

Compte rendu de la réunion des délégués auprès du Chef du Service Trains et Matériel du 10.12.2024

TM / CEM

- 1) **Les délégués du personnel souhaitent souligner qu'il semble persister des problèmes avec l'outil de planification des congés rouges, en particulier lors des inscriptions, pour certains agents.**

Nous nous interrogeons sur les raisons pour lesquelles, selon vos analyses, l'inscription simultanée de congés par environ 37 utilisateurs pourrait entraîner une surcharge du service logiciel ?

Selon notre compréhension, seuls quelques utilisateurs semblent régulièrement affectés, bien qu'il s'agisse à chaque fois d'utilisateurs différents. Nous nous demandons si ces difficultés proviennent d'erreurs de saisie ou s'il serait nécessaire d'améliorer le processus ?

Une solution possible pourrait être l'introduction d'un « timed queuing » des requêtes d'inscriptions, permettant de traiter les demandes dans un ordre chronologique précis, first-come / first-serve, sans qu'il y a un risque de perte d'inscription. Cette approche consisterait uniquement à enregistrer un horodatage d'entrée et la période de congés sélectionnée, offrant ainsi une solution à la fois simple et optimisée en termes de charge de données et de consommation de ressources.

Notre proposition de solution a été prise en considération et il nous a été assuré que nous serions impliqués dans les discussions avec l'entreprise concernée afin de contribuer à l'élaboration des solutions. Par ailleurs, il nous a été indiqué que des approches similaires avaient déjà été examinées pour améliorer ce système et de résoudre l'ensemble des problèmes connus. À noter que le système pourrait être modifié au plus tôt à la mi-2025.

En annexe, notre proposition d'amélioration détaillée. (Annexe 1)

- 2) **Les délégués du personnel s'interrogent sur plusieurs retours des agents en stage ou bien les jeunes conducteurs sur l'opportunité de renforcer les formations liées aux missions effectuées durant les services de nuit, telles que les opérations MS et les préparations EF/EP ou d'autres tâches spécifiques sur les différents dépôts, autres à ceux du CRM.**

Ces derniers nous demandent souvent aussi s'il serait faisable d'intégrer davantage de services de nuit pour les stagiaires avec leur tuteur ou bien de mieux informer les jeunes conducteurs sur leurs missions et de favoriser un apprentissage plus approfondi des tâches pratiques sur le terrain ?

Il est prévu, en collaboration avec le centre de formation, d'intégrer à l'avenir une période de formation pour les stagiaires auprès des CDM, notamment durant les plages de nuit. Cette période sera organisée une fois au cours du stage, à un moment opportun.

Il est également prévu de renforcer l'utilisation du carnet de stage afin d'assurer un meilleur suivi et une meilleure traçabilité des connaissances spécifiques acquises par les stagiaires.

- 3) **Les délégués du personnel souhaitent souligner que la prime de tuteur est une initiative largement appréciée. Cependant, il nous est fréquemment rapporté que les stagiaires ne suivent que rarement leur tuteur, souvent moins de cinq fois par mois. Cette situation compromet la qualité de l'accompagnement, car le tuteur ne peut pas assurer un suivi optimal car celui-ci devrait inclure, outre la conduite pratique, l'examen des équipements et des spécificités techniques.**

Serait-il envisageable de garantir un minimum de cinq tours de service mensuels avec le tuteur afin d'améliorer la situation et de répondre aux besoins de formation des stagiaires ?

Il est toujours envisagé que les stagiaires accompagnent leurs tuteurs, dans la mesure du possible sur le plan organisationnel. Cependant, l'objectif de cinq tours de service ne peut pas être garanti en raison des nombreuses contraintes existantes, notamment au niveau des formations initiales et continues.

4) Les délégués du personnel souhaitent savoir s'il existe déjà une stratégie pour la mise en œuvre de l'Ordre général 41 au sein du service TM. Si tel est le cas, serait-il possible d'en avoir un aperçu ?

