

## Compte-rendu de la réunion auprès du Chef de Service TM en date du 27 mars 2025

### TM / CEM

- 1) **Les délégués du personnel se demandent pourquoi la voie 224 dans le CRM ne peut pas être utilisée pour le stationnement du matériel roulant, à l'heure actuelle ?**

Actuellement, cette voie est à la disposition du GI pour des travaux en gare de Luxembourg. Pour l'instant, aucune date n'est fixée pour la fin des travaux et la mise à disposition pour les mouvements de manœuvre et le stationnement des machines du service TM.

- 2) **Les délégués du personnel demandent s'il est possible d'améliorer le lavage des vêtements des CDM ?**

**Selon nos sources, ceux-ci reviennent souvent encore sales du prestataire, un problème qui pourrait être lié au fait que ce dernier n'est pas autorisé à utiliser des produits puissants pour le nettoyage. Êtes-vous au courant de cette situation ?**

Les responsables soulignent qu'aucune réclamation concernant des salissures sur les vêtements de service n'a été enregistrée depuis le mois d'octobre. En cas de réclamation, il est rappelé que celles-ci peuvent être signalées au coach par le biais d'une carte rapport ou tout autre moyen prévu.

De plus, il est précisé que les vêtements de service des CDM ne doivent pas être considérés comme neufs après chaque lavage. Seules les salissures importantes, les résidus de graisse ou les dommages sont pris en compte comme motifs de réclamation. Les responsables sont également ouverts, si nécessaire, à remplacer des vêtements dans des cas exceptionnels.

- 3) **Les délégués du personnel s'interrogent sur l'opportunité, qu'offre l'augmentation du nombre d'agents disponibles auprès des CDM afin d'alléger la situation des CEM, de sorte que ces derniers ne soient plus aussi souvent sollicités pour remplacer des tours CDM, ce qui augmenterait leur probabilité d'obtenir des congés bleus dans des périodes pointes, et souhaiteraient savoir si des efforts sont envisagés en ce sens ?**

En principe, une distinction est faite entre les demandes de congé CEM et CDM depuis approx. 5 semaines, une procédure de séparation a été mise en place. Cependant, en raison des besoins de formation élevés (Formation Coradia, ETCS Level 2 SNCB, Formation KISS), des exceptions ont encore eu lieu ces dernières semaines. À l'avenir, ces cas devraient se raréfier une fois le pic de formation dépassé.

- 4) **Les délégués du personnel souhaitent être renseignés sur l'évolution de la mise en service des séries 2400 et 2450 du type « Coradia », ainsi que sur le retrait progressif de la série 2000, prévu d'ici l'été 2025. Ce délai pourra-t-il être respecté ? Par ailleurs, quel est l'état d'avancement des formations des CEM sur ces séries ?**

Actuellement, 9 EM Coradia sont en service commercial. 157 CEM et 14 CDM ont été formés. Jusqu'à présent, deux formations Coradia par semaine étaient organisées. L'une de ces formations hebdomadaires sera remplacée par une formation KISS.

La mise hors service définitive de la série EM 2000 et l'acheminement à l'étranger commencera en avril avec les quatre premières unités. Ce processus se poursuivra jusqu'à la fin de l'année, lorsque les derniers engins de la série 2000 seront retirés.

Nota bene : Ce compte rendu constitue une information préalable concernant la réunion de Chef de service 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.

5) **Les délégués du personnel souhaitent être renseignés sur les modalités de travail des agents provisoirement inaptes et sur l'existence éventuelle de plages fixes de travail en complément du travail en horaires mobiles pour ceux-ci ?**

Selon les responsables en général les agents déclarés provisoirement inaptes auront désormais des horaires de travail fixes de 8 h à 16 h et ne bénéficieront plus d'un horaire mobile. Ce planning pourra être ajusté en fonction des missions ou des tâches spécifiques de chaque agent.

En cas d'inaptitude, la procédure prévoit que les 30 premiers jours de congé doivent être pris. Toutefois, cette disposition peut être aménagée sur accord individuel en ce qui concerne la prise du congé. La gestion et l'utilisation des jours de congé restants, le cas échéant, seront examinées au cas par cas avec l'agent concerné.

Un plan de mission sera établi individuellement pour organiser le travail. Celui-ci sera ensuite discuté et validé avec l'agent concerné.

6) **Les délégués du personnel souhaitent attirer l'attention sur le fait qu'ils n'ont, une fois de plus, pas reçu les TDS définitifs en consultation avant leur publication, contrairement à ce qui avait été convenu lors des précédentes réunions.**

**Or, il est essentiel que les délégués puissent les consulter au préalable afin de vérifier s'ils respectent les conditions de travail et de proposer, le cas échéant, des améliorations avantageuses pour les deux parties.**

Les responsables confirment qu'en raison de la suppression des avis horaires, les TDS semestriels ne seront plus publiés. Concernant les modifications des TDS lors du changement d'horaire vers la fin de l'année, il sera veillé à ce que nous puissions de nouveau y avoir accès comme d'habitude afin de les vérifier.

