

N°5

Mittwoch, 5. November

105. Jahrgang

nächste Nummer

17. Dezember 2025

signal

Organ des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL-Landesverband **OGB•L**



Pensionierten- & Jubilarenfeier

S. 5-9

Editorial*Laufbahnen im Wandel!***S.3-4****Aktuelles***Jubilarenfeier der CFL***S.5-9***Première réunion du groupe de travail
« Transports » du CESGR***S.10***Stärkung der Zusammenarbeit
zwischen Luxemburg und Belgien***S.11-12***1re rencontre des délégués dans
le secteur du transport de personnes***S.13***4-Länder-Treffen der Zugbegleiter
in Nürnberg***S.14-15***Seminar des FNCTTFEL-Landesverband***S.16-17***Vom guten zum besseren Projekt***S.18-19****Komentar***Durch Sozialdialog den
Personalnotstand beheben***S.20***Reconnaissance du métier***S.21****Eisenbahnen***Rapports de réunions***S.22-34****Filialen***Luxtram - négociation de
convention collective***S.35***Les Transports sur rail, c'est nous aussi !***S.36-37****Sport***FC Eisebunn 97***S.38****Reisen***Tiroler Tour***S.39-41***Urlaubreise Dresden***S.42-43***Ausflug Ettelbrück***S.44***Ausflug Schwarzwald***S.45***Tagesausflug nach Dinant***S.46-47****Impressionen***Die ältesten Seilbahnen der Welt***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 Bourgraff,
Georges Melchers

Redaktion und Koordination:

Syndikat Eisenbahnen
FNCTTFEL-Landesverband
E-mail:
josy.bourgraff@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



Georges Melchers
Präsident
Syndikat Eisenbahnen
FNCTTFEL-Landesverband

Laufbahnen im Wandel!

Am 30. April 2025 hat das Parlament die Gesetzentwürfe zur Harmonisierung der unteren Laufbahnen im öffentlichen Dienst verabschiedet. Mit dieser Reform wird die bisherige Struktur der Laufbahnen C und D grundlegend vereinfacht. Die Laufbahn C besteht künftig aus den zwei Gehaltsgruppen, C1 und C2 und die Laufbahnen D1, D2 und D3 werden vollständig darin integriert.

Im Rahmen der Neustrukturierung erfolgt eine automatische Zuordnung:

- Bedienstete der bisherigen D1-Laufbahn werden in die C1-Karriere überführt.
- Beschäftigte aus den Laufbahnen D2 und D3 wechseln in die C2-Karriere.

Die Einstufung richtet sich künftig nach dem Bildungsniveau. Wer mindestens fünf Jahre Sekundarstufe oder eine gleichwertige Ausbildung abgeschlossen hat, wird der C1-Kategorie zugeordnet. Alle übrigen Bediensteten werden in die C2-Laufbahn eingegliedert.

Die Laufbahnen C1 und C2 schließen mit einer Gehaltsanpassung für die jeweiligen Bediensteten ab.

Diese Reform schafft mehr Klarheit und Einheitlichkeit in der Einstufung und soll langfristig zur Attraktivität und Transparenz im öffentlichen Dienst beitragen.

Die im neuen Gehälterabkommen verankerte Harmonisierung der unteren Laufbahnen im Staatsdienst findet grundsätzlich auch bei der CFL Anwendung, da die Regelungen für sämtliche Bedienstete öffentlicher Einrichtungen gelten.

Auch wenn die Umsetzung auf den ersten Blick komplex erscheint, ist sie mit gezieltem Engagement durchaus realisierbar. Die Laufbahnstruktur bei der CFL unterscheidet sich sowohl funktional als auch organisatorisch deutlich vom klassischen Staatsdienst. Spezifische Berufsprofile, etwa im technischen Bereich oder im Fahrdienst, lassen sich nicht direkt vergleichen. Eine Eins-zu-Eins-Übertragung der neuen C1/C2-Struktur ist daher nicht ohne Weiteres möglich. Dennoch gilt: Herausforderungen sind da, um gemeistert zu werden.

Auch auf der Bahn haben sich die Berufsbilder sowie die Ansprüche stark verändert. Die Tätigkeiten sind heute deutlich vielseitiger, technischer und verantwortungsvoller als noch vor einigen Jahren. Neue Technologien, digitale Systeme und moderne Sicherheitsstandards prägen den Arbeitsalltag. Damit geht eine zunehmende Spezialisierung der Berufsbilder einher, vom Lokführer über den Fahrdienstleiter und Zugbegleiter bis hin zum Instandhaltungstechniker oder Kundenberater. Auch im administrativen Bereich lässt sich eine deutliche Veränderung der Tätigkeitsprofile feststellen.

Jede dieser Funktionen erfordert spezifische Qualifikationen, fundierte Ausbildungen und kontinuierliche Weiterbildungen. Die Anforderungen an berufliche Vorkenntnisse sind gestiegen, ebenso wie die Erwartungen an Flexibilität, technisches Verständnis und Kundenorientierung.

Hier die wichtigsten Entwicklungen:

Aktuell hat sich die schulische Mindestanforderung verändert. Früher genügte eine dreijährige Sekundarstufenausbildung für den Einstieg in die untere Laufbahn. Heute wird in vielen Fällen eine mindestens fünfjährige Sekundarstufenausbildung verlangt.

Auch die Ausbildungen sind wesentlich komplexer geworden. Die Tätigkeiten im Bahnsektor – etwa im Bereich Technik, Sicherheit oder Kundenservice sind anspruchsvoller geworden. Die Ausbildungen wurden entsprechend angepasst und umfassen nun oft mehr Theorie, technische Inhalte und praktische Schulungen.

Bedingt durch die Digitalisierung und neue Technologien sind die Ansprüche ebenfalls gestiegen. Die Bahnbranche setzt zunehmend auf digitale Systeme, Automatisierung und moderne Infrastruktur. Das verlangt von den Mitarbeitenden IT-Kenntnisse und technisches Verständnis, was sich in den Ausbildungsinhalten widerspiegelt.

Diese Entwicklung ist Teil eines allgemeinen Trends in Luxemburgs Berufsausbildung, bei dem die Anforderungen an schulische und berufliche Qualifikationen



steigen, um den komplexer werdenden Aufgaben gerecht zu werden.

Das Syndikat Eisenbahnen setzt sich bereits seit geraumer Zeit intensiv mit diesem Thema auseinander und hat es mehrfach aufgegriffen, zuletzt im Rahmen unserer jüngsten Protestaktion. Erste Gespräche mit den Verantwortlichen wurden aufgenommen. Die im Rahmen unseres Seminars ausgearbeiteten Vorschläge werden wir der Direktion präsentieren, um die Umsetzung der geplanten Veränderungen möglichst wirkungsvoll und transparent zu gestalten.

Ziel ist es, gemeinsam mit der Direktion und den zuständigen Ministerien eine faire und realitätsnahe Umsetzung der Reform zu erarbeiten, die den Besonderheiten der CFL-Berufsbilder gerecht wird. Dabei setzen wir uns insbesondere für eine gerechte Anerkennung der Qualifikationen und Berufserfahrung unserer Kolleginnen und Kollegen ein.

Das Syndikat Eisenbahnen fordert, dass die spezifischen Anforderungen und Belastungen der Bahnbe-

schäftigten, insbesondere im Schichtdienst, bei sicherheitsrelevanten Tätigkeiten und im technischen Bereich, bei der Einstufung und Gehaltsentwicklung angemessen berücksichtigt werden. Eine bloße Übertragung der staatlichen Regelung ohne Anpassung an die Realität der CFL wäre nicht zielführend.

Wir werden den weiteren Prozess kritisch begleiten, unsere Mitglieder regelmäßig informieren und uns mit Nachdruck für eine Lösung einsetzen, die sowohl den Zielen der Harmonisierung als auch den berechtigten Interessen der CFL-Beschäftigten Rechnung trägt.

Die kommenden Monate werden entscheidend sein. Umso wichtiger ist es, dass wir als Syndikat geschlossen auftreten, unsere Positionen klar vertreten und gemeinsam für eine zukunftsfähige Laufbahnstruktur kämpfen, die den Herausforderungen der modernen Bahnbranche gerecht wird.

Georges Melchers
Präsident Syndikat Eisenbahnen
OGBL/FNCTTFEL-Landesverband



Grund zum Feiern!

Jubilarenfeier der CFL

50 JAHRE



60 JAHRE



70 JAHRE



80 JAHRE



Pensioniertenfeier und Jubilarenehrung

Der am vergangenen 12. Oktober stattgefundene Pensioniertenfeier, verbunden mit einer Jubilarenehrung für 50, 60, 70 und 80 Jahre Mitgliedschaft im Landesverband, war ein voller Erfolg beschieden. Viele pensionierte Kolleginnen und Kollegen nutzten die Gelegenheit zum gemütlichen Beisammensein und um Erinnerungen aus früheren Zeiten auszutauschen.

In seiner Eigenschaft als Präsident des Sektors Pensionierter begrüßte Nico Wennmacher alle Anwesenden, insbesondere die Jubilare, den Präsidenten des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL, Georges Melchers, die Chorale d'Hommes Réunies sowie die Fotografin, Claudine Bosseler, die diese Feier in Bildern festhalten wird.

Er bedankte sich beim Vorstand der Pensionierten sowie bei Malou Eichmann aus dem Verbandssekretariat für die Mithilfe bei der Organisation dieser Feier. Er gab seiner Freude Ausdruck als Präsident des Sektors Pensionierte gemeinsam mit den pensionierten Kolleginnen und Kollegen zu feiern und bedankte sich bei den Jubilaren für ihre Treue zum Landesverband.

Anschließend an die Begrüßungsworte von Nico Wennmacher bot die „Chorales d'Hommes Réunies“, der auch die verbandseigene Chorale Albert Bousser angehört, den Anwesenden einen gesanglichen Leckerbissen.

Der Präsident des Syndikats Eisenbahnen Georges Melchers seinerseits, begrüßte alle Gäste und bedankte sich bei den Pensionierten und insbesondere bei den Jubilaren, die heute eine verdiente Ehrung erfahren, für ihre langjährige Treue zum Landesverband. Er beleuchtete die aktuelle sozialpolitische Lage, deren Herausforderungen wir mit unserer uneingeschränkten Solidarität begegnen müssten.

Der Sekretär des Sektors Pensionierte übernahm daraufhin das Mikrofon, um die Geehrten namentlich aufzurufen. Präsident Georges Melchers und der Präsident des Sektors Pensionierte überreichten die Diplome und Weingutscheine an die Jubilare.

Im Anschluss stellte Guy Greivelding die Urlaubreise 2026 vor. Sie findet vom 8. bis 13. Juni statt und führt die Teilnehmer/innen nach Dresden. Nähere Informationen hierzu finden Sie unter der Rubrik Reisen.

Ein Buffet, die dazu notwendigen Getränke und einige Stunden gemütliches Beisammensein sorgten für einen würdigen Abschluss dieser Feier.

Im Anschluss an diese Zeilen finden Sie eine Fotoreportage über die Pensioniertenfeier.

Text: Nico Wennmacher
Fotos: Claudine Bosseler

Auflistung der Jubilare

50 Jahre Mitgliedschaft

AREND ROMAIN, BACK MATHIAS, BACK ROMAIN, BERENS GUY, BIVER NICO, BOCK HANS JOSEF, BODSON MONIQUE, BOZZETTI EUGENE, BROCH-OLIJAR ANNA MARIE, BROCKER-GREIS CLAUDINE, COLLING CLAUDE, DECKENBRUNNEN JEAN, DESPELER-REMAKEL YOLANDE, DEVOS ALAIN, DOCKENDORF JOSEPH, DOSTERT JEAN-PIERRE, DUSSELDORF JOSEPH, EISCHEN RAYMOND, EMERINGER JOSEPH, EVERARD PIERRE, EWEN JOEL, GELZ-HELBACH GISELE, GRETHEN-FLAMMANG ROSE, GRUN-ENGEL DANIELLE, GUILLAUME PAUL, HANFF-BERNARDY MAISY HENRIETTE, HANSEN JEAN-CLAUDE, JACOBY JEAN-CLAUDE, JENNETTEN PATRICK, JUNCT FRANCIS, KAUFMANN-SCHROEDER JEANNE, KEIP JOSEPH, KERSCH CHARLES, KIEFFER-PATZ HENRIETTE, KOCH ROBERT, KOHL ALBERT, KUCHARCZYK-ABENDS VIVIANE, KUCHARCZYK MARCEL, LANNERS ROGER, LEMMER ROLAND, LIST CARLO, LOEWEN ROMAIN, MAJERUS-THULL MARTHY, METZLER JEAN-PAUL, MEYER JEAN-PAUL, MICHELIS MARTIN, MULLER ALEX, MULLER FRANCOIS, NEUMAN MARC, NITSCHAEFF-BÄCKER HELENE, OLINGER ANNE-MARIE, PETERMANN GUY, PICKARD ROMAIN, RAACH CARLO, RECKEN ALBERT, ROEDER MARC, ROOB NICOLAS, SASSEL-THORN YVETTE, SCHECK FRANCIS, SCHILTZ GUY, SCHMIT LEX, SCHMIT MICHEL, SCHMIT PAUL, SCHREINER JOSEPH, PALUDO DIV SCHWAB KARIN, STAAR JEAN-GEORGES, STEINBACH EMILE, STOOS GILBERT, STRASSER JOSY, WADLE ARMAND, WAGENER JEAN-MARIE, WAGNER ANDRE, WALSDORF CLAUDE, WEBER GERMAIN, WEBER-MULLER LUCIE, WEISGERBER ALBERT, WIETOR HENRI, WILMES NICOLAS, WINTER BRUNO, WIRTZ RAYMOND, ZOENEN PIERRE

60 Jahre Mitgliedschaft

ACKERMANN JOSEPH, BASCH-KOHL MARGOT, DAHM - KIEBEL ROSEMARIE, DAHM JOSEPH, DONDELINGER EDOUARD, FRANCOIS MARCEL, GARSON-GENSON JOSEPHINE, GEIB ROGER, GOERGEN NORBERT, GRETHEN JEAN-PAUL, HEIDERSCHIED-WAGNER MARIE-JOSEE, HELBACH-GOELFF GINETTE, KIEFFER-EISCHEN GRITTY, KINTZELE-BOHLER MARIE-MADELEINE, KNAUF ERNY, KOCKHANS-MAYLE-HOHENGARTEN CLAUDINE, KOHL



MICHEL, MAACK MARCEL, MIRKES-NEU MARIE-JOSEE, OESTREICHER-MERTENS NICOLE, PUTZ PAUL, REUTERLIANI ANNY, SCHLESSER-DELTGEN ANNE, SCHMITZ PIERRE, SCHMITZ PIERRE, SCHWARTZ ANDRE, STOCKLAUSEN RAYMOND, WAGNER PIERRE, WEIS JEAN, WIRTZ ROGER

70 Jahre Mitgliedschaft

ALLARD ROGER, BERSCHIED-RODERES GERTRUDE MARIE-ANNE, BOCK-KIRSCH ANNE MARIE, FEIL-TOUSSAINT GILBERTE, FRANTZEN-WAGNER BARBARA ADOLFINE, FRIERES LUCIEN, GASPARD MARCEL, GIERENZ-HAAG BARBE, HEBELER-FINCOEUR LILIANE, HERTGES-SCHUEUR ANGELE, KERSCH ROGER, LINDEN LEON, LUDOVICY-POUL ASTRID, MAY-PESCAROLO JOSEPHINE, MEHLEN PIERRE, MULLER-BINSFELD IRENE MARIE CECILE, NOTHUM-KAUFMANN JOSETTE, PEFFER-NENNIG CHARLOTTE, PEIFFER-KLEIN ANNE, POOS MARCEL, RAPP ROBERT, RECKINGER-HIMMES HANNELORE, GOEBEL RHEIN JEANNE, SAGRAMOLA-WAGNER ROSALIE, SCHARPANTGEN-LUDOVICY MARGOT, SCHNEIDER-ZIMMERMANN JOHANNA, SCHROEDER-SERRES HELENE, SIMON PIERRE, THOMMES EUGENE, WAGNER-BLITGEN MARIE-THERESE, WAHL-SCHU NICOLE, WEIS-FRIES MARGOT

80 Jahre Mitgliedschaft

BACK-FABER LEONIE, CLASEN-JEMMING EMILIE, DUHROLIMAR NELLY, FELTEN-JACOBY MARIA, HEINTZ-MERTES FRANCINE, KEMMER-MORES ANNE, MOUSELSCHOLTES AMELIE, RISCHAR-HIPP YVONNE, ROLLINGER-BODSON JOSEPHINE, WENGER-JEROLIM MARGUERITE, WIRTH-SCHOLER LILLIE ANNE MARIE



Chorale







Manon Meiresonne
Secrétaire centrale du Syndicat
Chemins de fer FNCTTFEL-
Landesverband
Membre du groupe de travail
« Transport » du CESGR

Première réunion du groupe de travail « Transports » du CESGR

L'OGBL engagé pour la mobilité transfrontalière et la défense des salariés du secteur des transports dans un contexte de progrès technique

Le 30 septembre 2025, le Casino syndical a accueilli la toute première réunion du groupe de travail n°3 « Transports » du Comité économique et social de la Grande Région (CESGR), placé cette année sous la présidence de la Wallonie. Sous la conduite de René Birgen, président du groupe de travail, partenaires sociaux, représentants politiques et experts de la Grande Région se sont retrouvés pour lancer une réflexion commune sur les défis de la mobilité transfrontalière.

Dès cette première rencontre, les participants ont affiché leur volonté de travailler ensemble sur des thématiques concrètes. Le programme pour 2025-2026 s'annonce dense, avec à l'ordre du jour l'analyse de l'utilisation des énergies alternatives – comme l'hydrogène – dans les transports publics, l'avenir du transport fluvial ou encore la possible réhabilitation de certaines lignes ferroviaires désaffectées. Ces discussions visent à anticiper les évolutions à venir et à proposer des projets concrets et utiles pour les habitants et les entreprises de la Grande Région.