À ce stade, les formations du OG 41 destinées au personnel en charge des entretiens, sont en cours. Dans le cadre des entretiens prévus, il est envisagé de les intégrer aux concepts d'accompagnement existants, dans une approche cohérente et réfléchie. La mise en œuvre anticipée est prévue pour l'automne 2025.

5) Les délégués du personnel ont été informés de retards fréquents imputables à l'absence de personnel de la DB pour certains tours, obligeant le personnel CFL à intervenir en urgence, souvent à leur arrivée à Trèves, pour assurer les services consécutifs. Ces perturbations semblent, selon nos retours, liées à des dysfonctionnements de communication. Êtes-vous au courant de cette situation ?

Il a été confirmé qu'il n'est pas prévu d'assumer des tours de service complets pour l'EF DB Regio. Cependant, dans le cadre d'un tour de service en cours, et sous réserve de conformité avec les conditions de travail, il est possible, selon les stipulations de la consigne frontalière respective, d'effectuer des prestations pour l'EF précitée. Ces prestations seront facturées en conséquence et doivent rester des exceptions plutôt que de devenir une pratique courante.

6) Les délégués du personnel ont pris note de votre décision relative à la mise en œuvre du nouveau régime de mi-temps et des conditions qui y sont associées. Cependant, nous tenons à réitérer, comme cela a été souligné dès le début, que la suppression des doléances pour cette catégorie d'agents, en particulier pour les agents ayant des enfants ou des proches nécessitant des soins, est absolument inacceptable et pourrait engendrer des contraintes pour les agents concernés à l'avenir.

Nos préoccupations ont de nouveau été considérées, et il nous a été assuré qu'en cas d'extrême urgence, celles-ci seraient examinées afin d'élaborer, le cas échéant, une solution en collaboration avec l'agent concerné. Il a toutefois été clairement précisé que ces mesures ne constituent pas des doléances et ne s'appliqueront qu'à titre exceptionnel dans des situations d'urgence extrême.

7) Les délégués du personnel ont été informés que, dans le roulement de réserve « Pool CRM_2 Reserve » pour les semaines 5 et 9, des ajustements dans le système au niveau du « R_flex » ont conduit à des situations où 8 jours de service ont été planifiés. Cette situation a été corrigée par la planification, qui a modifié la position du « R_fix », ce dont nous, à la base, exprimons notre appréciation.

Cependant, nous souhaitons souligner que de telles modifications du « R_fix » peuvent engendrer des difficultés pour les agents dans la gestion de leur vie quotidienne. Nous nous demandons donc s'il serait possible de mettre en place des mesures préventives pour éviter que ce type de situation ne se reproduise à l'avenir ?

Il nous a été confirmé que pour les semaines 5 et 9, aucun changement ne sera effectué qui pourrait entraîner une semaine de travail de 8 jours. Dans de tels cas, un « R_flex » sera systématiquement converti en « R_fix », même si un « R_flex » est prévu dans le roulement.

En ce qui concerne les « R_fix » modifiés, il nous a été précisé que ces derniers ne sont a priori pas prévus pour être reportés. Toutefois, dans quelques cas exceptionnels, cela ne pourra être fait que sur demande du planificateur, avec l'accord de l'agent concerné, et uniquement pour des raisons de pénurie strictement exceptionnelles.

8) Les délégués du personnel souhaitent savoir si un carnet de stage est également prévu pour le personnel de conduite CDM, comme c'est le cas pour les CEM ?

Un carnet de stage avait été prévu dès le départ, mais sa mise en application n'a pas eu lieu, car l'élaboration du contenu, ajusté en fonction de l'expérience acquise et en concertation avec le centre de formation, a été finalisée plus tard que prévu. Sa mise en œuvre est désormais programmée pour les futures classes de CdM.

Syndicat Chemins de Fer FNCTTFEL/Landesverband Section TM

news

ogbl.lu —   

TM / AC

1) Service Logistique TM

Les délégués du personnel demandent la mise à disposition d'un chariot élévateur frontal pour le service magasin, afin de réduire le temps nécessaire pour le chargement et le déchargement des camions. Actuellement, le chariot élévateur disponible à l'atelier est souvent occupé par la production (PROD).

