

N°2

# signal

Organ des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL-Landesverband

**OGBL**

Mittwoch, 23. APRIL  
105. Jahrgang  
nächste Nummer  
18. Juni 2025



## Nationalkongress des OGBL

**Editorial**

*Niemals aufgeben!* **S.3**

**Aktuelles**

*9. ordentlicher Nationalkongress des OGBL* **S.4-5**

*Dringlichkeitsresolution* **S.6-8**

*Résolution d'urgence* **S.9-11**

*35, 32 oder 30 Stunden sind genug* **S.12**

*Erfolgreiche Steuerkonferenz* **S.13**

**Kommentar**

*Pour une sécurité renforcée dans nos bus* **S.14**

*Liste der Engpassberufe -  
Fahrdienstleister dringend gesucht* **S.15**

**Anzeige**

*Fonctionnement vum Sozialbüro am  
OGBL-Landesverband* **S.16**

**Eisenbahnen**

*Nouveau département CFL* **S.17**

*Rapports de réunions* **S.18-31**

*TF Maintenance Workers Advisory Group  
Meeting in Brüssel* **S.32-34**

**Filialen**

*Unité et action syndicale du  
Département des Filiales* **S.35**

*Erste Tramlinie komplett fertiggestellt* **S.36-37**

**Kultur**

*Die sozialen Errungenschaften  
kompromisslos verteidigen!* **S.38**

**Sport**

*USIC Volleyball Turnier* **S.39**

*ASCFL Athlétisme Luxembourg  
41er Cross Meisterschaften* **S.40-41**

*Scheckübergabe an die  
Sportabteilungen der AS CFL* **S.42-45**

**Reisen**

*Ausflug Vereinigung Ettelbrück* **S.46**

*Ausflug Vereinigungen Ulfingen und  
Clerf-Kautenbach-Wiltz* **S.47**

**Impressionen**

*Öffentlicher Transport in  
aller Herren Ländern* **S.48-49**

**Infos** **S.50-52**

**signal**  
Organ des FNCTTFEL-Landesverbandes des OGBL

**Herausgeber:**

Syndikat Eisenbahnen  
FNCTTFEL-Landesverband  
63, rue de Bonnevoie  
L-1260 Luxembourg  
Tél.: 54 05 45 - 734  
<https://syndikat-eisebunnen.lu/de/>

**Verantwortlich für den Layout:**

Josy Bourggraaff,  
Georges Melchers

**Redaktion und Koordination:**

Syndikat Eisenbahnen  
FNCTTFEL-Landesverband  
E-mail:  
[josy.bourggraaff@ogbl.lu](mailto:josy.bourggraaff@ogbl.lu)  
Für eingesandte Manuskripte wird keine  
Haftung übernommen. Die gezeichneten  
Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung  
der Redaktion und des Landesverbandes  
dar. Kürzungen der Beiträge behält sich die  
Redaktion vor.

**Abonnement:**

Für alle Mitglieder ist das Abonnement  
im Mitgliederbeitrag enthalten.  
Nichtmitglieder können das „Signal“  
über die Redaktion bestellen.

Jahresabonnement: 25 Euro

Gestaltung und Umbruch:  
Espace-Médias S.A.

Made in Luxembourg

**Versand:**

Editpress SA - Esch/Alzette  
Tel.: 54 71 31-1  
Fax: 54 71 30

# Niemals aufgeben!

Die Termine gehen uns nicht aus, unser Kalender füllt sich und die Gewerkschaftsarbeit nimmt ständig zu.

**K**ürzlich war das Syndikat Eisenbahnen OGBL/FNCTTFEL-Landesverband auf Dienststellenbesuch in der Abteilung MI. Wir informierten die Belegschaft über die letzten Entwicklungen der Vorschrift der sogenannten IG 15 „Astreinte imposée à certaines catégories d'agents“. Nach den zwei Infoversammlungen stellten wir unseren Forderungskatalog (Erhöhung der Vergütung von Bereitschaftsdienst, Entschädigung beim Einsatz am Wochenende, ...) auf und übermittelten ihn der Direktion vor Jahresabschluss 2024. Während unserer Dienststellenbesuche wurde ausführlich mit der Belegschaft über dieses Thema diskutiert. Ob und welche Forderungen in das vorliegende Projekt von der Direktion mit eingebunden werden, ist uns momentan noch unklar. Wir hoffen, dass wir dieses Projekt in Kürze erfolgreich abschließen können, zu vollster Zufriedenheit von unserer Belegschaft.

Es ist bekannt, dass man Dossiers nur erfolgreich abschließen kann, indem man gemeinsame Lösungsansätze findet. Diese müssen zusammen zwischen den Arbeitgebern und Arbeitnehmervertretern ausgearbeitet werden. Der Sozialdialog ist in solchen Situationen sehr wichtig, um ein zufriedenstellendes Ergebnis in einer harmonischen und sozial verträglichen Weise zu erzielen. Es ist ein zentraler Mechanismus zur Förderung von fairen Arbeitsbedingungen und wirtschaftlicher Stabilität. Der Sozialdialog ist ein wichtiges Mittel, um schwierige Situationen zu lösen und eine nachhaltige Zusammenarbeit zu fördern, bevor Konflikte entstehen. Doch die Vorstellungen beider Parteien sehen oft anders aus. Beim Abändern der sogenannten „Galoppouren“ mussten wir feststellen, dass der Sozialdialog etwas anders funktioniert hat. Mehrmals kam von unserer Gewerkschaft die Forderung, an den Gesprächen mit den Verantwortlichen der verschiedenen Abteilungen teilzunehmen, in denen die Einzelheiten diskutiert wurden. Trotz allem wurden die Gewerkschaften in diesen wichtigen Sitzungen nicht mit eingebunden. Die Sozialpartner wurden lediglich über die Vorgaben und Bedingungen informiert. Gespräche mit der Direktion fanden statt, doch die Rahmenbedingungen waren bereits vor den Gesprächen bekannt. Der Vorschlag einer Frühstücksschicht von 6-Stunden Dauer wurde nicht berücksichtigt, obwohl laut beiden Umfragen des Personals diese Option befürwortet wurde. Die Alternative von 6-9-9 Stundenschichten war ebenfalls keine Alternative für die Direktion.

Wir bedauern, dass die Gespräche zwischen den jeweiligen Verantwortlichen der Abteilungen ohne die Sozialpartner geführt wurden.

Doch für uns ist das Thema noch nicht abgeschlossen und wir werden weiterkämpfen, um doch noch ein positives Resultat zu erzielen.

Ein weiteres Ereignis, das in Kürze an der Tagesordnung steht, ist die 1. Mai Feier. Jedes Jahr wird der Tag der Arbeit gefeiert, der nicht nur historische Errungenschaften würdigt, sondern auch die Bedeutung der Gewerkschaftsarbeit und des Sozialdialogs hervorhebt. Einige von uns, insbesondere neue Kollegen/innen stellen uns oft die Frage, wieso der Tag der Arbeit gefeiert wird, und wollen die Hintergründe erfahren.

Der 1. Mai wurde erstmals 1886 als von Fabrikarbeitern in den USA als „Tag der Arbeit“ gefeiert.

Damals mussten Fabrikarbeiter bis zu 12 Stunden am Tag arbeiten.

Es begannen Generalstreiks, um die Arbeitsstunden zu verkürzen und den 8-Stunden Tag einzuführen.

Ein harter Kampf der Gewerkschaften begann.

Fabrikarbeit war anstrengend und gesundheitsgefährdend. Die Löhne waren sehr gering, und teilweise mussten die Kinder bei der Fabrikarbeit mithelfen, um die Familie zu ernähren.

Zusammen mit den Gewerkschaften kämpften die Arbeiter für eine bessere Arbeitswelt. Mehr Lohn, bessere Arbeitsbedingungen, bessere Sicherheit am Arbeitsplatz.

Zum ersten Mal in der Weltgeschichte gingen am 1. Mai 1886 über 340.000 Arbeiter auf die Straße. Es blieb jedoch nicht nur bei den Aufständen in Amerika, die Menschen gingen auch in Europa auf die Straße, um für ihre Rechte zu kämpfen.

Länder, in denen die Menschen das erste Mal auf die Straßen gingen, waren Deutschland, Frankreich und Großbritannien.

Die Streiks waren ein Stein des Anstoßes für eine bessere Zukunft der Arbeiter.

Auch dieses Jahr werden anlässlich der 1. Mai Feier wichtige Themen diskutiert, so u. a. die Rentenreform, das Gesetz über die Kollektivvertragsverhandlungen, das Streikrecht, mehr Steuergerechtigkeit, Arbeitszeitverkürzung sowie die Verteidigung des Indexsystems.

Es ist wichtig, liebe Leser/innen, dass diese 1. Mai Feier ein voller Erfolg wird. Die Anwesenheit von jedem Einzelnen ist sehr wichtig, denn die Zeiten, die auf uns zukommen, werden nicht einfach sein!



Georges Melchers  
Präsident  
Syndikat Eisenbahnen  
FNCTTFEL-Landesverband

# 9. ordentlicher Nation

Nora Back mit 97,88 % der Stimmen für die nächsten fünf

**A**m 28. und 29. März 2025 fand der 9. ordentliche Nationalkongress des OGBL in der Luxexpo The Box in Luxemburg statt. Der ordentliche Nationalkongress, der alle 5 Jahre stattfindet, ist die höchste Instanz des OGBL. Am Kongress nahmen rund 500 Delegierte teil, darunter auch Vertreter des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband.

## Tag 1

Zur Eröffnung des Kongresses am 28. März wurde von den nationalen und internationalen Gästen die Solidarität der Gewerkschaften heraufbeschworen. Als Gastredner waren dabei eingeladen: Taina Boffering, Vorsitzende der LSAP-Fraktion; Marc Spautz, Vorsitzender der CSV-Fraktion; Nicolas Schmit, ehemaliger EU-Kommissar für Beschäftigung und soziale Rechte; Esther Lynch, Generalsekretärin des Europäischen Gewerkschaftsbundes; Selena Carbonero,

Föderalsekretärin der FGTB, und Sophie Binet, Generalsekretärin der CGT.

Zu Beginn des Nachmittags wurde der Tätigkeitsbericht von Frédéric Krier, der Finanzbericht von Philippe Da Silva und der Bericht der Überwachungskommission von Gaby Biermann und Henri Klein aus den letzten fünf Jahren vorgetragen.

Im Anschluss daran standen dann die verschiedenen Wahlen auf der Tagesordnung.

Dabei gab es keine Überraschungen, denn die scheidende Präsidentin Nora Back wurde mit 97,88 % der Stimmen in ihrem Amt bestätigt. Serge Schimoff und Patrick Ourth wurden zudem als Vizepräsidenten wiedergewählt. Im geschäftsführenden Vorstand (GEVO) sind Nora Back, Patrick Ourth, Serge Schimoff, David Angel, Stefano Araujo, Pitt Bach, Jean-Luc De Matteis, Véronique Eischen, Frédéric Krier und Carlos Pereira vertreten.

Bei der Wahl der Überwachungskommission wurde Henri Klein vom Syndikat Eisenbahnen als effektives Mitglied gewählt. Mike Nunes, ebenfalls Mitglied des Syndikats Eisenbahnen, wurde als Ersatzmitglied gewählt.

Als Zentralsekretäre wurden u. a. Manon Meiresonne, die für die Abteilung Filialen zuständig ist, und Frédéric Krier, der innerhalb des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband die Abteilung CFL betreut, in ihren Ämtern bestätigt.

## Der zweite Tag

Am Samstag stand gleich zu Anfang die Grundsatzrede des neuen Präsidenten Nora Back auf dem Programm. Die Schwerpunkte der Rede waren dabei wenig überraschend die Angriffe der Regierung auf das Kollektivvertragswesen, die Öffnungszeiten im Handel, das Streikrecht, das Pensionssystem sowie das Gesundheitswesen. Angesprochen wurden aber auch der Krieg in Europa, der Nahost-Konflikt, aber auch der steigende Rechtsruck in Europa.

Am Ende Ihrer Rede machte Nora Back einen Aufruf, massiv an der gemeinsam vom OGBL mit dem LCGB organisierten Demonstration von 28. Juni teilzunehmen, um der Regierung unsere Kampfbereitschaft zu zeigen. Gemeinsam erheben wir an diesem Tag unsere Stimme für unser Sozialmodell, eine offene, solidarische und demokratische Gesellschaft, Gleichheit sowie soziale Gerechtigkeit!

Im Anschluss folgte die Vorstellung der Programmresolution. Für das Syndikat Eisenbahnen ist besonders der Punkt 12 (siehe nachfolgend) von Interesse.

Zum Abschluss des Kongresses wurde dann noch über die Dringlichkeitsresolution betreffend die „Gemeinsame Gewerkschaftsfront für die Verteidigung der Rechte und

Nora Back, wiedergewählte Präsidentin des OGBL

Foto: Marc Lazzarini



# alkongress des OGBL

## Jahre als OGBL-Präsidentin wiedergewählt

sozialen Errungenschaften von Arbeitnehmern & Rentnern“ abgestimmt. Diese Dringlichkeitsresolution wurde mit 100 % angenommen.

### Programmresolution

#### 12. Für eine Mobilitätspolitik, die den Bedürfnissen der Leute gerecht wird

Der OGBL spricht sich für die Fortsetzung einer massiven Investitionspolitik in den öffentlichen Transport aus. Das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel muss ausgebaut werden, wobei der Schwerpunkt auf der Intermodalität zwischen den verschiedenen Fortbewegungsarten liegt. Ziel der Politik im Bereich des öffentlichen Verkehrs muss es sein, allen Menschen, die in unserem Land leben und arbeiten, das Recht auf einen sicheren, komfortablen und pünktlichen öffentlichen Verkehr zu garantieren. Im Hinblick auf dieses Ziel ist es nach wie vor unerlässlich, die Zusammenarbeit auf der Ebene der Großregion zu verbessern und eine Erweiterung der grenzüberschreitenden Angebote im öffentlichen Transport anzustreben. In diesem Sinne fordert der OGBL die Ausweitung der Kostenfreiheit des öffentlichen Transports bis zu den ersten Bahnhöfen hinter den Grenzen. Der OGBL widersetzt sich nicht nur der Schließung bestehender Bahnstrecken, sondern fordert im Gegenteil die Eröffnung neuer Strecken, beispielsweise zwischen Luxemburg und Saarbrücken oder durch die Umwandlung der Industriestrecke nach Bissen in eine für den Personenverkehr nutzbare Strecke. Die Verbindungen nach Lüttich und Brüssel müssen verbessert werden, um sie für die Reisenden attraktiver zu machen. Der OGBL spricht sich auch für die Rückkehr eines Nachtzugnetzes aus. In Bezug auf den Gütertransport strebt der OGBL eine Tendumkehr beim

Gütertransport von der Straße auf die Schiene an und will die Dekarbonisierung des Straßengütertransports für den lokalen Transport und im Transitbereich vorantreiben. Vor dem Hintergrund der Energiewende und der Entwicklung autonomer Fahrzeuge müssen bereits im Vorfeld Überlegungen angestellt werden, um die Weiterbeschäftigung der betroffenen Fahrerinnen und Fahrer zu gewährleisten. Generell müssen die Arbeitsbedingungen der Fahrerinnen und Fahrer verbessert werden. Dazu gehört eine Organisation der Lenk- und Ruhezeiten, die eine mittelfristige Planung und damit eine bessere Work-Life-Balance ermöglicht. Für alle Fahrerinnen und Fahrer müssen ausreichende sanitäre Einrichtungen vorhanden sein. Der OGBL fordert, dass die Arbeitgeber, die über die staatliche Beteiligung hinausgehenden Weiterbildungskosten übernehmen, während diese derzeit oftmals von den Fahrern getragen werden. Insgesamt ist es wichtig, die Kapazitäten des Fahrerausbildungszentrums zu erweitern, um Ausbildungskurse anbieten zu können, die auf die spezifischeren Bedürfnisse des Straßentransports zugeschnitten sind, und es mit zusätzlichen regionalen Zweigstellen auszustatten. Um die Elektromobilität für alle zugänglich zu machen, befürwortet der OGBL den Ausbau des sozialen Autoleasings. Er fordert eine Erhöhung der Anzahl der öffentlichen Ladestationen, die heute noch weitgehend unzureichend ist. Der OGBL spricht sich auch für innovative Ideen aus, wie die Einrichtung und Anpassung von Wohnviertelparkings, in denen jeder dort wohnende Haushalt Zugang zu Parkplätzen mit Ladesäulen hat. Dies könnte nicht nur den Übergang zur Elektromobilität dynamisieren, sondern auch die Anzahl der Autos, die innerhalb von Wohngebieten fahren, verringern.

Text: Josy Bourggraft  
Fotos: Marc Lazzarini

1. Sophie Binet, Generalsekretärin der CGT
2. Nicolas Schmit, ehemaliger EU-Kommissar
3. Taina Bofferding, Vorsitzende der LSAP-Fraktion
4. Delegierte des Syndikats Eisenbahnen



# OGB-L • LCGB

## Dringlichkeitsresolution

„Gemeinsame Gewerkschaftsfront für die Verteidigung der Rechte und sozialen Errungenschaften von Arbeitnehmern & Rentnern“

# Dringlichkeitsresolution

**G**emeinsame Gewerkschaftsfront für die Verteidigung der Rechte und sozialen Errungenschaften von Arbeitnehmern und Rentnern Die am 8. Februar 2025 in Luxemburg-Stadt im Rahmen des 61. Nationalkongresses des LCGB sowie die am 28. und 29. März 2025 in Luxemburg-Stadt im Rahmen des 9./XXXIV. ordentlichen Kongresses des OGBL versammelten Delegierten stellen fest, dass die Regierung einen Frontalangriff auf die Grundfesten unseres Sozialmodells gestartet hat.

Angesichts der zunehmenden Krisen, mit denen wir konfrontiert sind und die insbesondere durch ein unvorhersehbares sozioökonomisches Umfeld geprägt sind, angesichts der angespannten geopolitischen Lage, des Aufstiegs der extremen Rechten in Europa, der Wohnungskrise und der Klimakrise, kann die Handlungsweise der Regierung nur als katastrophal für den sozialen Zusammenhalt unseres Landes bezeichnet werden.

Ihre Reform zur Verschlechterung der Kollektivverträge, ihre öffentliche Konsultierung zur Privatisierung der Rentenversicherung, ihre ständige Politik der Diskriminierung von Grenzgängern sowie ihre Passivität im Bereich der Krankenversicherung sind nichts anderes als ein Frontalangriff auf den Sozialdialog, die Rechte und sozialen Errungenschaften der Arbeitnehmer und Rentner und sogar auf die Rechte und Freiheiten der Gewerkschaften.

Da die grundlegendsten Rechte und Errungenschaften der Arbeitnehmer und Rentner in Gefahr sind, haben die nationalen repräsentativen Gewerkschaften OGBL und LCGB beschlossen, ihre Kräfte insbesondere in folgenden Dossiers zu bündeln: „Kollektivverträge“, „Rentenversicherung“, „Krankenversicherung“, „Gleichbehandlung von Grenzgängern und in Luxemburg Wohnenden“, „Organisation der Arbeitszeit / Öffnungszeiten im Handel“, „Versammlungsrecht“ und „Steuerwesen“. Die beiden Gewerkschaften verpflichteten sich, gemeinsam die Rechte und Errungenschaften aller Arbeitnehmer und Rentner, Ansässigen und Grenzgängern zu verteidigen.

Angesichts der noch nie dagewesenen Infragestellung unseres Sozialstaates, der das Ergebnis des Sozialdialogs im Tripartiterahmen ist, sowie unseres Sozialmodells, das den sozialen Frieden in Luxemburg garantiert, werden die Gewerkschaften LCGB und OGBL ihre gewerkschaftlichen Aktionen strukturieren und koordinieren, um eine gemeinsame Front zu schaffen. Das erklärte Ziel dieser gemeinsamen Front ist es, mit allen notwendigen Mitteln zu verhindern, dass die sozialen Errungenschaften, für die die Gewerkschaften ein Jahrhundert lang gekämpft und gearbeitet haben, durch eine Regierungspolitik, die nur als retrograd bezeichnet werden kann, zunichte gemacht werden.

Verabschiedet am 8. Februar 2025 durch den 61. Nationalkongress des LCGB und am 28.-29. März 2025 vom 9./XXXIV. ordentlichen Kongress des OGBL

## Gegen diese Regierungspolitik

Wir sind an einem Wendepunkt angelangt: Während die Welt, wie wir sie kennen, ins Wanken gerät, greifen die luxemburgische Regierung und das Patronat unser Sozialmodell und unsere Errungenschaften frontal an.

### Unsere Renten sind in Gefahr!

Die von der Regierung eingeschlagene Richtung wird immer klarer: Anhebung des Renteneintrittsalters, massive Verschlechterung unseres allgemeinen und solidarischen Systems und keine Erhöhung der Mindestrente!

### Unsere Löhne werden angegriffen!

Durch den Angriff auf die Kollektivvertragsrechte der Gewerkschaften, versuchen Regierung und Arbeitgeber, unser Sozialmodell zu zerstören, und gefährden massiv unsere Lohnbedingungen!