Mais derrière les enjeux économiques et énergétiques, un constat social s'impose : les choix politiques – ou leur absence – en matière de mobilité ont des conséquences directes pour les travailleurs. Par exemple, l'OGBL a souligné que certaines lignes ferroviaires désaffectées au Luxembourg, notamment dans le nord du pays, pourraient parfaitement être réhabilitées afin de renforcer la desserte régionale. Or, à l'heure ac-

tuelle, il ne semble pas exister de réelle volonté politique de relancer ces infrastructures. Cependant à noter que le choix se porte quand même sur le soutien au développement du tram rapide et aux projets futurs liés à ce mode de transport. Le manque de solutions touche aussi le transport par bus. Entre la France et le Luxembourg, par exemple, l'offre semble globalement suffisante en semaine pour répondre aux besoins des frontaliers, mais elle s'effondre le week-end. Or, de nombreux salariés dans le commerce, la santé, l'hôtellerie-restauration, etc. travaillent également le samedi et le dimanche. Ces travailleurs se retrouvent trop souvent sans alternative de transport public. D'autres problématiques existent, notamment dans l'accès aux titres de transport. Selon leur pays de résidence, les usagers ne bénéficient pas des mêmes abonnements ou réductions. Car rappelons-le hormis sur le sol luxembourgeois, les transports en commun demeurent payants en France, en Belgique et en Allemagne, pays de résidence d'un grand nombre de salariés au Luxembourg. Dans un contexte où les politiques européennes encouragent à limiter l'usage de la voiture individuelle, il devient d'autant plus urgent de documenter ces disparités et d'y apporter des réponses concrètes pour développer une mobilité publique adaptée et réaliste en Grande Région.

La conduite autonome, nouvel enjeu auquel l'OGBL restera attentif !

La prochaine réunion du groupe de travail, prévue en décembre, portera notamment sur la question de la conduite autonome. Des tests de navettes autonomes menés actuellement à Belval par la CFL suscitent autant d'intérêt et de curiosité que de préoccupations pour le syndicat. Si cette innovation promet des gains en matière de sécurité, d'innovation et de mobilité, elle soulève aussi des enjeux sociaux auxquels l'OGBL se doit d'être attentif : suppression progressive des emplois de conducteurs, incertitudes sur la responsabilité en cas d'accident, etc. Dans ce contexte, l'OGBL veillera à ce que les impacts sur les salariés soient identifiés dès le départ et que leurs intérêts ne soient pas relégués au second plan derrière des considérations purement techniques ou budgétaires. Le syndicat entend jouer un rôle actif pour que les politiques et technologies de transport de demain se construisent avec, et non contre, les travailleurs.



Stärkung der Zusammenarbeit im Schienenverkehr zwischen Luxemburg und Belgien



Josy Bourgraff

AKTUELLES

Am 29. September 2025 trafen sich Yuriko Backes, Ministerin für Mobilität und öffentliche Arbeiten, sowie der Föderalminister für Mobilität, Klima, ökologischen Wandel und nachhaltige Entwicklung des Königreichs Belgien, Jean-Luc Crucke, in Libramont zu einem Austausch über die Optimierung der belgisch-luxemburgischen Beziehungen im Bereich der Eisenbahninfrastruktur.

Im Rahmen dieses Treffens unterzeichneten die beiden Minister eine Absichtserklärung zur Stärkung der Zusammenarbeit im Eisenbahnbereich, die Ausdruck ihres gemeinsamen Willens ist, die Bestimmungen des im Oktober 2023 zwischen Luxemburg und Belgien unterzeichneten Abkommens zu verstärken.

Die von beiden Ländern geteilten Ambitionen im Bereich der Eisenbahnpolitik sollen darüber hinaus dazu beitragen, die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zu fördern und damit die Verwirklichung der europäischen Klimaziele zu unterstützen, nämlich eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 55 % bis 2030 und die Erreichung der Klimaneutralität bis spätestens 2050.

In der Absichtserklärung wurde festgehalten, dass sich beide Seiten folgende Ziele setzen:

- Erhöhung des Anteils der täglichen Zugreisenden zwischen den beiden Ländern,
- Erhöhung des Volumens der per Bahn durch Belgien und

Luxemburg beförderten Güter (mit dem Ziel einer Verdopplung bis 2040),

- Verkürzung der Fahrzeit zwischen Luxemburg und Brüssel, um den internationalen Personenverkehr auf der Schiene zu fördern.

Einer der wichtigsten Punkte nach der Fahrplanänderung, die ab Dezember 2025 in Kraft tritt, ist ein Nahverkehrszug ohne Umsteigen zwischen Libramont, Arlon und Luxemburg. Dieser Direktzug wird gemeinsam von den CFL und der SNCB betrieben.

Das Syndikat Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband kann diese gemeinsame Initiative der beiden Ministerien nur begrüßen. Aus unserer Sicht spiegelt dieser Schritt einen klaren politischen Willen wider, eine nachhaltige, leistungsfähige und integrierte Mobilitätsachse im Dienste der Bürger, der Unternehmen und der europäischen Klimaziele zu konsolidieren.

Selbstverständlich begrüßt unsere Gewerkschaft insbesondere die Bestätigung der gemeinsamen Zielsetzung, den Personen- und Güterverkehr auf der Schiene auszubauen und einen Beitrag zur für den ökologischen Wandel notwendigen Verkehrsverlagerung zu leisten. Diese Ausrichtung ist ein starkes und vielversprechendes Signal für die Zukunft der grenzüberschreitenden Mobilität. Als Syndikat Eisenbahnen würden wir uns darüber hinaus aber auch über eine Verbesserung des Angebots auf der Strecke Luxemburg-Gouvy freuen. Durch ein verbessertes Verkehrsangebot könnte man diese Strecke für Grenzgänger noch attraktiver machen.

In diesem Zusammenhang können wir die folgenden Bemerkungen des Wirtschafts- und Sozialausschusses der Großregion (WSAGR), die dieser in seinem Schreiben an die beiden Ministerien formuliert hat, auch nur befürworten.

1. Notwendigkeit einer Präzisierung der budgetären Perspektiven: Der Ausschuss stellt fest, dass der Absichtserklärung zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine bezifferten Budgetangaben beigelegt sind. Die Festlegung von Finanzszenarien, und seien sie auch nur indikativ, ist jedoch eine grundlegende Voraussetzung für die Gewährleistung der Durchführbarkeit und Nachhaltigkeit des Projekts. Der WSAGR befürwortet, in den kommenden Monaten einen vorläufigen Haushaltsrahmen mit einer indikativen Aufteilung der Investitionen nach Staaten und Betreibern (CFL, SNCB, Infrabel) auszuarbeiten.
2. Notwendigkeit eines Zeitplans und von gemeinsamen Meilensteinen: Der Ausschuss stellt fest, dass es keinen genauen Zeitplan gibt, anhand dessen die Umsetzung der Verpflichtungen verfolgt werden kann. Ein strukturierter Zeitplan mit Zwischenzielen wäre ein wertvolles Steuerungsinstrument. Eine solche Transparenz ist unerlässlich, um die Koordinierung zwischen Verwaltungen, Betreibern und lokalen Behörden sicherzustellen.



3. Bilaterale Steuerung und Überwachungsmechanismen: Der WSAGR hält es für wünschenswert, dass bereits in der Vorbereitungsphase ein gemeinsamer belgisch-luxemburgischer Lenkungsausschuss eingerichtet wird. Eine solche Struktur würde die Kohärenz der technischen und haushaltspolitischen Entscheidungen fördern und gleichzeitig für mehr Transparenz sorgen. Dieser Ausschuss könnte einen jährlichen Fortschrittsbericht erstellen, der Leistungsindikatoren und notwendige Haushaltsanpassungen enthält.
4. Rechtlicher Rahmen und Verpflichtung zur Kontinuität: Der WSAGR weist darauf hin, dass die Absichtserklärung in Form eines Rahmenabkommens oder eines Durchführungsprotokolls formeller umgesetzt werden muss. Ein solches Instrument würde die Kontinuität des Projekts über politische Fristen hinaus gewährleisten, die gegenseitigen Verpflichtungen präzisieren und einen stabilen Rahmen für Investitionsentscheidungen bieten.
5. Koordinierter Start der Vorstudien: Der WSAGR befürwortet, dass die zur Ausarbeitung des endgültigen Projekts erforderlichen technischen, ökologischen und sozioökonomischen Machbarkeitsstudien möglichst bald beginnen. Durch die frühzeitige Durchführung dieser Analysen sollen Verzögerungen vermieden und ein ausgereiftes Dossier für die Beantragung europäischer Fördermittel vorgelegt werden.
6. Güterverkehr und wirtschaftliche Anreize: Der WSAGR begrüßt, dass die geplante Zusammenarbeit auch auf die Entwicklung des Schienengüterverkehrs abzielt, betont jedoch die Notwendigkeit, die wirtschaftlichen Hebel zu präzisieren, mit denen dieses Ziel erreicht werden kann. Anreizmechanismen (Vorzugstarife, Startzuschüsse, Maßnahmen zur Förderung der Intermodalität) könnten gemeinsam geprüft werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber dem Straßenverkehr sicherzustellen.
7. Soziale Dimension und Abstimmung mit den Sozialpartnern: Der WSAGR betont, wie wichtig es ist, die soziale Dimension in die Umsetzung dieser Zusammenarbeit im Eisenbahnverkehr einzubeziehen. Er empfiehlt, alle repräsentativen Sozialpartner beider Länder in die Arbeit des Lenkungsausschusses einzubeziehen, um eine regelmäßige Überwachung der Auswirkungen auf Beschäftigung, Ausbildung, Sicherheit und Arbeitsbedingungen in diesem Zusammenhang zu gewährleisten.

Text: Josy Bourgraff
Foto: © MMTP



Yuriko Backes, Ministerin für Mobilität und öffentliche Arbeiten traf den Federalminister für Mobilität, Klima, ökologischen Wandel und nachhaltige Entwicklung des Königreichs Belgien, Jean-Luc Crucke, in Libramont



1re rencontre des délégués et secrétaires de l'OGBL actifs dans le secteur du transport de personnes

Le 29 septembre 2025, plusieurs délégués et secrétaires de l'OGBL actifs dans le secteur du transport de personnes se sont réunis au Casino syndical à Luxembourg afin de s'échanger sur les difficultés et les problèmes auxquels ils doivent faire face quotidiennement sur le terrain.

Les syndicats professionnels de l'OGBL regroupant l'ensemble des métiers liés au transport de passagers par bus, train et tram, un secteur qui emploie plusieurs milliers de salariés (CFL, AVL, TICE, entreprises privées

de bus du réseau RGTR ainsi que Luxtram).

Lors de cette rencontre, les participants ont exprimé leur volonté de renforcer la coopération entre les différentes entités afin de mieux répondre aux problématiques communes, telles que la recrudescence des agressions, la gestion des comportements difficiles de certains usagers, ou encore le manque d'infrastructures adaptées (toilettes, salles de repos, etc.).

David Arlé



4-Länder-Treffen der Zugbegleiter in Nürnberg

Vom 8. bis 10. Oktober 2025 fand in Nürnberg das diesjährige 4-Länder-Treffen der Zugbegleiter statt. Vertreterinnen und Vertreter aus Deutschland (EVG), Luxemburg (OGBL - Syndikat Eisenbahnen), Österreich (VIDA) und der Schweiz (SEV) kamen zusammen, um sich über aktuelle Entwicklungen im Eisenbahnsektor sowie über gewerkschaftliche Themen auszutauschen. Die Anreise der Delegationen erfolgte am Mittwoch, den 8. Oktober, mit anschließendem Begrüßungstreffen im Hotel. Beim gemeinsamen Abendessen wurde der erste Abend für einen informellen Austausch genutzt und die Veranstaltung offiziell eröffnet.

Der zweite Tag stand im Zeichen historischer und fachlicher Themen. Am Vormittag besuchten die Teilnehmenden das DB-Museum Nürnberg, wo eine fachkundige Führung durch die Bunkeranlage unter dem Museum stattfand. Dabei nahmen die Vertreter in Gruppen an einer interessanten Rallye durch die Anlage teil, die spannende Einblicke in die Geschichte und Funktion der Bunker bot. Im Museum selbst fiel die helle, moderne Gestaltung der Ausstellungsräume auf, mit einer eindrucksvollen Ausnahme: Die Ausstellung über die Reichsbahn während der Zeit des Nationalsozialismus ist bewusst in dunklem Licht gehalten. Sie erinnert an eines der dunkelsten Kapitel der europäischen Geschichte, das nie vergessen werden darf.

Nürnberg selbst ist in diesem Zusammenhang ein geschichtsträchtiger Ort, denn hier fanden nach dem Zweiten Weltkrieg die Nürnberger Prozesse statt, die ein wichtiges Zeichen für Gerechtigkeit und Aufarbeitung setzten.

Ein besonderes Highlight im Museum war der „Adler“

der älteste Zug Deutschlands, der 1835 erstmals von Nürnberg nach Fürth fuhr und den Beginn des Eisenbahnzeitalters in Deutschland markierte.

Im Anschluss an das Mittagessen in der ältesten Bratwurstküche der Welt fand am Nachmittag ein gewerkschaftlicher Erfahrungsaustausch in den Räumlichkeiten der EVG-Geschäftsstelle Nürnberg statt. Dabei wurden aktuelle Herausforderungen und Entwicklungen im Berufsbild der Zugbegleiter diskutiert, insbesondere Themen zu Arbeitsbedingungen, Sicherheit im Zugdienst, Personalpolitik sowie dem wachsenden Einfluss der Digitalisierung auf den Arbeitsalltag.

Der Abend bot Gelegenheit, die Nürnberger Altstadt und die Kaiserburg zu besichtigen, bevor der Tag beim gemeinsamen Abendessen ausklang.

Am Freitag, den 10. Oktober, endete die Veranstaltung mit einem gemeinsamen Frühstück und der anschließenden Abreise der Teilnehmenden.

Das Vier-Länder-Treffen bot erneut eine überaus sinnvolle Plattform für den internationalen Austausch zwischen Kolleginnen und Kollegen von Eisenbahngewerkschaften aus mehreren Ländern. Es trug dazu bei, gemeinsame Positionen zu stärken und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Sinne der Beschäftigten weiter auszubauen.

Insgesamt zeigte sich, Nürnberg vor allem für Eisenbahner und geschichtlich Interessierte als eine besonders spannende Stadt, ein Ort, an dem Vergangenheit und Gegenwart der Eisenbahn auf einzigartige Weise miteinander verbunden sind.

Jérôme Trausch & Miriam Oberweis



Seminar des Syndikats Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesverband

Am 20. und 21. Oktober 2025 lud das Syndikat Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesverband des OGBL zu einem Seminar im Norden des Landes ein.

Nach dem Seminar von April 2025 war es das zweite Seminar für das Jahr 2025.

Die Begrüßung der Teilnehmer wurde durch den Präsidenten des Syndikats, Georges Melchers, durchgeführt. Er berichtete unter anderem über die kürzlich geführten Gespräche mit der Verkehrsministerin und der Direktion über die zum 1. September 2025 eingeführte Prämie, bei der die Beschäftigten im Busverkehr bedauerlicherweise nicht berücksichtigt werden, obwohl auch sie einen aktiven Beitrag zum operativen Dienst der CFL leisten.

Die einzelnen Themen, die beim Seminar auf der Tagesordnung standen, waren:

- Präsentation des Projekts der Vorschrift OG N° 10 – (angemessene Verhaltenskultur und Disziplinarmaßnahmen)
- Harmonisierung der unteren Laufbahnen der Staatsbediensteten – Übertragung auf die CFL
- Paritätische Kommission – Personalstatut

OG N° 10

Die Geschäftsleitung plant eine Überarbeitung der Vorschrift OG N° 10. Dies ist auch das Anliegen unserer Gewerkschaft, da die derzeitige Vorschrift von vielen Dienststellen zu streng angewendet und allzu häufig eine Entlassung des Arbeitnehmers vorgeschlagen wird, wenngleich der Vorfall nicht besonders schwerwiegend war.

Ein wesentlicher Punkt bei der Überarbeitung der Vorschrift ist daher die Neufassung der Schweregradmatrix.

Harmonisierung der unteren Laufbahnen beim Staat

Am 1. September 2025 trat das Gesetz vom 6. Juni 2025 zur Harmonisierung der unteren Laufbahnen von Beamten und Staatsbediensteten in Kraft.

Diese Harmonisierung beseitigt insbesondere eine Reihe von Unstimmigkeiten bei der Gestaltung der unteren Laufbahnen, um eine transparentere und gerechtere Struktur zu schaffen und gleichzeitig die tägliche Verwaltung der Akten der Betroffenen erheblich zu vereinfachen.

Mit dieser Reform wird die bisherige Struktur der Laufbahnen C und D grundlegend vereinfacht. Die Laufbahn C besteht künftig aus den zwei Gehaltsgruppen, C1 und C2 und die Laufbahnen D1, D2 und D3 werden vollständig darin integriert.

- Bedienstete der bisherigen D1-Laufbahn werden in die C1-Laufbahn überführt
- Beschäftigte aus den Laufbahnen D2 und D3 wechseln in die C2-Laufbahn

Die für den Zugang zu den Gehalts- oder Entschädigungsgruppen erforderlichen Bildungsabschlüsse werden wie folgt festgelegt:

- C1: mindestens fünf Jahre Sekundarschulbildung oder gleichwertige Ausbildung
- C2: keine Bildungsvoraussetzungen

Die Harmonisierung der unteren Laufbahnen im Staatsdienst soll auch bei der CFL Anwendung finden, über die genaue Umsetzung

muss allerdings noch diskutiert werden, da die unteren Laufbahnen bei der Bahn (I, A, M) doch unterschiedlich sind im Vergleich zum Staat. Es ist Aufgabe unserer Gewerkschaft, dafür zu sorgen, dass die Umsetzung nicht zuungunsten der Beschäftigten erfolgt.

Paritätische Kommission

Die letzte Fassung des Personalstatuts der CFL stammt aus dem Jahr 2022.

Mittlerweile wurden u. a. beim Staat 2 Gehälterabkommen umgesetzt, welche nun auch zum Teil in das Personalstatut integriert werden müssten (z. B. die PARP-Bestimmungen).

Weitere Punkte, die im Personalstatut überarbeitet werden sollen, sind:

- Regelung über die Mitarbeiter in der Probezeit
- Regelung über die Personalvertretung
- Regelung disziplinarischer Maßnahmen (u. a. auch Zusammensetzung Untersuchungsausschuss, Untersuchungskommission)
- Regelung über die Mitarbeitergespräche
- Abschaffung Galop-Schichten

Zur Anpassung dieser Punkte muss die paritätische Kommission zusammentreten, um die entsprechenden Änderungen vorzunehmen. Diese wird sich voraussichtlich Ende des Jahres zusammensetzen. Die Harmonisierung der Laufbahnen steht jedoch nicht auf der Tagesordnung der geplanten paritätischen Kommission, da sich die Diskussionen zu diesem Punkt erst im Anfangsstadium befinden.

Text: Josy Bourgraff



„Vom guten zum besseren Projekt“

SCHNELLTRAM Yuriko Backes präsentiert überarbeiteten Entwurf

Die Schnelltram soll ab 2035 eine wichtige Verbindung zwischen Luxemburg-Stadt und dem Süden des Landes schaffen. Am Montagmittag stellte das Mobilitätsministerium einen „optimierten“ Entwurf vor – mit einer neuen Haltestelle, einer Tram-Brücke und mehr Kundennähe.

