

Section BU



Luxembourg, le 06 mars 2024

Questions proposées par les délégués du personnel de la section BU pour la réunion auprès du Chef de Service en date du 4 mars 2024**1. Présentation de la situation pour l'année 2023 et pour les 3 premiers mois 2024 des reliquats en journées improductives.**

Les délégués ont reçu le document pendant la réunion. Fin décembre 2023, nous étions à 9.525 journées improductives. Fin février 2024, le nombre de journées non productives s'élevait à 9.853, avec une tendance à la hausse.

2. Les délégués sont toujours en attente de réponse de la part du Chef Mouvement aux questions suivantes : Les points 11/23 du 14 mars 2023, ajournés au 6 juin 2023 sous 19/23 au septembre 2023 sous « divers B » et le 12 décembre 2023 sous 56/23 ?

Cette question a été inscrite à l'ordre du jour de chacune des quatre dernières réunions auprès du Chef de Service. Alors que le Chef Mouvement a déclaré qu'il n'avait pas le temps de remettre aux délégués le document demandé, le Chef de Service a proposé que cette question soit à nouveau abordée lors de la prochaine réunion.

3. Les délégués exigent l'élaboration d'un avis par le Service BU pour instruire le service AO ainsi que le service CEB, des décisions prises lors de la réunion du 21 septembre 2023 sous le point 39/23.

Lors de la réunion de septembre 2023, il a été convenu qu'aucun conducteur ne devait ajouter de liquide de refroidissement. Cette information devait être transmise au CEB et à l'AO. Toutefois, un nouveau moment est apparu entre-temps et ce, uniquement pour Echternach, selon les déclarations du Chef du Matériel. Or, il s'avère que la charge de travail de l'équipe de nuit du personnel de l'atelier sera trop importante pour effectuer ce travail à Echternach. Pour cette raison, il est envisagé que le chauffeur fasse le plein d'eau distillée à la place du liquide de refroidissement. Cette opération ne doit toutefois être effectuée sur un moteur froid, en raison du risque de brûlure. Cette mesure n'entrera en vigueur que lorsqu'un avis aura été émis par le Chef du Matériel.

Section BU

4. **Sur certains boîtiers « Hanover » des bus Iveco, la programmation de la matrice ne peut plus être effectuée sans difficulté. En effet, certaines touches ne se laissent actionner que moyennant un grand effort. Les délégués demandent au Chef d'atelier de réparer les boîtiers qui ont des problèmes de manipulation.**

Pour les appareils de la marque « Hanover », cela est effectivement le cas. Les chauffeurs sont toutefois priés d'écrire chaque fois une carte de rapport afin que ces appareils puissent être changés. Faut de quoi, cela prendrait trop de temps si le personnel de l'atelier devait contrôler tous les autobus.

5. **Les délégués demandent le Chef Mouvement de solliciter la planification, de réduire le nombre de bus par tour de service, voire de le ramener à deux.**

Pour l'instant, rien n'est changé dans la planification à long terme, où seulement deux autobus sont programmés. Dans le planning à court terme, il est possible que sur demande de l'Atelier, le nombre de changements de bus soit supérieur à 2. La planification peut même passer à quatre changements de bus pour les nouveaux bus électriques à venir.

6. **Les délégués demandent le Chef Mouvement de revoir avec la planification d'avancer le temps alloué de prise de clés du bus de 20 à 30 min.**

Sur ce point, le chef Mouvement n'a pas souhaité apporter de changement. Il est prévu d'installer des écrans dans le réfectoire, où les autobus seront affichés et signalés aux chauffeurs. Ainsi, le trajet jusqu'au poste de commande ne sera plus nécessaire. Toutefois, cela ne résout pas notre argument selon lequel le chauffeur peut faire son travail en toute tranquillité. À la fin de la discussion, il a été convenu qu'à l'avenir, le temps serait adapté de 20 à 30 minutes.

7. **Les délégués rappellent au Chef Mouvement la question 50/23 posée le 12.12.2023, dans laquelle il était demandé qu'un contrôle des équipes de SR soit mis en place auprès des différent(e)s CR. Les délégués doivent malheureusement constater que ce contrôle n'a été que brièvement respecté, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui.**

En effet, il a été constaté, après vérification, que 2-3 chauffeurs étaient plus sollicités qu'initialement prévu à cause d'une planification à court terme, selon les dires du Chef Mouvement. Dans la planification à moyen terme, il faudra veiller à ce que la charge soit répartie de manière homogène.

8. **Les délégués demandent que lors d'un changement de bus, la planification prévoit, en cas de besoin, le temps nécessaire à un examen journalier. Nous avons constaté lors de changements de bus, surtout à Echternach, qu'une remise en marche est planifiée sur un bus qui devrait subir d'un examen journalier.**

Selon les dires du Chef Mouvement, cela est difficile à maîtriser, car la planification du service du chauffeur n'est pas traitée parallèlement à la planification des autobus. Il peut donc arriver que le chauffeur prenne en charge un bus qui n'était

Section BU

pas encore en service. Dans le tableau de service initial du conducteur, aucun « Examen journalier » n'a été planifié, mais uniquement un service « Remise en marche ». Dans ce cas, le conducteur a le droit d'effectuer un « Examen journalier », même si le départ est retardé de ce fait.