### Unsere Arbeitszeit wird ausgehebelt!

Verallgemeinerung der Sonntagsarbeit, Liberalisierung der Öffnungszeiten im Handel, Einführung der Jahresarbeitszeit, Infragestellung der Ruhezeiten... Die Liste der Eingriffe in die Arbeitszeit ist lang. Von der Schwächung unserer Kollektivverträge ganz zu schweigen, die uns der völligen Gnade unserer Arbeitgeber ausliefern würde.

### Unsere Kaufkraft leidet!

Durch ihre einseitige Entscheidung den Energiepreisdeckel abzuschaffen, hat die Regierung die Energiepreise absichtlich explodieren lassen, mit Preissteigerungen von teilweise über 30%. Als ob die Wohnungspreise nicht schon schlimm genug wären, belasten nun auch noch die Energiekosten unsere Kaufkraft.

### Unsere Sozialversicherung steht vor der Zerschlagung!

Nicht nur unser Rentensystem wird attackiert, sondern auch unsere Sozialversicherung. So droht eine Verschlechterung der Leistungen unseres Gesundheitssystems. Darüber hinaus fordern die Arbeitgeber eine immer größere Hetzjagd auf Kranke und verlangen die Einführung von Karenztagen für kranke Arbeitnehmer!.

### Unsere Grundrechte werden in Frage gestellt!

Bettelverbot, Platzverweis, Infragestellung des Demonstrationsrechts, immer repressivere Migrationspolitik: Eine autoritäre Wende, auch in Luxemburg, die unsere offene und demokratische Gesellschaft gefährdet!



### Unsere Existenzgrundlage ist bedroht!

Eine Wohnungskrise, die die Existenz Tausender Menschen gefährdet, und eine ökologische und klimatische Notlage, die unsere Lebensbedingungen bedroht und in erster Linie die Schwächsten trifft, sind zur Nebensache verkommen. Die Regierung greift lieber die Rechte und Errungenschaften derjenigen an, die mit ihrer Arbeit das Land voranbringen.

Für Solidarität, Demokratie und soziale Gerechtigkeit!

Gemeinsam erheben wir unsere Stimme für unser Sozialmodell, eine offene, solidarische und demokratische Gesellschaft, Gleichheit sowie soziale Gerechtigkeit!

- Für unser Sozialmodell, das auf Kollektivverhandlungen und Kompromisskultur im Interesse des Landes beruht.
- Für unsere Löhne und Arbeitsbedingungen!
- Für die Verteidigung unserer sozialen Errungenschaften, die über Jahrzehnte erkämpft wurden!
- Für unsere Kaufkraft!
- Für unsere Grundrechte und -freiheiten, für unsere Demokratie!
- Für ein solidarisches und allgemeines Sozialversicherungs- und Rentensystem!
- Für einen sozial gerechten Wandel!

- Für die Gleichstellung der Geschlechter!

**Sei mit dabei  
am 28. Juni,  
informiere  
und  
mobilisiere  
deine Kollegen  
und Freunde,  
sei aktiv!**

# OGB-L • LCGB

## Résolution d'urgence

« Front syndical  
commun pour  
la défense des droits  
et acquis sociaux  
des salariés et retraités »

# Résolution d'urgence

**F**ront syndical commun pour la défense des droits et acquis sociaux des salariés et retraités Les délégués réunis le 8 février 2025 à Luxembourg-Ville dans le cadre du 61e congrès national du LCGB ainsi que les délégués réunis les 28 et 29 mars 2025 à Luxembourg-Ville dans le cadre du 9e/XXXIVe Congrès ordinaire de l'OGBL, constatent que le gouvernement a lancé une attaque frontale aux fondements de notre modèle social.

Face à la multiplication des crises auxquelles nous sommes confrontées, marquées notamment par un contexte socio-économique imprévisible vu le climat géopolitique tendu, une montée de l'extrême-droite en Europe, une crise du logement et une crise climatique, la manière d'agir du gouvernement ne peut être qualifiée que de catastrophique pour la cohésion sociale de notre pays.

Sa réforme visant à dégrader les conventions collectives de travail, sa consultation publique visant à privatiser l'assurance pension, sa politique constante de discrimination des frontaliers ainsi que sa passivité en matière d'assurance maladie, ne sont rien d'autre qu'une attaque frontale au dialogue social, aux droits et acquis sociaux des salariés et retraités voire même aux droits et libertés syndicales.

Puisque les droits et acquis les plus fondamentaux des salariés et retraités sont en danger, les syndicats nationalement représentatifs OGBL et LCGB se sont accordés d'unir leurs forces notamment dans les dossiers suivants : « conventions collectives de travail », « assurance pension », « assurance maladie », « égalité de traitement entre frontaliers et résidents », « organisation du temps de travail / heures d'ouverture des commerces », « droit aux rassemblements » et « fiscalité ». Les deux syndicats s'engagent à défendre conjointement les droits et acquis de tous les salariés et retraités, résidents et frontaliers.

Face à la remise en cause jamais vue de notre État social, fruit du dialogue social tripartite, ainsi que de notre modèle social, garant de la paix sociale au Luxembourg, les syndicats LCGB et OGBL vont structurer et coordonner leurs actions syndicales pour mener un front commun. L'objectif affiché de ce front commun est d'empêcher par tous les moyens nécessaires que les acquis sociaux pour lesquels les syndicats ont lutté et oeuvré pendant un siècle ne soient anéantis par une politique gouvernementale qui ne peut être qualifiée que de rétrograde.

Adoptée le 8 février 2025 par le 61e congrès national du LCGB et le 28-29 mars 2025 par le 9e/XXXIVe Congrès ordinaire de l'OGBL.

## Contre cette politique gouvernementale!

**Nous sommes arrivés à un point de bascule : alors que le monde tel qu'on le connaît est en train de vaciller, le gouvernement luxembourgeois et le patronat s'attaquent frontalement à notre modèle social et à nos acquis.**

### Nos pensions sont en danger!

La direction choisie par le gouvernement devient de plus en plus claire : augmentation de l'âge effectif de départ en retraite, détérioration massive de notre système public et solidaire et pas d'augmentation de la pension minimum !

### Nos salaires sont attaqués!

En s'attaquant aux prérogatives des syndicats en matière de conventions collectives, le gouvernement et le patronat tentent de détruire notre modèle social et font peser un lourd danger sur nos conditions salariales !

### Notre temps de travail est mis à mal!

Généralisation du travail du dimanche, libéralisation des heures

d'ouverture dans le commerce, annualisation du temps de travail, remise en question des temps de repos... la liste des attaques est longue en ce qui concerne le temps de travail. Sans parler de l'affaiblissement de nos conventions collectives, qui nous laisserait à la merci totale de nos patrons.

### Notre pouvoir d'achat souffre!

En décidant unilatéralement de mettre fin au plafonnement des prix de l'énergie, le gouvernement a volontairement laissé exploser ces prix, avec des augmentations de plus de 30% par endroits. Comme si les prix du logement ne suffisaient pas, le coût de l'énergie vient aussi creuser notre pouvoir d'achat.

### Notre sécurité sociale risque d'être détricotée!

Non seulement notre système de pensions est attaqué, mais notre sécurité sociale l'est aussi. Ainsi, une détérioration des prestations de notre système de santé est à craindre. En plus, le patronat revendique une chasse aux malades toujours plus importante et demande l'introduction de jours de carence pour les salariés malades !

### Nos droits fondamentaux sont remis en question!

Interdiction de la mendicité, « Platzverweis » (mesures d'éloignement), remise en question du droit de manifester, politique migratoire de plus en plus répressive : Un tournant autoritaire, aussi au Luxembourg, qui met en péril notre société ouverte et démocratique !

### Nos conditions de vie sont menacées!

La crise du logement qui met en péril l'existence de milliers de personnes et l'urgence écologique et climatique qui menace concrètement notre mode de vie et touche en premier lieu les plus vulnérables sont reléguées au second plan. Le gouvernement préfère s'attaquer aux droits et aux acquis de ceux qui, par leur travail, font avancer le pays.

Pour la solidarité, la démocratie et la justice sociale !

C'est le moment de faire entendre nos voix pour notre modèle social, pour une société ouverte, solidaire et démocratique, pour l'égalité et la justice sociale !

- Pour notre modèle social basé sur la négociation collective et la culture du compromis dans l'intérêt du pays
- Pour nos salaires et nos conditions de travail !
- Pour la défense de nos acquis sociaux arrachés au fil des décennies !
- Pour notre pouvoir d'achat !
- Pour nos droits et libertés fondamentales, pour notre démocratie !
- Pour un système de sécurité sociale et de pensions solidaire et public !
- Pour une transition juste !
- Pour l'égalité des genres !

Mobilise-toi avec nous  
le 28 juin, informe et  
sensibilise tes collègues et  
ton entourage,  
organise-toi !



Nico Wennmacher  
Ehrenpräsident  
FNCTTFEL-Landesverband

# 35, 32 oder 30 Stunden sind genug

**A**m 1. Januar dieses Jahres ist es 50 Jahre her, seit die 40-Stundenwoche bei uns, auf Basis eines Gesetzes vom 9. Dezember 1970, generalisiert wurde. Ein 50-jähriges Jubiläum sollte eigentlich gefeiert werden. Dieser gewerkschaftliche Erfolg damals, ist nicht vom Himmel gefallen, sondern musste erkämpft werden. Die 40-Stundenwoche damals wurde in Etappen eingeführt. In verschiedenen Bereichen, so im öffentlichen Sektor, wurde sie schon 1970 appliziert.

Die aktuelle sozialpolitische Situation gibt zwar wenig Anlass zum Feiern. Dennoch wäre es an der Zeit, eine neue Etappe in Richtung Verkürzung der wöchentlichen Arbeitszeit und der Verbesserung der Arbeitsbedingungen zu fordern und einzuleiten. Im Vergleich zu unseren Nachbarländern ist die Wochenarbeitszeit bei uns am höchsten und es werden vielen Arbeitnehmern Überstunden abverlangt. Auch in Bezug auf die Regierungshaltung, die anstatt einer längst fällige Arbeitszeitverkürzung einzuleiten, es darauf ausgelegt hat die Arbeitsbedingungen zu verschlechtern. Deshalb erscheint es mir notwendig, mit positiven Forderungen eine Gegenoffensive einzuleiten. Laut Regierungsprogramm ist keine Arbeitszeitverkürzung vorgesehen. Hingegen soll die Arbeitszeit flexibilisiert werden. Diese Flexibilisierung soll direkt zwischen den jeweiligen Betrieben und den Belegschaften ausgehandelt werden. Dies ist eindeutig ein Versuch die Gewerkschaften zu schwächen. Eine ähnliche Vorgehensweise wurde bei den Gesetzesprojekten über die Öffnungszeiten und die Sonntagsarbeit im Handel angewandt. Hier sollen die Lebens- und Arbeitsbedingungen, ohne Verhandlungen mit den Gewerkschaften verschlechtert werden.

## Arbeitszeitverkürzung statt fragwürdiger Flexibilisierungsmödelle

Ein vom Patronat und der Regierung vorgeschoßenes Argument zur Arbeitszeitflexibilisierung besteht darin, dass die einzelnen Arbeitnehmer die Möglichkeit erhalten sollen, ihre Arbeitszeit flexibel und individuell zu gestalten. Dabei sind die Arbeitszeiten aktuell nicht so strikt, wie dies oft dargestellt wird. Ich denke dabei an Modelle von gleitender Arbeitszeit und Heimarbeit, die von den Gewerkschaften im Interesse von allen Beteiligten ausgehandelt wurden. Bei dem aktuellen Vorstoß von Patronat und Regierung zur Arbeitszeitflexibilisierung geht es darum, den Personaleinsatz zu flexibilisieren entsprechend der Auftragslage der Betriebe. Dementsprechend soll auch die Arbeitszeit aufs ganze Jahr berechnet werden, um das Bezahlen von Überstunden zu umgehen.

Es gibt viele Argumente die für eine Verkürzung der wöchentlichen Arbeitszeit, bei vollem Lohnausgleich, sprechen. In den vergangenen 50 Jahren haben die Produktivität und die Arbeitsintensität stark zugenommen. Auch in Zukunft wird dies der Fall sein. Wahrscheinlich werden durch die Einführung von künstlicher Intelligenz viele Arbeitsplätze wegklassifiziert. Die legale Verkürzung der Arbeitszeit könnte für einen Ausgleich sorgen. In Bezug auf die weiter oben thematisierte Flexibilisierung der Arbeitszeit bleibt darauf hinzuweisen, dass auch die Teilzeitarbeit als Flexibilisierung der Arbeitszeit betrachtet wurde. Diese Teilzeitbeschäftigung wurde auch mal als Frauenarbeit bezeichnet, weil vor allem Frauen gezwungen waren und es heute noch sind, solche Beschäftigungsverhältnisse anzunehmen, um Familien- und Berufsarbeiten vereinbaren zu können. Aus Teilzeitbeschäftigungen röhren geringe Löhne und später niedrige Pensionen. Die eklatanten Unterschiede in Bezug auf die Pensionshöhe zwischen Männern und Frauen sind diesem Umstand zuzuschreiben. Eine Verkürzung der Arbeitszeit würde es Frauen und Männern ermöglichen Hausarbeit und Berufsarbeiten besser aufzuteilen, so dass beide eine Vollzeitbeschäftigung ausüben könnten.

## Humanisierung der Arbeitswelt

Arbeitszeitverkürzung ist ein wichtiger Bestandteil zur Humanisierung der Arbeitswelt. Die Verkürzung der Arbeitszeit ist eines der ältesten Ziele der Gewerkschaftsbewegung. Der historische Kampf um den 8-Stundentag wurde zu einem Kristallisierungspunkt für die Solidarität der Beschäftigten. Vor allem die überlangen Arbeitszeiten waren die Ursachen für diese Bewegung. Den Gewerkschaften gelang es, in zähen Auseinandersetzungen Erfolge durchzusetzen. Die aktuellen Forderungen nach einer Verkürzung der Arbeitszeit sind in diesem Zusammenhang eine Antwort auf die zunehmende Rationalisierung und Arbeitsintensivierung. Sie zielen darauf ab, im Rahmen einer allgemeinen Humanisierungspolitik, den langfristigen Erhalt der Arbeitskraft so zu sichern, dass nach einem erfüllten Arbeitsleben das Pensionsalter bei bestmöglichlicher Gesundheit erreicht wird.

Durch Arbeitszeitverkürzung lassen sich die Lebensbedürfnisse jedes Einzelnen besser erfüllen. Dies betrifft, wie weiter oben bemerkt, die bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Sie würde es vielen Menschen ermöglichen verstärkt am sozialen, politischen und kulturellen Leben teilzuhaben. Deshalb sollten wir für eine Arbeitszeitverkürzung eintreten und mobilisieren.

# Erfolgreiche Steuerkonferenz

Der Sektor Pensionierte des Landesverbandes hatte für Montag, den 10. März, zu einer Steuerkonferenz ins Casino Syndical eingeladen. Die zahlreich erschienenen Mitglieder äußerten sich sehr zufrieden mit dieser sehr lehrreichen Veranstaltung. Der frühere Direktor der Steuerverwaltung, Guy Heintz erklärte auf sehr verständliche Art und Weise unser Steuersystem. Er gab darüber hinaus Anregungen, wie unser Steuersystem sozialgerechter gestaltet werden könnte. Stichwörter hierzu sind eine höhere Besteuerung von hohen Einkommen und Vermögen sowie von Kapitaleinkünften. Auch die Grundsteuer sollte reformiert werden.

Von dieser Stelle aus bedanken wir uns bei Guy Heintz für das Abhalten dieser erfolgreichen Konferenz.

Nico Wennmacher





Arlé David  
Vice-président  
Syndicat Chemins de fer  
FNCTTFEL/Landesverband

# Pour une sécurité renforcée dans nos bus

La violence dans les transports en commun est devenue un problème majeur au Luxembourg

**L**es chauffeurs de bus sont fréquemment confrontés à des agressions physiques, des crachats et d'autres comportements inciviques qui mettent en péril leur intégrité. Un article récent paru dans le journal « L'essentiel » a mis en lumière cette réalité alarmante, rapportant que certains chauffeurs éprouvent une anxiété telle qu'ils ont du mal à dormir avant de prendre leur service sur certaines lignes. Ces témoignages ne sont pas des cas isolés : ils révèlent un malaise profond face à un climat d'insécurité qui ne cesse de se dégrader.

## Il faut repenser la sécurité dans nos transports publics

Face à cette situation préoccupante, il est impératif de repenser la sécurité dans nos transports publics. La CFL a pris les devants en équipant ses nouveaux bus Mercedes avec une cabine anti-agression pour le chauffeur exemplaire. Ce dispositif offre une protection immédiate aux chauffeurs en limitant le contact direct avec des passagers potentiellement agressifs.

Cette cabine anti-agression devraient servir de modèle pour l'ensemble du réseau RGTR afin de garantir que chaque agent puisse exercer son métier en toute sécurité. Les conducteurs eux-mêmes se sentiront rassurés avec des cabines fermées ou au minimum une paroi de sécurité. Pourtant, selon les derniers chiffres disponibles, seulement 542 autobus sur les 1262 de la flotte RGTR étaient équipés en juillet 2024 avec un tel équipement de protection pour le conducteur, soit à peine 43% du total. Un chiffre bien trop bas, même s'il était alors appelé à augmenter.

## D'autres dispositifs de sécurité doivent venir

D'autres dispositifs de sécurité existent et doivent être généralisés. Dans ce cadre, on peut mentionner par exemple l'outil CIS, lequel a déjà été implanté auprès des CFL et devait être étendu aux opérateurs RGTR. Il s'agit d'un pas dans la bonne direction, mais cela ne remplacera jamais une protection physique efficace contre les agressions. Les chiffres sont là, les faits sont connus, et pourtant, les avancées restent bien trop lentes.

## Le temps des discours est révolu

Nous appelons le ministère de la Mobilité à agir sans délai. La généralisation de la cabine sécurisée sur tous les bus à risque est une nécessité absolue pour protéger nos chauffeurs et instaurer un climat de travail serein. Ce changement ne relève pas uniquement d'une amélioration technique : il s'agit d'un tournant dans notre manière d'envisager la sécurité publique et le respect des conditions de travail des agents de transport.

Le temps des discours est révolu. Nous exigeons du ministère de la Mobilité qu'il prenne immédiatement les mesures nécessaires pour équiper l'ensemble des bus du réseau RGTR de dispositifs de protection efficaces. La violence ne doit plus être une fatalité dans nos transports en commun.

**Protégeons ceux qui nous transportent!**

Arlé David  
Vice-président  
Syndicat Chemins de fer  
FNCTTFEL/Landesverband





KOMMENTAR

# Liste der Engpassberufe - Fahrdienstleister dringend gesucht

**A**m 31. März wurde im „Journal Officiel“ die Engpassberufsliste 2025 veröffentlicht. Diese Liste, welche von der luxemburgischen Arbeitsagentur ADEM erstellt wird, umfasst die Berufe (einschließlich ihrer Unterkategorien), die von luxemburgischen Arbeitgebern dringend gesucht werden und für die nur sehr wenige Bewerber bei der ADEM verfügbar sind. 2025 stehen dabei 22 Berufe auf der Liste. – Auch eine Berufsgruppe der CFL schaffte dabei den unrühmlichen Sprung auf die Liste, genauer genommen werden Fahrdienstleister dringend gesucht.

Steht ein Beruf auf der Engpassberufeliste, so bietet sich für den Arbeitgeber u. a. der Vorteil, dass er qualifizierte Fachkräfte aus Drittstaaten rekrutieren kann. Für die CFL besteht dieser Vorteil jedoch nicht, da die Sprachvoraussetzungen von diesen Bewerbern und Bewerberinnen nur in den wenigsten Fällen erreicht werden können.

Die Tatsache, dass der Beruf des Fahrdienstleiters auf der Liste aufgenommen wurde, beweist, dass ein ernsthafter Mangel in diesem Berufszweig vorliegt. Die Anzahl der fehlenden Fahrdienstleiter wird 2026 noch ansteigen, bedingt durch den Umstand, dass die sogenannten „Galopp“-Schichten angeschafft werden sollen. Auch wir als Syndikat Eisenbahnen sind überzeugt, dass der kurze Übergang von nur 9 Stunden zwischen zwei Schichten für die Gesundheit nicht förderlich ist und haben daher die Abschaffung der „Galopp“-Schichten unterstützt. Als Syndikat Eisenbahnen können wir uns nicht damit einverstanden erklären, wie die „Galopp“-Schichten abgeschafft werden sollen.

Ohne Beteiligung der Vertreter beider Gewerkschaften wurde vonseiten des Arbeitgebers entschieden, dass zukünftig ein Schichtplan mit 3x8 Stunden Schichtdauer in allen Dienststellen eingeführt werden soll, wo bisher nach einem „Galopp“-Schichtplan gearbeitet

wurde. Dabei sind neben den Fahrdienstleitern auch noch Mitarbeiter aus den Dienststellen TM, AV, BU und MI betroffen.