Die Planung der Schnelltrambahn („Tram rapide“) zwischen Cloche d'Or und Belval nimmt Gestalt an. Mobilitätsministerin Yuriko Backes (DP) stellte am Montagmittag gemeinsam mit Luxtram-Direktor Helge Dorstewitz und Vertretern der betroffenen Gemeinden das überarbeitete, „optimierte“ Konzept vor. Das Projekt ist Teil des „Plan national de mobilité“ (PNM35) – und gilt als eines der wichtigsten Vorhaben, um die Hauptstadt besser mit dem Süden des Landes zu verbinden.

„Den Tram bei d'Leit bréngen an net emgedréint“, sagte Backes am Anfang der Pressekonferenz. Der neue Entwurf soll näher an den Alltag der Menschen rücken. Rund 95 Prozent des Trassenverlaufs bleiben gleich, etwa fünf Prozent wurden angepasst. Im Mittelpunkt stehen nun die sogenannten „Pôles d'échange“ – Knotenpunkte, an denen Tram, Bus, Auto, Fahrrad und Fußwege zusammenlaufen.

Drei Hauptknoten, ein Ziel

Drei große „Pôles d'échange“ sind dabei vorgesehen: Leudelingen, Steinbrücken/Wickringen und Foetz. Neu ist dabei der zusätzliche Tramhalt in Wickringen in der Gemeinde Reckingen/Mess. Die Kommune hatte schon 2019 darum gebeten, bekam allerdings vor vier Jahren eine Absage vom ehemali-

gen Mobilitätsminister François Bausch („déi gréng“). Nach weiteren Untersuchungen wurde schlussendlich einem zusätzlichen Halt zugestimmt.

Mit dem geplanten Wachstum – bis 2027 werden dort rund 3.500 Einwohner erwartet – gilt die Haltestelle inzwischen als gerechtfertigt. Weitere Gründe sind laut Backes: „Hier wurden Arbeitsplätze geschaffen, hier gibt es Restaurants und Geschäfte, außerdem soll ein Altersheim entstehen.“ Bürgermeister Carlo Muller sprach von einem wichtigen Schritt für die ganze Region: „Die Anwohner sind glücklich“, sagte er. Auch der Monnericher Bürgermeister Jeannot Fürpass (CSV) zeigte sich am Montagmittag zufrieden über die bewilligte Haltestelle.

In Leudelingen rückt die Haltestelle näher an die „Zone d'activité ‚Am Bann‘“ – eine Tram-Brücke soll künftig am Ortseingang über die Escher Autobahn A4 sofort in den Ortskern führen. Die vorigen Entwürfe sahen einen Halt auf der gegenüberliegenden Seite der Autobahn vor, was den Bau einer Unterführung mit sich gebracht hätte und nicht im Sinne der „Nähe an den Fahrgästen“ gewesen wäre. Der geplante Radweg von Luxemburg-Stadt in den Süden entzweit sich in Leudelingen: Ein bereits bestehender Weg führt direkt nach Leudelingen, ein anderer entlang der Autobahn weiter in Richtung Süden.

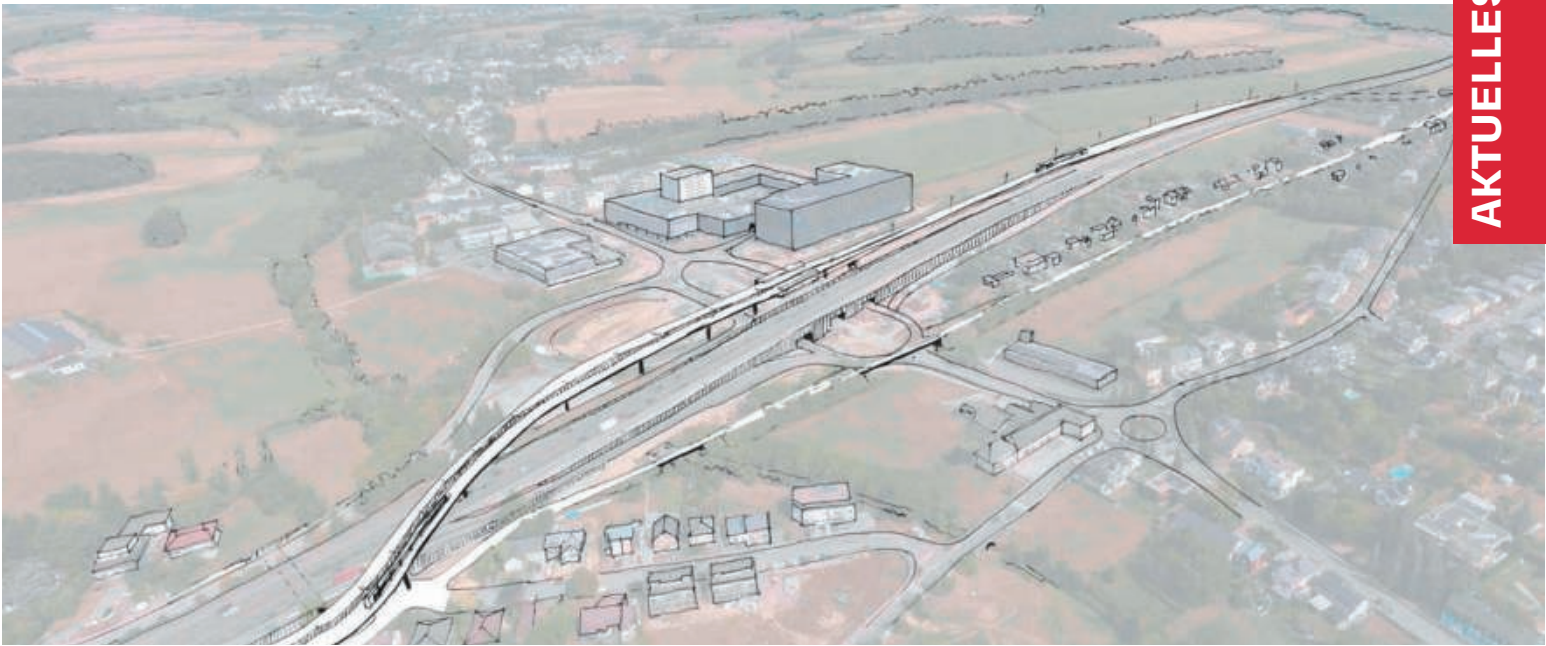
Infrastruktur und Zeitplan

In Foetz entsteht der wichtigste Bus-Tram-Knoten des Südens: der Umsteigepunkt und der geplante, direkt daran angrenzende RGTR-Busbahnhof an der rue du Brill werden zu einer Neuorganisation des

gesamten Busnetzwerks im Süden führen und unter anderem den Escher Bahnhof entlasten. Die „Pôles d'échange“ sollen dabei mehr sein als nur eine Haltestelle: „Orte mit Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit und guter Beleuchtung“, erklärte Christophe Reuter, „Premier conseiller“ des Ministeriums für Mobilität, am Montag.

Parallel entsteht auf Cloche d'Or ein neues Wartungszentrum, ein neuer „Tramsschapp“. Nach Genehmigung durch die Abgeordneten-kammer sollen die Arbeiten Mitte 2026 beginnen. Die Inbetriebnahme ist zwischen 2029 und 2030 geplant. Der „Tramsschapp“ soll zur Wartung aller Trambahnen genutzt werden – für die „Tram rapide“ sollen längere Fahrzeuge mit mehr Platz und höherem Komfort für längere Fahrten zum Einsatz kommen.

Die überarbeitete Planung führt laut Luxtram-Direktor Helge Dorstewitz zu einer geringen Verlängerung der Fahrzeit – etwa eine Minute. Der Abschnitt zwischen Cloche d'Or und Leudelingen soll Ende 2028 technisch betriebsbereit sein, die Erweiterung bis Foetz Ende 2030. Um den Bauablauf zu vereinfachen, werden die Abschnitte jedoch gemeinsam in Betrieb genommen: Die gesamte Strecke von Cloche d'Or bis Foetz – mit den Knotenpunkten Leudelingen und Foetz – soll erst Ende 2031 eröffnet werden. Aus ursprünglich vier Bauphasen werden somit drei, was die Inbetriebnahme der Haltestelle in Leudelingen allerdings verzögern lässt. Ab Ende 2032 können Passagiere nach Abschluss der zweiten Bauphase bis nach „Metzeschmelz“ fahren, 2035 soll dann die gesamte Strecke bis zum Beleser Rathaus fertiggestellt sein.



Sieben Gemeinden sind offiziell Partner des Projekts: Luxemburg-Stadt, Esch, Leudelingen, Monnerich, Reckingen/Mess, Sanem und Schiffingen. Alle betonen, dass die Planung auch auf ihre Bedürfnisse Rücksicht genommen habe – etwa auf neue Fahrradverbindungen, Verkehrsberuhigung und eine bessere Anbindung an Gewerbe- und Wohngebiete.

„Die bevorstehenden Bauarbeiten und der damit einhergehende Verkehr bereiten uns natürlich Bauchschmerzen“, so Carlo Feiereisen (LSAP), Bürgermeister von Schiffingen. Luxtram-Direktor Dorstewitz versteht die Sorgen: „Der Gesamterfolg ist es wert, ein Jahr lang – wenn die Bauarbeiten konkret vor der eigenen Tür stattfinden – auf die Zähne zu beißen.“ Die Infrastruktur, die hier geschaffen würde, sei zukunftsweisend und habe eine Lebensdauer von mehr als 40 Jahren.

„Von einem guten Projekt zu einem besseren Projekt“, so fasste Backes die Richtung des überarbeiteten Entwurfs zusammen. Noch offen bleiben Kosten und die genaue Auslegung der Tramlinien – ob man künftig, ohne Umsteigen, vom Finde in einem Zug nach Beles gelangt, ist noch ungewiss. Das Finanzgesetz ist in Vorbereitung, Beträge wurden nicht genannt.



Sandra Lutz
(Tageblatt vom 16.10.2025)

Oben: Darstellung der Tramtrasse entlang der Nordseite der Autobahn in Steinbrücken/Wickringen
Unten: Darstellung der Tram-Brücke, die künftig am Ortseingang von Leudelingen über die Escher Autobahn A4 führen soll



Nico Wennmacher
Ehrenpräsident
FNCTTFEL-Landesverband

Durch einen seriösen Sozialdialog den Personalnotstand beheben

Die Eisenbahn soll bekanntlich, wie wir es immer gefordert haben, das Rückgrat des öffentlichen Transportes bilden. Erfreulich ist in diesem Zusammenhang, dass sowohl in die Infrastruktur als auch in neue Personenzüge investiert wird. Allerdings wäre es sinnvoll, stillgelegte Strecken oder solche, die zurzeit nur für den Gütertransport genutzt werden, wieder für den Personentransport zu eröffnen. Dies gilt u. a. für die Strecke Ettelbrück - Bissen, die noch für Güterzüge benutzt wird. Diese Strecke würde, sollte sie wieder für den Personentransport eröffnet werden, eine bequeme Transversale zwischen Bissen-Ettelbrück und Diekirch darstellen, was sicherlich im Interesse der künftigen Nordstadt wäre.

Abgesehen vom Infrastrukturausbau und der Anschaffung von neuem Zugmaterial, scheinen die Verantwortlichen bei den CFL vergessen zu haben, dass genügend, gut ausgebildetes, und zufriedenes Personal das zentrale Element ist, um einen sicheren und attraktiven öffentlichen Transport zu bewerkstelligen. Die CFL haben zunehmend Schwierigkeiten, das notwendige Personal, für verschiedene Eisenbahnberufe zu rekrutieren. Ein anderes Phänomen, was es früher nicht gab, besteht darin, dass immer mehr Eisenbahner kündigen, um woanders eine Beschäftigung aufzunehmen. Dies kommt daher, dass verschiedene Eisenbahnberufe, wegen der Entlohnung und der Arbeitsbedingungen unattraktiv geworden sind. Aus vorgenannten Gründen hat der OGBL-Landesverband der Generaldirektion angeboten, im Sozialdialog, über Lösungen zu verhandeln. Dies, um die Zufriedenheit innerhalb der Belegschaft zu steigern und um die Attraktivität der

CFL als Arbeitgeber zu verbessern. Leider haben die CFL einem solchen Begehren nicht stattgegeben. Es wäre meiner Ansicht nach auch geboten, dass die paritätische Kommission bei den CFL zusammentritt, um verschiedene Änderungen am Statut des Eisenbahners zu diskutieren, die sich aufgrund von Verbesserungen bei den Gehältern der Staatsfunktionäre aufdrängen.

Unchristliche Allianzen

Leider hat die CFL-Generaldirektion dem Begehren des OGBL-Landesverbandes nicht stattgegeben. Aus vorgenannten Gründen sah sich der OGBL-Landesverband gezwungen, am 11. Juni eine erfolgreiche Protestaktion zu organisieren. Da die CFL-Oberen sich weiterhin weigern um über die Missstände seriöse Gespräche zu führen, wird sich möglicherweise eine weitere Aktion aufdrängen. Die Haltung der CFL-Generaldirektion gegenüber dem Landesverband ist eigentlich schwer verständlich, da der Landesverband während Jahrzehnten, mit seiner Öffentlichkeitsarbeit und verschiedenen Aktionen, mehr zum Erhalt einer leistungsfähigen Eisenbahn beigetragen hat als alle Direktionen zusammen. In dem Zusammenhang möchten wir u. a. an die Aktionen zum Erhalt, zur Modernisierung und Elektrifizierung der Nordstrecke erinnern. Dank des Landesverbandes konnte auch verhindert werden, dass die CFL in eine Vielzahl von Filialen aufgesplittet wurde.

Während die Eisenbahner des OGBL-Landesverbandes manifestierten, bemühte sich die CFL-Generaldirektion mit dem Syprolux eine Übereinkunft auszuhandeln, die aber keineswegs den Erwartungen der Eisenbahner entspricht. Es stellt sich hier auch die Frage, warum der Syprolux, diesen Alleingang vollzog, anstatt die Einheit der Ei-

senbahner/innen zu stärken. Vielleicht ist diese Handlungsweise mit der Geschichte der christlichen Gewerkschaft verbunden. Der Syprolux wurde 1922 gegründet, um die Eisenbahner zu spalten, ein Jahr nachdem der Landesverband das Eisenbahnerstatut erkämpft hatte. Auch beim Eisenbahnerstreik 1949 und bei der Nordstreckenmanifestation 1980 glänzte der Syprolux mit Abwesenheit. In der Zwischenzeit gab es gemeinsame Aktionen zwischen dem Landesverband und dem Syprolux. Allerdings scheint die christliche Gewerkschaft wieder zu ihren Ursprüngen zurückgefunden zu haben. In all den Jahren, in denen ich der Zentraldelegation bei der Eisenbahn angehörte, habe ich nie vernommen, dass die christlichen Kollegen eine echt christliche Forderung gestellt hätten. So etwa um eine Freistellung von der Arbeit zu erhalten, um die Sonntagsmesse zu besuchen. Sie haben sich jeweils den Forderungen des Landesverbandes, um etwa höhere Prämien und bessere Arbeitsbedingungen, angeschlossen.

An dieser Stelle muss darauf hingewiesen werden, dass auch andere öffentliche Betriebe, so u. a. die kommunalen Busbetriebe und das Gesundheitswesen, mit Personalmangel und Rekrutierungsschwierigkeiten konfrontiert sind. Für die politischen Entscheidungsträger scheinen nur die Personalprobleme bei der öffentlichen Macht zu existieren. Dabei sollten allerdings gute soziale und öffentliche Dienstleistungen Priorität genießen.

In Bezug auf Eisenbahn hoffen wir, dass die Generaldirektion sich wieder auf einen seriösen und respektvollen Sozialdialog zurückbesinnt und dass beim Syprolux die Erkenntnis sich wieder durchsetzt, dass man gemeinsam mehr erreichen kann.

La reconnaissance du métier : bien plus qu'une prime

Moderniser, oui. Mais sans oublier les femmes et les hommes qui font tourner la maison.



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

Depuis des années, on nous parle de modernisation, d'efficacité, d'électrification, de réorganisation... Tous ces projets sont nécessaires, mais ils ne doivent jamais faire oublier celles et ceux qui les font vivre au quotidien : les conductrices et conducteurs, les agents d'atelier, les planificateurs, le personnel administratif — bref, toutes celles et ceux sans qui rien ne fonctionnerait.

Personnellement, la reconnaissance ne se résume pas à une prime mensuelle ni à un beau discours de circonstance. La vraie reconnaissance se construit chaque jour, à travers des conditions de travail justes, des perspectives d'évolution réelles et un véritable respect du personnel.

Trop de collègues ont aujourd'hui le sentiment d'être réduits à de simples chiffres, coincés dans un système où les indicateurs et les statistiques passent avant les réalités humaines. Derrière chaque planning modifié, chaque tour de service réorganisé ou chaque contrainte imposée, il y a pourtant des femmes et des hommes, des familles, des vies.

Le progrès, ce n'est pas seulement la technologie, les bus électriques, de nouvelles rames ou les systèmes de planification : c'est aussi — et surtout — la manière dont on considère les gens. Une entreprise publique ne peut pas avancer durablement sans la motivation, la fierté et la reconnaissance de celles et ceux qui la font tourner.

C'est dans cet esprit que je défends avec conviction une revendication essentielle du syndicat Chemins de Fer FNCTTFEL-Landesverband de l'OGBL : chaque agent doit pouvoir se présenter à un examen de promotion sans devoir changer de poste.