Il nous a été indiqué qu'une évaluation serait réalisée pour déterminer si un chariot élévateur d'une autre unité pourrait être mis à disposition temporairement pour soutenir cette situation de congestion. De plus, une analyse du taux d'utilisation du matériel existant sera effectuée afin d'évaluer la nécessité d'un nouvel achat, si cela s'avère pertinent et rentable.

2) Voie Ferrée 514 Nord

Les délégués du personnel demandent une solution pour garantir que la voie ferrée 514 Nord reste libre. En raison d'un manque d'espace de stockage au magasin, cette voie est souvent occupée par des bogies appartenant soit au magasin, soit à l'expédition. Cette situation risque de s'aggraver avec l'arrivée prochaine de bogies revenant des révisions effectuées par la SNCF. L'équipe s'interroge sur l'endroit où tout ce matériel pourra être stocké.

L'espace limité sur la voie 514 nous oblige à gérer les contraintes d'espace de manière optimale. L'utilisation de cette voie pour le stockage des bogies doit être adaptée aux exigences et au manque de place, et ce, malgré les restrictions bien connues qui en découlent.

3) Respect Service TM

Les délégués du personnel demandent à ce que les cadres dirigeants soient rappelés au respect des tâches définies dans les fiches de fonctions du personnel de la production (PROD).

En cas de problème de responsabilité, il est prévu de suivre la voie hiérarchique afin de trouver une solution.

4) Planification TM

Les délégués du personnel demandent qu'un rappel soit adressé au personnel de la planification afin qu'il tienne compte de la disponibilité réelle des agents avant de finaliser la planification des travaux. Par exemple, sur la base du plan hebdomadaire, des agents de la production demandent et obtiennent des congés. Cependant, la planification modifie ensuite ce plan sans prendre en compte la nouvelle situation en termes de personnel disponible.

Il est nécessaire d'optimiser la planification hebdomadaire en fonction des ressources disponibles, lesquelles doivent être mises en œuvre par leurs supérieurs hiérarchiques, dans le but d'éviter des pénuries. Les priorités des travaux journaliers resteront à fixer par les chefs d'équipe, tout en tenant compte du personnel disponible.



MARTINS DA SILVA Adriano
Délégué titulaire



SEMEDO MOREIRA Jérôme
Délégué titulaire



BOCCAPERTA David
Délégué titulaire



RICHARTZ Benjamin
Délégué suppléant



EVANGELISTA Giovanni
Délégué suppléant



MOLITOR Charles
Délégué suppléant

Les délégués du personnel de la section TM / CEM et TM / AC
Adriano MARTINS, Jérôme SEMEDO MOREIRA, David BOCCAPERTA
Ben RICHARTZ, Giovanni EVANGELISTA, Charles MOLITOR



 Rapport - Scan me!

Devenir membre
Rejoignez maintenant le
syndicat numéro 1 du Luxembourg



Nota bene : Ce compte rendu constitue une information préalable concernant la réunion auprès du Chef de Service TM et ne remplace pas le procès-verbal officiel. Il offre une brève synthèse, les informations détaillées suivront et seront incluses dans le procès-verbal officiel. Les divergences éventuelles entre ce rapport et le procès-verbal peuvent résulter des différences dans les délais de traitement des deux documents, des recherches associées, ainsi que des interprétations distinctes. Toute divergence sera résolue lors de la publication du procès-verbal officiel, en accord entre les délégués et le Chef de Service TM.

1) (TM / CEM Question 1)