Bei der Ausarbeitung des neuen Schichtplans fand die Tatsache, dass eine ganz große Mehrheit der Fahrdienstleiter sich für einen Schichtplan 6-8-10 ausgesprochen haben, sich aber auch noch mit der Lösung 6-9-9 anfreunden könnten, keine Berücksichtigung. Genauso wie die Mitarbeiter aus den Dienststellen TM und BU, welche ebenfalls schon jahrelang nach einem Schichtplan mit einer kurzen Frühschicht von 6 Stunden arbeiten, wünschen sich die Fahrdienstleiter das Beibehalten dieser kurzen Frühschicht. Dabei würde die Lösung 6-9-9 keine Mehrkosten verursachen.

Der Plan der CFL gegen den Personalmangel bei den Fahrdienstleitern vorzugehen, besteht darin, für 2025 zwei Klassen mit je 18 Auszubildenden und für 2026 drei Klassen mit je 18 Auszubildenden einzustellen. Angesichts der Tatsache, dass in den letzten Jahren die Höchstzahl an Bewerbern selten erreicht wurde, ist das mehr als optimistisch. Wir als Syndikat Eisenbahnen haben erhebliche Zweifel daran, dass sich mehr Bewerber melden, wenn ihnen beim Vorstellungsgespräch gesagt wird, dass sie in einem 3x8-Stunden-Schichtplan arbeiten werden. Was in unseren Augen aber auch fehlt, ist ein Ansatz, um die derzeit hohe Durchfallquote während der Ausbildung in diesem Berufszweig zu bekämpfen.

Bis zur vollständigen Aufstockung des Personals dürfen die derzeit im Dienst befindlichen Fahrdienstleiter jedoch weiterhin nach dem „Galopp“-Schichtplan arbeiten, d.h. 6 Stunden Frühschicht, 8 Stunden Mittagschicht und 10 Stunden Nachschicht.

Josy Bourgraff  
Sekretär Syndikat Eisenbahnen  
OGBL/FNCTTFEL-Landesverband

# Fonctionnement vum Sozialbüro am OGBL-Landesverband

**Z**enter dem Joer 2001 gereiert de Kommerzrod Marcel Maack d'Geschécker am Sozialbüro vum Landesverband. Zu sengen haaptsächlechen Aktivitéite gehéieren d'Berodung an d' Verteidegung vun all onse Membere bai eventuellen Interessekonflikter an Zesummenhank matt haaptsächlech Litigë bai der Gesondheetskeess, der Fleegeversécherung, dem Statut vum „salarié handicapé“, dem Fonds National de Solidarité, de beruffleche Reklasementer am Privatsecteur, bai Aarbechts- a Wegeonfäll, bai Onfallrente souwéi bai Demande oder Refus vun Invalidepensiounen.

Sämtlech administrativ Aarbechte gi ganz vertraulech a gratis vum Sozialbüro iwwerholl, a speziell och a punkto „voies de recours“ wéi d'Oppositounen, d'Recours'en an d'Appeller, an d'Intresse vun de Membere ginn och zousätzlech uschléissend gratis op de Schidsgeriichter vum Conseil Arbitral an dem Conseil Supérieur de la Sécurité Sociale virun deene respektive Riichtere verteidegt. Dëst natierlech nodeems d'Memberen am Virausser dem Gerant vum Sozialbüro och eent entspriechend Mandat heifir zoukomme gelooss hunn.

Gouf eng Prozedur vun deene virdru genannten Objeten definitiv ageleet, sou muss niewent dem administrativem Opwand vu Formularen an Demande ee beim jeeweilege Berufsprésident a Comité-Directeur, duerno de Gerant vum Sozialbüro och pro Dossier wéinstens 2 mol virum Riichter um Conseil Arbitral am Debat oral plädoyéieren, a wéinstens 3 mol wann uschléissend nach duerno Appell agereechn, respektiv eng Expertise contradictoire beim ieweschte Schidsgeriicht ordonnéiert gouf.

Dem Sozialbüro seng Déngschter können an der Regel émmer Dënschdes vun 9-13 Auer an Usproch geholl ginn, sief et fir Rendez-vous festzeleeën oder fir Dossiere a soss Ënnerlagen ze studéieren.

De Marcel Maack ass am Sozialbüro um 2.Stack vum Casino Syndical zu Bouneweg énnert folgender Tel-Nummer z'erreechen: 540545-727 oder 621.343.582 oder per Email : marcel.maack@ogbl.lu an och marcel\_maack@live.com

PS : Informell bléift ofschléissend ze bemerken, dass am Sozialbüro weder Steiererklärungen nach Pensiounsberchnungen können an Optrag geholl ginn!



## Le mercredi 26 février, le tout nouveau département CFL du syndicat Chemins de Fer FNCTTFEL/Landesverband s'est réuni pour la première fois depuis sa création !

Rappelons que lors de la réorganisation du syndicat Chemins de fer FNCTTFEL-Landesverband de l'OGBL il avait été décidé de structurer le travail syndical en deux départements distincts : « CFL » et « Filiales », l'objectif étant de mieux répondre aux défis du terrain, tout en assurant une étroite collaboration avec le Comité Exécutif et la Direction syndicale.

La structure et le fonctionnement du nouveau département CFL peuvent être comparés avec l'ancien secteur Chemins de Fer du Landesverband.

Lors de cette première rencontre, David Arlé (Service BU), Vice-Président du Comité Exécutif, a été nommé Président du Département. Jérôme Trausch (Service AV), membre du Comité Exécutif, assurera quant à lui le rôle de Secrétaire du Département.

Les autres membres du comité sont :

- Julie Cabot (Service IN) - Membre de la Direction syndicale
- André Marques de Paiva (Service BU) - Membre du Comité Exécutif
- Jérôme Semedo Moreira (Service TM) - Membre du Comité Exécutif

- Jacques Burton (Service EI) - Membre du Comité Exécutif
- Patrick Vansteenkiste (Service SG) - Président de la Délégation Centrale
- Gaby Birtz (Service SG) - Délégué à l'égalité
- Frédéric Krier - Secrétaire central de l'OGBL et responsable pour le Département CFL

Le Comité exécutif, en collaboration avec les deux départements, gère les affaires opérationnelles quotidiennes.

Durant cette première réunion, des sujets d'actualité concernant les différents services ont été abordés, tels que la suppression des tournées « Galop », la rencontre des délégués du service BU avec la nouvelle directrice du transport de voyageurs, Madame Sophie Lacour, et le manque de personnel dans certains services des CFL.

Avec la création de cette nouvelle structure, l'OGBL confirme son engagement à encadrer et à défendre les intérêts des agents CFL face aux enjeux de demain.

Le comité du Département CFL

### Département CFL



▲ David Arlé  
Président  
▼ Jérôme Trausch  
Secrétaire





**FNCTTFEL  
Landesverband**

## Rapport de la réunion de la Délégation Centrale du Personnel du 13 mars 2025

**En date du 13 mars 2025, la Délégation Centrale du Personnel a rencontré la direction des CFL pour sa 1re réunion de l'année 2025.**

La direction des CFL fut représentée par Madame Constance Thill ainsi que par Messieurs Marc Wengler, Yves Baden et Gilles Schroeffer. Madame Françoise Nilles assura la fonction de secrétaire. Monsieur Loïc Gandolfi participait à la réunion pour aborder le point 4, qui fut traité en premier.

La délégation du syndicat Chemins de fer FNCTTFEL/Landesverband de l'OGBL se composa des camarades Patrick Vansteenkiste, Georges Melchers, Gaby Birtz et Josy Bourggraft.

### 1. Sécurité et santé au travail.

*La déléguée à la sécurité donne un résumé succinct sur la sécurité/ santé au travail, ainsi que sur les accidents de travail/trajets.*

La déléguée à la sécurité a présenté un aperçu des accidents du travail et des accidents de trajet. Concernant la sécurité et la santé au travail, les dossiers suivants ont été abordés plus en détail :

- Travail en hauteur (portique signal) : Équipe S21 à Luxembourg (problématique harnais de sécurité)
- Manutention charge lourde : Chariot non adapté à 100% pour le travail dans les voies
- Travaux de débroussaillage : Manque d'EPI pour agent CFL assurant la surveillance des travaux
- Essai avec vêtements haute visibilité (2 sociétés – VAN HEURCK & CEPOVETT)
- Présentation de la société ALTAMETRIS (filiale à 100% de

la SNCF) - Usage du drone pour optimiser l'inspection des installations industrielles

### 2. Effectif 2026

*Les délégués du personnel désirent être informés sur les prévisions de l'effectif 2026, ainsi que des embauchages projetés pour l'exercice 2026 dans les différents services et catégories du personnel.*

L'effectif 2026 ainsi que les embauchages projetés ont été présentés aux délégués. L'effectif 2026 doit encore être approuvé par le conseil d'administration des CFL dans sa séance du 31 mars 2025. On peut toutefois d'ores et déjà affirmer que le nombre d'employés continuera à croître en 2026. Certains services se sont fixés des objectifs ambitieux en matière de recrutement, comme par exemple El qui prévoit 3 classes « Chef de circulation » et une classe « Chef de surveillance » en 2026. Le service AV prévoit quant à lui pour 2026 deux classes « Accompagnateur de trains » et le service TM pour sa part trois classes « Conducteur de train ».

Au sein du service MI - Unité Infrastructure, il est difficile d'imaginer comment les dispositions de la nouvelle IG 15 (Astreinte) pourront être appliquées une fois qu'elle aura été entérinée, dans la mesure où une augmentation des effectifs n'est pas prévue.

### 3. Procédure pour Intervention de l'astreinte du service Hiver

*Les brigades du service MI en charge du service Hiver expriment leur mécontentement quant aux interventions, souvent déclenchées tardivement ou, dans certains cas, non sollicitées. Étant*

*donné que leur mission vise à assurer la sécurité et le bien-être des clients sur les quais, les délégués demandent s'il serait envisageable de permettre des interventions du service Hiver en dehors du cadre prévu par l'IS 233 GI, à l'initiative des brigades concernées et en fonction des besoins dictés par les conditions météorologiques.*

Selon le chef du service MI, il est arrivé que les agents des différentes brigades aient dû faire des interventions de salage en hiver, pendant les heures de pointe du trafic ferroviaire le matin.

Le déclencheur pour une intervention de salage en hiver est l'agent accompagnateur du premier train le matin, qui informe la BLZ que les quais sont glissants ou recouverts de neige.

Dans le passé, les équipes sont sorties bien avant le passage du premier train (vers 3 heures), et cela dès que les prévisions météorologiques annonçaient du verglas ou des chutes de neige pour le lendemain.

Dans tous les cas, la procédure actuelle doit être revue afin de définir une solution permettant de mieux gérer le moment du déclenchement de l'astreinte de neige.

### 4. Instruction de Service BMS

*Les délégués du personnel désirent savoir si une Instruction de Service définissant les droits et devoirs des agents affectés à la BMS a été établie ? Si tel est le cas, les délégués du personnel demandent que Monsieur le Responsable BMS National puisse leur en présenter le contenu.*

Au courant du mois de décembre 2024, ont été

### Section DC

délégation centrale

### Délégués titulaires



Patrick Vansteenkiste  
Président



Georges Melchers



Gaby Birtz



Josy Bourggraft



Adriano Martins da Silva

publiées deux Instructions de service définissant les droits et devoirs des agents affectés à la BMS. L'IS 254 GI traite de l'aspect organisationnel en définissant l'organisation et les missions du BMS NATIONAL et en décrivant les rôles, tâches et responsabilités du personnel y affecté tandis que le volet opérationnel reprenant les procédures et consignes d'exploitation en vigueur au BMS NATIONAL est traité dans l'IS 255 GI.

Le rôle du BMS NATIONAL, défini dans l'IS 254 GI, s'articule autour de deux activités principales :

- la supervision des installations techniques telles que les systèmes de détection incendie, de chauffage, de ventilation et d'éclairage
  - la vidéosurveillance par un réseau de caméras de surveillance (Total caméras : +/- 1.500)
- La vidéosurveillance vise à :
- sécuriser les accès
  - assurer la sécurité du personnel et des usagers (voyageurs)
  - protéger les biens (bâtiments, trains, quais, bornes SOS, etc.) et constater d'éventuels actes de dégradation
  - repérer précisément l'origine d'un incident
  - organiser et encadrer une évacuation rapide des personnes en cas d'incident
  - pouvoir alerter en temps utile les services de secours, d'incendie ou des forces de l'ordre ainsi que faciliter leur intervention
  - rassembler des preuves relatives à des infractions ou aider à la résolution de différends

Il est important de noter que la vidéosurveillance n'a pas comme objectif la recherche

active de comportements d'insécurité des personnes fréquentant les installations des CFL.

En cas de demande des autorités judiciaires ou de services internes au groupe CFL, des agents habilités peuvent quant à eux procéder à un traitement des enregistrements vidéo, ce qui a été fait 526 fois en 2024.

#### **5. Mise en vigueur du nouvel accord salarial**

*La Délégation Centrale du Personnel souhaite discuter sur la transposition du nouvel accord salarial dans la Fonction publique, spécialement les points :*

- 5, regardant la subvention d'intérêt ;
- 11, regardant le droit à un congé sans traitement ou d'indemnité pour raisons professionnelles ?

Le point 5 concernant les augmentations du montant maximal éligible pour bénéficier de la subvention d'intérêt (400.000 €) ainsi que de la période d'amortissement (25 années) sera aussi appliqué pour le personnel des CFL avec effet à partir du 1er janvier 2026.

Le point 11 concernant le droit à un congé sans traitement ou d'indemnité pour raisons professionnelles pour les fonctionnaires qui seront admis au stage dans un autre groupe de traitement et pour les employés qui seront admis au stage de fonctionnaire doit encore être analysé par le service RH. Il est possible que ce point ne soit pas d'application pour les CFL.

#### **6. Équivalence entre les filières spécialisées du « conducteur de manœuvre dirigeant TM » et du « conducteur de locotracteur dirigeant »**

*Il est indéniable que, d'une part, les agents de la carrière CDM dirigeant TM doivent maîtriser la conduite de*

*l'ensemble du matériel de traction géré par le service TM. D'autre part, les conducteurs de locotracteurs du service MI doivent être en mesure de circuler aussi bien sur la pleine ligne que sur les voies de chantier. Ces deux catégories d'agents requièrent donc des spécialisations techniques importantes, propres à leurs missions respectives.*

*Par ailleurs, ces agents sont soumis à des examens médicaux réguliers, ainsi qu'à des formations et certifications annuelles indispensables au maintien de leurs fonctions. Cet engagement dépasse les seules heures de service et implique une implication professionnelle soutenue.*

*C'est pourquoi la Délégation Centrale du Personnel demande que la disposition prévue à l'article 9 sous point 10 concernant la filière spécialisée des conducteurs de manœuvre dirigeant TM soit étendue à l'article 6, relatif à la filière spécialisée « conducteur de locotracteur dirigeant ». Cette extension permettrait d'attribuer également 10 points individuels aux conducteurs de locotracteurs, sous réserve qu'ils effectuent effectivement des prestations de conduite, à l'instar des CDM.*

Sur le fond, les CFL sont en principe favorables à cette requête. La question sera encore analysée et une note de service devrait être rédigée fixant la date d'entrée en vigueur de la prime de 10 points pour les conducteurs de locotracteurs.

#### **7. Écran Information Syndicale**

*Les délégués du personnel aimeraient savoir si la mise à disposition d'écrans pour la diffusion des informations syndicales dans les différents bâtiments est toujours envisageable ou si la Direction a envisagé d'autres alternatives.*

## **Section DC**

délégation centrale

### **Délégués suppléants**



Dionisio Battista



Manuel Thiry



Jérôme Trausch



Christian Federspil



André Marques de Paiva

## Section DC

délégation centrale

Sur ce sujet, aucun projet n'a encore été initié pour en analyser la faisabilité. De plus, il s'avère que les CFL ne sont pas particulièrement ouverts à l'idée.

### 8. Principes de fonctionnement pour la gestion et l'occupation des agents inaptes

Une analyse de l'ancienneté au moment de l'inaptitude fait ressortir que 32 % des agents concernés ont une ancienneté <10 ans dans le poste. Les agents sans inaptitude peuvent difficilement changer de poste en interne (spécialement les postes en sous-effectif). Le but du changement de la procédure est de ne pas avantager les agents avec une inaptitude lors des changements de poste ce qui est actuellement le cas.

- Changement de procédure pour inaptitudes après < 10 ans

**Durée dans le Délai jusqu'à poste avant inaptitude (après l'accord du service pour accorder un changement de poste)**

< ou = 5 ans	5 ans
> 5-8 ans	4 ans
> 8-10 ans	3 ans

Ce changement nécessite une modification de l'OG 33 relatif à la mobilité interne des agents CFL.

### 9. Présentation du projet visant l'abolition des tours « galop »

Les CFL ont rappelé que suite à une décision du Ministère de la Mobilité les CFL ont l'obligation de supprimer les tours « galop ».

Lors de la réunion un historique du dossier a été fait.

- Déclenchement : Avril 2024 – suite intervention du ministère tutelle
- Été 2024 : Création d'un groupe de travail avec tous les services concernés (MI, EI, TM, BU)
- Réunion : Réunion d'informa-

tion avec invitation à élaborer de nouveaux tableaux de service

- ▶ Réunion : Présentation des plans + calcul des coûts sur le budget + élaboration d'un calendrier de mise en œuvre
- ▶ Réunion : Élaboration des 4 critères dans le but de trouver une solution uniforme pour les différents services
- Présentation du plan EI (solution 3x8) lors de la réunion de la DC du 20 décembre 2024
- Présentation d'un plan alternatif (solution 6-8-10) par les syndicats lors d'un comité de suivi Règlementation RH
- Réunion avec les responsables des différents services pour discuter sur la proposition des syndicats sans participation de ceux-ci

Lors d'un prochain comité de suivi Règlementation RH information du D/RH selon laquelle les différents services se seraient prononcés en faveur de la solution 3x8

- Avis du Service Santé au Travail
- Elaboration d'une évaluation des variantes pour nouveaux tableaux de service sans tours « Galop » par D/RH
- Réunion avec le Président du Conseil d'Administration avec les syndicats  
Bien évidemment, les nouveaux tableaux de service ne peuvent entrer en vigueur que si le nombre d'agents est suffisamment important, ce qui est loin d'être le cas pour les chefs de circulation chez EI.

Pour les CFL les arguments qui parlent pour le principe 3x8 sont :

- ▶ Lettre anonyme d'un réserviste qui préconise plutôt le service 3x8 et cela en raison

d'une vie de famille plus agréable le soir.

- Plus de réservistes vont obtenir un tour fixe
- L'avis du Service Santé au Travail (par rapport au travail posté à horaires irréguliers (p.ex. 10-6-8 ou 9-6-9), le 3x8 présente les avantages significatifs suivants pour la santé :
  - ▶ Stabilité des rythmes biologiques
  - ▶ Réduction des risques de troubles de la santé
  - ▶ Amélioration de la qualité de vie
  - ▶ Prévention des accidents de travail

Les arguments présentés par nos délégués qui pouvaient parler pour un autre système que celui du 3x8, n'ont pas été retenus. Même le fait qu'une grande majorité des collaborateurs concernés se sont prononcés contre le système 3x8, que ce soit lors d'une pétition lancée par les agents eux-mêmes ou lors des deux sondages réalisés par notre syndicat, n'a pas empêché les CFL de maintenir leur position et de mettre en œuvre le système 3x8 dans tous les services concernés.

À la fin de cette discussion, les représentants des deux syndicats se sont clairement prononcés contre la décision des CFL de mettre en place le principe des 3x8. De leur côté, les CFL réfléchissent à l'organisation d'une ou plusieurs réunions d'information visant à présenter aux agents concernés les points qui justifient le choix du système 3x8.

### 10. Divers

Comme il s'agissait de sa dernière réunion avant son départ à la retraite, MM. Baden et Wengler ont remercié Paul Gries pour son travail au sein de ce groupe.



# Rapport de la réunion auprès du Chef de Service AV en date du 31 mars 2025

## a. Informations du chef de service

### Rapport Lapunti

Le comportement des PU et des agents PAT a été observé. Un plan d'action va être élaboré et le rapport sera présenté lors de la prochaine réunion des délégués.

Les auditeurs de Lapunti ont relevé certains comportements inadaptés chez des agents Pat et PU.

### Action coup de Poing

Le 23 avril prochain, une opération de détection des personnes errantes se déroulera le matin, en collaboration entre les services AV, EI et la Protection Unit. Cette action vise à identifier et à évacuer les individus présents illégalement dans les gares et à bord des trains, afin de garantir la sécurité et l'ordre dans l'enveloppe des chemins de fer.

L'objectif principal de cette opération est de rappeler aux personnes concernées que les gares et les trains ne sont pas des lieux de séjour ou d'hébergement, mais des espaces réservés aux voyageurs légitimes. Les personnes errantes seront invitées à quitter ces zones, afin de minimiser les risques et de maintenir un environnement sûr pour tous.

Un avis sera envoyé aux agents PAT pour expliquer le déroulement de l'opération et les objectifs poursuivis. En outre, cette action servira également à renforcer la collaboration et la coordination entre les différents services impliqués, notamment la Protection Unit, dans le cadre d'un travail d'équipe plus efficace.