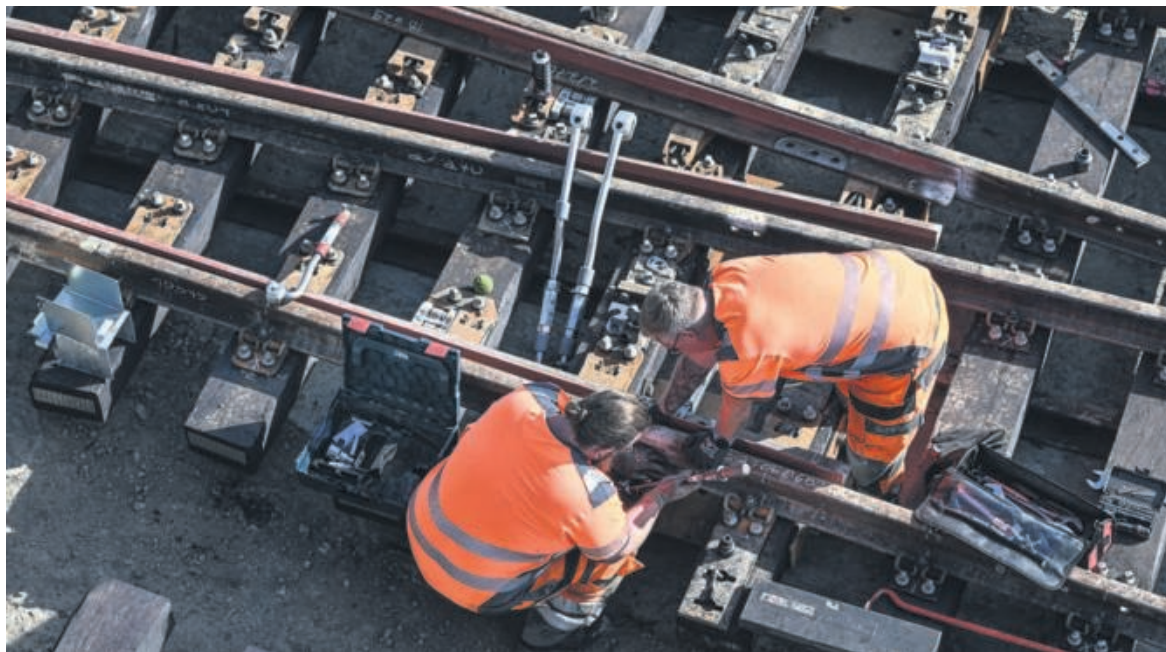
Cette possibilité existe déjà dans d'autres secteurs publics ; elle doit aussi devenir réalité chez nous. La progression de carrière doit reposer sur les compétences, l'expérience et l'engagement professionnel — pas sur un déplacement administratif ou des opportunités inévitables.

Pour ma part, je continuerai à défendre un système de carrières transparent, des règles claires et équitables, et une reconnaissance réelle pour tous les métiers.

Et si, pour certains, cela fait de moi un « Greenhorn », alors je l'assume pleinement. Car apprendre, écouter, remettre en question et progresser sont, à mes yeux, les plus belles formes d'intelligence et la meilleure culture syndicale. Mieux vaut être un « Greenhorn » sincère qu'un expert déconnecté du terrain.

Un syndicat doit représenter les travailleuses et les travailleurs, pas servir de porte-parole au patronat. Quand cette frontière se brouille, c'est la confiance du personnel et la crédibilité syndicale qui sont mises en danger.

Parce que la valeur d'un service public ne se mesure ni en indicateurs ni en discours : elle se mesure à la valeur des gens qui le font vivre, chaque jour, sur le terrain.



Rapport de la réunion de la Délégation Centrale du Personnel du 03 octobre 2025

Section DC

délégation centrale

Délégués titulaires



Patrick Vansteenkiste
Président



Georges Melchers



Gaby Birtz



Josy Bourgraff



Dionisio Battista

En date du 03 octobre 2025, la Délégation Centrale du Personnel a rencontré la direction des CFL, représentée par Madame Constance Thill ainsi que par Messieurs Marc Wengler, Yves Baden et Gilles Schroeder. Madame Françoise Nilles assura la fonction de secrétaire.

Madame Doris Horvath participait à la réunion pour le point 2 « Présentation du rapport d'activité du Service SE ». Monsieur Guy Lux a été présent pour le point 9, tandis que Messieurs Antoine Schiltz et Gilles Muller ont participé à la réunion pour exposer le projet du Service MI - District Ouvrages d'art.

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

1) Sécurité et santé au travail

Le point 1 a été reporté par la déléguée à la sécurité à la prochaine réunion de la délégation centrale, étant donné que les statistiques de l'enquête « Stop Violence » n'avaient été envoyées que la veille et n'étaient pas encore complètes.

Selon la déléguée, les chiffres nécessitent une analyse approfondie avant de pouvoir être présentés et discutés en séance.

2) Présentation du rapport d'activité du Service SE

La Cheffe de Service SE a présenté les chiffres communiqués au Comité de pilotage « Sûreté Transport Publics ».

Les statistiques relatives aux agressions, à la sûreté, au

vandalisme et autres incidents ont été présentées pour les CFL, le RGTR, l'AVL et Luxtram, pour les années 2022, 2023 et 2024.

Une hausse de 11,56 % des faits signalés par rapport à l'année précédente a été enregistrée, notamment avec une explosion des cas d'agressions par crachats.

Les chiffres de l'ensemble des services ont été expliqués, ainsi que ceux concernant les gares et les lignes.

Les accidents de travail ont également été abordés : pour l'année en cours, de janvier à mai, un seul cas a été enregistré.

3) Questions sur la procédure de l'Instruction de Service N° 248 « Digitalisation de la gestion des demandes de réservation et de sortie de stock » de la Direction Gestion Infrastructure

Après la présentation des détails de la problématique par M. Dühr Fränz concernant la procédure de l'instruction de service N° 248, celle-ci sera abordée prochainement avec le Directeur en charge.

Ce système était à l'origine prévu pour alléger la procédure, mais cela ne s'avère pas être le cas.

L'idée de départ était bonne, mais sur le terrain, la mise en œuvre reste particulièrement lente.

4) Présentation des taux d'absentéisme

Monsieur Baden a présenté le point 4 concernant les taux

d'absentéisme.

Le service RH et les différents services concernés se sont penchés sur la question afin d'identifier des pistes d'amélioration.

Un projet sera présenté lors du prochain comité de suivi RH.

Ce projet aborde notamment les thèmes suivants : les contrôles à domicile, les absences de courte durée sans certificat médical, ainsi que les entretiens de reprise.

Les chiffres détaillés ont été présentés par M. Alain Schmit.

5) Taux de réussite

Il s'est avéré que la direction n'avait pas compris la question au sens où l'entendait la délégation centrale, qui souhaitait connaître le taux de réussite. M. Gilles Schroeder a présenté le taux de réussite aux examens de fin de stage pour l'ensemble des services.

Le président de la délégation centrale a ensuite clarifié la question, et il a été convenu que les chiffres détaillés seraient transmis à la délégation centrale ultérieurement.

6) Suivi du projet Trafic Controller – Safety Manager

Le détail du concept n'est pas encore explicitement défini et plusieurs questions demeurent. Le sujet sera discuté plus en profondeur avec le responsable du service concerné.

7) Présence d'un délégué du personnel en cas d'accident de personnes

Le président de la délégation centrale a présenté des précisions détaillées concernant le point 7, afin d'apporter des éléments de clarification. Il a souligné que les délégués sont souvent sollicités en dehors de leurs heures de travail ou pendant leurs jours de congé, ce qui est un fait connu de tous. Cependant, il est regrettable que les conditions de travail applicables au reste du personnel ne leur soient pas toujours reconnues dans ces situations.

Les délégués demandent donc que, lorsqu'ils sont appelés pour intervenir lors d'incidents, d'accidents, d'agressions ou d'autres événements similaires, leurs conditions de travail soient pleinement respectées, conformément aux règles en vigueur.

8) Présentation de la nouvelle Instruction Générale N° 15

Le point concernant l'Instruction Générale N° 15 a été rajouté à l'ordre du jour. La direction avait auparavant sollicité l'avis de la délégation centrale.

Ce dossier, en discussion depuis 2017, a mobilisé plusieurs groupes de travail et nécessité de nombreuses heures d'échanges et d'adaptations, dans l'intérêt de l'ensemble des agents concernés, objectif également soutenu par notre Syndicat.

Grâce aux interventions des délégués du syndicat Chemins de fer FNCTFEL/Landesverband et suite au piquet du 11 juin 2025, plusieurs points importants ont pu être améliorés.

Toutefois, le syndicat Chemins de fer a souligné qu'un ajustement reste nécessaire concernant la limite d'âge pour les agents effectuant un service d'astreinte. La direction a salué le travail accompli sur ce dossier et a estimé qu'il s'agissait d'un projet solide et équilibré. La présidente du Syprolux a par ailleurs confirmé que le Syprolux considère ce dossier comme très positif et qu'il votera en sa faveur.

Le Syndicat Chemins de fer a néanmoins précisé que, si la modification concernant la limite d'âge des agents d'astreinte n'était pas retenue, il ne pourrait pas soutenir le texte dans sa forme actuelle.

Avant de procéder au vote, le président de la délégation a clarifié que le vote était individuel et ne devait pas se faire par syndicat. Le résultat final de ce vote a été de sept voix pour et trois voix contre le projet. Trois délégués du Syndicat des Chemins de Fer ont voté contre le projet, en raison du refus de la direction d'apporter toute modification supplémentaire à l'Instruction Générale N° 15.

9) Service TM – Atelier Central

Monsieur Lux a présenté le nouveau roulement de l'équipe Coradia de l'atelier du service TM.

Actuellement, 12 rames Coradia sont en service, deux autres devraient suivre dans les prochaines semaines.

Le plan prévoit la mise en place de 4 équipes composées chacune de six agents.

Ce plan a été élaboré avec les agents et validé par les délégués du TM lors de la

dernière réunion chef de service en septembre.

Le roulement prévoit une semaine avec cinq nuits consécutives, ce qui a provoqué des réactions houleuses parmi les délégués présents.

Le statut prévoit en principe quatre nuits consécutives, avec la possibilité exceptionnelle d'une 5^e.

Bien que cette organisation ne soit pas interdite par le statut, les discussions menées auparavant lors des « tours galops » rendaient ce choix incompréhensible.

Les représentants du Syprolux ont fait remarquer qu'aucune information n'avait été notée dans le rapport par leurs délégués.

Le président de la délégation centrale a proposé de se renseigner auprès des délégués concernés, de revoir le roulement avec M. Guy Lux et de rendre un avis lors de la prochaine réunion de la délégation centrale.

10) Prime opérationnelle pour certains métiers ferroviaires

Concernant le point relatif à la prime, le Directeur des Ressources Humaines a rappelé que, lors des groupes de travail, il avait été clairement établi dès le départ que les agents embauchés à partir d'octobre 2015 ne peuvent en aucun cas rattraper le niveau des points d'un agent engagé avant la réforme.

L'ensemble des carrières concernées a été analysé et les montants de référence se sont révélés plus élevés que

Section DC

délégation centrale

Délégués suppléants



Manuel Thiry



Jérôme Trausch



Christian Federspil



André Marques de Paiva



David Arlé

Section DC

délégation centrale

Délégués titulaires

les calculs initiaux. Pour l'année 2026, le budget alloué à la prime est revu à la hausse, notamment en raison du nombre important d'agents récemment embauchés et lesquels seront commissionnés au cours de cette année.

Les chefs de surveillance, qui avaient initialement été omis, ont désormais été ajoutés au tableau des bénéficiaires de la prime. Le président de la délégation centrale a également signalé que les aiguilleurs avaient été oubliés, ces derniers seront, eux aussi, intégrés à la liste des agents concernés.

11) Divers

Sous le point « Divers », la thématique abordée concernait le projet de loi relatif à la fonction publique, portant sur l'harmonisation des carrières inférieures au sein de l'État. La direction s'est montrée ouverte à la discussion sur ce projet. Quoi qu'il en soit, une commission paritaire devra être mise en place afin d'entamer les échanges à ce sujet.

La direction a tenu à préciser qu'il s'agit d'une harmonisation des carrières, et non d'une adaptation. Le point concernant le service MI « District Ouvrages d'art » fut pré-

senté par MM. Antoine Schiltz et Gilles Muller. Le projet prévoyait la présentation des missions du district, de l'organigramme des postes, ainsi qu'une discussion ouverte et une séance de questions.

Les tâches et l'organisation du service ont été expliquées en détail. Au total, une équipe de 18 agents est prévue pour le district « Ouvrages d'art ».

Vos délégué(e)s du personnel de la Délégation Centrale
Patrick Vansteenkiste / Georges Melchers / Gaby Birtz / Josy Bourgraff / Dionisio Battista
Manuel Thiry / Jérôme Tausch / Christian Federspil / André Marques De Paiva / David Arlé

Section AV

Service Activités
Voyageurs Trains

Rapport de la réunion auprès du Chef de service AV en date du 01 octobre 2025

Informations du Chef de service

À la suite de la demande formulée par les délégués du syndicat chemins de fer d'être régulièrement informés des principaux indicateurs de gestion du personnel (évaluations, démissions, agressions, cas d'inaptitude, embauches, journées improductives, etc.), il est décidé que les responsables communiquent ces données lors de chaque réunion.

À la suite de la suppression des tours galops, la nouvelle organisation des tableaux de service sera appliquée au Service AV à partir de mars 2026.

Le Chef de service a exposé les principales modalités de la prime opérationnelle ferroviaire destinée au personnel d'accompagnement des trains.

Il est indiqué que des précisions complémentaires seront communiquées ultérieurement à l'ensemble du personnel concerné.

Les nouvelles dispositions prévues par l'Ordre Général N° 33 ont été présentées aux représentants du personnel et les principaux impacts sur le fonctionnement du Service.

Une enquête interne sur les roulements a été conduite à la fin de l'année 2024 par la division des Centres de Vente.

Les résultats ont conduit à la mise en place de nouveaux roulements, après consultation et choix du personnel.

Le Chef de service a présenté le plan d'action sûreté et a commenté ses principaux points, en précisant les

objectifs, les mesures prévues et les effets attendus.

Réponses aux questions des délégués

1. Les délégués demandent, pour l'avenir, la mise en place de workshops réguliers dédiés aux projets de roulements et autres thématiques similaires. Une telle approche a déjà été appliquée par le passé, avec des résultats jugés très positifs. Elle favoriserait une meilleure communication, une transparence accrue et une implication constructive de toutes les parties concernées.

Lors de changements importants, pertinents ou de nature systémique, ceux-ci sont toujours élaborés en concertation avec les délégués du personnel et accompagnés de séances d'information destinées à l'ensemble des agents. Toutefois, compte tenu de la situation actuelle du personnel, il n'a pas été possible de libérer des agents afin d'organiser des workshops.

2. Les délégués soulèvent un manque d'uniformité dans le marquage à l'intérieur des automotrices de la série 2300. Certaines unités en sont dépourvues, ce qui complique le travail des agents sur le terrain. Ils proposent donc de mettre en place une signalisation homogène sur l'ensemble du matériel roulant, afin de faciliter les demandes de réparation ainsi que la rédaction des cartes-rapport, tout en réduisant le risque d'erreurs ou d'oubli.

Par ailleurs, le matériel de la série 2400 n'est pas encore entièrement équipé. Il était prévu d'installer des portes de séparation en première classe. Les délégués souhaitent savoir où en est

ce projet et dans quel délai sa mise en œuvre est prévue.

La première série des automotrices 2300 est déjà équipée d'un marquage intérieur, tandis que la deuxième série n'en dispose pas. Le service AV sollicitera le service TM afin d'examiner la possibilité d'équiper le reste du matériel de manière uniforme.

Concernant la série 2400, une première porte a d'ores et déjà été installée en première classe. La mise en place des portes restantes est planifiée et sera réalisée prochainement sur l'ensemble des automotrices concernées.

3. Concernant les changements de tours sur les navettes entre Rumelange et Noertzange, les délégués souhaitent obtenir des précisions. Plus précisément, où les agents concernés pourront-ils effectuer concrètement leur pause ? Est-il prévu d'aménager un espace ou d'installer une infrastructure adaptée à cet effet ?

Les délégués ont constaté, lors de l'envoi du projet de roulements 2026, que des pauses étaient initialement prévues à Noertzange, directement sur le quai. Or, aucun local de service ni sanitaire n'y est disponible, ce qui signifie que les agents auraient dû prendre leur pause sans possibilité de s'abriter, notamment face aux intempéries ou en période hivernale.

Les délégués ont immédiatement signalé cette situation inacceptable aux responsables, ce qui a conduit à une correction rapide. Les pauses seront désormais prévues à Bettembourg ou à Rumelange, où des infrastructures adéquates sont mises à disposition du personnel.

Pour l'instant il n'est pas envisagé de créer un espace spécifique.

4. Les délégués souhaitent faire un point sur l'état d'avancement du projet relatif aux nouvelles chaussures destinées aux agents PAT. Des informations claires à ce sujet sont attendues.

Des tests avec différents modèles ont été réalisés auprès du personnel. Des modèles dans toutes les tailles principales ont été commandés afin de procéder aux essayages et devraient être disponibles pour l'été 2026.

Par ailleurs, les délégués demandent également des précisions quant à l'état d'avancement concernant les nouveaux gants de travail.

5. Les délégués demandent qu'à l'avenir, les roulements de mi-décembre à fin juin soient déjà élaborés et accessibles sur Railtab. Cela permettrait aux agents d'avoir une meilleure visibilité et de planifier à temps le pose de leurs congés rouges.

Pour avis, les documents ont été transmis aux représentants du personnel afin de pouvoir les examiner. Une mise à disposition anticipée sur Railopt pour le personnel n'est pas réalisable. Cette année, les roulements ont été affichés fin septembre, afin que le personnel puisse en prendre connaissance.

ments ont été affichés fin septembre, afin que le personnel puisse en prendre connaissance.

Au cours des dernières années, le délai de publication a certes été raccourci, ce qui constitue une avancée positive. Néanmoins, l'idéal serait que les roulements soient disponibles dès le début de la période d'inscription des congés rouges. Cela permettrait aux agents d'organiser leurs congés en toute transparence et de manière équitable.

Le Chef de service a indiqué avoir été saisi, par courrier et cartes rapport, de réclamations d'agents exprimant leur mécontentement concernant les roulements prévus à Pétange.

Les délégués ont également relayé le mécontentement de certains agents face à des modifications apportées à plusieurs roulements.

À la suite de ces retours, des analyses approfondies ont été menées, aboutissant à une révision du roulement initial et à l'introduction de plusieurs ajustements.

Les responsables du Service AV ont souligné que ces modifications ont été effectuées dans un souci constant de préserver l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée des agents.

6. Les délégués souhaitent savoir quelles mesures concrètes sont prévues en cas de canicule, notamment durant les mois d'été, afin de prévenir les problèmes de santé chez les agents ainsi que les perturbations de service liées aux conditions climatiques extrêmes. Existe-t-il un plan canicule ou tout autre dispositif spécifique déjà mis en place ou en cours de préparation ?

Le Chef de service a informé qu'il n'existe actuellement aucun plan canicule spécifique. Cependant, une directive (guideline) est publiée chaque année sur l'application Inside, reprenant les consignes émises par le Gesondheetzenter.

Le service s'engage à rappeler au service TM la nécessité d'améliorer leur plan interne, afin d'éviter que ce type de situation ne se reproduise à l'avenir.

7. Concernant la canicule, les délégués demandent combien de trains ont été supprimés ou ont connu des retards dus à des problèmes de climatisation ou à d'autres pannes techniques. Ils notent également que certains trains sont restés stationnés sans climatisation en fonctionnement. Des explications et une amélioration de la gestion de ces situations sont attendues afin de prévenir de tels désagréments à l'avenir.

Entre le 30 juin et le 30 septembre 2025, 12 trains ont été supprimés ou retardés à cause des fortes chaleurs.