9. **Les délégués demandent qu'une adaptation de l'horaire de la ligne 261 soit demandée au Ministère de la Mobilité. Entre Echternach et Junglinster-P&R, le temps de trajet planifié est de 38 minutes. Or, ce temps de parcours n'est pas réaliste. Nous constatons que les retards s'accumulent et par conséquent, nos clients ne peuvent pas arriver à l'heure. Pour le trajet de retour, 45 minutes sont prévues. Ceci représente un horaire tout à fait réalisable.**

En effet, il a été constaté que le temps de trajet planifié est trop court. Le ministère en a déjà été informé, mais le service Bus est toujours en attente d'une réponse.

10. **Les délégués demandent une évaluation approfondie de la journée du 18 janvier, marquée par de fortes chutes de neige. En fait, les CR se sont rendu compte qu'en cas de chute de neige, aucune information ni directive claire à ce sujet sont disponibles.**

Autres questions en relation avec le 18 janvier :

- a. **Pourquoi les messages INIT n'étaient pas clairs et précis ?**

À l'avenir, le CEB devra transmettre un message clair aux conducteurs. Celui-ci communiquera alors uniquement les tronçons de route (par exemple, entre deux localités) sur lesquels la conduite est autorisée ou interdite. Finalement, c'est toujours au conducteur de décider s'il peut prendre la route ou non.

- b. **Est-ce que le Chef Mouvement a fait une analyse approfondie de cette journée ?**

Une analyse a été réalisée sur demande du ministère, mais aucune sur le fonctionnement interne.

Ne serait-il pas opportun de rédiger une procédure sur la manière de réagir à l'avenir dans une telle situation exceptionnelle ?

De la part de la Direction, nous avons reçu comme réponse qu'il serait difficile d'établir une procédure précise, car les circonstances seraient toujours différentes. En tant que délégués du syndicat Chemins de Fer FNCTTFEL/Landesverband de l'OGBL, nous ne pouvons pas partager ce point de vue.

11. **Les délégués demandent une remise en service et/ou une réparation des portes du hall des bus à Echternach. Récemment, nous avons eu un problème avec un bus MAN à cause des portes ouvertes et du froid qui en résulte dans le hall.**

Le portail de sortie a été remis en état par la société Attert le 2 mars 2024. Pour le portail d'entrée, une offre a été demandée à la société Koch pour remplacer et régler

Section BU

la cellule photoélectrique. La collaboration avec l'entreprise Schiltz, qui avait remporté l'appel d'offres et installé les portails, ne sera pas poursuivie.

- 12. Les délégués demandent que l'enquête satisfaction client réalisée du 15 septembre au 13 octobre 2023 fasse l'objet d'une présentation aux CR, compte tenu des très bons résultats obtenus.**

Le Chef de Service a reconnu qu'à cet égard, le personnel roulant n'avait pas été suffisamment félicité. L'information de l'enquête de satisfaction était si bien illustrée que cela a été oublié. Le Chef de Service va s'efforcer de remercier les collaborateurs pour leur engagement par le biais d'un « avis » qui sera publié sur la tablette.

- 13. Les déléguées demandent de fixer une date pour l'élaboration du plan de congé 2025.**

Les délégués ont été informés que la réunion se tiendrait à la fin du mois de mai ou début juin. La date exacte sera communiquée aux délégués en temps utile.

Divers:

- a. Les délégués demandent des informations sur l'appareil à chocolat et à petits pains qui aurait déjà dû être installé à Echternach.**

Nous avons reçu la réponse que la société Eurest a été chargée par le Service Achat d'installer un seul distributeur de sandwiches et de chocolat, qui fonctionnera uniquement par carte de crédit.

- b. Les délégués s'informent sur l'utilisation des toilettes à Junglinster et signalent une interdiction de stationnement devant la station-service Gulf de Junglinster.**

Les chauffeurs peuvent se rendre aux toilettes de la station-service Gulf, toutefois ils sont censés garer le bus conformément au code de la route.

- c. Les délégués demandent des informations sur les conventions en cas de service de substitution rail entre le Luxembourg et la Belgique et entre le Luxembourg et la France. En particulier, les délégués souhaitent savoir quand un CR reçoit un PV parce qu'il doit effectuer un trajet avec un bus de la catégorie « non-Autocars » ?**

En cas d'amende, c'est le Service Bus des CFL qui s'en charge. Le retrait de points se fait cependant toujours au détriment du conducteur.

Les délégués du personnel de la section BU

André Marques de Paiva / Jean-Paul Schweigen / Steve Kerschen / Joël Nies