### Séance d'information

Une séance d'information sera organisée le 25 avril de 12h à 13h afin de présenter les modalités de l'examen de promotion.

Les intervenants seront la Directrice AV et le Directeur des Ressources Humaines.

Un avis sera encore envoyé aux agents sur le Railtab.

### Examen Qualification

Lors de la dernière session, sept stagiaires ont réussi leur qualification.

La prochaine session, qui débutera en mai, comptera 17 stagiaires au total. Concernant les classes de juillet

et septembre, trois candidats ont déjà été confirmés. Les autres candidats doivent encore passer une visite médicale auprès du médecin du travail avant d'être validés pour la formation.

## b. Réponses aux questions

### 1) Application VAS.Mobile et application CFL

- *Où en est l'avancement des tests de la nouvelle application VAS.Mobile pour le contrôle des billets ?*
- *Plusieurs clients signalent que l'abonnement acheté via l'application s'active immédiatement. Est-il prévu d'introduire une activation différée ?*
- *Les billets achetés via l'application mettent parfois plusieurs minutes avant d'être disponibles. Une amélioration est-elle prévue ?*

Le déploiement était prévu pour le mois de mars, le déploiement des équipements débutera finalement en avril. Toutes les validations techniques ont été effectuées et clôturées avec succès, garantissant ainsi le bon fonctionnement des équipements.

La distribution des équipements se poursuivra jusqu'au mois de mai, et chaque agent sera équipé et formé.

Aucun changement n'est prévu et le système via l'application restera tel qu'il est.

Dans les gares et dans les nouveaux trains, équipés avec le Wi-Fi, la connectivité des voyageurs devrait, en effet, considérablement s'améliorer.

### 2) Distributeur de billets DAB – Voie 11 à Luxembourg

- *Pourquoi ces emplacements ne sont-ils toujours pas équipés de distributeurs ? Est-ce dû à des contraintes techniques, logistiques ou financières ?*
- *Un déploiement est-il envisagé prochainement pour mieux répondre aux besoins des clients ?*

Au courant du mois de juin, l'installation d'un nouveau distributeur automatique de billets DAB sur la voie 11/12 est prévue. Ce DAB sera légèrement différent des anciens modèles, avec un écran plus grand.

## Section AV

Service Activités  
Voyageurs Trains

## Section AV

Service Activités  
Voyageurs Trains

Il y a quelques semaines, un autre DAB a déjà été installé sur la voie 5.

Au total, cinq distributeurs de notre réseau seront équipés de cette nouvelle technologie, permettant aux clients de payer également avec des billets.

### 3) Mise en service des Coradia

- *Comment se déroule la mise en service des Coradia ?*
- *Combien d'agents ont déjà suivi la formation sur ces nouveaux trains ?*

Tous les agents, à l'exception de 5, ont été formés. Il est prévu que les premières Z2000 partent aujourd'hui.

Introduction des Coradia sur les lignes :

- Bettembourg – Volmerange-les-Mines (1 train sur 2)
- Esch-sur-Alzette – Audun-le-Tiche
- Luxembourg – Diekirch (3 trains sur 4)  
À partir du mois de juin, les nouveaux trains circuleront également sur les lignes Kautenbach – Wiltz et Noertzange – Rumelange.

### 4) Journées improductives 2024 – Service AV

- *Pourriez-vous nous fournir un détail des journées improductives 2024, par catégorie, pour le service AV ?*
- ▶ PAT : 36 jours par ETP
- ▶ Encadrement bureau : 22 jours par ETP
- ▶ Encadrement PAT : 26 jours par ETP
- ▶ Inaptitude définitive : 9 jours par ETP
- ▶ Guichets 542 : 9 jours par ETP
- ▶ Accès Parking : 17 jours par ETP
- ▶ Coaching Guichet : 16 jours par ETP

### 5) Rénovation des salles de pause

- *Quelles sont les prévisions et le calendrier pour la rénovation des salles de pause ?*

À ce stade, les dates précises des rénovations prévues ne peuvent pas être communiquées. Ces travaux seront programmés dans un avenir proche et entraîneront des modifications, notamment le déménagement de certains bureaux situés au premier étage du bâtiment « Fëschhal ».

### 6) Suppression du numéro de contrôle

- *Nous demandons que notre numéro de contrôle ne soit plus visible pour les clients.*

En cas de problème, si par exemple, un agent ainsi que son numéro de contrôle ont été filmés ou photographiés, il est toujours possible de demander un nou-

veau numéro, selon le cas.

### 7) Surveillance des examens – Attribution des délégués

- *Afin d'assurer une surveillance optimale des examens, nous demandons qu'un délégué soit assigné à chaque groupe, plutôt qu'un seul pour plusieurs groupes lorsque les candidats sont répartis dans différentes salles, aussi bien pour l'écrit que pour la pratique.*

Les responsables contacteront les planificateurs afin d'évaluer la nécessité et la possibilité d'augmenter le nombre d'observateurs, notamment pour la partie pratique. Concernant les examens écrits, les observateurs auront la possibilité de se répartir entre les différentes salles en fonction des besoins.

### 8) Impact de la réduction du roulement français et de la suppression de la formation française

- *Depuis la réduction du roulement français et la suppression de la formation française pour les nouveaux stagiaires, des problèmes ont-ils été constatés ?*
- *Les délégués ont l'impression que cela complique la planification. Avez-vous observé des difficultés concrètes ?*

### 9) Combien de réservistes sont actuellement formés pour rouler en France ?

Actuellement, 28 réservistes sont formés pour rouler sur le réseau français. À ce jour, aucun problème n'a été rencontré pour la planification des agents. Si un besoin supplémentaire se manifeste, une nouvelle classe de réservistes sera formée.

### 9) Prolongation des consignes sur le traitement des jours de repos

- *En raison de la pénurie d'agents PAT, les consignes sur le traitement des jours de repos vont-elles être prolongées ?*

La réussite des candidats aux prochains examens déterminera la suite de la prolongation, et la situation sera revue après ces derniers.

### 10) Recrutement de personnel germanophone

- *Est-il prévu d'embaucher des agents germanophones ?*

Le service ne recherche pas spécifiquement des candidats germanophones. Toutefois, les personnes parlant allemand et ayant des bases en français sont les bienvenues, si leur profil correspond aux besoins.

Le service n'a pas prévu d'organiser de cours de français. De plus, notre réglementation étant rédigée en français, aucune traduction en allemand n'est envisagée, car cela compliquerait la gestion.

Cependant, à l'avenir, il est prévu de publier des annonces de recrutement en français et en allemand.

### 11) Suivi du nombre d'inaptitudes

- *Lors de la réunion de décembre, les délégués ont*

- demandé un suivi régulier du nombre d'inaptitudes.**
- À ce jour, aucune mise à jour n'a été communiquée. Quand ces informations seront-elles partagées ?**  
Les chiffres seront communiqués à l'avenir, mais la forme reste à préciser. Plusieurs moyens existent pour cela.

Au 30 mars, le service comptait 9 inaptitudes provisoires et 14 définitives. Cette année, il ne compte que 2 inaptitudes définitives.

- 12) Publication des prochains postes de coachs et évolution de leurs missions**
- Quelle est la date prévue pour la publication des prochains postes de coachs ?**
- Quelles seront leurs missions et responsabilités ?**
- Y a-t-il des évolutions prévues pour les missions des coachs actuels et futurs ? Quels sont les objectifs de ces changements ?**

La fiche de poste n'étant pas encore validée par la direction, les dates de recrutement ne sont pas encore claires.

Les coachs seront davantage présents sur le terrain pour encadrer et accompagner les agents. Ils auront moins de tâches administratives à gérer.

- 13) Noms et numéros des conducteurs allemands et belges**
- Pourquoi les noms et/ou numéros des conducteurs de la DB et SNCB ne figurent-ils pas sur notre Railtab ?**

Actuellement, les noms et/ou numéros des conducteurs de la DB et de la SNCB ne figurent pas sur notre Railtab. Le service va examiner la situation avec le service TM afin de comprendre pourquoi les données des conducteurs de la DB sont disponibles pour les conducteurs luxembourgeois et non pour les PAT et d'évaluer les possibilités d'intégration.

- 14) Retour des journées commerciales après leur annulation en 2024**

- Les journées commerciales ayant été supprimées pour 2024, prévoit-on de les réintroduire ? Si oui, à quelle date ?**

Il reste encore beaucoup de formations à réaliser cette année, en plus des formations à rattraper de l'année 2024, ainsi que celles prévues pour cette année. La mise en place d'un LMS est également prévue pour améliorer la gestion des formations commerciales. Plus d'informations seront communiquées dès qu'elles seront disponibles.

- 15) Crédit d'un helpdesk CO pour les PAT**

- La mise en place d'un helpdesk dédié aux PAT pourrait-elle être une solution pour améliorer l'efficacité et la gestion des problèmes ?**

- Quelle est la position de la direction sur cette proposition ?**

La mise en place d'un helpdesk est une bonne idée, mais elle n'est pas prévue pour les agents PAT, car cela ne semble pas vraiment aider dans nos cas. Le poste d'accueil et les coaches sont déjà disponibles pour gérer les problèmes ou répondre aux questions. De plus, en cas de problèmes avec le matériel, les visiteurs sont à disposition pour s'en charger et résoudre les problèmes en cas de besoin et de disponibilité.

#### **16) Avancement du projet des tours galop**

- Où en est le projet des tours galop ?**
- Combien d'agents y sont actuellement impliqués et quelles sont les prochaines étapes ?**

La direction a pris une décision concernant le projet des tours galop. Quelques détails restent à clarifier en ce qui concerne les horaires du matin du Parking. Un sondage a été effectué auprès des agents concernés afin de recueillir leurs demandes spécifiques sur l'horaire du matin.

Le service RH invite les agents à une séance d'information sur les tours galop les 22, 24 et 25 avril à 14h00 au centre de conférence.

#### **17) Organisation des examens de promotion et accès aux tableaux de classement**

- Jusqu'à présent, les examens de promotion étaient accessibles à tous les agents ayant l'ancienneté requise. Pourquoi ce changement ?**
- Comment cette nouvelle approche garantit-elle tout de même des opportunités de progression pour les agents ?**
- Les délégués demandent à recevoir les tableaux de classement de toutes les carrières présentes dans le service.**

L'examen de promotion a toujours été défini par nos procédures. Désormais, ces examens seront organisés en fonction des besoins identifiés. Les agents intéressés peuvent postuler, et le service effectuera une sélection selon les besoins des agents et de l'organisation.

Une réunion sera organisée au mois d'avril avec la directrice du service pour discuter de ce sujet.

Concernant la demande des délégués, ils souhaitent recevoir les tableaux de classement de toutes les carrières présentes dans le service. Cependant, ces données ne sont pas accessibles au grand public et ne seront donc pas envoyées aux délégués.

#### **18) Augmentation du nombre de points**

- Lors de la réunion de la délégation centrale du 20 décembre 2024, les délégués de l'OGBL-Syndicat Chemins de Fer ont demandé une augmentation du nombre de points.**

### **Délégués titulaires**



Dionisio Battista

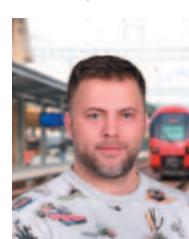


Jérôme Trausch

### **Délégués suppléants**



Nick Weyland



Eldin Durakovic

- La Direction Générale a reconnu le bien-fondé de cette demande et annoncé une analyse pour identifier une solution applicable à tous les services concernés.
- Quels sont les résultats de cette analyse et quelles mesures concrètes sont envisagées ? Jusqu'à présent, aucune information n'a été communiquée au service. Les responsables interrogeront donc la Direction Générale concernant l'avancement de ce dossier.

- Quel est le calendrier prévu pour leur distribution ?

Les cravates sans élastique seront disponibles lors de la commande de la masse d'habillement pour l'année 2025.

Les responsables ont pris en charge les problèmes liés aux délais et ont réussi à les réduire. Toutefois, l'ensemble de la procédure nécessite encore un certain temps.

## 19) Disponibilité des cravates sans élastique

- Quand les cravates sans élastique, demandées par les agents, seront-elles disponibles ?

Les délégués du personnel du Service AV du syndicat Chemins de Fer FNCTTFEL/Landesverband

## Section AV

Service Activités  
Voyageurs Trains

## Section BU

Service Activités  
Voyageurs Bus



**FNCTTFEL  
Landesverband**

# Rapport de la réunion auprès du Chef de Service du 20 mars 2025

Au début de la réunion, le compte rendu de la séance du 3 décembre 2024 a été approuvé par les délégués. Le chef de la Division Qualité, Sécurité, Administration QSA a présenté le rapport qualité/sécurité du mois de février. Les chiffres restent stables. Le chef de service a présenté les KPI du Contrat de Service Public.

## Gestion du temps de travail

1. Les délégués demandent une présentation de la situation des reliquats en journées improductives pour l'année 2025.

L'évaluation des journées improductives s'élève à 8 492 jours.

## Organisation du service

2. Les délégués souhaitent obtenir des explications concernant le déroulement de la soirée du réveillon de Noël, le 24 décembre 2024. En effet, les conducteurs concernés n'ont pas pu quitter leurs postes, contrairement à ce qui était prévu dans un mail du 23 décembre 2024.

Le Chef Mouvement nous a fait un résumé de la soirée du réveillon de Noël du 24 décembre 2024. Les consignes étaient claires, mais le CEB n'a pas pris de décision. Ce n'est qu'après l'intervention des délégués et leur prise de contact avec le Chef Mouvement qu'une décision a été prise.

Pour l'année 2025, le Chef Mouvement a décidé de rédiger une directive claire et de veiller à ce que cette situation ne se reproduise plus.

3. Le samedi 1er février 2025, un message "INIT" a informé les conducteurs, dès leur arrivée au poste isolé d'Echternach, de remplir le réservoir de lave-glace et de le liquide de refroidissement.

Les délégués demandent des explications sur les problèmes rencontrés ce jour-là. Ils tiennent à rappeler la dangerosité de remplir le réservoir après la conduite. De plus, ils soulignent qu'au poste isolé d'Echternach, seule de l'eau distillée est disponible pour mettre à niveau le liquide de refroidissement.

Selon les explications du Chef de la

division Matériel, un problème de communication est survenu entre le CEB et l'Atelier. Les consignes de l'Atelier étaient pourtant claires, mais le message INIT n'a pas été formulé correctement.

Nous espérons que cette situation restera une exception. Nous rappelons qu'en aucun cas l'appoint de liquide ne doit être effectué après la conduite du bus, car cela représente un danger important, avec un risque de brûlures. Nous rappelons également les consignes, selon lesquelles la mise à niveau du liquide de refroidissement n'est possible qu'au poste isolé d'Echternach.

## Ressources humaines

4. Les délégués demandent des statistiques sur les entretiens de sensibilisation, de recadrage et d'explication orale, sur les trois dernières années (2022, 2023 et 2024). Ils constatent une augmentation significative de ces entretiens ces derniers mois et souhaitent en connaître les raisons.

Le Chef Mouvement nous a présenté les chiffres suivants :

- 2022 : 1 explication orale
- 2023 : 1 explication orale
- 2024 : 1 entretien de sensibilisation, 4 entretiens d'explication orale
- 2025 : 5 entretiens de sensibilisation, 4 entretiens de recadrage, 8 entretiens d'explication

Il est à noter que 80 % des entretiens sont liés aux absences à domicile lors des congés maladie.

Parmi les motifs invoqués, nous avons relevé des exemples tels que l'abandon de poste, le non-respect des directives ou encore un préjudice porté à l'image de marque.

Nous constatons avec une certaine stupéfaction que, à ce jour, seuls des conducteurs ont été convoqués à ces entretiens.

#### Infrastructure et équipements

- 5. Les délégués demandent l'installation de poubelles sur le site du nouveau parking à Luxembourg.

Le Chef de service examinera avec les responsables du TM la possibilité d'installer des poubelles.

6. Les délégués demandent un outil informatique accessible à la délégation du personnel BU afin de pouvoir consulter les tours de service. Bien qu'ils soient conscients que ces tours de service ne sont pas fixes et varient quotidiennement, comme ils le revendent, ils demandent tout de même un accès aux tours de service effectivement prestés.

Un outil sera mis à disposition des délégués très prochainement. Nous invitons nos membres à nous communiquer leur numéro de journée ainsi que la date s'ils souhaitent clarifier un problème.

- 7. À la fin de l'année 2024, un nettoyage approfondi a été réalisé dans les locaux du dépôt à Luxembourg, une initiative que nous avons saluée en tant que syndicat. Toutefois, nous demandons qu'une action similaire soit menée au poste isolé d'Echternach.

Cela sera réalisé prochainement, la demande des délégués a bien été prise en compte.

#### Masse d'habillement

- 8. Lors de la réunion de la délégation centrale du 20 décembre 2024, les délégués de l'OGBL Syndicat Chemins de fer ont demandé une augmentation du nombre de points. La Direction Générale a reconnu le bien-fondé de cette demande et a indiqué qu'une analyse serait menée afin d'identifier une solution applicable à l'ensemble des services concernés.

Quels en sont les résultats ? Par ailleurs, à quelle date la commande 2025 sera-t-elle lancée auprès des conducteurs ?

Les Chefs de service BU, TM et AV ont décidé de créer un groupe de travail afin de réviser l'IS 9 (l'Instruction de service qui régit la commande de la masse d'habillement). Une augmentation des points est envisagée pour l'année 2026, au plus tôt.

La commande pour 2025 sera prête pour les agents via tablettes d'ici la fin mars 2025.

- 9. Est-il prévu de mettre à disposition des cravates sans élastique, comme les agents AV l'ont demandé ?

Quel est le calendrier prévu pour leur distribution ?

Lors de la prochaine commande à la fin mars, l'agent aura la possibilité de choisir entre deux types de cravates : avec ou sans élastique.

#### Divers

Les délégués souhaitent obtenir des informations sur l'avancement des demandes et questions posées en 2024, restées sans réponse à ce jour :

- 15/24 : Adaptation de l'horaire de la ligne 261 entre Echternach et Junglinster. Quelles sont les avancées sur ce dossier ?

Le Chef Mouvement nous a informés que le service est en attente

d'une réponse de la part du ministère.

- 25/24 : Emplacement de la pause au P+R Junglinster. Quelles sont les conclusions des coachs ? Quelles démarches ont été entreprises avec l'administration communale de Junglinster ?

Le Chef Mouvement relance les coachs concernant ce problème. La tâche s'annonce complexe.

- 44/24 : Quelles sont les conclusions de l'analyse concernant l'introduction d'un tour de nuit du lundi au dimanche, afin d'assurer une certaine continuité ? La première course en semaine HLP vers Ettelbrück reste un problème.

Nous sommes satisfaits d'avoir enfin trouvé un accord. Un tour de nuit, du lundi au dimanche, sera créé et assuré par la réserve. Cela signifie que le problème de la première HLP vers Ettelbrück est résolu et sera désormais assuré quotidiennement par ces tours de nuit. Cela signifie également une certaine continuité pour les agents effectuant les tours de nuit.

- 60/24 : Les délégués constatent qu'à ce jour, le procès-verbal n'a pas été affiché ni sur l'Intranet ni sur les panneaux d'informations.

● Quel est l'avancement de l'implémentation de l'application TEAMS sur les tablettes ? Le procès-verbal a été affiché sur les panneaux d'information et sur l'Intranet.

Une version test de l'application TEAMS sera d'abord disponible pour les délégués, puis, dans un futur proche, pour l'ensemble des conducteurs.

- 61/24 : Quel est l'avancement de l'installation d'une porte vitrée vers le hall de bus ?

La porte a été installée le 20 mars 2025. Nous sommes satisfaits du résultat et de la prise en compte de notre demande.

## Section BU

Service Activités  
Voyageurs Bus

### Délégués titulaires



David Arlé



André Marques de Paiva

### Délégués suppléants



Gast Schoumacker



Steve Kerschen

## Section BU

Service Activités  
Voyageurs Bus

- Quelle est la progression concernant la protection de l'embout métallique sur les bus des séries 30 et 40 ? Une solution adéquate est toujours en cours d'élaboration.

Combien d'autobus sont à ce jour équipés de cabines "anti-agression" et de nouveaux sièges conducteur ? Actuellement, les cabines d'IVECO sont en cours d'achèvement. Un retard a eu lieu dans les ateliers d'IVECO. Le Chef de la division Matériel nous a assuré qu'il gardera un œil sur cette situation. Un prototype de la cabine de la série IRIZAR a été présenté sous forme d'images. Une analyse sera réalisée par l'atelier et le Chef de la division Matériel pour déterminer si tous

les bus IRIZAR seront équipés de cette cabine.

### Information supplémentaire

Nous tenons à informer nos membres que nous avons eu une discussion avec le Chef Mouvement. Nous lui avons demandé de se positionner sur les points que nous avons présentés lors de la rencontre avec Mme Lacour, directrice des activités voyageurs auprès des CFL.