Ces problèmes proviennent de pannes récurrentes sur le matériel, notamment :

Section AV

Service Activités
Voyageurs Trains

Délégués titulaires



Dionisio Battista



Jérôme Trausch

Délégués suppléants



Nick Weyland



Eldin Durakovic

Section AV

Service Activités
Voyageurs Trains

Les locomotives 4000, sujettes à des surchauffes connues depuis plusieurs années ; des modifications partielles ont été réalisées, mais toutes les machines ne sont pas encore adaptées.

Les rames DOSTO, dont la climatisation ne parvient plus à refroidir correctement en cas de canicule.

8. Les délégués ont constaté que, durant l'été, le bâtiment Feschhaal est globalement climatisé, à l'exception notable du bureau uniforme. Les conditions de travail y sont alors particulièrement désagréables en période de forte chaleur. Serait-il envisageable de remédier à cette situation, en trouvant une solution permettant d'améliorer le confort thermique dans ce bureau ?

Le Service AV a indiqué qu'il procédera à une analyse de la situation et transmettra un retour en temps utile.

9. Les délégués souhaitent obtenir des informati-

ons sur l'organisation de la réserve chez les PAT. La BLZ rencontre régulièrement des difficultés à disposer de personnel titulaire du brevet requis, ce qui complique la planification spontanée de cette réserve. Ils aimeraient savoir quelles pistes pourraient être envisagées pour améliorer, ou du moins atténuer, cette situation.

Aucune réclamation n'a été signalée par la BLZ, et aucun impact opérationnel n'a été constaté.

Le Service AV analysera la situation en collaboration avec la BLZ afin d'identifier des solutions concrètes, comme une meilleure répartition ou flexibilité des PAT selon les besoins du réseau.

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

Section BU

Service Activités
Voyageurs BusRapport de la réunion avec le Chef de Service
en date du 24 septembre 2025

Au début de la réunion, le compte rendu de la séance du 12 juin 2025 a été approuvé par les délégués. Le chef de la Division Qualité, Sécurité, Administration QSA a présenté le rapport qualité/sécurité du mois de juillet. Les chiffres restent stables.

Un point à l'ordre du jour concernait la transformation du site de Luxembourg. Un plan provisoire du hall de bus, de l'atelier ainsi que des locaux destinés aux chauffeurs et au personnel de l'atelier nous a été présenté. La fin du chantier est annoncée pour 2030. Ces transformations, tout comme la garantie de la continuité du service, représenteront un défi majeur.

Le Chef de service a également présenté les KPI du Contrat de Service Public.

1. Données d'exploitation et absentéisme
- Pouvez-vous présenter la situation complète des reliquats en journées improductives pour l'année 2025 ?

L'évaluation des journées improductives s'élève à 8562 jours.

- Quel est le taux d'absentéisme pour la période avril-août 2025, ventilé par « Roulement » et « Réservistes » ?

Le taux d'absentéisme pour la période d'avril à août 2025 s'élève à 5,89 %. Cela représente une baisse réelle par rapport aux périodes précédentes. Néanmoins, ce taux reste élevé pendant plusieurs mois. Il est à noter que l'absentéisme est plus important chez les réservistes que chez le personnel du roulement. La délégation attend avec impatience de pouvoir enfin engager certains changements, en négociation avec le service, lors du workshop de décembre. L'objectif est de construire un avenir avec moins d'absentéisme, une meilleure répartition de la charge de travail et de mettre l'accent sur le bien-être au travail ainsi que sur une meilleure organisation des emplois du temps.

2. Organisation interne et postes
- L'ensemble des fiches de poste du service peut-il être

mis à disposition des délégués du personnel pour consultation ?

Un accès sera donné aux délégués afin de consulter l'ensemble des fiches de poste du service.

- Combien de postes sont actuellement classés au niveau supérieur et combien au niveau général au sein du service ?

À ce jour, 26 postes sont classés au niveau supérieur et 12 au niveau général.

- Comme le montrent ces deux exemples (tour de service 1071 du 29.08 et 1054 du 30.08), les délégués ont constaté que plusieurs tours de service sont planifiés « à la minute » et non pas, comme convenu, arrondis au quart d'heure. Les délégués souhaitent savoir pourquoi.

Par principe, le bureau de planification établit uniquement des tours arrondis au quart d'heure. Toutefois, pour des raisons d'organisation et afin de faciliter le travail du CEB, 92 tours ont été exceptionnellement planifiés au cas par cas, afin de faire face à une période marquée par un grand nombre de

bulletins de maladie. Cette pratique avantage naturellement le CEB. Nous avons une nouvelle fois réitéré notre position : nous ne sommes pas d'accord avec ce type de modification et considérons qu'une planification à long terme, plus stable, permettrait de mieux prévenir ce genre de situations.

3. Activité Secours Rail et Substitution Rail

- Combien d'agents sont affectés par jour sur un tour « Secours Rail » ?

Chaque jour, 5 tours sont planifiés afin de garantir le « Secours Rail ».

- Combien de courses ont été effectuées par des conducteurs de bus CFL en tant que « Secours Rail » en 2024 ?

Au cours de l'année 2024, les chauffeurs CFL ont assuré, dans le cadre du « Secours Rail », un total de 502 heures de service, correspondant à une distance parcourue de 14 331 kilomètres.

- Lors des chantiers ferroviaires de l'été 2025, combien d'agents, de courses et de kilomètres ont été prestés par le service BU ?

En juillet, 560 heures et 9 077 km ont été assurés, et en août, 676 heures pour 13 640 km, correspondant à un total de 8 tours de service par jour. À titre d'information complémentaire, il a été communiqué aux délégués que, pour l'année 2025 écoulée à ce jour, un total de 4 500 heures et 72 803 km ont été prestés par des chauffeurs CFL dans le cadre de la « Substitution Rail ».

4. Équipements et matériel

Habilleme

- Est-il possible d'ajouter un pantalon d'hiver et une veste d'été à la prochaine commande de la masse d'habillement ?

Lors de la prochaine commande pour la masse d'habillement, les articles demandés seront ajoutés au catalogue.

Outils de travail

- Quelles sont les conclusions des tests concernant l'installation d'un écran fixe pour pallier

les problèmes de connexion aléatoire entre la Cockpit App de l'IVU et le bus ?

Les tests se sont révélés concluants. Un écran fixe tactile a été installé sur le bus n°90 afin de remédier aux problèmes de connexion rencontrés avec les tablettes. Ces essais ont été approuvés par les coachs et semblent constituer la meilleure solution. Cette mesure a par ailleurs été validée par la division matériel.

- Si les tests sont concluants, ces écrans fixes seront-ils installés sur l'ensemble de la flotte ?

Les écrans fixes seront installés progressivement sur la flotte existante des bus « E-Citaro ». Pour les nouvelles commandes et les futurs véhicules, un écran tactile sera directement intégré en usine. En revanche, aucun équipement de ce type n'est prévu sur la flotte diesel actuelle.

Le Chef de la division Mouvement et le Chef de la division Matériel appellent le personnel de conduite à faire preuve d'un peu de patience : la problématique de connexion des tablettes sera ainsi résolue. D'ici là, il est demandé aux conducteurs de changer immédiatement de bus en cas de persistance des problèmes de connexion. Les délégués approuvent pleinement cette solution basée sur l'installation d'écrans fixes tactiles.

Fiches de travail

- Les délégués demandent que, sur les fiches de travail, les courses à vide (HLP) soient clairement identifiées, par exemple par une couleur spécifique, afin de les rendre plus visibles.

Des ajustements seront réalisés dans les meilleurs délais afin d'améliorer la clarté et la lisibilité des fiches de travail, notamment en ce qui concerne l'identification des courses HLP.

5. Sécurité et confort à bord

- Est-il possible de rendre les données de comptage des passagers visibles en temps réel pour les chauffeurs, afin d'améliorer la visibilité et la sécurité ?

Une fois les écrans fixes installés

sur les bus, l'information sera mise à disposition des chauffeurs et affichée de manière lisible sur l'écran.

- Les délégués demandent que, dans les bus « E-Citaro », un signal lumineux supplémentaire indiquant la demande d'arrêt au prochain arrêt soit installé au niveau du tableau de bord, afin de le rendre plus visible. Actuellement, seule une petite icône s'affiche.

Cette demande sera prise en compte : un signal lumineux supplémentaire sera installé sur la flotte existante des bus « E-Citaro ». Par ailleurs, les futurs bus commandés seront équipés d'usine de ce dispositif.

- Lors des courses de substitution ou de secours rail, les conducteurs de bus sont souvent confrontés à une problématique concernant le chargement des soutes. La dernière information communiquée indiquait que celles-ci ne devaient pas être utilisées pour transporter des valises, vélos, etc. Néanmoins, lors des derniers chantiers d'été, le personnel de quai ou même les clients ont ouvert les soutes. Les délégués demandent donc au Chef de Service sa position officielle : ces soutes peuvent-elles être utilisées lors des voyages en substitution et secours rail ? Cette décision devra ensuite être communiquée clairement à toutes les personnes concernées, y compris le personnel de quai (chefs de surveillance, Info Client, etc.)

L'utilisation des soutes est autorisée dans le cadre des courses « Secours Rail » et « Substitution Rail ». Leur nettoyage sera assuré de manière régulière afin de garantir leur propreté et leur disponibilité. Le personnel concerné sera informé et formé à une utilisation correcte de ces soutes.

Le Chef de la division Matériel rappelle par ailleurs que les bus de type « Irizar » disposent d'un système de verrouillage des soutes. Les conducteurs sont invités à en

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

faire usage systématiquement afin d'éviter toute ouverture par des personnes non autorisées.

- Les délégués demandent que le service BU prenne contact avec l'administration communale d'Echternach afin que l'affaissement de la chaussée au niveau du quai soit réparé. En effet, certains bus touchent le sol lors de l'accès.

L'administration communale d'Echternach sera contactée par le bureau des coachs afin de l'informer et de la sensibiliser au fait que ces travaux doivent être réalisés.

6. Aménagements des locaux

- Serait-il possible d'ajouter une assise (banc ou chaise, éventuellement à roulettes) dans les vestiaires du dépôt de Luxembourg ?

Des tabourets seront commandés afin d'équiper les vestiaires du dépôt de Luxembourg.

- Il est prévu d'aménager un espace de pause (« Pausenplatz ») avec toilettes à Ettelbruck, à l'entrée de l'ancien dépôt. Quelle est la situation actuelle et quels sont les projets pour l'avenir ?

Un espace de pause (« Pausenplatz ») avec toilettes est effectivement prévu à Ettelbruck, à l'entrée de l'ancien dépôt. À l'heure actuelle, le projet est en phase de planification. Des toilettes provisoires y sont actuellement installées et CFL Immo étudie les possibilités d'aménagement afin d'y installer des sanitaires fixes de manière durable. Il est toutefois important de préciser qu'il s'agit d'un emplacement destiné à attendre sa prochaine course. Les pauses continueront à être effectuées dans les dépôts, comme c'est le cas actuellement.

- Les délégués demandent qu'une liste actualisée soit publiée sur les tablettes, reprenant toutes les stations-service accessibles aux conducteurs de bus, avec la procédure correspondante (carte, code PIN, etc.).

Une liste actualisée, reprenant l'ensemble des stations-service accessibles aux conducteurs de bus ainsi que la procédure correspondante (carte, code PIN, etc.), sera publiée sur les tablettes dans les meilleurs délais.

Divers

Les délégués rappellent que les procès-verbaux des réunions avec le Chef de service ainsi que les indicateurs de sécurité doivent être régulièrement mis à jour sur les panneaux d'affichage.

Il nous a été assuré qu'une attention particulière sera portée afin que cela ne se reproduise plus et qu'une vigilance renforcée sera mise en place.

Extrait PV de la réunion auprès du Chef de service du 3 décembre 2024 :

59/12 Procédure du CEB : Lorsqu'un chauffeur demande des heures pour se libérer de son service, ces heures sont-elles systématiquement déduites du compte CET (Compte Épargne Temps) ?

Dans le cas où un agent demande de se libérer de son service prématurément, les heures sont automatiquement déduites du compte CET. Cette procédure sera rappelée aux agents du CEB.

Les délégués sollicitent qu'un rappel clair et formalisé de cette procédure soit effectué, afin de garantir son respect. Ils relèvent, en effet, plusieurs manquements

constatés ces dernières semaines. Par ailleurs, ils demandent que l'ensemble des décisions prises lors des réunions avec le Chef de service soit systématiquement communiqué aux personnes concernées, et ce, dans les meilleurs délais, afin d'éviter des rappels récurrents et inutiles.

Les délégués avaient raison de rappeler l'importance du respect des procédures et de la communication interne. Il a été confirmé que le service veillera à ce que les heures soient correctement déduites du compte CET lorsqu'un agent se libère prématurément de son service, et qu'un rappel clair et formalisé de cette procédure sera adressé aux agents du CEB. De même, il a été assuré que l'ensemble des décisions prises lors des réunions avec le Chef de service sera communiqué de manière systématique et dans les meilleurs délais, afin d'éviter toute confusion ou rappel inutile.

Note supplémentaire

Collègues, qu'ils soient roulants, administratifs ou d'atelier :

Adressez-vous directement à nous en cas de problème ou de remarque. Cela nous permet de réagir rapidement et efficacement. Nous vous demandons encore un peu de patience jusqu'en décembre : les discussions sont en cours et se poursuivront.

Notre objectif est clair : une solution pour tous, réservistes comme personnel du roulement. Ne vous laissez pas influencer par des rumeurs : aucun acquis social ne sera remis en cause.

Vos délégués du personnel
de la section BU
Marques de Paiva André et
Arlé David



Compte rendu de la réunion des délégués auprès du Chef du Service Transport et Matériel du 18.09.2025

Section TM

Service Trains et Matériel

TM

1) Les délégués du personnel demandent s'il est possible de déplacer le VB 096 II de quelques mètres, car sa visibilité est très mauvaise depuis l'emplacement actuel. Ce déplacement permettrait une meilleure perception et améliorerait ainsi la sécurité lors des manœuvres dans cette zone.

2025-057 - Une analyse a été menée pour déterminer s'il était possible de le déplacer. Il en a été conclu qu'il n'était pas possible de le déplacer. En effet, le signal n'est pas visible en permanence, mais une visibilité à partir d'une distance de 120 mètres a été constatée.

2) Les délégués du personnel se demandent si les accusés de lecture des documents « Prise de service », qui ne semblent pas être synchronisés entre les différents terminaux (tablette et téléphone portable), sont également pris en compte lors de l'évaluation ou du contrôle de ces accusés de lecture et, dans l'affirmative, comment cela est documenté ?

2025-058 - La synchronisation est déjà active sur les deux appareils, mais il faut tout de même prendre en compte un petit délai. Les données sont sauvegardées sur le même serveur, donc l'accès à la réception sur un appareil suffit pour que les agents soient en règle.

3) Les délégués du personnel s'interrogent s'il est prévu d'établir une connexion entre « RailOpt » et « Boom », à quel horizon celle-ci sera mise en place et quelles conséquences cela

aura sur la planification des tours de service ?

2025-059 - Le logiciel « Boom » est opérationnel depuis le 1er juillet. À ce stade, des adaptations sont effectuées sur la base du retour d'expérience du personnel. Dans un premier temps, la connexion avec Datnet est prévue pour cette année. La connexion entre BOOM et Railopt est envisagée pour la deuxième partie de l'année 2026.

4) Les délégués du personnel souhaitent savoir pour quelle raison les postes de DPPAT et de DPCO devraient être fusionnés, quelle en est la justification et si cela ne risque pas d'entraîner une surcharge pour le personnel concerné ?

2025-060 - En effet, une réorganisation des différents postes et tâches au sein de la BLZ est prévue, ce qui impliquera une adaptation et une préparation aux changements possibles dans le rôle et les responsabilités de chaque membre de l'équipe. Le personnel concerné a déjà reçu une première présentation. Dans un premier temps, la fusion des postes DP/IC, DP/CO et DP/PAT est également prévue. Ces postes seront regroupés sous le nom de « GMI » (gestionnaire des moyens et des informations). Des adaptations des logiciels utilisés seront nécessaires pour faciliter cette transition. Ceci permettra une meilleure gestion en cas de perturbation, et donnera la possibilité de déléguer les différentes tâches entre les postes GMI.

5) Les délégués du personnel ont été informés que la climatisation de la BLZ est défectueuse et qu'il existe

actuellement une solution provisoire qui ne correspond pas entièrement aux règles de l'art. Est-ce qu'une solution long terme est-elle déjà prévue à ce sujet ?

2025-061 - Plusieurs facteurs ont contribué à la panne de la climatisation du BLZ cet été. Comme les mesures prises par la société exploitante n'ont pas donné les résultats escomptés, une autre société a été mandatée. Celle-ci a notamment constaté que les dimensions des systèmes d'aspiration et d'évacuation étaient insuffisantes. Ils ont été agrandis et un autre climatiseur séparé a été installé. Les pare-soleils ont également été réajustés et devraient être automatisés en cas d'ensoleillement.

6) Les délégués ont été informés que les douches des CDM, récemment renouvelées, ne sont pas facilement accessibles et que la pomme de douche ne fournit qu'un débit d'eau insuffisant pour pouvoir se doucher correctement. Est-il possible d'y remédier ?

2025-062 - Il est impossible d'installer d'autres portes pour le moment. Le remplacement des têtes de douche est toutefois possible. Il sera effectué dans les meilleurs délais.

7) Les délégués du personnel ont été informés que dans le hall de nettoyage l'usage des distributeurs d'eau ne se fait pas toujours dans des conditions d'hygiène adéquates, certaines personnes buvant directement à la

Délégués titulaires



Jérôme Semedo Moreira



David Boccaperta



Benjamin Richartz

Section TM

Service Trains et Matériel

Délégués suppléants



Giovanni Evangelista



Charles Molitor



Mario Gomes Lopes

fontaine et plus précisément à ce fait des employés d'ONET ont été observés à plusieurs occasions. Nous demandons, dans l'intérêt de tous les collaborateurs, qu'une solution garantissant une utilisation hygiénique soit mise en place.

2025-063 - Un rappel sur l'hygiène et le respect des collègues sera adressé à tous les collaborateurs.

- 8)** Les délégués du personnel veulent entamer une discussion sur la réorganisation des TDS courante et se demandent si les avis médicaux actuels du Service Santé du groupe CFL concernant le travail de nuit, notamment la limite de trois nuits consécutives par agent, seront pris en compte. Ils tiennent à souligner que les aspects médicaux et de sécurité liés à cette problématique doivent être intégrés dans la réflexion.

2025-064 - Actuellement, une adaptation maximale de trois nuits consécutives n'est pas prévue. La priorité est actuellement l'abolition des tours de service entre 3 h et 5 h.