7) **Les délégués du personnel souhaitent revenir sur la réunion d'échange avec la direction de 2023 afin d'obtenir une mise à jour sur l'état d'avancement de certains points qui, selon nous, restent en suspens, à savoir :**

- **La Release Speed ETCS de 15 km/h à Dudelage-Usine, sachant que cela présente depuis des années une situation perturbée pour les conducteurs, nécessitant une vigilance accrue et engendrant une situation de stress supplémentaire, existe-t-il encore des plans pour améliorer cette situation ?**

À partir du 8 juin 2025, les changements nécessaires seront mis en place par le GI, pour améliorer la situation prémentionnée.

- **La bibliothèque actuellement en place dans le logiciel RailTab, remplaçant apparemment celle basée sur Access, est-elle la version définitive, sachant qu'il avait été envisagé de trouver un tout autre logiciel, plus intuitif et performant ?**

Le 1<sup>er</sup> avril, l'ancienne bibliothèque Access sera définitivement mise hors service. Les améliorations apportées à la bibliothèque DatNet dans RailTab, notamment en ce qui concerne les titres, la structure des dossiers, etc., sont clôturées.

Une nouvelle analyse sera entamée afin d'identifier un nouveau logiciel ou une autre solution offrant une alternative plus durable et mieux adaptée.

8) **Les délégués du personnel de service souhaitent exprimer que le bilan des cartes rapports est un outil très utile tant pour l'employeur que pour les employés afin d'identifier les points d'amélioration. Cependant, nous avons remarqué que les mois de décembre 2024 et janvier 2025 sont entièrement absents.**

Au moment de la réunion CdS, les documents en question sont publiés et disponibles. Cependant, le manque de différents procès-verbaux sera révisé et une solution sera recherchée. Ce manque est dû à leur publication à différents endroits. Une procédure doit être élaborée afin de définir un emplacement unique ainsi qu'une référence correspondante.

Nota bene : Ce compte rendu constitue une information préalable concernant la réunion de Chef de service 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.

# Syndicat Chemins de Fer FNCTTFEL/Landesverband

## Section TM

# news

ogbl.lu — @ f X

## TM / AC

1) **Les délégués demandent pourquoi il est impossible d'organiser des formations adaptées aux plans de travail des agents de production (PROD). Ils s'interrogent sur le fait que les agents PROD doivent systématiquement modifier leurs horaires de travail pour participer aux formations obligatoires, qu'elles soient internes ou externes.**

### Exemples concrets de difficultés rencontrées

- **Déplacement des jours de repos** : Les agents doivent souvent déplacer leurs jours de repos pour assister aux formations.
- **Modification des horaires du soir** : Les horaires du soir (13h-22h) sont remplacés par des horaires de jour (7h-15h ou 8h-16h).
- **Modification des horaires de nuit** : Les horaires de nuit (22h-06h) sont remplacés par des horaires de jour (7h-15h ou 8h-16h). Dans ce cas, il est parfois nécessaire d'annuler deux nuits de travail pour une seule journée de formation.
- **Modification des horaires du matin** : Les horaires du matin (6h-14h) sont également remplacés par des horaires de jour (7h-15h ou 8h-16h), sans possibilité de négociation.
- **Impact sur la vie privée des agents** :

La vie privée des agents est déjà fortement affectée par le travail en horaires décalés. Ces modifications d'horaires, souvent imposées par la direction pour les formations et non demandées par les agents eux-mêmes, représentent une intrusion encore plus importante dans leur vie personnelle. Les délégués soulignent que tous les agents PROD disposent de plans de travail fixes, déjà établis pour plusieurs années à l'avance, et qu'ils doivent pourtant les modifier fréquemment pour assister à ces formations.

De manière générale, la planification veille à informer les agents en temps utile et suffisamment à l'avance des formations et de leurs implications sur le planning de service afin qu'ils puissent s'y préparer. Cependant, une contrainte demeure : ces formations ont souvent lieu en journée et ne sont pas toujours intégrables dans le planning, ce qui entraîne des ajustements. Néanmoins, tout est mis en œuvre pour minimiser ces changements.

Les formations de dernière minute ou les renouvellements de licence doivent être mieux coordonnés afin de limiter autant que possible les modifications des plannings en vigueur, dans la mesure du possible.

**Les délégués du personnel des sections TM / CEM et TM / AC du Syndicat Chemins de Fer FNCTTFEL/Landesverband**  
**Adriano MARTINS, Jérôme SEMEDO MOREIRA, David BOCCAPERTA, Ben RICHARTZ, Giovanni EVANGELISTA, Charles MOLITOR**



Rapport - Scan me!



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

Nota bene : Ce compte rendu constitue une information préalable concernant la réunion de Chef de service 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.