Il a été convenu qu'au cours de l'année, des réunions auront lieu avec les délégués afin de discuter de plusieurs points. Le Chef Mouvement a pris conscience de nos préoccupations et a bien compris qu'une réorganisation de la réserve,

ainsi que le bien-être de tous les agents, est nécessaire. Une certaine prévisibilité sera également à l'ordre du jour. Une augmentation des roulements, voire un ajout de roulements, ainsi qu'une planification plus longue des réservistes, sont envisagés. Les dates nous seront communiquées prochainement.

Au cours de ces réunions, nous allons nous efforcer de faire appliquer toutes nos revendications, tant pour les réservistes que pour les agents en roulement.

Les délégués du personnel de la section BU du Syndicat Chemins de Fer FNCTTFEL/Landesverband

David Arlé

André Marques de Paiva

## Section MI

Service Maintenance  
Infrastructure



### Délégués titulaires



Christian Federspil



Manuel Thiry



Rui de Souza  
Azevedo

## Rapport de la réunion auprès du Chef de Service MI du 12 mars 2025

- 1)** Les délégués demandent une prime de saleté pour tous les travaux dans les freins primaires et secondaires pour l'équipe S32 Betsbourg-Triage.

Après concertation avec le D/RH, une demande doit être faite par le service MI afin d'inclure la prime dans l'IG 10.

- 2)** Les délégués demandent l'avancement des dossiers suivants, qui ont été traités lors de réunions passées.

- a)** Prime pour contact avec substances dangereuses, les équipes du service MI demandent une prime pour les travaux dans des endroits en contact avec des matières fécales et des seringues.

Une demande sera faite par le service MI afin d'inclure la prime dans l'IG 10. Toutefois, il n'est pas encore connu quand la prime sera effectivement mise en place.

- b)** Les délégués demandent si une procédure est prévue pour des travaux qui risquent un contact

avec des seringues contaminées.

Il faut d'abord analyser quelles équipes sont exposées au risque de contact avec des seringues et où et à quelle fréquence. Ce n'est qu'ensuite que l'on pourra aborder la question d'une prime.

- 3)** Les délégués demandent de recevoir l'analyse du questionnaire envoyé aux équipes concernées au sujet C-Flex.

Le sondage devrait être lancé ce mois-ci et durera en principe un mois.

- 4)** Les délégués demandent combien d'événements BlueKanGo ont déjà été enregistrés lors du service MI depuis son introduction. Combien d'événements ont pu être traités et finalisés ? Pourquoi la mise en œuvre prend-elle autant de temps ?

Une présentation Powerpoint a été montrée aux délégués. Afin de pouvoir réagir plus rapidement, deux agents devraient être engagés.

- 5)** Le service voie demande à obtenir un deuxième

agent lors des astreintes technique. Ceci pendant toute l'année pour assurer une meilleure sécurité lors des interventions dans la voie surtout si l'intervention engage la zone dangereuse.

Sur le fond, le Chef de Service MI est en principe favorable à la demande d'un deuxième agent, mais il convient d'abord de procéder à une analyse. Il est important de garder à l'esprit que le service voie n'est pas le seul service où l'astreinte est actuellement assurée par un seul agent.

- 6)** Les agents qui travaillent seuls en astreinte, comment est-il prévu de faire appel à une aide si besoin ? Y a-t-il une note à ce sujet ? (T, CST, ...)

Une disposition qui règle ce point n'existe nulle part. Dans un tel scénario, l'agent qui assure l'astreinte doit (jusqu'à présent) appeler l'agent qui assure l'astreinte PN / l'agent qui assure l'astreinte technique renforcée ou un agent volontaire qui n'est pas en service. Les heures d'intervention de ce dernier sont créditées au même titre que c'est le cas pour l'agent d'astreinte, toutefois il ne reçoit pas de prime d'astreinte.

- 7)** Si comme jusqu'à présent, un agent en repos ou en congé est contacté, les délégués demandent une sérieuse prime qui récompense la bonne volonté des agents qui reviennent en intervention.

À ce jour, une telle prime n'est pas prévue. Les heures d'intervention peuvent néanmoins être notées. Ces dernières ne peuvent être validées que par le chef de district. La nouvelle instruction de service IG 15 « Astreinte imposée à certaines catégories d'agents » devrait régler ce point.

- 8)** Les délégués demandent comment se présente l'évolution des 2 nouvelles carrières service voie. Un programme d'examen et des fiches de postes ont-ils été établis ?

- a)** Conducteur exploitation INFRA  
**b)** Conducteur travaux INFRA

Un programme d'examen ainsi que les fiches de postes respectives ont été établis.

Avec la création des deux carrières, l'intérêt des collaborateurs pour les postes a augmenté, ce qui peut être considéré comme un aspect positif.

#### Travaux INFRA/exploitation INFRA :

Au bout de 3 ans, il est possible de passer la partie spécifique. Ensuite, on peut passer l'examen de promotion pour accéder au grade I5 (Chef de brigade) au bout de 3 ans supplémentaires.

#### Exploitation INFRA :

Il est possible de passer l'examen de promotion pour le grade I5 (Encadrement chantier) en suivant une formation en génie civil.

- 9)** Selon des informations des délégués, l'appel d'astreinte neige se fait à l'aide d'une nouvelle stratégie. Il en résulte que les appels se font trop tard et que les quais restent souvent gelés ou enneigés. Ceci ne garantit pas un bon service aux clients. Donc les délégués demandent :

Le Chef de Service est bien conscient que le système ne fonctionne plus comme auparavant.

- a)** Qui appelle l'astreinte neige ?

L'astreinte neige est appelée par la BLZ et ceci suite à un appel d'un agent PAT qui constate que le quai est glissant ou enneigé.

- b)** Quels sont les critères actuels pour l'appel ?

En ce qui concerne les critères, les délégués n'ont pas reçu de réponse concrète. Sur ce point, c'est soit le chef de district, soit le chef de brigade, soit quelqu'un d'autre qui peut décider lui-même qui sera appellé.

Il est prévu de revoir la procédure d'appel de l'astreinte neige d'ici l'année prochaine. L'objectif devrait être d'analyser préalablement les données météorologiques afin de pouvoir travailler ensuite de manière plus réactive. Pour ce faire, on pourrait s'inspirer de Ponts et chaussées ou de la ville de Luxembourg et/ou recourir à leurs données, étant donné qu'ils assurent également une telle permanence en hiver.

- 10)** Les délégués demandent des informations sur l'avancement du nouveau bâtiment MI (rue de la déportation). Est-ce que l'emménagement est toujours prévu pour fin 2027 ? Dans ce dossier, les délégués demandent une communication plus transparente.

- a)** Quelles sont les solutions intermédiaires pour la phase de la construction pour les équipes concernées ?

- b)** Les délégués demandent des explications supplémentaires lors de la thématique parking voitures privées. Est-ce que des parkings pour des voitures privées ne sont pas désirés du côté des CFL ? Lors des réunions passées, il a été précisé que l'autorisation du côté « Ville de Luxembourg » a été négative. Selon des informations des délégués, un nouveau bâtiment sera construit à côté (sur le chemin d'accès actuel) avec assez de parking pour les employés y travaillant.

- c)** Lors de la construction du nouveau bâtiment (sur le chemin d'accès), le chemin d'accès ne sera plus disponible. Est-ce qu'un accès pour le bâtiment UE sera aménagé ?

Une réunion extraordinaire sera organisée au cours de laquelle les délégués recevront des informations détaillées sur le projet. Lors de cette réunion, les délégués recevront également les réponses à leurs questions.

#### Délégués suppléants



Steven di Bernardo



Celso da Silva Alves



Steve Decker



**FNCTTFEL  
Landesverband**

# Rapport commun des délégués du Syndicat Chemins de Fer FNCTTFEL/Landesverband et du Syprolux de la réunion auprès du Chef du Service Exploitation Infrastructure, en date du 10.03.2025

## Section EI

Service Exploitation  
Infrastructure

### 1. Plan de service:

*Les délégués reviennent encore une fois sur le suivi du dossier « Galopp-Touren » et désirent connaître la position du Chef de Service EI concernant des plans de travail tiercé avec les propositions 6-8-10 heures ou 6-9-9 heures.*

Dieser Punkt der Tagesordnung wurde etwas heftiger und emotionaler diskutiert. Der „Chef de Service“ sagte anfangs, dass er im Verlauf der letzten Wochen nicht von den Gewerkschaften kontaktiert worden sei. Die Personalvertreter konterten, dass sie genau das Gleiche behaupten können. Die Personalvertreter machten einen kurzen Rückblick, wie verkorkst und ohne Rücksicht auf bestehende Prozeduren die Dienstpläne unters Volk gebracht werden sollten. Als dann der „Chef de Service“ den Gewerkschaften vorwarf, dass diese daran schuld seien, dass sich jetzt das Ganze in die Länge zieht und die Mitarbeiter die Dienstpläne jetzt später zur Auswahl erhalten würden, erwiderten diese, dass nicht sie daran schuld seien, dass die CFL die Leute im Dreischichtbetrieb vor vollendete Tatsachen stellen wollten, ohne im Vorfeld die Dienstpläne den Gewerkschaften offengelegt zu haben. Dies sei erst geschehen, als die Personalvertreter die Wahl gestoppt hatten und die Herausgabe der neuen Dienstpläne zur Einsicht eingefordert haben. Erst dann kamen die CFL-Direktion, Gewerkschaften und die DC ins Gespräch. Man konnte sich darauf einigen, dass bereits von Anfang an die gesamte Prozedur falsch angegangen worden sei und

es an Kommunikation auf allen Ebenen gemangelt.

Der „Chef de Service“ hat nochmals gesagt, dass der Große RH für die 4 Eckpunkte der Dienstpläne verantwortlich sei. Der sogenannte „Groupe de travail“ sei lediglich eine Art Informationsrunde gewesen. Dies steht jedoch im krassen Gegensatz zu dem, was der Herr DRH Baden uns erklärt hatte. Diese Sachlage können die beiden Herren gerne unter sich ausdiskutieren.

Der „Chef de Service“ sagte, dass es stimmen würde, dass er während einer weiteren Versammlung die Vorteile des 3X8 erläutert hätte, wie z.B. dass es dem Personalbüro einfacher machen würde um Pläne von Leuten zu erstellen, die Teilzeit arbeiten. Dies wäre jetzt zeitaufwendig. Die Personalvertreter lassen dieses Argument nicht ganz gelten da sie der Überzeugung sind, dass dies zum Aufgabenbereich des Personalbüros gehören. Das Berufsbild des Fahrdienstleiters ist in den letzten Jahren schließlich auch nicht einfacher geworden.

Die Personalvertreter forderten nochmals, dass bei der Abstimmung zu den neuen Dienstplänen die beiden Möglichkeiten von 6,9,9 und 8,8,8 in Betracht gezogen werden müssen, um den Bedürfnissen der Schichtarbeiter gerecht zu werden.

Obschon in mehreren Umfragen die Wünsche der Schichtarbeiter deutlich gemacht wurden, blieb eine klare Positionierung des „Chef de Service EI“ jedoch aus. Er verwies darauf, dass die Entscheidungsmacht nicht bei ihm läge und sich der „Service EI“ an die Vorga-

ben der Direktion halten muss.

### 2. Gestion du Personnel:

- *Les délégués demandent un forfait d'une heure de congé supplémentaire par semaine pour compenser les prises et remises de services.*

Es wurde betont, dass bereits jetzt schon die Arbeitsdauer in den neuen Dienstplänen 36,8 Stunden betragen würde. Eine zusätzliche freie Stunde wegen der Dienstübergabe wäre nicht gerechtfertigt.

- *Les délégués proposent d'introduire un « brevet de formateur » accessible à tout agent de l'exploitation technique intéressé, afin de garantir une formation uniforme et spécifique aux postes concernés. La compensation d'une heure de congé par poste de formation effectué devrait être ajustée.*

Hier könnten einige verschiedene Möglichkeiten ins Auge gefasst werden. Es bestünde jedoch die Gefahr, dass keine zusätzliche Freistellung genehmigt werden wird. Es stünde uns bereits jetzt 1 Stunde zu. Es müsse abgewartet werden, was die CFL Direktion vorschlägt.

- *Les délégués demandent d'engager un agent d'accueil pour le bureau du personnel. Cet agent d'accueil aurait comme mission: d'assurer l'accessibilité téléphonique du bureau du personnel pendant les heures de bureau, de réceptionner les doléances des employés et la*

transmission de ceux-ci aux gestionnaires compétents.

Dies wurde als unnötig befunden. Es wurde angekündigt, dass im Rahmen des OG41 nach einer Lösung gesucht werden soll, um die Problematik betreffend die Kommunikation mit dem EI-RH zu beheben und das Büro EI-RH gegebenenfalls neu zu organisieren.

- Les délégués souhaiteraient être informés sur les congés non pris en 2024 au sein du service EI (travail posté). Quelle a été l'évolution au cours des trois dernières années ?

Die uns dargelegten Zahlen beinhalten sämtlichen Urlaub, bestehend von altem und neuem Urlaub.

2022: 20.102 Stunden bei ungefähr 360 Leuten im EI.

2023: 25.136

2024: 23.684

#### 3. Safety Controller et Traffic Controller:

Les délégués souhaitent revenir une nouvelle fois sur la formation prévue pour les futurs chefs d'équipe : à quoi ressemblera concrètement cette formation?

- Quelles seront les compétences des TC une fois formés?
- Quelle sera la suite du processus d'évolution vers l'examen SC?
- Une autre formation est-elle prévue dans ce cadre?
- À partir de quand cette formation sera-t-elle mise en place?

Les délégués exigent que le futur examen S3 pour devenir SC soit exclusivement axé sur le RGE/ RGI. Cet examen doit évaluer les connaissances essentielles que le SC doit maîtriser au quotidien. Selon les délégués, l'examen S3/S4 actuel ne constitue pas une alternative adéquate.

Der „Chef de Service“ erläuterte, dass ungefähr 80-90 Leute ge-

braucht werden die später als SC arbeiten. Eine spezifische Ausbildung beziehungsweise ein spezifisches Examen für SC sei in Zukunft vielleicht möglich. Dies sei jedoch im Augenblick nicht angedacht. Der Lernstoff, der in dem S3-Examen geprüft wird, bleibt unverändert. Dies beruht darauf, dass diejenigen, die das Examen bestehen, in ihrer späteren Laufbahn zum Chef aufsteigen können und hierfür ein breiteres Wissen benötigen.

In Zukunft sollen hier jedoch einige Änderungen eingeführt werden. Die Ausbildung des TC wird reformiert werden. Dann wird das S3-Examen als Examen für SC und Promotionsexamen zugleich gelten. Das Aufsteigen auf einen höheren und entscheidungskräftigeren Posten wird mit einem B-Examen ermöglicht.

Dans ce contexte, il est également important de souligner qu'il existe encore des profils professionnels en travail posté qui nécessitent la même formation. Cette promotion leur sera-t-elle également accessible ? S'appliquera-t-elle de manière transversale aux différentes carrières (I - PAICR, M - CHSV, ST ... ) ?

Aktuell kann jeder der einen SC, Disponent-Posten bekleidet sich zum Examen anmelden was jedoch dazu führt, dass das überschüssige Personal auf andere Posten aufgeteilt werden muss. In Zukunft sollen nur so viele Leute zum Examen zugelassen werden, wie freie Stellen zu besetzen sind. Dies kann auch dazu führen, dass während eines bestimmten Jahres kein Examen ausgeschrieben werden.

Leute, die in der alten Laufbahn bereits einen S3 Grad haben, denen sollen keine besonderen Vorteile gewährt werden. Falls sie ihre Laufbahn aufbessern möchten, müssen auch sie sich dem Promotionsexamen stellen.

#### 4. Réunion Chef de Service avec les agents du Service EI:

Le Service AV organise régulièrement des séances d'informations Chef de Service-Agents AV. Est-ce que le chef de Service EI

serait aussi intéressé à organiser une telle réunion ?

Momentan werden die Leute im EI mittels der Newsletter über etwaige Neuigkeiten in Kenntnis gesetzt. Der „Chef de Service“ kann sich jedoch auch andere Möglichkeiten vorstellen, wie dies geschehen könnte, diese muss man sich aber noch genauer überlegen.

#### 5. ARAMIS:

Les délégués du personnel appuient la requête des chefs de surveillance qui demandent que le logiciel ARAMIS soit installé sur les smartphones professionnels au lieu des tablettes. En effet, l'utilisation sur les smartphones est plus simple et pratique, la connexion plus rapide.

Die CFL steht in Kontakt mit der Firma HITACHI die damit beauftragt wurde, eine Software für Smartphones zu entwickeln, mit der ARAMIS bedient werden kann. Diese sollte 2026 einsatzbereit sein.

#### 6. Effectif et Objectif pour 2026:

Les délégués demandent une réunion afin de leur présenter les effectifs prévus pour 2026, en les mettant en relation avec la situation actuelle de 2025, les besoins, ainsi que les entrées et sorties de personnel.

Hier konnten einige Details geklärt werden. Zu erwähnen bleibt, dass bereits für das Jahr 2025 30 Leute im EI fehlen. Über das Datum ab, wann die neuen Dienstpläne in Kraft treten sollen, herrscht weiterhin Ungewissheit. Die neuen Dienstpläne treten erst dann in Kraft, wenn der Personalbestand es zulässt. Dies bedeutet, dass die jetzt aktuell schon fehlenden 30 Leute und die Reservisten-Kapazität wieder aufgefüllt wurden.

Pour les syndicats:  
OGBL-Landesverband  
Glesener Jos  
Burton Jacques  
SYPROLUX  
Manderscheid Jeremy  
Plier Luc

## Section EI

### Service Exploitation Infrastructure

#### Délégués titulaires



Jos Glesener



Jacques Burton

#### Délégués suppléants



Richard Dostert



Luis Tavares

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

### Section TM

#### Service Trains et Matériel

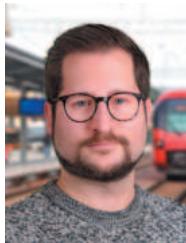
#### Délégués titulaires



Adriano Martins da Silva



Jérôme Semedo Moreira



David Boccaperta

#### 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 SNCF, 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.

- 5)** Les délégués du personnel souhaitent être renseignés sur les modalités de travail des agents provisoirement inaptés 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 inaptés 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 Dudelange-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.

#### 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

## Section TM

### Service Trains et Matériel

#### Délégués suppléants



Benjamin Richartz



Giovanni Evangelista



Charles Molitor



# ETF Maintenance Work Meeting in Brüssel

**A**m 18. Februar traf sich die ETF-Beratergruppe für Instandhaltungspersonal in Brüssel zu ihrer ersten Sitzung für das Jahr 2025. Aus den Reihen des Syndikats Eisenbahnen nahm Josy Bourgraff an der Tagung teil.

Nach der Begrüßung durch den Vorsitzenden der Advisory Group, Manfred Scholze, war es Jedde Hollewijn, welche einen Überblick über die relevanten Treffen für die ETF-Sektion Eisenbahnen im Jahr 2025 vorstellte.

## 1. Aktuelle Situation in den Ländern

Im Anschluss standen dann die Berichte der Teilnehmer über die aktuelle Situation in ihren Ländern / Eisenbahnunternehmen / Gewerkschaften auf dem Programm.

In Österreich werden 1,5 Mrd. € in den Fuhrpark investiert. Daneben wird die Summe von 1 Mrd. € in den Neubau von Werkstätten investiert. In den beiden nächsten Jahren wird der ETCS-Level 2 Bereich ausgebaut (vor allem in Wien). Es wird sich dadurch eine Fahrplanverdichtung erhofft (Wien alle 2 min).

Die SBB setzen auf erneuerbare Energien. Die Zugpünktlichkeit im Personenverkehr 2024 (weniger als 3 Minuten verspätet) betrug auf dem ganzen Netz 98,6 %.

In Tschechien wird dem Fachkräftemangel durch einen „Einstellungsbeitrag“ begegnet, dessen Höhe sich nach dem Fachkräftemangel in einer bestimmten Region der Tschechischen Republik richtet, sowie durch die Einrichtung von Lehrgängen in Schulen, die sich auf Berufe im Bereich der Eisenbahnreparatur konzentrieren.

In Deutschland soll durch das Projekt „E-Check“ Routinetätigkeiten bei der Instandhaltung von ICE-Zügen automatisiert werden. In Hamburg und München entstehen neue E-Checkhallen und in Berlin und Köln sollen Tore zur Befundung errichtet werden. „E-Check“ besteht dabei aus mehreren Komponenten. Mithilfe eines Kamerators und optional eines mobilen Unterflurgeräts wird ein ICE rundum inspiert und anschließend werden die Aufnahmen von einer KI ausgewertet. Festgestellte Abweichungen vom Sollzustand werden angezeigt und der Techniker entscheidet, ob wirklich ein Fehler vorliegt. Die Versorgung des ICE mit Frischwasser und das Abpumpen des Abwassers übernehmen sogenannte Cobots. Ziel von „E-Check“ ist es, die Fachleute von Standardtätigkeiten zu entlasten, welche sich dafür auf anspruchsvolle Aufgaben wie Reparaturen konzentrieren können.

## 2. Automatisierung im Bahnsektor durch ATO & Smart Maintenance

Der nächste Punkt war eine Präsentation über die Automatisierung im Bahnsektor und deren Auswirkungen.