- 9)** Les délégués du personnel demandent si des progrès au niveau de la sécurité lors de manœuvres et de la conduite sont déjà perceptibles grâce aux formations supplémentaires dispensées aux nouveaux agents de conduite, notamment concernant la connaissance locale des dépôts antennes.

2025-065 - Cette année, la tendance est positive, mais nous n'avons pas encore atteint notre objectif. Toutefois, les collaborateurs concernés ont été récompensés pour leurs efforts en recevant des bons d'achat.

TM / AC

- 1)** Pater noster - Les délégués du personnel souhaitent savoir si, et quand, un accès au système « Pater noster » pourrait être accordé aux chefs d'équipe de la PROD. Cela éviterait de devoir faire

appel à l'astreinte INFRA pour la remise d'un outil nécessaire à la production.

2025-066 - En principe, tous les matériaux et outils dont le personnel a besoin sont stockés ailleurs, mais une enquête sera menée afin de vérifier et, si nécessaire, de prendre des mesures correctives.

- 2)** Accès LI - Les délégués du personnel demandent s'il serait possible d'équiper les portes d'accès M1, M2, M3 et celle du bureau Magasin avec des serrures électroniques « SALTO ». Cela permettrait de (dé)verrouiller ces quatre portes avec un seul badge personnalisé pour les magasiniers.

2025-067 - Des nouvelles serrures électroniques sont déjà commandées. Elles seront installées dès leur arrivée.

- 3)** Chariots élévateurs - Les délégués du personnel demandent s'il serait possible d'ajouter une carte de déblocage pour les chariots élévateurs dans l'armoire à clés. Cette solution éviterait de nouveau de devoir faire appel à l'astreinte INFRA en cas de blocage des chariots pendant les tours de nuit, les après-midis, les week-ends ou les jours fériés.

2025-068 - Ceci n'est pas réalisable, car la carte de déblocage est utilisée une fois pour la « Abfahrtskontrolle » et aussi en cas de choc provoquant la fonction « Tilt », c'est-à-dire l'arrêt complet de la machine. Ceci évite le mouvement

de l'engin en cas de mauvaise manipulation par un agent et permet une analyse exacte de l'incident. La possibilité de réaliser le déblocage à distance sera analysée.

- 4)** Accès Parking BAS - Les délégués du personnel demandent une optimisation des périodes d'accès garanties pour les agents à « accès réduit ». Premièrement, il est constaté que les jours fériés, il est toujours nécessaire de sonner, car les badges d'accès ne sont pas activés. Deuxièmement, les délégués demandent d'avancer à 11h00 l'activation des badges pour le tour de soir. Cela éviterait aux agents de devoir sonner quotidiennement pour accéder au parking lorsqu'ils arrivent plus tôt pour prendre leur repas de midi avant de commencer leur service. Enfin, il serait judicieux d'indiquer un numéro de contact à utiliser en cas de dysfonctionnement du système d'interphonie, ce qui arrive fréquemment.

2025-069 - Le chef de service a accordé un avancement de l'heure d'accès à 11 h 30. Un contrôle du bon fonctionnement de l'accès pour les jours fériés sera effectué. Une affiche indiquant un numéro de téléphone à contacter en cas de problème d'interphonie sera également ajoutée.

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



Rapport de la réunion auprès du Chef de Service MI du 08 octobre 2025

Section MI

Service Maintenance
Infrastructure

- 1) Classification des postes « adjoint au chef d'équipe »

Les délégués demandent des explications sur les différences de classification entre certains postes « adjoint au chef d'équipe » considérés comme PARP et d'autres non. Une uniformisation des fiches de poste portant ce titre est jugée indispensable.

- La description du poste devrait être révisée à l'avenir afin d'éviter ce malentendu.

- 2) Renforcement des astreintes

Les délégués demandent que les listes d'astreinte des brigades soient systématiquement renforcées par la présence d'un deuxième agent, afin d'assurer une meilleure continuité de service et une sécurité accrue.

Il est envisagé, après l'entrée en vigueur de l'IG N° 15, d'approfondir le sujet. Il faudra peut-être intégrer l'Astreinte du PN.

- 3) Rôle et protection des ADEC

Les délégués rappellent l'importance et la dangerosité de la fonction ADEC. Ils constatent que les ADEC, notamment sur les grands chantiers, sont amenés à assumer plusieurs fonctions en même temps, ce qui n'est pas acceptable. De plus, certains subissent des pressions ou intimidations de la part de leurs responsables et n'osent pas faire valoir les règlements. Une clarification et une protection renforcée s'imposent.

Il est envisagé d'entamer les étapes suivantes :

- Analyse ADEC avec d'autres fonctions

- Plan d'action sécurité GI
Le personnel est invité à signaler les problèmes.

- 4) Dysfonctionnements liés à la petite caisse

Les délégués constatent que la petite caisse ne fonctionne pas correctement dans certaines brigades voies ainsi que dans les équipes S et T. Actuellement, les agents doivent avancer les montants de leur propre poche et rencontrent des difficultés à se faire rembourser. Le processus doit être revu et amélioré.

Il n'est pas prévu de demander une carte CFL Visa en vue du paiement futur de ces achats.

Lors d'un achat, l'agent a droit à un remboursement sur présentation du ticket de caisse ou de la facture.

- 5) Prime pour les conducteurs de Robel

Les délégués rappellent qu'une prime de 10 points avait été promise et accordée pour les conducteurs de Robel, à l'instar de celle perçue par les CDM en gare de Luxembourg. Ils demandent que cet engagement soit respecté sans délai.

En 2017, 10 points ont été attribués au CDM, cependant cette prime n'est toujours pas accordée aux conducteurs ROBEL. Nous continuerons à nous battre pour que ces agents obtiennent ce qui leur est dû.

- 6) Accès aux postes et examens internes

Les délégués dénoncent des pratiques arbitraires dans l'admission à certains postes ou examens, dépendant trop souvent « de la tête du candidat ». Ils exigent la mise en place d'une structure claire, transparente, avec des

explications précises pour les refus. Des justifications vagues comme « pas le bon moment » ou « pas le bon service » ne sont pas acceptables. Ils soulignent également que des postes PARP sont occupés par des agents ne remplissant pas les conditions (examens, qualifications, etc.), alors que d'autres agents qualifiés sont écartés. Enfin, certains avis d'examen semblent rédigés sur mesure pour un agent précis, ce qui est contraire à l'égalité de traitement.

Selon les RH, il existe des règles qui doivent être respectées par chaque service.

Les examens de promotion sont uniquement organisés si le service concerné en fait la demande auprès des RH.

- 7) Matériel pour les équipes du site Rue d'Alsace

Les délégués demandent l'acquisition d'un chargeur télescopique pour les équipes du site Rue d'Alsace, actuellement obligées de recourir à un chariot élévateur loué auprès d'une firme externe. Un chariot dédié doit également être commandé pour l'équipe TC. Ces équipements sont nécessaires pour la sécurité et l'efficacité au travail. Les délégués déplorent l'absence quasi totale d'avancement dans ce dossier.

Ce dossier sera réexaminé.

Une étude sera soumise aux services concernés afin de déterminer l'urgence d'un tel investissement. Nous continuerons également à souligner l'importance d'une telle acquisition.

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

Délégués titulaires



Christian Federspil



Manuel Thiry



Rui de Souza Azevedo

Délégués suppléants



Steven di Bernardo



Celso da Silva Alves



Steve Decker

Section EI

Service Exploitation
Infrastructure

Délégués titulaires



Jos Glesener



Jacques Burton

Rapport de la réunion auprès du Chef de Service EI du 29 septembre 2025

1. NOMA / chefs de circulation

Les délégués du personnel désirent revenir sur ce point, car les explications fournies lors de la réunion auprès du Chef de Service EI en date du 26 juin 2025 n'ont pas réellement répondues à la question initiale. Ci-après la question, telle que formulée pour la réunion du 26 juin 2025 :

« Les délégués du personnel demandent comment sont définies les responsabilités du NOMA quant aux instructions données à un chef de circulation en cas d'incident ? Qui devra assumer les responsabilités à la fin du compte en matière disciplinaire dans les cas, où des instructions transmises n'avèrent ne pas avoir été exactes, voir n'ont pas été les bonnes instructions à donner ? »

Réponse

Chaque agent est responsable de l'exécution de son travail, notamment en matière de sécurité, au sein de sa circonscription, et ce, conformément aux dispositions du RGE. Le NOMA ne saurait en aucun cas exiger l'accomplissement d'actes ou de tâches contraires aux prescriptions du RGE.

2. Prise en charge d'agents victimes

Les délégués du personnel désirent être informés sur les modalités de prise en charge d'agents victimes d'incident ou d'accident. En effet, les délégués du personnel ont été informés que récemment lors d'un tel événement, le conducteur d'engin moteur et l'agent du personnel d'accompagnement du train avaient directement été pris en charge sur les lieux. Cependant pour le chef de surveillance une prise en charge a fait défaut. Les dispositions de l'Instruction Générale N°38, expliquant la prise en charge médicale, psychologique et juridique, ne devraient-elles pas également être appliquées aux agents du Service EI ?

Réponse :

On parle ici d'un incident survenu à Esch. Conformément aux procédures en vigueur, la disponibilité du NOMA ou de l'astreinte est normalement assurée pour la gestion de ce type de situation. Toutefois, le NOMA étant habituellement mobilisé pour le traitement direct de l'incident, il incombe à l'astreinte d'assurer le cadrage opérationnel en cas de besoin. En l'occurrence, l'astreinte n'était malheureusement pas disponible.

Il convient de rappeler que l'entreprise dispose à nouveau d'un psychologue. Ce dernier peut être sollicité, en cas de besoin, soit à l'initiative du collaborateur concerné, soit par l'intermédiaire du service des res-

sources humaines.

3. Nouveaux tableaux de service au Service EI

Les délégués du personnel désirent connaître l'avis du futur Chef de Service EI concernant l'introduction des nouveaux tableaux de service tablant sur un horaire 6 - 9 - 9 heures et leur mise en application.

Les délégués souhaitent également être informés sur :

1. Le stade actuel de ce projet ?
2. Quelles sont les orientations prévues et à quel horizon sont-ils appliqués ?
3. Est-ce que les recommandations des syndicats qui ont été formulés dans leur avis à la DC seront pris en compte ?
4. Qu'en est-il de la régularisation par rapport à l'article L.211-16 du code de travail respectivement de l'article 52 point 11.6 ainsi que la mesure d'exécution 16 ?
5. Qu'en est-il de la compensation pour la prise et remise de service ?

Réponse :

La mise en œuvre du nouveau plan de service relève de la responsabilité du prochain Chef de service EI, M. Guy Lux. De manière générale, la direction souhaite disposer d'un plan global pour l'ensemble du réseau ferroviaire.

1. Au sein de la BLZ, le service EI-ST prévoit de débiter l'application du nouveau plan à partir du 1er mars.
2. Dans les autres régions du service EI, la mise en œuvre est envisagée pour octobre 2026, sous réserve que les effectifs le permettent. Une évaluation sera effectuée au printemps 2026 à cet effet.
3. à 5. Les propositions des organisations syndicales, formulées dans leur avis transmis à la DC, sont actuellement en cours d'examen.

La délégation du syndicat Chemins de fer FNCTTFEL/Landesverband au sein du service EI a entre-temps transmis au chef de service ses propositions concernant l'intégration des pauses ainsi que des modalités de prise et reprise de service, dans le but d'instaurer une troisième transition et de limiter à trois le nombre de séances similaires consécutives.

En annexe, notre courrier que nous avons envoyé au

Section EI

Service Exploitation
Infrastructure

Chef de service au sujet de notre proposition de modification de l'application de la règle des pauses en service posté. Selon les indications du Chef de service actuel, il appartiendra au nouveau Chef de service d'intégrer ces éléments dans un groupe de travail interne au sein de l'EI et d'en discuter avec les délégués.

4. Situation de l'effectif

Compte tenu de la situation actuelle, particulièrement tendue en ce qui concerne l'effectif au sein du Service EI, nous sollicitons une information trimestrielle relative aux postes non-occupés, ventilée par région, par poste et fréquence.

Les délégués souhaitent par ailleurs connaître le plan d'action concret que le Service EI entend mettre en œuvre afin de remédier à cette problématique.

Les délégués souhaitent également être informé sur :

- L'état des jours de congés et des heures de récupération de l'effectif EI
- Le taux actuel d'absentéisme pour raison médicale
- L'évolution de ces indicateurs par rapport à 2024

Réponse

Le service EI-RH réalise actuellement une évaluation annuelle du fonctionnement du service. Toutefois, il est proposé à l'avenir de communiquer ces évaluations à une fréquence semestrielle.

Au 31 août 2025, environ 676 séances/postes n'avaient pas été pourvus pour l'année 2025, contre 759 séances/postes non pourvus au 30 septembre 2024 pour l'année 2024.

Le service EI est pleinement conscient de la situation problématique en matière de ressources humaines et mise sur un renforcement du recrutement à travers un nombre accru de classes de formation.

- À court terme : trois classes de 18 candidats sont prévues pour 2026, bien que le taux d'échec, estimé à environ 50 %, reste élevé
- À long terme : une centralisation des postes de direction est envisagée

Pour 2028/2029, les sites de PdT, Dudelange, Pétange, Esch et PDC seraient regroupés à Bettembourg.

Les sites de PDL, PAI/CR, Wasserbillig, Kleinbettingen et Mertert-Port seraient intégrés dans le PdL à l'horizon 2028.

Pour les sites de P, BU, RT DI et RT BU, une réorganisation est également planifiée, mais aucun calendrier précis n'a encore été défini.

Concernant les congés, heures et heures supplémen-

taires, on peut globalement constater que les congés annuels sont, dans l'ensemble, correctement écoulés.

Concernant l'absentéisme pour raisons de santé, le taux s'élevait à 4,2 % avant la période COVID, contre 5,85 % en 2025.

5. BMS National

A propos de la surveillance renforcée par la BMS. Est-ce réellement dans le cadre de la mission de la BMS, et quelle est la base légale qui la justifierait ?

Réponse

La direction du service EI est convaincue que les mesures mises en place ont eu un effet positif. Elle est toutefois consciente que les dispositions des IS 254 et 255 doivent être adaptées afin de garantir un cadre légal conforme.

Il est par ailleurs rappelé que :

1. La priorité principale du service BMS réside dans la surveillance des installations techniques (climatisation, ascenseurs, équipements en cameras, etc.).
2. Lorsque les agents du service BMS constatent fortuitement un événement ou une situation particulière lors de l'exploitation des caméras, ils sont tenus d'en informer les services ou autorités concernés.

6. Avis N° 2025-019 GI/QSE

Nous avons appris que des écoutes selon avis N°2025-019 GI/QSE auraient été effectuées malgré le fait que ces écoutes sont illégales. Pourriez-vous nous donner une prise de position claire de votre part à ce sujet ?

Réponse

La direction du service EI ne voit aucun problème à ce sujet et renvoie à la réunion tenue avec le Directeur D/GI, M. Marc Hoffmann, le Chef de service EI, M. Ralph Elsen, le responsable de la division EI-QSE, M. Christoph Heck et des délégués du Syprolux, en date du 02 octobre 2025.

Les arguments qui nous ont été présentés pour justifier la mise en place de cette action d'écoute sont, dans l'ensemble, compréhensibles ; il s'agissait d'observer les modes de communication et, le cas échéant, d'en tirer les conséquences nécessaires.

Il nous a été assuré que l'écoute n'a été effectuée que de manière ponctuelle et sur demande, une information qui ne ressortait pas clairement de l'avis initial.

Néanmoins, cette action — pour le dire avec prudence — n'était pas conforme au RGE.

Délégués suppléants



Richard Dostert



Luis Tavares

Section EI

Service Exploitation
Infrastructure

À la suite de cette réunion, il a été convenu qu'il est nécessaire de modifier le RGE. Afin de permettre la consultation des enregistrements à des fins de prévention des incidents et accidents, sous des conditions strictement définies.

7. Divers

1. Nous attendons toujours les données demandées dans le cadre de la réunion avec le Chef de service du 19 juin 2025 point 3.

2. Des chefs de circulation nous ont rapportés que de plus en plus souvent, des travaux prévus par ATRA seraient fixés « sur entente locale » ?

- Pouvez-vous nous confirmer ceci ?
- Des travaux de soudure est-ce vraiment opportun de les régler par « entente locale » ?

Réponse

1. Le Chef de service EI nous informe qu'environ 50 % d'échecs ont été enregistrés au niveau du S0. En revanche, le S1 ne présente plus d'échecs à ce stade. Cette situation est attribuée au fait que, durant la formation, les candidats ayant tendance à prendre celle-ci trop à la légère sont déjà écartés dès le début du processus.

2. De manière générale, il est constaté que :

- La consigne commune EI/MI, telle qu'elle existe actuellement, ne constitue pas la solution la plus adéquate
- Une nouvelle version devra être rédigée et intégrée en tant que partie du RGI.
- La formulation des travaux concernés sera publiée en annexe du RGI.

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

Annexe au point 3 : Lettre adressée au Chef de Service

S.N.C.F.L.
SERVICE EXPLOITATION IN-
FRASTRUCTURE
Monsieur Ralph Elsen / Chef de
Service
Luxembourg, le 4. Octobre 2025

Concerne: Proposition de modification de l'application de la règle des pauses en service posté

En notre qualité de délégués du personnel, nous nous permettons de vous soumettre une proposition concernant l'organisation des pauses dans le cadre du travail en service posté.

La suppression des tours GALOPP constitue une avancée significative à laquelle nous adhérons pleinement. De même, le maintien du 6-9-9 est une mesure positive. Toutefois, nous estimons qu'elle reste insuffisante pour garantir durablement la santé et la sécurité des agents.

C'est pourquoi nous soutenons fermement la revendication portée par la médecine du travail: limiter à trois le nombre de séances de travail identiques consécutives. Cette mesure est essentielle pour préserver l'équilibre physiologique des salariés concernés.

Nous sommes conscients qu'une telle limitation ferait passer la période de référence hebdomadaire de 36,8 heures à 35,2 heures. Cependant, cet écart peut être compensé de manière pragmatique.

En effet, pour les 14 séances de plus de 6 heures sur 5 semaines, nous proposons d'attribuer 0,5 heure de pause aux agents, pause qu'ils pourraient s'organiser entre eux en assurant mutuellement leur relais. Par ailleurs, notre service ayant récemment décidé d'instaurer à moyen terme l'obligation de badger à la prise et à la remise de service, cela génère un surtemps supplémentaire. Ainsi, pour 21 prises de service sur 5 semaines, ce temps additionnel permettrait également d'augmenter la moyenne hebdomadaire réelle au-delà des 36,8 heures, réduisant ainsi l'écart mentionné.