ANNEXE 1 – PROPOSE D'AMÉLIORATION

TIMED QUEUEING

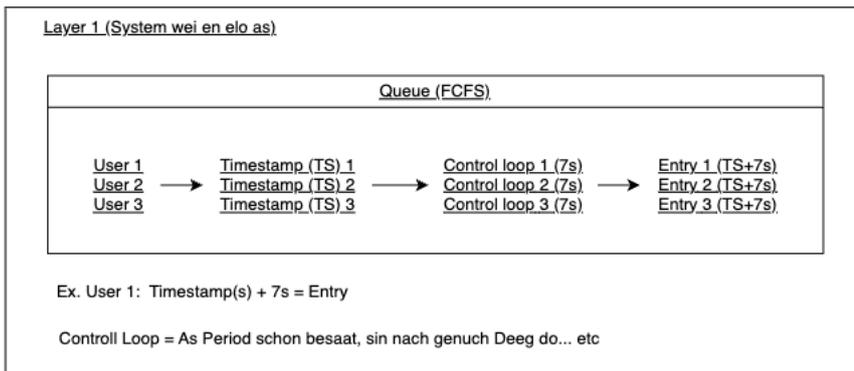
Hypothèse : 37 personnes (utilisateurs) font une demande de congé dans le planificateur de vacances RailOpt via le portail web ou l'application web au même moment (précisément à la même seconde), ce qui entraîne un problème de ressources ou un goulet d'étranglement dans le système. Pourquoi cela ?

Chaque utilisateur qui effectue une demande dans le système génère un horodatage (timestamp). Un horodatage classique en informatique comporte des chiffres numériques, dont les 6 derniers (3 octets) représentent des millisecondes, qui sont comptées en continu dans une fraction de seconde. Une superposition d'horodatages lors de plusieurs demandes simultanées devrait donc être impossible.

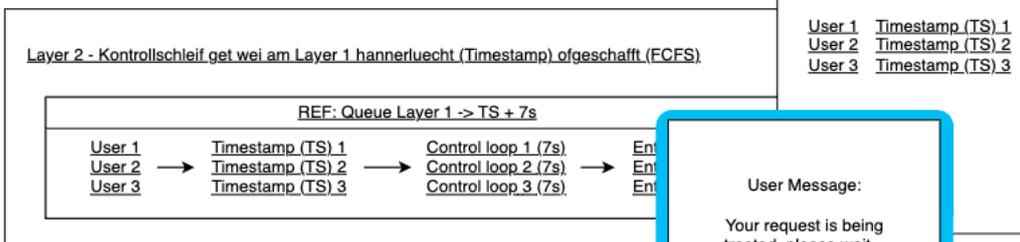
Si l'on prend en compte la causalité d'une boucle de contrôle (Ctrl Loop) de 7 secondes par utilisateur, on arrive à une probabilité théorique que ces délais puissent conduire à des chevauchements. Pourquoi ? Une boucle de 7 secondes, combinée à n secondes de retard dues à la connexion Internet ou à un décalage au niveau du serveur pendant le traitement, pourrait, en cumul, mener à cette hypothèse.

Si, en plus, l'utilisateur individuel essaie de modifier ou de supprimer sa demande pendant la boucle de contrôle parce qu'il ne reçoit pas de retour du système, cela entraînera très probablement des erreurs ou une surcharge.

Layer 1 décrit le fonctionnement classique que l'on peut imaginer comme étant celui actuellement en place dans le système.



SOLUTION POSSIBLE



Layer 1: Horodatage (timestamp) de la demande + période souhaitée pour le congé
-> Peu gourmand en données et peut ensuite être traité au niveau du **Layer 2**.

-Tant que la demande est en cours de traitement, l'utilisateur reçoit un message d'information, et toutes les actions supplémentaires comme l'édition, etc., sont bloquées tant que ce message est affiché. Cela doit éviter la production de chevauchements et, par conséquent, des erreurs.

-Une fois le traitement terminé, l'utilisateur reçoit soit une confirmation, soit un message d'erreur si la boucle de contrôle renvoie une valeur d'erreur quelconque.

Nota bene : Ce compte rendu constitue une information préalable concernant la réunion auprès du Chef de Service TM et ne remplace pas le procès-verbal officiel. Il offre une brève synthèse, les informations détaillées suivront et seront incluses dans le procès-verbal officiel. Les divergences éventuelles entre ce rapport et le procès-verbal peuvent résulter des différences dans les délais de traitement des deux documents, des recherches associées, ainsi que des interprétations distinctes. Toute divergence sera résolue lors de la publication du procès-verbal officiel, en accord entre les délégués et le Chef de Service TM.