Einer der wichtigsten technologischen Trends, der gegenwärtig für den Schienenverkehr entwickelt wird, ist der automatisierte Zugbetrieb (ATO - Automatic Train Operation). Sei zu bemerken, dass die neuen Coradia-Triebwagen künftig mit dem automatischen Betriebsystem (ATO) ausgestattet werden sollen, das den CFL eine halbautomatische Zugfahrt (Geschwindigkeitsanpassung) und Vorteile in Bezug auf Pünktlichkeit und Energieeffizienz ermöglichen soll.

Der ATO wird die Interaktion zwischen Infrastruktur, Verkehrsleitsystem und einem zunehmend intelligenten Bordgerät dramatisch verändern.

**Smart Maintenance** ist die Zukunft der Instandhaltung. Ziel ist es, durch zustandsorientierte und vorausschauende Instandhaltung in Verbindung mit KI maximale Sicherheit, Verfügbarkeit und Kosteneffizienz zu realisieren.

Dabei werden neueste datenbasierte Technologien genutzt, um eine lernorientierte und intelligente Instandhaltung für rollendes Material und Infrastruktur zu etablieren.

## Vorausschauende Instandhaltung

Instandhalts- und Reparaturarbeiten sind traditionell arbeitsintensive Tätigkeiten. Mit den wachsenden Möglichkeiten und sinkenden Kosten von Geräten im Zusammenhang mit dem IoT (Internet der Dinge durch Sensoren, Sender, IT usw.) können Züge an ein Überwachungssystem angeschlossen werden. Schon heute können Störungen in Klimaanlagen, Türen usw. von Zügen per Ferndiagnose erkannt werden, und es gibt bereits mobile Wartungsteams. Vorausschauende Wartung und Fernwartung werden immer wichtiger.

## Auswirkungen auf die Instandhaltung

Es wird zunehmend mehr Schnittstellen zwischen manuellen Tätigkeiten, digitalen Technologien und Werkzeugen geben. Die Interaktion zwischen der Instandhaltung und anderen Bereichen der Eisenbahnunternehmen wird sich intensivieren.

Es entstehen neue Anforderungen an die Kompetenzen, wie etwa technologische Kompetenz, höhere digitale Kompetenz, Lernkompetenz und Sozialkompetenz.

Auch entstehen neue Berufsbilder in den Bereichen Mechatronik, Internet der Dinge, Verarbeitung und Analyse von Big Data und künstlicher Intelligenz.

# kers Advisory Group

## Gefahren für die Instandhaltung

Wartungs- und Reparaturarbeiten werden aus finanziellen Gründen zunehmend im Rahmen von Ausschreibungen vergeben.

In den meisten Fällen können niedrigere Kosten jedoch nur vor dem Hintergrund niedrigerer Löhne realisiert werden!

Es ist zu befürchten, dass sich dieser Trend durch die Digitalisierung und die damit verbundenen neuen Qualifikationsanforderungen noch beschleunigen könnte, sodass dieses Wissen und Können den Bahnunternehmen verloren geht.

Bei Ausschreibungen ist es unerlässlich, dass die Datenhoheit und das erworbene digitale Wissen in der Verantwortung der ausschreibenden Bahnunternehmen bleiben.

## Empfehlung der Arbeitsgruppe „Beratungsgruppe Instandhaltung“

Ähnlich dem Vorgehen der SBB mit den Schweizer Sozialpartnern wird empfohlen, dass alle EVU in Europa einen nationalen und/oder europäischen Digitalisierungsfonds einrichten.

## Begründungen:

- Um die Sicherheit nicht zu

entwerten, sondern in allen EVU die höchsten Standards zu realisieren.

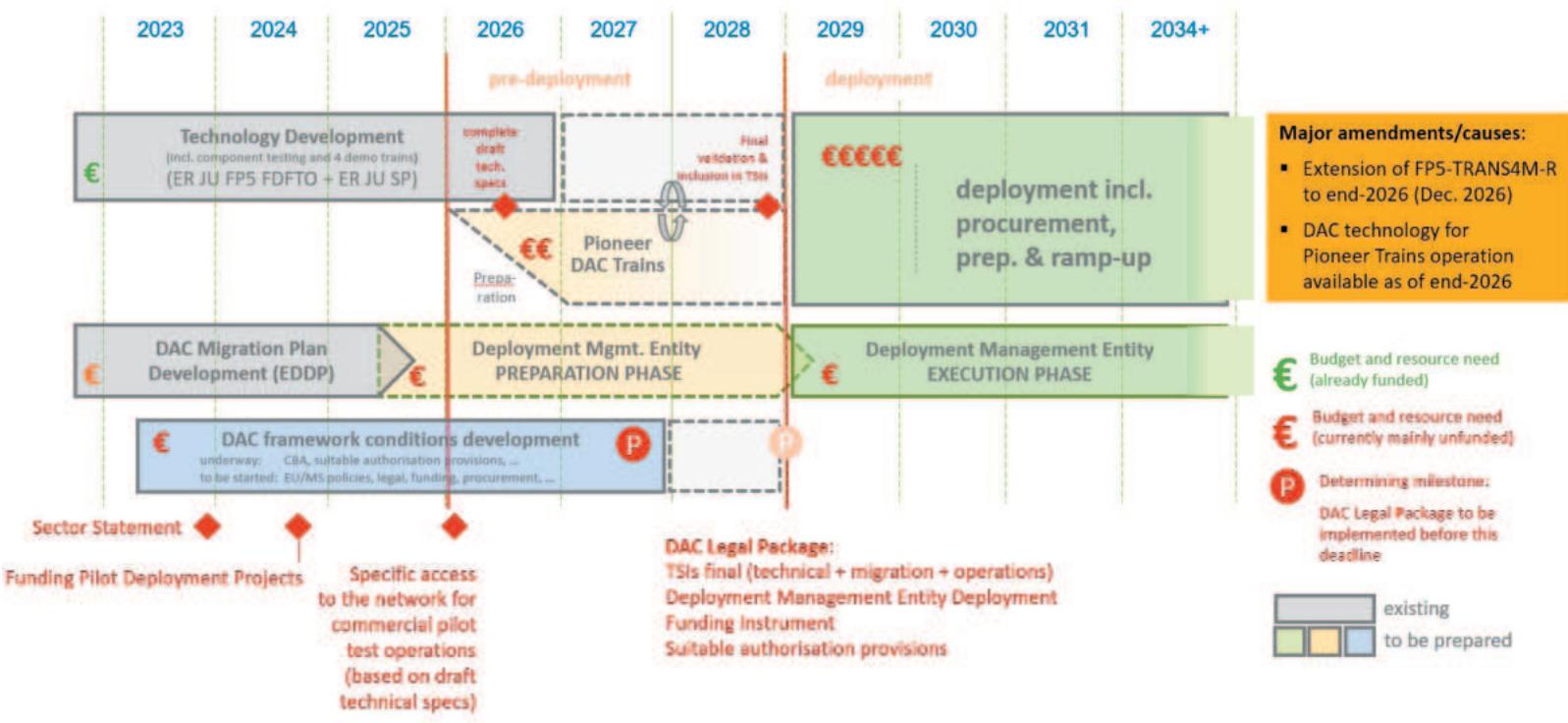
- Um den aktuellen und kommenden Herausforderungen für die Unternehmen und ihre Mitarbeiter gerecht zu werden.
- Um den Wandel neuer Strategien und strategischer Auswirkungen auf die Unternehmen wissenschaftlich zu untermauern.
- Koordinierung zwischen



Quelle: Europe's Rail



## The DAC General Master Plan 02 [December 2024]



Arbeitgebern und Arbeitnehmervertretern im Interesse einer starken europäischen Eisenbahn! Förderung der Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene.

### 3. DAK (Digitalen Automatischen Kupplung) im Schienengüterverkehr

Der folgende Punkt war ein Statusbericht über die DAK.

Im Fahrzeugregister ECVVR sind insgesamt 712.265 davon 642.287 Normalspur Güterwagen in der EU (inkl. Schweiz, Norwegen) registriert. Grob gefasst gibt es in Europa ca. 37 unterschiedliche Typen an Güterwagen. Bis 2030 sollen ca. 450.000 Güterwagen und 17.000 Loks mit DAK ausgestattet werden. Europaweit beteiligten sich 7 Länder an den Versuchen (Schweiz, Deutschland, Österreich, Tschechien, Frankreich, Polen, Luxemburg). Das Konsortium DAC4EU wird von 6 Unternehmen getragen (DB AG, DB Cargo AG, ERMEWA SA, GATX Rail Europe, Rail Cargo Austria AG und SBB Cargo AG).

Im Dezember 2024 bestätigte der EDDP-Aufsichtsrat (European DAC Delivery Programme) die Überarbeitung des DAC General Master Plans. Hauptänderung in der Version 02 ist die Verschiebung des Betriebs der Pioneer DAC Trains von 2026/27 auf 2027/28, bedingt durch die Verlängerung der Techno-

logieentwicklung im 5. FRP TRANS4M-R bis Ende 2026 und die damit verbundene spätere Verfügbarkeit der DAC-Technologie für den Einsatz in den Pioneer DAC Trains.

### 4. Bericht ERA

Am Nachmittag wurde der Bericht der ERA von Nathalie Duquenne präsentiert. Als wichtigster Punkt kann zurückbehalten werden, dass die ERA beabsichtigt, eine neue TSI (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität) „Instandhaltung“ zu erarbeiten, die u. a. folgende Punkte abdecken soll:

- Stärkere Harmonisierung der ECM-bezogenen Verantwortlichkeiten von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Eisenbahn-Infrastrukturbetreibern (IM), Haltern, Herstellern von Fahrzeugen und Komponenten, ECM- und Instandhaltungsfunktionen in verschiedenen Unternehmensorganisationen (integrierte oder nicht integrierte Unternehmen oder große Unterauftragnehmer);
- Integration des SMS und des Instandhaltungsmanagementsystems;
- gemeinsames Kommunikationssystem zwischen EVU/ IM, Haltern, Herstellern von Fahrzeugen und Komponenten, ECM und Instandhal-

tungsfunktionen (einschließlich des Austauschs von Daten und Instandhaltungsunterlagen);

- die Verwaltung der SCC; und
- die Kompetenzen des Personals, das Instandhaltungstätigkeiten durchführt.

Die Instandhaltung ist das einzige in Anhang 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 aufgeführte Teilsystem ohne eine TSI. Eine neue TSI „Instandhaltung“ könnte eine der Optionen sein, um die Harmonisierung der Praktiken bei der Unterstützung der Effizienz zu erreichen, um den zu vervollständigen sowie besser zu verstehen und den Akteuren zu vermitteln; andere Optionen sind ebenfalls denkbar und bedürfen einer speziellen und weiteren Untersuchung.

- Gemäß der Agenturverordnung muss eine einschlägige Folgenabschätzung für die mögliche neue TSI „Instandhaltung“ durchgeführt werden.
- Darüber hinaus könnten die Ergebnisse dieses ersten Berichts über die Umsetzung der ECM-Verordnung auch einen Beitrag zu den künftigen Aktivitäten der Agentur (z.B. CSM) beitreten.

Josy Bourggraaff

Ai-generiertes Bild (Dall-E)



# Unité et action syndicale du Département des Filiales

Retour sur la réunion du 27 mars

**C**e jeudi 27 mars, le département des filiales a tenu sa seconde réunion en présence de Marvin Sonntag (CFL Cargo), Nathaelle Fontaine et Marc Lansen (CFL Technics), Damien Maas et Pascal Balfroid (Luxtram), Josy Bourggraff et Manon Meiresonne (OGBL) et Julien Boulanger (Sibelit).

## Tour de table sur la situation en entreprise

La réunion a débuté par un tour de table où chaque représentant a exposé la situation actuelle dans son entreprise. Les discussions ont porté sur plusieurs points cruciaux énumérés ci-après. Nous avons entre autres parlé des conditions de travail et des spécificités liées au travail posté – notre secteur étant massivement concerné par ce mode d'organisation du travail. Ensuite, nous avons abordé le sujet des modalités de demande et d'octroi des congés, celles-ci étant fort différentes d'une entreprise à l'autre et nous semblant dans certains cas problématiques. Le sujet des perspectives d'évolution salariale et de la classification barémique a également été discuté. Enfin, nous avons fait le point sur l'état du dialogue social au sein des entreprises et sur l'avancement des négociations des conventions collectives de travail (CCT) ainsi que sur les perspectives concernant les prochaines étapes.

## Brochure d'information à destination des employés du secteur

Un projet de brochure informative spécifique au secteur a été présenté et parcouru par les participants. Cette brochure a pour vocation d'informer les employés concernés sur l'intérêt de se joindre à nous et sur les avantages qui en découlent. Cela s'inscrit dans notre volonté d'unification de notre secteur afin d'harmoniser les droits et les acquis entre les différentes entreprises pour lesquelles nous travaillons.

Le but de cette campagne est aussi de créer un sentiment d'appartenance à un mouvement collectif qui non seulement tienne compte des spécificités liées au secteur privé, mais aussi qui porte notre voix au sein du syndicat des chemins de fer, car, malgré les différences fonctionnelles entre le secteur public et le secteur privé, nous sommes mus par les mêmes motivations et par les mêmes objectifs.

## Dossiers politiques

Le front commun, historique, entre l'OGBL et le LCGB est à la hauteur des enjeux politiques actuels. Nous avons donc sensibilisé nos délégués sur l'importance

capitale de mobiliser l'ensemble de nos collègues pour la manifestation nationale du 28 juin. Les attaques contre les acquis sociaux et contre le rôle des syndicats étant sans précédent, cette manifestation doit être massivement suivie si nous voulons défendre un système social de qualité. Un site web commun ([front-syndical.lu](http://front-syndical.lu)) a été créé afin d'informer sur les actions et revendications du front commun.

Cette seconde réunion a confirmé la bonne dynamique qui se crée entre les délégués et notre volonté commune de construire un département déterminé et solidaire. Je souhaite conclure en remerciant l'ensemble des délégués pour leur implication et leur disponibilité, Sylvie pour son appui en tant que secrétaire, de même que Josy et Manon pour leur aide précieuse dans la mise en place et le développement de notre département.

Julien Boulanger  
Président du département des filiales



# Erste Tramlinie komplett fertiggestellt

1. Am Verwaltungsgebäude von Luxtram das Plakat zur bestehenden Streckenerweiterung.
2. Die Wagen 130 und 133 brachten die geladenen Gäste in einer Parallelfahrt vom Betriebswerk zum Flughafen.
3. Die „Tramsmusek“ trug auch dieses Mal zum musikalischen Rahmenprogramm bei.
4. Kamerad Nico Wennmacher nutzte die Fahrt für ein Gespräch mit dem ehemaligen Transportminister Henri Grethen und dem Vorsitzenden des CFL-Verwaltungsrates Jeannot Waringo.
5. Die Prominenz beim traditionellen Durchschneiden des Einweihungsbandes.
6. Die Transportministerin versprach in ihrer Ansprache einen weiteren Ausbau des Tramsnetzes.
7. Generaldirektor Helge Dorstewitz kündigte in seiner Rede den Beginn der Arbeiten an der neuen Linie Richtung Laangfur auf dem Kirchberg am Mai dieses Jahres an.
8. Bereits kurz vor Mittag fanden sich die ersten Neugierigen zu einer Probefahrt auf dem neuen Abschnitt ein.

**M**it der Einweihung des letzten Abschnittes zwischen der Haltestelle Luxexpo und dem Flughafen Findel am 2. März wurde die erste neue Tramlinie in Luxemburg offiziell ganz fertiggestellt. 24 Haltestellen befinden sich auf der rund sechzehn Kilometer langen Strecke; an zehn davon besteht eine direkte Umsteigemöglichkeit zwischen Tram, Bus und Bahn.

Anlässlich der Eröffnungsfeier ergriffen die Transportministerin Yuriko Backes, die Bürgermeisterin der Stadt Luxemburg Lydie Polfer sowie der Generaldirektor von Luxtram Helge Dorstewitz das Wort für eine kurze Ansprache.

Frau Backes eröffnete ihre Rede indem sie die moderne Tram als Symbol für eine moderne Mobilitätspolitik darstellte. Dann dankte sie allen, welche am Bau der neuen Strecke beteiligt waren, den Arbeitern und den jeweiligen Firmen entlang der Strecke und den technischen Diensten von Luxtram, Straßenbauverwaltung und Stadt Luxemburg.

Die Tram, so die Transportministerin weiter, sei eine richtige „Success story“, da sie heute an Werktagen von mehr als 100.000 Fahrgästen benutzt werde. Mit dem geplanten Ausbau des innerstädtischen Netzes in Richtung Centre Hospitalier und Porte de Hollerich, der Schaffung der Direktverbindung Stade de Luxembourg – Stäreplaz und der zweiten Linie über den Kirchberg sowie dem Bau der schnellen Tram bis Esch-Alzette und Belval werde diese Zahl auf 300.000 Benutzer pro Tag gesteigert werden. Die Tram erhöht als weiteres Verkehrsmittel das Angebot um schnell von A nach B zu gelangen.

Am Ende ihrer Ansprache erinnerte Frau Backes noch an die neue Umfrage über die Mobilitätsbedürfnisse und -gewohnheiten sowohl bei der einheimischen Bevölkerung als auch bei den Grenzgängern. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse werden in den Plan National de Mobilité 2040 einfließen.

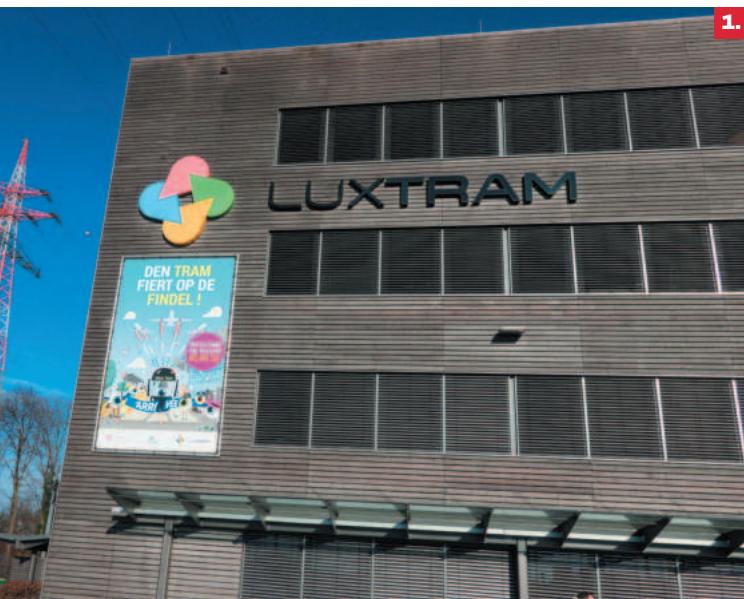
Die Bürgermeisterin der Stadt Luxemburg erinnerte daran, dass die Betreibergesellschaft Luxtram erst 2014 gegründet wurde und dass es sich beim Projekt Straßenbahn um ein Gemeinschaftsprojekt von Regierung und Stadt handelte, welches seine Wichtigkeit für das ganze Land habe. Sie unterstrich, dass das Gebiet der Hauptstadt lediglich 1 % der bebauten Fläche des Landes darstellt, dafür aber 20 % der Einwohner und 40 % der Arbeitsplätze zählt. Sie erwähnte aber auch, dass die Tram bereits zweimal die Gemeindegrenze der Stadt Luxemburg überschritten habe dadurch dass sie auf Howald über das Territorium der Gemeinde Hesperingen und beim Flughafen über das Gebiet der Gemeinde Niederanven fährt.

Anschließend bedankte Frau Polfer sich ebenfalls bei allen, die am Bau der ersten Straßenbahnenlinie beteiligt waren und unterstrich dann die Wichtigkeit von guten Verknüpfungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern Tram, Bus und Bahn. Auch sie befürwortete den Ausbau des Tramnetzes um mehr Benutzer zum Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu bewegen, denn, so schloss die Bürgermeisterin, gab in einer letzten Umfrage immerhin noch 69 % der Befragten an für den Weg zur Arbeit das Auto vorzuziehen.

Als dritter Redner fasste sich der Generaldirektor von Luxtram, Helge Dorstewitz, relativ kurz. Er unterstrich, dass die Straßenbahnwagen von Luxtram im Jahr 2024 rund anderthalb Millionen Kilometer zurückgelegt haben und wies auf die drei wichtigen Bauwerke auf dem neuen Abschnitt hin, nämlich die Bücke, welche hinter dem Betriebswerk die Autobahn A1 überquert, und auf zwei Unterführungen in der Nähe des Flughafens. Er vergaß aber auch nicht zu erwähnen, dass auf dem neuen Abschnitt die Tram mit einer Höchstgeschwindigkeit von 70 Stundenkilometern verkehrt.

Herr Dorstewitz informierte die geladenen Gäste dann auch noch darüber, dass es bereits auf dem Boulevard Konrad Adenauer Vorbereitungsarbeiten am Bau der neuen Linie gegeben hat und dass im Mai dieses Jahres die eigentlichen Arbeiten an der zweiten Linie auf dem Kirchberg in Richtung Laangfur beginnen werden; hier wird eine Eröffnung für das Jahr 2027 angestrebt.