En résumé :

1. Attribution d'une pause rémunérée de 0,5 h pour chaque agent sur les 15 services sur 5 semaines dont la durée dépasse 6 h (7 x S, 7 x N et 1 DISP > 6 heures) en respect avec l'article L.211-16 du code de travail.

2. Mise en place d'une compensation pour les 22 prises et remises de services sur 5 semaines
Les heures ainsi collectées devraient alimenter un pool d'heures permettant de compenser les 8 heures d'une séance "DISP" et de ramener ainsi la période de référence à 36,8 heures, et peut-être au-delà.

Impact sur l'exploitation :

La limitation des postes à un maximum de trois séances de travail identiques consécutives implique qu'après la 3^e nuit, une transition doit être introduite afin d'être conforme à l'article 52 du statut. Cette transition remplacerait l'une des deux séances "DISP" correspondant à 8 heures.

Grâce à la mesure sub1, nous avons déjà récupéré 7,5 heures.

La demi-heure restante serait à compenser par le temps généré par la prise et remise de service (sub 2).

Avec +/- 82 secondes par relève, nous atteignons ainsi, sur la période de référence, les 36,8 heures, préconisées par la Direction.

Notre proposition serait ainsi au moins neutre en termes de coûts pour les CFL, tout en ayant un impact très positif pour l'entreprise et les agents :

– Pour l'entreprise :

Respect total des obligations légales

– Pour les agents :

Meilleure santé et sécurité grâce au respect des temps de repos, reconnaissance du temps réellement travaillé, et organisation plus équilibrée (pas plus de trois services identiques consécutifs).

Nous restons bien entendu à votre disposition pour discuter de cette proposition et à examiner ensemble les modalités pratiques de sa mise en œuvre éventuelle.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Chef de service, l'expression de notre considération distinguée.

Les délégués du personnel du
Service EI OGBL-Landesverband

Formation pour la délégation du personnel de Luxtram - négociation de la convention collective

Le 8 octobre 2025, la délégation du personnel de Luxtram était réunie au CEFOS de Remich, aux côtés de Manon Meiresonne, secrétaire centrale du Syndicat Chemins de fer FNCTTFEL-Landesverband et responsable pour le département filiales et de Georges Melchers, président du Syndicat des Chemins de fer de l'OGBL pour une formation spéciale sur la négociation de convention collective.

L'objectif primordial de cette formation était de former les représentants du personnel afin qu'ils soient prêts à défendre au mieux les intérêts et les revendications

du personnel dans les semaines à venir, notamment dans le cadre des négociations sur la nouvelle convention collective actuellement en cours.

Dans ce cadre l'OGBL compte sur le soutien de toutes les collaboratrices et de tous les collaborateurs pour construire une CCT (Convention Collective de Travail) à la hauteur de ce que mérite le personnel de Luxtram.

Manon Meiresonne
Secrétaire centrale du
Syndicat Chemins de fer
FNCTTFEL-Landesverband



Les Transports sur rail, c'est nous aussi !

Lancement de la brochure dédiée ainsi que d'une campagne OGBL inédite pour les salariés du rail sous contrat privé

Comme vous le savez, le secteur ferroviaire luxembourgeois ne se limite pas aux CFL. Il englobe aussi de nombreuses entreprises actives dans le fret, la maintenance, la logistique, le transport public et les services connexes. Des milliers de salariés sous contrat privé assurent chaque jour la qualité et l'image du rail luxembourgeois, que ce soit chez CFL Multimodal, CFL Cargo, CFL Technics, CFL Mobility, CFL Immo, Luxtram, Lorry Rail, Sibelit ou encore d'autres entreprises. C'est pourquoi, le Département des Filiales du Syndicat Chemins de Fer FNCTTFEL-Landesverband de fer vient de lancer à la rentrée une toute nouvelle brochure dédiée au travail syndical. Dans ce contexte, le syndicat lance une grande campagne de recrutement « les Transport sur rail, c'est nous aussi ! » destinée à renforcer l'organisation collective et à donner plus de visibilité aux actions syndicales pour les salariés sous contrat privé. Cette campagne est une invitation à rejoindre l'OGBL et à partager la brochure avec les collègues non encore syndiqués.

Que contient cette brochure ?

Cette brochure spécifique pour objectif d'expliquer, de façon claire et accessible, le rôle du syndicat, ses revendications sectorielles et les services qu'il met à disposition de ses membres. L'OGBL y défend des revendications précises et ambitieuses, notamment, l'harmonisation vers le haut des conventions collectives du secteur privé dans une perspective de parallélisme avec les conditions de travail et de rémunération de celles des cheminots statutaires. Au-delà des revendications, la brochure rappelle aussi l'éventail de services offerts par l'OGBL. La brochure est disponible en version FR/DE sur le site du syndicat syndikat-eisenbunnen.lu.

Merci à toutes les délégations impliquées dans ce projet pour leur motivation et leur travail !

Manon Meiresonne
Secrétaire centrale du Syndicat Chemins de fer
FNCTTFEL-Landesverband



OGB•L

Syndicat des Chemins de Fer
Landesverband/FNCTTFEL

Salariés du secteur privé

**Les transports sur rail,
c'est nous aussi!**



FC Eisebunn 97

Auftakt der Hinrunde der Betriebsfußballmeisterschaft

Nach dem Abstieg aus der zweiten Division spielt unsere Mannschaft dieses Jahr in der 3. Division mit dem Ziel des direkten Wiederaufstiegs.

Start der Meisterschaft war am 29. September mit dem Spiel gegen AS Amicale Européenne. Am Ende siegte unsere Mannschaft durch Tore von Sam Saurfeld in der 20' und Yannick Pettinger in der 70' mit 2-0.

Am 08.10. stand das Spiel gegen den FC Europa auf dem Programm. Am Ende der 70' siegte unsere Mannschaft mit 12-0. Dabei traf Thomas Breyer gleich 5x sowie Tom Diener 3x. Die anderen Tore schossen Claude Dresch, Patrick Morim, Sam Saurfeld und Sacha Vitali.

Das erste Heimspiel fand am 15.10.

statt. Gegner war der FC Centre Hospitalier. Die Erfolgsserie konnte unsere Mannschaft aber leider nicht fortsetzen, denn der FC CHL gewann das Spiel schließlich mit 2-1, nachdem unsere Mannschaft zuvor durch ein Tor von Jordy Soares Garcia mit 1:0 in Führung gelegen hatte.

Pl.	Team	Sp.	S	U	N	Tore.	Diff.	Punkte
1	Voirie Eaux	3	3	0	0	13-1	12	9
2	FC Eisebunn	3	2	0	1	15-2	13	6
3	Arcelor	3	1	1	1	8-9	-1	4
4	Douanes II	2	1	0	1	4-5	-1	3
5	FC CHL	3	1	0	2	5-7	-2	3
6	AVL	3	1	0	2	6-13	-7	3
7	Europa	2	1	0	1	4-13	-9	3
8	Amic. Europe	3	0	1	2	2-7	-5	1

Obere Reihe : Felix Prommenschenkel, Claude Dresch, Yannick Pettinger, Sacha Vitali, Laurent Mertz, Marko Zaja, Dany Machado, Thomas Breyer, Kevin Pagnoncelli, Patrick Morim, Manuel Mullenbach

Untere Reihe : Sam Saurfeld, Stefan Dragovic, Florian Falkner, José De Araujo Rodrigues, Kevin Borges, Raoul Pettinger, Ivan Sousa Silva, Fernando Pereira



„Almabtrieb, Wilderertour, Schmugglertour und andere Tiroler Tour“

Busreise nach See im Paznauntal vom 12. September bis 19. September 2026



Association Touristique des
Cheminots Luxembourgeois
A T C L

Affiliée à la Fédération
Internationale des Associa-
tions Touristiques de
Cheminots (FIATC)
Organisme de la Fédération
Nationale des Cheminots,
Travailleurs du Transport,
Fonctionnaires et Employés
Luxembourg (FNCTTFEL)

Samstag, den 12. September 2026 (F, M, A)

Abfahrt gegen 06.00 Uhr. Über Saverne, Basel, Zürich, Feldkirch und durch den Vorarlbergtunnel erreichen wir See gegen 17.00 Uhr. Frühstückspause und Mittagspause unterwegs.

Zimmereinteilung und Abendessen im Hotel Mallaun.

Sonntag, den 13. September 2026 (F, A)

An diesem Sonntag findet der traditionelle Almabtrieb statt. Der Almabtrieb in See ist mehr als nur das Ende der Sommerferien des Viehs auf der Alm. Am Vormittag des Veranstaltungstags können Sie sich auf musikalische Unterhaltung, Bieranstich und auf eine Schaukäserei freuen, am Nachmittag folgt dann der Umzug der geschmückten Tiere durch das Dorf. Parallel zum Almabtrieb findet der „Seaber Markttag“ mit Produkten aus der Region statt. Noch mehr Eindrücke von den heimischen Traditionen beschert der Trachtenverein mit traditionellen Tänzen und ein Rahmenprogramm rund um das bäuerliche Handwerk. Wenn das nicht nach Herbstfest klingt!

Abendessen im Hotel Mallaun

Montag, den 14. September 2026 (F, M, A)

Der Chef des Hauses, Christoph Mallaun führt uns heute über eine alte Schmugglerroute in die Schweiz. Mit dem Reisebus fahren wir nach Ischgl. Dort fahren wir mittels 5 verschiedener Seilbahnen über den Gipfel bis nach Samnaun. Für alle die lieber mit dem Reisebus fahren möchten, gelangen wir auch über den Talweg in das kleine Schweizer Tal.

Mittagessen in Samnaun und freier Aufenthalt bis 16.00 Uhr. Nach Schmuggeln und Bummeln in Samnaun geht es mit dem Reisebus Rückfahrt nach See.

Abendessen im Hotel Mallaun.

Dienstag, den 15. September 2026 (F, M, A)

Nach dem Frühstück erfolgt die Abfahrt nach Galtür, wo wir im „Alpinarium Galtür“ für eine Führung erwartet werden.

Das Alpinarium in Galtür ist zentraler Bestandteil der 345 Meter langen und 19 Meter hohen Schutzmauer, die nach dem Lawinenereignis vom 23. Februar 1999 errichtet wurde. Diese einzigartige Symbiose von Schutzmauer und Museum macht das Alpinarium Galtür zu einem besonderen Informations-, Dokumentations- und Ausstellungszentrum.

Nach dieser Besichtigung fahren wir weiter über die Silvretta-Hochalpenstraße zum Silvretta-Stausee.

Der Silvretta-Stausee ist einer der imposantesten Stauseen in den Tiroler Alpen und liegt auf der Bielerhöhe, dem höchsten Punkt der Silvretta-Hochalpenstraße.

Mittagessen im Berggasthof Piz Buin.

Nach dem Mittagessen haben sie reichlich Zeit, um eine gemütliche Wanderung rund um den Silvretta Stausee zu unternehmen. Der Weg ist gut befestigt und die kleine Tour dauert ungefähr 1 ½ bis 2 Stunden. Eine faszinierende Aussicht auf die Gipfel der Silvretta und des Montafon sowie die umliegenden Gletscher ist garantiert. Sie können aber auch die Aussicht auf der Terrasse vom Berggasthof Piz Buin, bei einem guten Gläschen, genießen.

Abendessen im Hotel Mallaun

Mittwoch, den 16. September 2026 (F, A)

Der heutige Tag steht Ihnen zur freien Verfügung. Nutzen Sie die Möglichkeit der Silvretta Card und entdecken Sie die Silvretta region Paznaun auf eigene Faust. Alle Bahnen, der Linienbus und viele weitere Attraktionen stehen Ihnen frei zur Verfügung.

Sie können auch eine Wanderung zur Versing Alm machen, geeignet für gemütliche Wanderer. Sie fahren mit der Gondel auf zur Medrigalm. Von dort aus wandern Sie über eine schöne Naturlandschaft mit Gebirgspflanzen und rauschenden Bächen zur Versing Alm.

Nach dem Abendessen nimmt uns der Chef mit auf eine Laternenwanderung durch See.



Hotel Mallaun



Almabtrieb



Schmugglerroute



Alpinarium



Berggasthof Piz Buin



Versing Alm



Lünersee



Stuibenfall



Foto: Friedrich-Karl Mohr

Donnerstag, den 17. September 2026 (F, M, A)

Mit unserem Reisebus geht es heute zu einem ganz besonderen Flecken auf dieser Erde, dem Lünseree im Brandnertal! Was soll man sagen, eine atemberaubende Bergwelt, ein glasklarer See und dazu eine spektakuläre Seilbahnfahrt. Vorab starten wir mit einer Panoramafahrt über den Arlberg mit einem kleinen Stopp. Zur Mittagszeit treffen wir bei der Lünerseebahn ein und fahren hinauf zur Bergstation. Oben angekommen, bleibt ausreichend Zeit, das Panorama, die Landschaft und den Lünersee zu genießen. Abends im Hotel lassen wir die Woche ausklingen.

Freitag, den 18. September 2026 (F, M, A)

Heute geht es ins Ötztal, hinein nach Umhausen, zu Tirols größtem Wasserfall. Der Stuibenfall ist leicht erreichbar und bietet einen atemberaubenden Anblick.

Weiter geht es ins nahegelegene Ötzidorf und zur spektakulären Greifvogelschau. Faszination pur!

Auf dem Rückweg nach See machen wir noch einen kurzen Abstecher in die Speckheimat Handl in Pians für genussvolle Speckverkostungen und Mitbringsel.

Abendessen im Hotel Mallaun. Danach lassen wir in der Bar die Woche ausklingen.

Samstag, den 19. September 2026 (F, M)

Nach einer erholsamen Nacht und nach dem Frühstück erfolgt die Rückfahrt nach Luxemburg. Mittagessen unterwegs.

Der Preis dieser Reise beträgt
1 340,00 € im Doppelzimmer
bzw. 1 620,00 € im Einzelzimmer.

Leistungen

- Frühstück auf der Hinreise
- Mittagessen auf der Hin- und Rückreise

- 7 x Halbpension mit Schlemmer-Frühstücksbuffet, 4-Gang-Abendessen mit Wahlmenü
- Unterbringung in wunderschönen Doppelzimmern mit Bad/Dusche, WC, TV und Balkon,
- Freie Benutzung der Wellness-Oase
- Silvretta Card Premium, täglich unlimited die geöffneten Seilbahnen nutzen & öffentliche Verkehrsmittel
- Mittagessen in Samnaun
- Eintritt und Führung im Alpinarium Galtür
- Mittagessen am Silvretta-Stausee
- Mittagessen am Lünersee mit Seilbahnfahrt
- Mittagessen im Ötztal
- Eintritt Greifvogelschau
- Ortskundiger Reiseführer für die Tagesausflüge Lünersee und Ötztal
- Busgestellung für die ganze Woche
- Ortstaxe
- Trinkgelder
- Reiseleitung und Reiseversicherung

Für alle weiteren Fragen oder Auskünfte stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung

Tel : 691 52 39 88 sowie an folgende E-Mail-Adresse:
roland.conter@pt.lu

Teilnehmerzahl: mindestens 25 Teilnehmer, die Einzelzimmer sind begrenzt.

Abkürzungen:

F = Frühstück, M = Mittagessen, A = Abendessen
Das definitive Programm wird Ihnen dann zum richtigen Zeitpunkt zugeschickt.

Änderungen im Reiseprogramm sind nicht ausgeschlossen.

Letzter Anmeldetermin für diese Reise ist der 15. Dezember 2025

Mit den besten Grüßen seitens der A.T.C.L. verbleibt euer Reiseleiter.
CONTER ROLAND



Busreise nach See im Paznauntal vom 12. September bis 19. September 2026

Anmeldeformular für den Aufenthalt in See
vom 12. bis 19. September 2026
zurück senden an die ATC Luxembourg,
63 rue de Bonnevoie,
L - 1260 Luxembourg
oder E-Mail an: roland.conter@pt.lu

Name	Vorname	Geburtsdatum	Adresse und Telefon sowie E-Mail Adresse:
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			Unterschrift

Sektor Pensionierte und Witwen

Urlaubsreise 2026 führt nach Dresden

Hotel Hilton

Folgende Leistungen sind im Preis einbegriffen:

- Die Fahrt mit dem Reisebus.
- Der Zubringerdienst auf der Hin- und Rückreise von und zum Wohnort.
- 2 x gemeinsames Mittagessen auf der Hin- und Rückfahrt
- 5 x Übernachtung mit Halbpension im Hotel Hilton in Dresden
- Stadtführung mit Eintritt Semperoper (ca. 2,5 Stunden)
- Eintritt Miniaturpark Sächsische Schweiz
- Stadtführung in Leipzig (ca. 2 Stunden)
- Schifffahrt nach Pillnitz Hin- und Rückfahrt
- City Tax, alle Steuern und Gebühren
- Unterbringung und Verpflegung des Busfahrers

Die Urlaubsreise unseres Sektors findet nächstes Jahr vom Montag, 8. – Samstag, 13. Juni nach Dresden statt.

Programm

Montag, 8. Juni 2026

Zubringerdienst zum Abfahrtsort in Junglinster. Abfahrt 06.30 Uhr. Mittagessen unterwegs. Bei Ankunft in Dresden Check-in im Hotel und Freizeit für den Rest des Nachmittags. Abendessen und Übernachtung im Hotel.

Dienstag, 9. Juni 2026

Frühstück im Hotel. Geführter Stadtrundgang: Theaterplatz, Frauenkirche, prachtvolle Barockbauten. Besichtigung der beeindruckenden Räume der Semperoper. Der restliche Tag steht zur freien Verfügung, mit der Möglichkeit, zum Mittagessen und einem Einkaufsbummel am Nachmittag. Abendessen und Übernachtung im Hotel.

Mittwoch, 10. Juni 2026

Frühstück im Hotel. Fahrt in die

„Sächsische Schweiz“. Besichtigung der bekannten Felsformation des Elbsandsteingebirges Bastei von der Basteibrücke aus (Ruine der Felsenburg). Möglichkeit zum Mittagessen. Am Nachmittag Besichtigung des Miniaturparks Sächsische Schweiz (60 aus einheimischem Sandstein naturgetreu nachempfundene Gebäudemodelle, Felsformationen, Modellfahrzeuge und Modellgewässer). Abendessen und Übernachtung im Hotel.

Donnerstag, 11. Juni 2026

Frühstück im Hotel. Fahrt zur Kunststadt Leipzig. Geführte Besichtigung. Leipziger Passagen, Mädlerpassage, Auerbachs Keller. Nikolaikirche, Rathaus. Der Nachmittag steht zur freien Verfügung. Abendessen und Übernachtung im Hotel.

