dat vooral het effect dat de IC-trein een halfuur verschuift. Ik steun die uitbreiding en die verschuiving maar zij zijn wel vervelend voor de reizigers. Reizigers zijn gewoontedieren, ik heb dat daarnet al gezegd. Als hun trein een halfuur verschuift, is dat vervelend.

Ik was sowieso voorbereid op een hoop protesten van reizigers omdat hun trein een halfuur verschuift. Daar bovenop komt er nu echter een dubbele wijziging, door de afschaffing van de S-trein en door de verschuiving van de IC-trein die bijkomend moet stoppen in een ander station. Ik moest zelf proberen de nieuwe treinregeling in een schema te gieten, de regeling die sinds gisteren geldt, volgende week wordt aangepast en dan nog eens wordt aangepast als de coronamaatregelen stoppen. De mensen zeggen nu dat ze daar niet aan uit kunnen, dat het te complex is.

Ik heb aan journalisten laten weten dat zij die treinregeling eens moeten bekijken, maar zij zeggen dat ze daar niet over zullen schrijven omdat het veel te complex is. Er is dus iets mis met de communicatie met de reizigers.

Dit is daar het zoveelste voorbeeld van. Het is niet de eerste keer dat we over de communicatie met de reizigers spreken. Er zijn op dat vlak nog grote stappen te zetten. Wanneer het over de spoorwegen gaat, denken we nog veel te veel vanuit het treinsysteem, met name over het laten rijden van de treinen terwijl de reizigers nog steeds op de tweede plaats komen. Dat vind ik erg jammer.

03.09 Frank Troosters (VB): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

03.10 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, le contexte est effectivement singulier.

Je vous remercie de nous avoir rassurés et d'avoir confirmé que la limitation de l'offre est temporaire et qu'il ne s'agit nullement d'une suppression pure et simple de certains trains.

Suspendre la circulation de certains trains, c'est aussi ne pas alourdir la charge de travail du personnel qui reste mobilisé. Quand on parle de bien-être du personnel, cet élément doit être pris en considération.

Vous avez également confirmé l'augmentation structurelle de 5 % de l'offre, malgré la situation que nous connaissons aujourd'hui. Pour la province de Liège, par exemple, l'offre sera plus attractive tant en journée qu'en soirée. On peut espérer qu'après le pic de l'épidémie, les usagers actuels et futurs de la SNCB pourront profiter pleinement de cette offre renforcée. Il est important de le faire savoir. On a besoin d'un rail attractif avec une communication tout aussi attractive. Il serait intéressant de reparler de cette question dans les mois à venir. En effet, une augmentation de 5 % de l'offre, c'est énorme. Elle va répondre à beaucoup de besoins partout sur le territoire.

Cependant, la situation du personnel reste interpellante, même en dehors de la crise sanitaire. Ayant eu l'occasion d'entrer en contact avec les représentants des travailleurs, c'est une conclusion que j'ai été amené à tirer.

En vue de poursuivre sur le chemin de nos ambitions, à savoir plus d'offres pour plus de voyageurs, il faut préserver et renforcer le cadre humain au niveau des métiers de base. Madame Vindevoghel, nous sommes confrontés à un problème particulier avec la pyramide des âges, problème que le ministre a bien évoqué tout à l'heure. Il s'agit d'un problème qui se pose pour

le moment, mais la situation à ce niveau tendra à s'améliorer dans les prochaines années. Les budgets sont là, mais le cadre n'est pas rempli, ce qui pose question. Nous invitons donc la SNCB à se pencher sur ce problème particulier, en encourageant le dialogue entre les entités ferroviaires et le personnel, et ce, bien entendu, avec le soutien du ministre.

03.11 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse. J'ai bien noté qu'il s'agit d'une suppression temporaire suite à la crise.

Le président: Une suspension et non pas une suppression, précise le ministre.

03.12 Josy Arens (cdH): Oui, une suspension.

Ayant la chance de cumuler les fonctions de député et de bourgmestre, je vous assure que, même dans ma commune, les services sont réduits à la suite de quarantaines et de cas de covid. Tout cela se comprend facilement. Faites tout pour que structurellement la situation aille mieux et que le train devienne plus attractif, j'insiste!

03.13 Georges Gilkinet, ministre: Le Parlement a le dernier mot. Cependant, je remercie les collègues pour cet échange intéressant. Je veux aussi exprimer à M. Van den Bergh que je partage son souci relatif à la communication et ses changements. Sans dévoiler la couronne, cela a fait l'objet de discussions entre mon cabinet et la SNCB.

J'ai quelques chiffres actualisés depuis le début de la discussion sur l'indisponibilité opérationnelle en début de semaine (souvent la situation s'aggrave en fin de semaine): 8 % des conducteurs avec des pointes allant jusqu'à 10 % à Charleroi et 14 % des accompagnateurs avec des pointes allant jusqu'à 20 % à Bruxelles. En conclusion, à Bruxelles cela représente 1/5, ce qui explique l'option exceptionnelle qui a dû être prise. Il n'empêche que nous allons vers une augmentation structurelle du nombre de trains.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le président: La question n° 55021020C de Mme Mélissa Hanus et la question n° 55021427C de Mme Sophie Rohonyi sont transformées en questions écrites.

Vraag nr. 55021194C van de heer Roggeman