Am Ende bedankte auch der Generaldirektor von Luxtram sich bei allen Firmen und deren Mitarbeiter, welche am Bau des neuen Abschnittes mitgewirkt haben und lud zu dem traditionellen „Verre de l'amitié“ ein.





## Generalversammlung der Vereinigung Esch/Alzette

# Die sozialen Errungenschaften kompromisslos verteidigen!

**Der Vorstand besteht aus folgenden Mitgliedern:**  
**Präsident/Sekretär:**  
**Roland Schreiner**  
**Vizepräsident:**  
**Nico Wealer**  
**Kassierer:**  
**Serge Stefanetti**  
**Mitglieder:**  
**Paul Kipchen,**  
**Georges Peiffer,**  
**Carlos Ribeiro,**  
**Jean-Claude Deprez**

**A**m vergangenen 28. März hielt die Vereinigung Esch/Alzette des Landesverbandes ihre diesjährige Jahrestagung im Café-Restaurant „beim Stadhaus“ in Schiffingen ab. Präsident Roland Schreiner zeigte sich in seiner Begrüßungsansprache erfreut über die rege Teilnahme der lokalen Verbandsmitglieder und konnte als Ehrengäste den Ehrenvorsitzenden des Landesverbandes und Präsident des Sektors Pensionierte und Witwen, Nico Wennmacher, sowie René Birgen, langjähriger Präsident der Vereinigung Bettemburg und heutiger Sekretär der OGB-L-Sektion Düdelingen-Bettemburg-Roeserann-Hüncheringen willkommen heißen.

Eingangs der Versammlung gedachten die Teilnehmer den im letzten Jahr verstorbenen Mitgliedern. In die Gedenkminute einbezogen wurden auch die Opfer des Krieges in der Ukraine und im Nahen Osten.

Der Stellenwert der Vereinigungen hat in den letzten Jahren merklich abgenommen, da die gewerkschaftlichen Aktivitäten sich auf die betriebliche Ebene verlagert haben, dennoch traf sich der Vorstand in dieser Berichtsperiode aber regelmäßig, um die laufenden Angelegenheiten zu behandeln und zu diskutieren. Dabei standen insbesondere die soziale Entwicklung unserer Gesellschaft in Krisenzeiten, die neoliberalen Politik der CSV/DP-Regierung mit all ihren Auswirkungen auf die Arbeitnehmerschaft, die Integration des Landesverbandes in den OGB-L sowie die Organisation eines Ausflugs mit der „Princesse Marie-Astrid“ nach Saarburg auf der Tagesordnung.

Im Mittelpunkt der Generalversammlung standen naturgemäß vor allem die aktuellen politischen Geschehnisse. Sowohl Roland

Schreiner als auch Nico Wennmacher thematisierten in ihren jeweiligen Ansprachen den aufkommenden Rechtsextremismus in weiten Teilen der Welt und die derzeitige wirtschaftliche Entwicklung Europas und unseres Landes. Nach dem Regierungswechsel von einer eher sozial geprägten Regierung zu einer wirtschaftsliberalen spürt das Patronat Rückenwind. Die Gewerkschaften müssen wachsam bleiben, und die sozialen Errungenschaften der letzten Jahrzehnte mit allen Mitteln verteidigen. Mit Hilfe des Patronats versucht die Regierung derzeit unser Sozialmodell zu zerschlagen. Nur eine breite Gewerkschaftsfront kann diesen Versuchen Einhalt gebieten. OGB-L und LCGB haben deshalb zu einer großen Manifestation am 28. Juni in Luxemburg aufgerufen.

Neben der sozialpolitischen Situation beschäftigte sich Nico Wennmacher in seinen Ausführungen auch mit den Gehälterverhandlungen im öffentlichen Dienst sowie der angedachten Pensionsreform. Bei dieser gilt es insbesondere, die Verschlechterungen aus dem Jahr 2012 wieder aufzuheben. Auch widmete er sich der bevorstehenden Erneuerung des „Contrat Infrastructure“ von Staat und CFL, der eine Laufzeit von 15 Jahren haben wird und der Eisenbahngesellschaft die Rahmenbedingungen schafft, das Netz weiter auszubauen.

Diskutiert wurde ebenfalls die definitive Integration des Landesverbandes in den OGB-L ab dem 1. Februar 2024, und die damit verbundene zukünftige Rolle der lokalen Vereinigungen. Bis zum 31. Januar 2027 haben wir Zeit, uns zu entscheiden, mit welcher lokalen OGB-L-Sektion wir fusionieren möchten. Die Vereinigung Esch wird zum 31. Dezember 2026 ihre Aktivitäten einstellen und sich der OGB-L-Sektion Esch/Alzette anschließen.

Die im Mobilitätsplan 2035 ange- dachte Organisation des öffentlichen Transportes im Süden des Landes war ein weiteres Thema. Die Bedeutung des TICE-Syndikates als tragende Säule wurde dabei unterstrichen. Allerdings sieht es danach aus, als ob eine schleichen- de Privatisierung sich den Weg bahnt. Verschiedene öffentliche Dienstleistungen, wie z.B. der Schülertransport, sollen in Zukunft von privater Hand durchgeführt werden.

Die Generalversammlung hat eben- falls zum Ausdruck gebracht, dass unsere Vereinigung sich mit allen Mitteln gegen den geplanten Abbau der Bahnstrecke von Esch nach Audun-le-Tiche wehren wird. Es scheint aber so zu sein, dass wir bei den derzeitigen politischen Ver- antwortlichen der Stadt Esch keine Verbündeten in dieser Frage finden werden. Wir werden die weitere Entwicklung beobachten und gegebenenfalls mit gewerkschaftlichen Aktionen reagieren.

Es sei auch noch erwähnt, dass Kassierer Serge Stefanetti von einer gesunden Finanzsituation der Vereinigung berichten konnte. Die Vertreter der Kontrollkommission waren leider nicht anwesend, haben aber die gute und exakte Kas- senführung schriftlich bestätigt. So konnte die Versammlung auch dem Kassierer die entsprechende Entlastung erteilen.

Abschließend sei noch betont, dass die Vereinigung plant, im Herbst einen 3-tägigen Ausflug in den Schwarzwald zu organisieren. Näheres wird zu einem späteren Zeitpunkt bekanntgegeben.

Mit einem von der Vereinigung angebotenem Abendessen wurde die diesjährige Generalversammlung in geselliger Runde abgeschlossen.

**SPORT**

**A.S. CFL LUXEMBOURG**  
AMICALE SPORTIVE DES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS

# **USIC Euro-Gruppe**

## **4-Länner Turnéier am Volleyball**

### **16. & 17. Mee 2025**

### **Zu Diddeleng**

### **am Centre René Hartmann, Salle Fos Grimler**

#### **Deelhuelend Natiounen**

Däitschland

Tschechien

Schwäiz

Lëtzebuerg

#### **Spillplang**

Éischte Match – 16. Mee um 18h00

Zweete Match – 17. Mee um 10h00

Drëtte Match – 17. Mee um 17h00

**Fräi Entrée**

## ASCFL Athlétisme Luxembourg - 41er Cross Meisterschaften

## Claudine Weicherding und Meister

**Nächste Termine**

**05. Juli: 10 km Meisterschaft in Niederfeulen**  
**27. - 29. September: 10 km Běchovice (Tschechien)**

Weitere Informationen zu den einzelnen Veranstaltungen können bei Luc Scheer (E-Mail: sche-luc33@gmail.com, Tel.: +352 2489-5884) angefragt werden.

**D**ie Crossmeisterschaften 2025 fanden dieses Jahr wie im Vorjahr in Reckingen/Mess statt. Organisiert wurden die Meisterschaften, die am 2. März stattfanden, von Denis Curridor und Dan Warken. Die Beteiligung war mit insgesamt 12 Athleten vergleichsweise bescheiden. Das sollte aber keineswegs die Leistungen der einzelnen Teilnehmer/innen schmälern. Die Frauen mussten fünf Runden laufen, während die Herren sechs Runden zu absolvieren hatten.

**Rennen der Männer:**  
**Titelverteidigung von Pascal Jacquemin**

Bei den Männern, die 8.200 m zurücklegen mussten, setzte sich der Titelverteidiger Pascal Jacquemin (CFL-BU) gleich an die Spitze des Feldes. Ihm folgten mit Max Feteler (CFL-TM) und Max Muller (CFL-PI) zwei Athleten, die erstmalig an diesen Meisterschaften teilnahmen.

Bis zum Ziel sollte sich an dieser Reihenfolge auch nichts mehr ändern. Der Sieg von Pascal Jacquemin war zu keinem Zeitpunkt in Gefahr, zu groß war seine Dominanz. Max Feteler konnte sich über seinen Vizemeistertitel freuen. Komplettiert wurde das Podium von Max Muller. Mit Dan Warken und Denis Curridor belegten zwei Vertreter der MI-Dienststelle die Plätze 4 und 5.

**Rennen der Frauen: Claudine Weicherding neue Meisterin**

Bei den Frauen, die eine Distanz von 6.800 m zu absolvieren hatten, war es Monique Ketter (Ind.), die das Feld nach der ersten von fünf Runden anführte. Dicht gefolgt wurde sie von Claudine Weicherding (CFL-D/GI). Auch wenn der Vorsprung im Laufe des Rennens nie

**Zieleinlauf Männer - 8.200 m**

Platz	Name	Vorname	Verein / Dienststelle	Zeit
1	JACQUEMIN	Pascal	BU	32'41"
2	FETELER	Max	TM	36'34"
3	MULLER	Max	PI	37'41"
4	WARKEN	Daniel	MI	38'29"
5	CURRIDOR	Denis	MI	39'16"
6	KASS	Olivier	AV	39'48"
7	SCHILTZ	Gilbert	Retraité	41'44"
8	PAULY	Alain	RH	46'02"

**Zieleinlauf Frauen - 5.600 m**

Platz	Name	Vorname	Verein / Dienststelle	Zeit
1	KETTER	Monique	Ind.	37'02"
2	WEICHERDING	Claudine	D/GI	37'33"
3	SCHMITZ	Nicole	Ind.	39'00"
4	GUETH	Frédérique	TM	46'54"

wirklich größer wurde, gelang es Claudine Weicherding nicht mehr, den Rückstand aufzuholen. Am Ende setzte sich Monique Ketter mit einem Vorsprung von 31 Sekunden auf die neue CFL-Meisterin Claudine Weicherding als Siegerin durch. Nicole Schmitz (Ind.) belegte den dritten Platz vor der letztyährigen CFL-Meisterin Frédéric Gueth (CFL-TM).

**CFL Meisterschaft für Dienststellen**

Die interne CFL-Meisterschaft für Dienststellen gewann die Mannschaft des MI mit Dan Warken und Denis Curridor.

Wir danken bei dieser Gelegenheit Robert Leclerc, dem Präsidenten der Sportkommission der Gemeinde Reckingen/Mess, für den herzlichen Empfang.



**1. Start Cross**

**2. Pascal Jacquemin**

**3. Claudine Weicherding**

**4. Max Feteler**

**5. Max Muller**

**6. V.l.n.r.:**

Denis Curridor –  
 Carlo Hansen –  
 Dan Warken

# Pascal Jacquemin neue



# Scheckübergabe an die Sportabteilungen der AS CFL

**D**ie diesjährige Schecküberreichung des FNCTTFEL-Landesverbandes an die einzelnen Sportabteilungen der Eisenbahn fand am Mittwoch, dem 19. März 2025, im Casino Syndical in Bonneweg, statt.

Nach der Begrüßung durch den Präsidenten des Syndikates Eisenbahnen FNCTTFEL-Landesverbandes des OGBL, Georges Melchers, war es an der Reihe von Josy Bourgraff, in der Funktion als Vertreter der ASCFL bei der Generaldirektion der CFL, einen Rückblick auf das Jahr 2024 zu werfen.

Zunächst wurde eine Schweigeminute für Arsène Breyer abgehalten, der leider im letzten Jahr viel zu früh von uns gegangen ist.

## Sportlicher Rückblick auf das Jahr 2024

### 1. USIC-Meisterschaften

#### a) Futsal

Die 5. USIC-Meisterschaft im Hallenfußball fand vom 22. bis 26. April in Kutná Hora in der Tschechischen Republik statt. In der Gruppenphase gewann unser Team gegen Dänemark mit 2:0 und gegen Bulgarien mit 2:1. Im Spiel um den ersten Platz in der Gruppe verlor unsere Mannschaft knapp mit 1:2 gegen die Tschechische Republik.

In der Gruppe B belegte die Slowakei den ersten Platz vor Deutschland und Polen.

Im Halbfinale traf unser Team auf die Slowakei und verlor schließlich unglücklich mit 0:1. Im zweiten Halbfinale besiegte die Tschechische Republik Deutschland klar mit 4:0.

Im Spiel um den dritten Platz verlor unser Team mit 0:2 gegen Deutschland. Das Finale gewann die Slowakei im Elfmeterschießen, indem sie den Gastgeber mit 4:3 besiegte.

### ENDERGEBNIS

1. Slowakei
2. Tschechische Republik
3. Deutschland
4. Luxemburg
5. Bulgarien
6. Polen
7. Dänemark

### BESTER TORSCHÜTZE

- ČAPEK Michal (CZ)

### BESTER TORHÜTER

- STEINMETZ Jean (LUX)

### BESTER SPIELER

- BOUGJDI El Houcine (D)

#### b) Marathon

Die achte USIC-Marathon-Meisterschaft fand zwischen dem 11. und 14. Oktober in Sofia (Bulgarien) statt. 11 Länder nahmen teil (Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Großbritannien, Italien, Österreich, Po-



len, Schweiz, Slowakei, Tschechien und Luxemburg). Dabei verlief diese Meisterschaft äußerst erfolgreich für unsere Mannschaft, und dies sowohl in den Einzels als auch in den Mannschaftswertungen. Des Weiteren konnten drei Athleten eine neue persönliche Bestzeit aufstellen.

Der USIC-Marathon fand gleichzeitig mit dem Stadmarathon statt, wobei der Start um 9.30 Uhr erfolgte. 19 Frauen und 41 Männer gingen an den Start des USIC Wettbewerbes.

Das Rennen bei den Damen wurde von der Schweizerin Rachel Poffet in der Zeit von 02:52:18 gewonnen, vor den beiden Polinnen Agnieszka Kujach (03:05:08) und Sylwia Kolecka (03:09:31). Auf Platz 8 überquerte Aurélie Schivre in der Zeit von 03:44:33 die Ziellinie, indes Pauline Dobozs Platz 14 belegte. Claudine Weicherding musste das Rennen leider aufgrund einer Muskelverletzung frühzeitig aufgeben. Für die Mannschaftswertung wurden die Zeiten der besten zwei Athletinnen addiert, und hier konnte unser Team den ausgezeichneten 4. Platz belegen. Die Mannschaftswertung wurde von den Schweizerinnen vor den Polinnen und Däninnen gewonnen.

Bei den Herren konnte sich mit Elias Gemperli ebenfalls ein Schweizer den Titel sichern. Er gewann das Rennen in einer Zeit von 02:20:11 vor dem Tschechen Ladislav Kucera (02:39:03) und dem Briten Adam Stone (02:45:25). Mit nur 4' Rückstand auf den dritten Podiumsplatz platzierte sich Pascal Jacquemin als bester CFL-Fahrer auf dem 7. Platz. Dabei stellte er mit seiner Zeit von 02:49:46 eine neue persönliche Bestleistung auf. Auf Platz 24 landete mit neuer persönlicher Bestzeit Stephan Weyer. Diese steht jetzt bei 03:14:49. Daniel Warken überquerte das Ziel als 33, und dies in der Zeit von 03:49:22. Als vierter CFL-Läufer erreichte Alain Pauly, in der neuen persönlichen Bestzeit von 04:23:27, das Ziel. Für die Mannschaftswertung wurden die Zeiten der drei besten Läufer jeder Nation summiert. Hier belegte unsere Mannschaft den guten siebten Platz. Die Mannschaftswertung wurde von der Schweiz vor Deutschland und Tschechien gewonnen.

### c) Volleyball

Vom 21. bis 26. Oktober fand dieses Jahr die 18. USIC-Meisterschaft der Eisenbahner im Volleyball in Schwerin statt, der Hauptstadt des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern.

Die sechs teilnehmenden Länder waren: Indien, Deutschland, Frankreich, Schweiz, Tschechien und Luxemburg.

In der ersten Qualifikationsgruppe spielten Deutschland, Frankreich und die Schweiz, während Luxemburg in der zweiten Gruppe gegen Tschechien und den großen Favoriten des Turniers, Indien, antreten musste. Vor allem im Spiel gegen Tschechien konnte die Mannschaft bisweilen gut mithalten.

Luxemburg - Indien 0:3 (8-25; 11-25; 12-25)

Indien - Tschechien 3:0

Luxemburg - Tschechien 0:3 (12-25; 14-25; 13-25)

Nº	MANNSCHAFT	1	2	3	PUNKTE	RANG
B:1	Indien		3:0	3:0	6	1
B:2	Luxemburg	0:3		0:3	0	3
B:3	Tschechien	0:3	3:0		3	2

Im Spiel um Platz fünf verlor unsere Mannschaft nach einer starken Leistung mit 0:3 (19-25; 19-25; 25-27) gegen Frankreich. Ein Satzgewinn war dabei durchaus im Bereich des Möglichen. Dem Team gelang es aber leider nicht, diesen zu erzielen.

In den beiden Halbfinalspielen trafen Gastgeber Deutschland auf die Tschechische Republik und der große Favorit Indien auf die Schweiz. Sowohl Deutschland als auch Indien setzten sich dabei souverän mit 3:0 Sätzen durch.

Im Spiel um den dritten Platz überraschte das tschechische Team alle und gewann mit 3:1 Sätzen gegen die Schweizer Mannschaft. Im Finale standen sich Deutschland und Indien gegenüber und auch hier gaben sich die Profis aus Indien keine Blöße, indem sie letztendlich das Spiel mit 3:0 gewannen.

### 2. Sonstige sportliche Aktivitäten

#### a) FC EISEBUNN 97

Die Mannschaft des FC Eisebunn 97 belegte in der Saison 2023/2024 den fünften Platz in der Meisterschaft.

Verein	Sp	G	U	V	Punkte	Tore		Diff.	
1. FC Commune Differdange	14	14	0	0	42	60	:	9	51
2. FC Cargolux (N)	14	10	2	2	32	51	:	15	36
3. FC Hygiena (A)	14	9	2	3	29	50	:	20	30
4. FC Spuerkeess	14	7	2	5	23	37	:	19	18
5. FC Eisebunn 97	14	5	2	7	17	19	:	30	-11
6. FC Commune Dudelange (A)	14	2	3	9	9	16	:	40	-24
7. AS Amicale Européenne (N)	14	2	2	10	8	9	:	62	-53
8. FC Amicale Post Luxemburg	14	0	1	13	1	6	:	53	-47

In der Coupe FCL verlor der FC Eisebunn 97 im 1/8 Finale mit 1:3 gegen den FC Euroatlas.

### CFL Meisterschaften 2024

Die CFL-Meisterschaft im Futsal, die am 28. Januar in Weiler-la-Tour organisiert wurde, wurde von der Mannschaft Gare Bettembourg gewonnen. Platz 2 belegte die Mannschaft des Garage BU, Dritter wurde der FC Zwickau.

Die CFL-Meisterschaft im Fußball, die am 5. Juli in Sandweiler stattfand, wurde vom FC Zwickau gewonnen, Platz 2 war für den FC Gare Bettembourg, Dritte wurde CFL-RH.



**b) Basketball**

Im Basketball belegte unsere Mannschaft in der 2 Division der Bascol-Meisterschaft den 6. Platz.

	Équipe	Joué	Gagné	Nul	Perdu	Forfait	Points
<b>1</b>	Eur. Investment Bank	8	7	0	1	0	<b>15.0</b>
<b>2</b>	PWC Luxembourg	8	6	0	2	0	<b>14.0</b>
<b>3</b>	Titans	8	4	0	4	0	<b>12.0</b>
<b>4</b>	BBC BIL	8	3	0	5	1	<b>10.0</b>
<b>5</b>	KPMG	8	2	0	6	0	<b>10.0</b>
<b>6</b>	AS CFL	8	2	0	6	0	<b>10.0</b>

**c) Sportschützen**

2024 haben unsere Sportschützen an zahlreichen Wettkämpfen teilgenommen.

Hier ein Überblick der besten Ergebnisse.