Freitag, 12. Juni 2026

Frühstück im Hotel. Schifffahrt auf der Elbe bis zum Schloss Pillnitz vorbei an großartigen Schlössern im Elbtal. Es geht elbaufwärts durch das Blaue Wunder. Weiter zum Schloss Pillnitz. Möglichkeit,

auf eigene Faust das ehemalige Lustschloss von August dem Starken sowie den wunderschönen angrenzenden Park zu besichtigen. Rückfahrt mit dem Schiff nach Dresden. Abendessen und Übernachtung im Hotel.

Samstag, 13. Juni 2026

Frühstück & Check-out im Hotel. Rückfahrt nach Luxemburg. Mittagessen unterwegs. Ankunft in Junglinster am frühen Abend und Zubringerdienst nach Hause.

Unser Hotel ist das ****Hotel Hilton direkt in der Dresdner Altstadt gegenüber der Frauenkirche. Das Hotel ist ausgestattet mit einer Bar, einem Restaurant und einem Innenpool mit Fitnesszentrum.

Der Preis pro Person im Doppelzimmer beträgt 1085,- €.

Der Einzelzimmerzuschlag pro Person für 5 Nächte im Einzelzimmer beträgt 295,- €.

Die Höchstzahl der Teilnehmer beträgt 45 Personen.
Anmeldeformular auf der Rückseite





Spätester Anmeldetermin ist der 15. Januar 2026. Mit der Anmeldung sind 600,- € anzuzahlen auf das Konto:
FNCTTFEL
SECTEUR PENSIONNES /
VEUVES
BCEE LU67 0019 2755 9583
8000
Erst mit der Anzahlung wird Eure Anmeldung definitiv.

Die Höchstzahl der Teilnehmer beträgt 45 Personen.

Die Anmeldungen werden nach dem Prinzip des Datums des Eingangs registriert. Anmeldungen über die Zahl von 45 Personen hinweg werden auf eine Warteliste gesetzt.

Der Anmeldeschein ist zu richten an OGBL/FNCTTFEL Sektor Pensionierte und Witwen, 63, rue de Bonnevoie, L-1260 Luxembourg oder per Mail an den Kassierer Guy Greivelding: gagreiv@pt.lu

Person 1:

Name: _____

Vorname: _____

Adresse: _____

Haustelefon: _____

Mobiltelefon: _____

Mail-Adresse: _____

Doppelzimmer

☐

Einzelzimmer

☐

Person 2:

Name: _____

Vorname: _____

Adresse: _____

Haustelefon: _____

Mobiltelefon: _____

Mail-Adresse: _____

Nimmt / nehmen an der Urlaubsreise 2026 nach Dresden teil.

Unterschrift: _____

Ausflug in den Schwarzwald

Die Vereinigung Esch/Alzette auf Reisen

Jedes Jahr organisiert der Vorstand der Vereinigung Esch/Alzette des Landesverbandes einen Ausflug für seine Mitglieder, der bei den Teilnehmern stets regen Anklang findet. Vom 9. bis zum 12. Oktober stand diesmal eine Reise in den Schwarzwald auf dem Programm. Inmitten weiter Tannenzwälder und malerischer Täler erwartete uns bei herrlichem Herbstwetter rund um unser Basislager in Freudenstadt eine gelungene Kombination aus Natur, Kultur und Kulinarik.

Während einer gemütlichen Stadtführung lernten wir die interessantesten Sehenswürdigkeiten von Freiburg kennen. Freiburgs Geschichte ist auch heute noch in den historischen Bauwerken präsent und bekannt für die berühmten Bächle und Gässle.

In Freudenstadt erzählte uns das Schwarzwaldmädel während eines geführten Rundgangs die Historie der Stadt, verknüpft mit einigen Anekdoten. So erfuhren wir viel Wissenswertes über die bekannte Schwarzwälder Tracht und den Bollenhut.

Ein Besuch in einer traditionellen Schinkenrucherei in Herzogsweiler bot interessante Einblicke in die Herstellung des berühmten Schwarzwälder Schinkens - inklusive Verkostung natürlich. Beim Schwarzwälder-Kirschtortenseminar erfuhren wir die wichtigsten Details über die Zubereitung, die Zutaten und den Aufbau dieser bekannten Spezialität. Selbstverständlich durfte auch eine Kostprobe nicht fehlen.

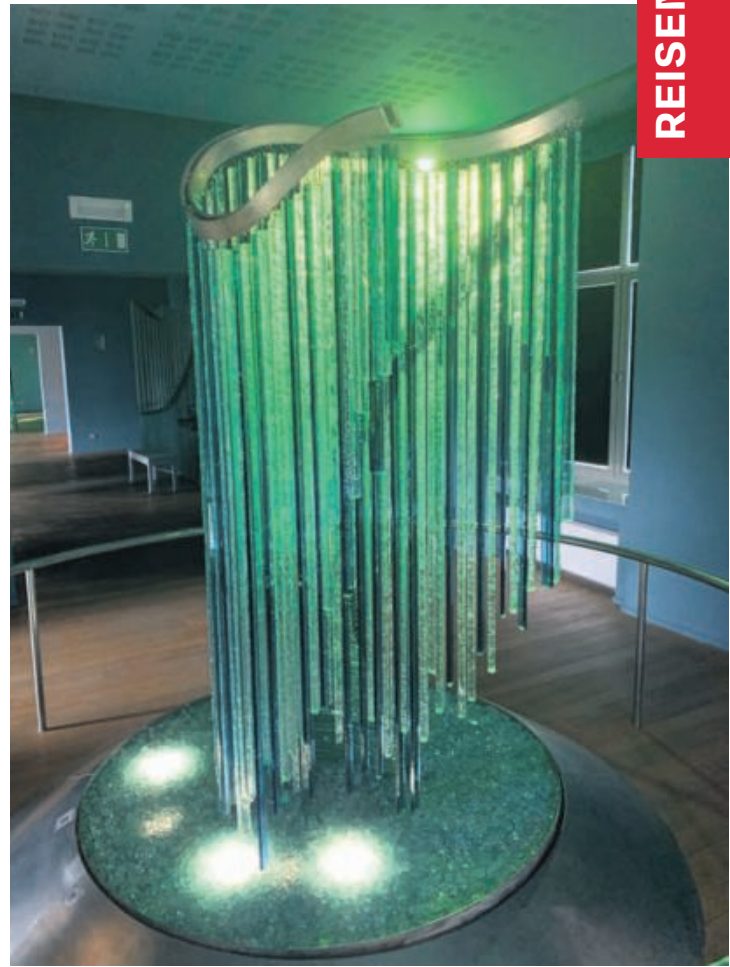
In Wolfach lernten wir die bekannte Dorotheenhütte kennen, die letzte

aktive Kristallglashütte im Schwarzwald. Hier erlebten wir die jahrhundertealte Tradition des Mundblasens hautnah. Vor den glühenden Schmelzöfen schauten wir den Glasmachern bei ihrer schweren Arbeit zu und erlebten die Glasschleifer bei deren kunstvollen Verzierungen. Ein Besuch der weltgrößten Kuckucksuhr in Triberg, wo wir die filigrane Handwerkskunst bis ins kleinste Detail bestaunen konnten, und eine Stippvisite am Titisee rundeten das abwechslungsreiche Programm ab.

Ein herzlicher Dank gebührt „Voyages Emile Weber“ für die Gesamtorganisation der Reise, und speziell unserem Busfahrer Wolfgang, der uns mit sicherer Hand, hilfsbereit und diskret, während den vier Tagen begleitete.

Roland Schreiner





Ausflug der Vereinigung Ettelbrück nach Namur und Lüttich am 3. und 4. Oktober 2025

Erster Stopp war wie gewohnt in „Courrière“ zum gemeinsamen Frühstück.

Dann ging die Reise weiter in die Hauptstadt der Wallo nie nach Namur. Es folgte die Einweisung ins Hotel „Château de Namur“.

Danach stand die Besichtigung der Parfümerie „Delforge“ auf dem Programm. Es war dies eine Entdeckungsreise in die Welt der Düfte. Die Manufaktur ist ein unter Denkmalschutz stehendes Gebäude mitten in der Zitadelle von Namur.

Beim Besuch der Manufaktur wurden uns die einzelnen Schritte die zur Herstellung der verschiedenen Kreationen von Düften führen sehr anschaulich erklärt.

Am Nachmittag wurde alsdann die Zitadelle von Namur besichtigt. Bei einer Führung durch die unterirdischen Gänge wurde man durch Bild und Ton sowie durch einen fachkundigen Führer in die Geschichte von Namur und seiner Zitadelle eingeführt.

Bis zum Abendessen verblieb noch etwas Zeit, um einen kurzen Stadtbummel zu machen.

Für den nächsten Tag stand ein Besuch der berühmten Kristallfabrik „Val St. Lambert“ in Seraing bei Lüttich auf dem Programm.

Am folgenden Tag stand die Besichtigung der berühmten Kristallmanufaktur „Val St. Lambert“ in Seraing bei Lüttich auf unserem Reiseprogramm. Von einer überaus freundlichen und engagierten Mitarbeiterin wurden wir durch die Geschichte der Manufaktur mit ihren Höhen und Tiefen geführt. Außerdem gab es auch technische und handwerkliche Erklärungen über die Kristallherstellung. Im Anschluss besichtigten wir das beeindruckende Museum, in dem einzigartige Kristallkunstwerke aus verschiedenen Epochen ausgestellt sind.

Es stand dann noch ein Aufenthalt in Lüttich an mit anschließender Heimfahrt.

Das war alles in allem ein gelungenes Wochenende.

Tagesausflug nach Dinant

Am vergangenen 16. September besuchten die Kolleginnen und Kollegen der Vereinigung Luxemburg und des Sektors Pensionierte die Stadt Dinant. Der Bus führte uns direkt auf die Zitadelle von Dinant. Hier konnten wir die Zitadelle bewundern und uns mit deren Geschichte vertraut machen. Während dem ersten Weltkrieg gab es heftige Gefechte um die Zitadelle und die Stadt zwischen den französischen und deutschen Armeen, was mit einem hohen Blutzoll der Bewohner verbunden war. Von der Zitadelle aus konnte man das schöne Tal der Meuse bewundern. Von der Zitadelle aus ging es mit einer Standseilbahn nach un-

ten zum wohlverdienten Mittagessen, dessen Qualität alle Teilnehmenden überzeugte. Am Nachmittag konnten wir, bei gutem Wetter, bei einer Schifffahrt über die Meuse, die Zitadelle von unten und das pittoreske Meuse-Tal in Augenschein nehmen.

Von dieser Stelle aus möchten wir uns bei unseren Organisatoren, den Kollegen Michel Dondelinger und Norbert De Waha, für diesen gelungenen Tagesausflug, sehr herzlich bedanken.

Nico Wennmacher





Impressionen (111)

Die ältesten Seilbahnen der Welt

Wartungsintensive Hundertjährige weiterhin in Betrieb

Anfang September dieses Jahres erschütterte ein verheerender tödlicher Unfall einer Stadtseilbahn in Lissabon die Gemüter, bei dem 15 Menschen ihr Leben lassen mussten und 18 Passagiere teils schwer verletzt wurden. Der Bahnbetreiber, die Lissabonner Verkehrsgesellschaft Carris, vermutet als Unfallursache unter anderem ein Versagen der Bremsen. Bei unserem letzten Besuch in Lissabon standen die Räder sämtlicher historischer Seilbahnen in der Hauptstadt Portugals still und dürften wohl einer gründlichen Revision und Wartungsarbeiten unterzogen werden. Sie sind allesamt über 100 Jahre alt, gehören zu den ältesten der Welt und auf den ersten Blick scheint die Technik nicht gerade mehr vertrauenswürdig.

Der „Elevador da Gloria“ wurde im Jahr 1885 eröffnet und verbindet den zentralen Platz Praça dos Restauradores mit dem höher gelegenen Stadtteil Bairro Alto. Er legt dabei eine Strecke von rund 200 Metern zurück. Die Bahn ist heute eine Touristenattraktion und wird

von vielen Einheimischen genutzt, für die die Strecke zu Fuß zu steil ist.

Steil ist ebenfalls die älteste Standseilbahn, der Ascensor do Lavra. Die Fahrstrecke beträgt 182 Meter, die Höhendifferenz 43 Meter. Dabei wird eine Steigung von bis zu 25 Prozent überwunden. Wie der Santa Justa-Aufzug ist auch die Lavra-Standseilbahn ein Projekt von Raoul Mesnier de Ponsard, die den Lissabonern helfen soll, sich an steilere Orte der Stadt „der sieben Hügel“ zu begeben. Raoul Mesnier de Ponsard war übrigens ein Schüler von Gustave Eiffel, dem Ingenieur, der für den Eiffelturm in Paris verantwortlich war.

Werfen wir einen kleinen Blick auf weitere der ältesten, über 100-jährigen Seilbahnen der Welt.

Der Reißzug in Salzburg (Österreich) ist die älteste erhaltene Standseilbahn weltweit. Er wurde Ende des



1. Ascensor do Lavra: tagtäglich 25-prozentige Steigungen hinauf und hinab
2. Cable Cars: offizielles Verkehrsmittel unter Denkmalschutz rauf und runter
3. Funiculaire de Montmartre: schon seit 100 Jahren bergauf und bergab



15. Jahrhunderts gebaut, um die Festung Hohensalzburg mit Gütern zu versorgen. Ursprünglich lief er über Holzschienen und wurde von Pferden und später durch Seile bewegt. Der Reißzug dient auch heute noch gelegentlich dem Transport von Lasten.

Die Cable Cars von San Francisco (USA) sind wohl die bekanntesten Seilbahnen der Welt. Sie wurden bereits 1873 in Betrieb genommen und verkehren noch heute auf drei Linien durch die steilen Straßen. Sie laufen nicht über Seile oberhalb, sondern werden von einem unter der Straße verlaufenden, kontinuierlich bewegten Stahlseil gezogen. Seit 1964 stehen die Cable Cars unter Denkmalschutz, sie sind zugleich Touristenattraktion und offizielles Verkehrsmittel.

Zu ihnen gesellt sich die Funicolare di Bergamo in Italien. Sie verbindet seit 1887 die Unterstadt mit der historischen Oberstadt und wurde zunächst mit Dampf betrieben, später folgte die Elektrifizierung. Die kurzen, aber steilen Fahrten gehören bis heute zum Stadtleben und ihre Technik ist eng mit der Entwicklung moderner Stadtseilbahnen verknüpft.

Die Turmbergbahn in Karlsruhe galt als älteste noch in Betrieb befindliche Standseilbahn Deutschlands. Sie wurde 1888 eröffnet und verband die Vorstadt Durlach mit dem Turmberg. Ursprünglich fuhren die Wagen mit Wasserballast, in der Neuzeit sorgten Elektromotoren für den Antrieb. Die Karlsruher Turmbergbahn stellte ihren Betrieb allerdings Ende Dezember 2024 ein, da die Betriebserlaubnis für die historischen Wagen abgelaufen war, und ihre Wagen wurden eingelagert.

Hundertjährig ist auch der Pariser Funiculaire de Montmartre: Die Standseilbahn von Montmartre befördert Besucher schon seit 1900 auf den Hügel zur berühmten Basilika Sacré-Cœur und dem angrenzenden Künstlerviertel. Die Seilbahn legt eine Strecke von nur 108 Metern zurück und überwindet in weniger als zwei Minuten eine Höhe von knapp 36 Metern. Die Fahrt dient als Alternative zum mühseligen Aufstieg über die 222 Stufen. Die Bahn besteht aus zwei Kabinen, die

gegeneinander laufen. Anfangs mit Wasserballast betrieben, wurde sie später elektrifiziert und mehrfach modernisiert.

Allgemein sind Seilbahnen Schmuckstücke vergangener Ingenieurskunst, zugleich praktische Verkehrsmittel und bis heute beliebte Touristenattraktionen. Einige von ihnen rattern seit über 100 Jahren unermüdlich dahin. Die historische Technik ist allerdings sehr wartungsintensiv und bedarf Modernisierung und regelmäßiger Anpassung an moderne Sicherheitsstandards, um ähnliche Unfälle wie in Lissabon zu vermeiden.

Pierre Buchholz
Fotos: Carris / imago /
Ville de Paris



signal Ausgaben 2025

N°	Clôture rédaction	Parution
6	lundi, 01 décembre 2025	mercredi, 17 décembre 2025

In Memoriam

François BERTEMES	1928 - 2025	Vereenegung Péiteng
Théo KOEHLER	1954 - 2025	Vereenegung Beetebuerg
Ginette LUX-MERSCH	1933 - 2025	Vereenegung Rëmeléng
Amelie MOUSEL-SCHOLTES	1922 - 2025	Vereenegung Lëtzebuerg
Léon WAGNER	1932 - 2025	Vereenegung Waasserbëlleg



Öffnungszeiten
Montag bis Freitag:
8.00 – 12.00 Uhr
13.00 – 16.00 Uhr

**Aktueller Punktwert
seit dem
1. Mai 2025**

Indexstand: 968,04

Punktwerte

Kaderpersonal: 24,334228 €

Nicht pensionsberechtigte Elemente: 23,042185 €

**NOTE
à tous les Services****Dates VALEUR CREDIT
des émoluments :**

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

Veuillez s.v.p.l. renvoyer le formulaire rempli à l'adresse e-mail suivante: affiliation@ogbl.lu

signal

Organ des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL-Landesverband **OGB·L**

Version électronique du « Signal »

Je renonce à l'avenir à l'édition imprimée du « Signal »
et ne souhaite plus recevoir que l'édition numérique :

OUI ☐

Prénom & nom:

Je souhaite recevoir l'édition numérique à l'adresse e-mail suivante :

Neijoerschpatt Pot de nouvel an 2026

Wéini / Quand : 16. Januar 2026

Mir invitéieren Iech häerzlech op eisen
Neijoerschpatt, den de 16. Januar um 17 Auer
am Casino Syndical stattfënnt!

Dir kennt iech per E-mail: Malou.Eichmann@ogbl.lu
bis de 7. Januar 2026 umellen.

Nous avons le plaisir de vous inviter à notre
pot de nouvel an, qui se tiendra le 16 janvier à 17h00
au Casino Syndical !

Vous pouvez vous inscrire par e-mail jusqu'au
7 janvier 2026 à l'adresse suivante :
Malou.Eichmann@ogbl.lu



EXPO-TRAINS LUXEMBOURG

www.amfl.net
amfl@pt.lu

42. Exposition Internationale de modélisme ferroviaire
avec bourse intégrée



08 & 09 novembre 2025

au Centre Prince Henri

WALFERDANGE (L)

Samedi de 10:00 - 18:00 & Dimanche de 10:00 - 17:00

Entrée: 9€, libre pour les enfants agés de moins de 12 ans.

Centre Prince Henri / 3, route de Diekirch 7220 Walferdange Luxembourg

organisé par:

AMFL
WALFER

PERIODIQUE	
Envois non distribuables à retourner à: L-3290 BETTEMBOURG	PORT PAYÉ E90GBL