- 07.02 - 11.02 : Thionville Challenge d'Hiver  
Luftpistole S2 : 3. Decker Patrick - 541; Luftpistole S3 : 3. Breyer Arsène - 538
- 10.04 - 14.04 : Hagondange Challenge de Printemps  
Sportpistole S2 25m : 1. Decker Patrick - 566
- 23.04 - 24.04 : Briey Challenge de Printemps  
Luftpistole S2 : 2. Decker Patrick - 548; Sportpistole 25m S2 : 2. Decker Patrick - 559
- 07.06 - 09.06 : Pilzen (Tschechien) : Veteranenschießen (10 luxemburgische Sportschützen)  
Luftpistole S3 : 1. Breyer Arsène - 359
- 20.09 - 22.09 : Nieuwpoort ASCFL- SNCB Rail shooting  
CFL : 4805 - SNCB : 4693,2
- 30.10 - 03.11 : Challenge de Thionville  
Luftpistole S3 : 1. Decker Patrick - 553; Luftpistole S1 : 2. Breyer Andy - 554
- 26.11 - 01.12 : Challenge d'automne Briey  
Luftpistole S3 : 1. Decker Patrick - 551; Luftpistole S1 : 2. Breyer Andy - 554

**d) Golf**

**Sportaktivitäten und -ergebnisse der Golfabteilung:**

- 18.04. : Saisoneröffnungsturnier
- 11.05. : Interklubturnier, genannt „Freunde des Golfs“
- 1. POST - 2. CFL - 3. BIL - 4. BEI - 5. RAIFFEISEN
- 12.06. : Trophée Mémorial Armand Agostini

36 Teilnehmer. Sieg für das Team Roger Oswald / Grasser Jim vom GC Clervaux

- 21.06. : Freundschaftsspiel CFL- ASGL (Association des Seniors Grand-Duché de Luxembourg)

- 10.- 14.7. : Eurogolf 2024 Turnier in Bad Waltersdorf (Österreich).

1 Belgien, 2 Österreich, 3 Luxemburg, 4 Schweiz, 5 Deutschland

- 10.08. : Freundschaftspokal CFL - DB, organisiert vom GC CFL

GC CFL : 307 - DB : 321

- 06.09. : Finale der CFL-Meisterschaft

**Klassement der CFL-Meisterschaft :**

1. Posing Leo 87 Points
2. Schartz Alain 81
3. Klein Gust 60

**Klassement der Klubmeisterschaft :**

1. Sweers Marcel 137 Points
2. Santini Christophe 120
3. Badia Fernand 98
- 03. - 04.10. : Saisonabschlussturnier
- e) Volleyball

Neben der USIC-Meisterschaft in Schwerin beteiligten sich die Volleyballer noch am Beachvolleyball Echternach (2ter Platz) und am Beachvolleyball Diekirch (1ter Platz).

**f) Sportangler**

Die Sportangler ermittelten in 3 Durchgängen ihren nationalen Meister.

**g) Leichtathletik**

Neben der Teilnahme an den USIC-Marathonmeisterschaften organisierte die Leichtathletikabteilung 2024 die Crossmeisterschaften in Reckingen an der Mess sowie die Meisterschaften über 10 km in Niederfeulen.

**Podium CFL Meisterschaften Cross**

Herren

1. JACQUEMIN Pascal CFL-BU

2. CLAES Wouter CFL-TM/CO

3. HOSCHEIT Tim CFL-PI

Damen

1. GUETH Frédérique CFL-TM/CM

**Mannschaftswertung**

1. CFL-TM (CLAES Wouter; MAURER Pascal; STIEFER Claude)

2. CFL-Retraité (SCHILTZ Gilbert; RECKEN Albert; WOLFF Romain)



### **Podium CFL Meisterschaften 10 km Feulen**

#### **Herren**

1. JACQUEMIN Pascal CFL-BU

2. WARKEN Daniel CFL-RH

3. PAULY Alain CFL-RH/EM

#### **Damen**

1. GUETH Frédérique CFL-TM/CM

#### **h) Petanque**

#### **Sportaktivitäten der Petanque-Abteilung.**

- 9.03 : Tournoi Metzerlach
- 16.03 : Tournoi Metzerlach
- 11.05 : Tournoi Schutrange
- 15.08 : Tournoi Individuelle
- 21.12 : Tounoi Metzerlach

#### **i) KC Eisebunn 24**

Die im Jahr 2024 neu gegründete Kegelsportabteilung bestritt letztes Jahr fünf Meisterschaftsspiele und ein Pokalspiel.

#### **Administrativer Rückblick auf das Jahr 2024**

##### **1. USIC: 60. Generalversammlung der Eisenbahnersportverbände**

Die 59. Generalversammlung der Eisenbahnersportverbände fand vom 21. bis 24. Mai 2024 in Gaeta (Ita-

lien) statt. Die CFL war vertreten durch Josy Bourgraff der ebenfalls als Kassenprüfer bei der USIC fungiert.

An der Generalversammlung nahmen dreizehn Länder von insgesamt sechzehn Mitgliedsverbänden teil. Neben Russland und Weißrussland, die derzeit suspendiert sind, fehlte nur Kasachstan.

Der wichtigste Punkt auf der Tagesordnung waren die Neuwahlen.

Der 61. Kongress findet vom 20.05 – 23.05.2025 in Bratislava (Slowakei) statt.

##### **2. Euro Group Meeting**

Das jährliche Meeting der USIC Euro Group fand vom 21. bis 23. November 2024 in Magglingen (Schweiz) statt.

An dem Treffen nahmen Vertreter aus der Tschechischen Republik, Dänemark, Deutschland, Großbritannien, der Schweiz und Luxemburg, das durch Josy Bourgraff repräsentiert wurde, teil.

Das nächste Meeting der USIC Euro Group findet vom 20. bis 22. November 2025 in Maribo (Dänemark) statt.

2025 findet das Volleyball Turnier vom 16-18 Mai in Düdelingen statt.

##### **a) USIC-Programm 2025**

- Golf Männer & Frauen: Oktober (Großbritannien) - (mit luxemburgischer Beteiligung)
- Schach: 6.10. bis 10.10. - Quiberon (FR)

Josy Bourgraff

# Ausflug Vereinigung Ettelbrück

vom 3. Oktober bis 4. Oktober 2025 nach Namur und Umgebung

## Programm

### **Freitag 3.10.2025 :**

#### **Abfahrt:**

- Hoscheid (Zentrum Café) - 7.00 Uhr
- Diekirch ( Kirche ) - 7.20 Uhr
- Ettelbrück ( Deich ) - 7.30 Uhr

**Weiterfahrt nach Namur mit Frühstückspause in Courrière bei Pirson**

**Einweisung im Hotel Chateau de Namur**

Avenue de l'Ermitage, 1  
B-5000 Namur - BELGIQUE  
Tél.: +32 (0)81 72 99 00

Fax: +32 (0)81 72 99 99

e-mail: [info@chateaudenamur.com](mailto:info@chateaudenamur.com)  
<http://www.chateaudenamur.com>

**1. Hotel Chateau de Namur  
Im Anschluss**

**2. Besichtigung der Zitadelle von Namur**

**3. Besichtigung der Manufaktur „Guy Delforge Parfums“**  
Danach freier Aufenthalt bis zum Abendessen

### **Samstag 4.10.2025 :**

Frühstück anschließend

**4. Besichtigung der berühmten Glasmanufaktur Val St. Lambert in Seraing mit Vorführung**

Rückfahrt am Nachmittag

Preis der Reise pro Person:  
Doppelzimmer : 200 €  
Einzelzimmer : 250 €

### **Anmeldung**

(begrenzte Teilnehmerzahl) bis spätestens 29. April 2025 durch Überweisung und Angaben der korrekten Namen und Geburtsdatum auf das Konto :

BCEE-FNCTTFEL Ettelbrück :  
LU56 0019 5955 5676 6000

**1.**



**2.**



**3.**



**4.**



# Ausflug Vereinigungen Ulfingen und Clerf- Kautenbach-Wiltz

vom Freitag, 3. Oktober bis Sonntag, 5. Oktober 2025

## Einladung

### Freitag, 3. Oktober

Abfahrten 7.00 Uhr Clervaux Bahnhof

7.30 Uhr Troisvierges beim Smatch-Lec-Lerc rue de Wilwerdange)

8.00 Uhr Schumann (Nothum, Schumanns Eck)

- Fahrt über Metz nach Pont-à-Mousson. Gegen 10.00 Uhr: Frühstück im Campanile in Pont-à-Mousson.
- Weiterfahrt nach Riquewihr (Reichenweiher) zum Hotel Le Schoenenbourg - Einbuchung im Hotel - Den ganzen Tag freier Aufenthalt in Riquewihr.

Gemeinsames Abendessen im Hotel Le Schoenenbourg ([www.hotel-schoenenbourg.fr](http://www.hotel-schoenenbourg.fr))



### Samstag, 4. Oktober

- Fahrt nach Eguisheim (17 km von Riquewihr) - Besuch der Kellerei Charles Baur mit Kostprobe ([www.vinscharlesbaur.fr](http://www.vinscharlesbaur.fr)) - Freier Aufenthalt in Eguisheim.

- Rückfahrt nach Riquewihr.
- Gemeinsames Abendessen im Hotel.

### Sonntag, 5. Oktober

- Fahrt von Riquewihr nach Cernay - über den Grand Ballon (höchster Berg der Vogesen) - den Markstein - über die Route des Crêtes (immer auf einer Höhe von 1000 bis 1100 Meter) bis zum Col de la Schlucht - hinab nach Gerardmer.
- Freier Aufenthalt in der schönen Stadt am See.
- Rückfahrt nach Luxembourg um spätestens 16.00 Uhr
- Gemeinsames Abendessen im Café Schumann in Nothum.
- Danach Heimfahrt.

Im Falle von schlechtem Wetter in den Vogesen (Nebel, Regen) entfällt die Fahrt über die Route des Crêtes (Vogesenkammstrasse) und es wird ein anderer Weg nach Gerardmer genommen.

Anmeldung bis spätestens zum 30. Mai 2025 bei Jos May GSM 661 772 808 (E-Mail: [josmay@pt.lu](mailto:josmay@pt.lu)) für die Mitglieder der Vereinigung Ulfingen oder Jean-Marie Wagener GSM 621 247 561 (E-Mail: [jangw@pt.lu](mailto:jangw@pt.lu)) für die Mitglieder der Vereinigung Clerf-Kautenbach-Wiltz.

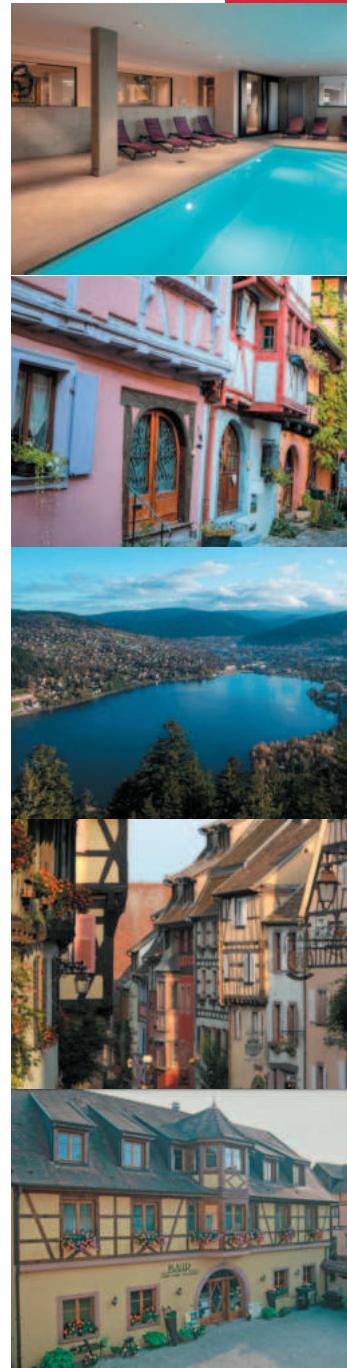
Bis zum selben Datum ist die Summe von 100 € pro Teilnehmer/in auf das Konto der

**FNCTTFEL - Vereenegung Klierf-Kautebaach-Wolz**  
**BILULLL LU80 0028 1141 3140 0000**

Im Preis inbegriffen sind:

- Sämtliche Bustransfers
- Frühstück unterwegs
- Hotelübernachtung und Frühstück. Sonstige Hotelkosten sind von jedem/jeder Einzelnen zu begleichen
- Abendessen im Hotel und im Restaurant Schumann
- Eintritt Kellerei
- Mittagessen sind keine vorgesehen. Wenn, dann sind sie auf eigene Kosten

Für die Vereinigungen Ulfingen und Clerf-Kautenbach-Wiltz: Jos May, Jean-Marie Wagener



## Impressionen (108)

# Öffentlicher Transport in aller Herren Ländern

Die Einheimischen haben gesprochen

Ein gut funktionierender öffentlicher Transport, ob für Personen oder Waren, erleichtert das Leben und fördert ebenfalls die menschliche Kultur. Gerade deswegen spielt der ÖT besonders in den Großstädten und Metropolen dieser Welt eine wichtige Rolle im Leben der Einheimischen. Züge, Busse, U-Bahnen, Straßenbahnen, Fluss- sowie Kanalfähren vereinfachen ganz einfach unser Leben und unseren Alltag.

Alljährlich veröffentlicht „TimeOut“ die Ergebnisse einer Umfrage bei rund 20.000 Stadtbewohner aus über 50 Ländern der Welt zur Zufriedenheit der Einheimischen mit dem angebotenen ÖT in ihrer Stadt und erstellt eine Liste der Zufriedensten.

Führten vergangenes Jahr noch Städte wie Berlin, Prag, Tokio, Kopenhagen und Stockholm mit jeweils über 90 % die Liste an, so dominieren der Reihe nach aktuell die fernöstlichen Städte Hongkong, Shanghai, Beijing, Abu Dhabi und Taipeh. London erreicht mit 86 % unter

den zufriedenen Benutzern als erste europäische Stadt den 6. Platz. Wien folgt mit 84 % auf dem 7. Platz des Rankings.

Rund 98 % der Befragten äußerten sich in Hongkong zufrieden mit dem ÖT. Dieser besteht hauptsächlich aus dem MTR (Mass Transit Railway), eines 10-Linien umfassenden Netzwerks, welches Hongkong Island, Kowloon und New Territories bis hin zur Grenze mit China verbindet. Klimatisierte Busse und Mini-Busse sowie die ikonischen Doppeldecker-Trambahnen (Bild) prägen das Stadtbild.

Shanghais 25 Millionen Einwohner benutzen 20 Metrolinien, 2.000 Busrouten und zahlreiche Wasserfähren zur innerstädtischen Mobilität. Zum Flughafen Pudong International Airport hinaus geht es mit der ikonischen Magnetschwebebahn Maglev mit 430 km/h in nur acht Minuten über 30 km ab der Metrostation Longyang Road.





Beijing beherbergt nicht nur ein Netzwerk bestehend aus unzähligen Bus- und Metrolinien sowie tausende von Taxis, welche sich in den Straßen tummeln. Die chinesische Metropole ist besonders bekannt als „Bicycle Kingdom“: Dank eines ausgedehnten „Fahrrad-Sharing System“, inklusive Fahrrad-App (in Mandarin-Sprache) und drei Fahrradmodellen (Didi Bike, Hellobike und Meituan), radeln tagtäglich Millionen über Fahrradwege und asphaltierte Straßen der Metropole.

Die zukünftigen U-Bahnlinien in Abu Dhabi befinden sich noch im Bau und sind noch nicht fertiggestellt. Aber rund 88 % der Einheimischen zeigen sich trotzdem zufrieden mit dem ÖT in der Wüstenstadt, der aus populären gratis Shuttle-Fahrzeugen besteht, sowie aus futuristischen Straßenbahnen, welche sich gleislos im Verkehr fortbewegen.

Der Zufriedenheitsindex in Taipeh erreicht ebenfalls 88 %. Im Hauptbahnhof Taipei Main Station laufen alle ÖT-Verbindungen zusammen. Darunter der beliebte Taiwan High-Speed Rail, welcher schon seit 2007 mit 300 km/h über die Gleise fegt, die Taipeh Metro, welche

besonders wegen ihrer Sauberkeit und Pünktlichkeit geschätzt wird, als auch die Linien des ausgedehnten Intercity Bus-Netzwerkes.

Mit 86 % Zufriedenen zeigen sich als erste Europäer auf Platz 6 die Londoner. Als besonders hervorragend gilt für sie die legendäre U-Bahn „Underground“, auch liebevoll „Tube“ genannt mit ihren „Subways“ (Bild). Sie läuft seit 1863 und ist technisch gesehen, weltweit die älteste ihrer Art. Das gesamte Tube-Netz erreicht 402 km und vor drei Jahren wurde ihre neue, moderne Hochgeschwindigkeitslinie „Elizabeth Line“ in Betrieb genommen. Weltberühmt geworden sind ebenfalls die Londoner Doppeldecker-Busse.

Dieser kleine Exkurs in die Welt des öffentlichen Transports zeigt uns einmal mehr, wie unterschiedlich die Nutzer dessen Wahrnehmung aufnehmen und dessen Bewertung vornehmen. Die Einheimischen haben jedoch gesprochen: Altes wird gewahrt und Neues gerne angenommen. Zufriedenheit und Bequemlichkeit haben Vorrang, nicht nur hier und dort, sondern in aller Herren Ländern der Welt.



**FOGGL** FNCTTFL  
Landesverband

## Öffnungszeiten

**Montag bis Freitag:**

8.00 – 12.00 Uhr

13.00 – 16.00 Uhr

## Aktueller Punktwert seit dem 1. Januar 2024

Indexstand: 944,43

### Punktwerte

Kaderpersonal: 23,2752 €

Nicht pensionsberechtigte Ele-  
memte: 22,1586 €

## NOTE à tous les Services

Dates VALEUR CREDIT  
des émoluments :

Lundi	le 28 avril 2025
Mardi	le 27 mai 2025
Jeudi	le 26 juin 2025
Mardi	le 29 juillet 2025
Mercredi	le 27 août 2025
Vendredi	le 26 septembre 2025
Mercredi	le 29 octobre 2025
Mercredi	le 26 novembre 2025
Lundi	le 29 décembre 2025

Les bulletins de paie parviendront aux services d'attache, en principe, trois jours ouvrables avant le dernier jour de travail de chaque mois.

La présente est à porter à la connaissance du personnel par la voie la plus appropriée.

Le Chef du Service FI  
G. SCHWINNINGER

## signal Ausgaben 2025

N°	Clôture rédaction	Parution
3	lundi, 09 juin 2025	mercredi, 18 juin 2025
4	lundi, 01 septembre 2025	mercredi, 10 sept. 2025
5	lundi, 27 octobre 2025	mercredi, 5 novembre 2025
6	lundi, 08 décembre 2025	mercredi, 17 décembre 2025

## In Memoriam

FUELLING Alfred	1947 - 2025	Vereenegung Waasserbölleg
HENGEN Werner	1938 - 2025	Vereenegung Waasserbölleg
KRIER Albert	1939 - 2025	Vereenegung Miersch
LAMBERT Ramon	1958 - 2025	Vereenegung Rëmeleng
PLEIM Jeannot	1954 - 2025	Vereenegung Esch/Uelzech
LANNERS Norbert	1961 - 2025	Vereenegung Ëlwen
WERECKI-JUNG Margot	1959 - 2025	Vereenegung Péiteng
BECHTOLD-HIRTT Jeanne	1917 - 2025	Vereenegung Waasserbölleg

## Generalversammlungen

Datum	Vereenegung	Wou	Zäit
26. Abrëll 2025	Péiteng	Rollénger Weieren	16h00
29. Abrëll 2025	Lëtzebuerg	Casino Syndical Bonnevoie	16h00

# 1 mai

## Fest vun der Aarbecht & de Kulturen

→ neimënster, Lëtzebuerg-Gronn

10:30 > Accueil

11:00 > Rassemblement & 1. Mee-Ried vun der OGBL-Präsidentin Nora Back

12:00 > Concerten, Spektakelen & Ausstellungen fir Grouss a Kleng

[ogbl.lu/1mai](http://ogbl.lu/1mai)



**OGB-L**  
— D'GEWERKSCHAFT



# COOPÉRATIVE CASINO SYNDICAL

## Luxembourg

L'assemblée générale pour l'exercice 2024 de la  
**Coopérative Casino Syndical – Société Coopérative**  
se tiendra en date du

**Mercredi, le 21 mai 2025 à partir de 16h00**  
au

Casino Syndical à Luxembourg-Bonnevoie,  
63, rue de Bonnevoie

dans la salle B. 104 au 1er étage

L'ordre du jour est fixé comme suit :

- 1.** Ouverture de l'assemblée générale
- 2.** Constitution du bureau pour l'assemblée générale
- 3.** Rapport du Conseil d'Administration et des Commissaires aux Comptes sur les comptes annuels de l'exercice clos au 31 décembre 2024
- 4.** Rapport du réviseur d'entreprise BDO
- 5.** Affectation des résultats
- 6.** Décharge à donner au Conseil d'Administration
- 7.** Décharge à donner aux Commissaires aux Comptes
- 8.** Divers

Les rapports peuvent être consultés à partir du 14 mai 2025 jusqu'au 20 mai 2025 dans les locaux de la Société Coopérative Casino Syndical Luxembourg sis au deuxième étage au Casino Syndical. Prière de bien vouloir prendre un rendez-vous au n° de téléphone de la Société ou par courriel.

Nous vous prions de bien vouloir nous confirmer votre présence avant le 20 mai 2025 pour l'assemblée générale, par téléphone 48 61 81 ou par mail à : [comptabi@cooperative.lu](mailto:comptabi@cooperative.lu)  
Merci.

Guy Greivelding  
Président

Salutations distinguées  
René Birgen  
Secrétaire