

Rapport de la réunion auprès du Chef de Service AV en date du 10 décembre 2025

1. Informations du chef de service

Les statistiques relatives aux accidents survenus durant les derniers mois nous ont été présentées. Celles-ci montrent que les chutes et les trébuchements restent particulièrement élevés.

Ces statistiques sont également accessibles à l'ensemble des agents ; elles sont diffusées sur les écrans situés dans la salle de pause de la Feschhaal.

Concernant les statistiques relatives aux maladies, la situation peut être considérée comme stable pour la période concernée.

Le nombre de congés bleus accordés a connu une augmentation significative, avec presque un doublement des demandes validées. Dans la même période, le nombre de formations a doublé par rapport à l'année dernière, ce qui met en évidence l'impact positif des embauches réalisées ces derniers mois.

Quatre nouvelles demandes de postes ont été formulées :

- Adjoint au chef de division
- Gestionnaire senior d'exploitation des applications IN
- Chef de projet (Project Manager)
- Assistant support – secrétariat PAT

Au total, 53 embauches ont été faites, comprenant 50 agents PAT et trois agents hors cadre.

À la fin du mois de novembre, l'effectif total s'élève à 322 agent(e)s, correspondant à 305,93 ETP.

La répartition est la suivante :

- 268 agent(e)s à temps plein
- 54 agent(e)s à temps partiel

Depuis la dernière réunion avec le chef de service du 1^{er} octobre, aucune démission n'a été enregistrée. Deux candidats ont toutefois été licenciés à la suite d'un échec aux examens : un agent affecté au guichet et un agent PAT. Le pool de patrons de stage se compose actuellement de 62 personnes.

En 2025, on a recensé 17 inaptitudes définitives et cinq inaptitudes provisoires, dont cinq nouvelles inaptitudes enregistrées durant l'année.

2. Réponses aux questions

1. *Dans le cadre d'une réunion organisée en début d'année, à laquelle ont participé la directrice D/EF, Mme Sophie Lacour, le directeur D/RH, M. Yves Baden, ainsi que le chef de service AV, celui-ci nous a expliqué qu'il avait l'intention d'organiser à l'avenir les examens de promotion pour la carrière I – filière spécialisée – en fonction de la spécialisation du poste (coach, formateur, bureau roulements). Dans ce contexte, les délégués souhaitent connaître l'état d'avancement de ce projet.*

Une session d'examen de promotion sera organisée au mois d'avril 2026. Les examens seront adaptés en fonction des postes ouverts. En effet, un assistant administratif n'est pas censé maîtriser l'ensemble des aspects techniques propres à un coach, un formateur ou un agent du bureau roulements. Ainsi, chaque examen tiendra compte des compétences réellement requises pour la fonction concernée.

À ce stade, il n'est pas encore connu si une session sera organisée pour le mois d'octobre 2026.

2. *Serait-il envisageable de procéder au renouvellement des cartes d'assermentation devenues illisibles avec le temps, ou dont les photos ne correspondent plus à la situation actuelle des agents ?*

De nombreuses cartes plus anciennes sont effectivement devenues illisibles et certaines photos ne correspondent plus à l'apparence actuelle des agents.

Le renouvellement des cartes d'assermentation doit faire l'objet d'une demande officielle du service auprès du ministère compétent. Le service se renseignera donc auprès du ministère sur la procédure à suivre et établira une liste des agents souhaitant renouveler leur carte.

Des informations complémentaires seront communiquées ultérieurement.

3. *Depuis l'année 2023, les cours du volet commercial (journée PAT « volet commercial ») ne sont plus organisés. En contrepartie, il est proposé au personnel de suivre des cours en dehors des heures de travail.*

Les délégués demandent que ces cours commerciaux soient à nouveau organisés régulièrement pendant le temps de travail, afin de garantir un suivi cohérent et équitable pour l'ensemble des agents concernés.

Une journée PAT « volet commercial » sera de nouveau organisée en 2026. En raison du sous-effectif ainsi que des formations en retard qui devaient encore être assurées, il n'avait pas été possible de proposer ces sessions ces dernières années. La situation s'étant améliorée et les effectifs étant désormais suffisants. La planification d'une nouvelle session pour 2026 est désormais prévue.

4. *Les délégués souhaitent attirer l'attention sur la situation actuelle de la salle de pause à Bettembourg pose de grandes difficultés, notamment durant les périodes de chantier. La salle est beaucoup trop petite pour le nombre d'agents présents, et il n'y a qu'une seule toilette pour l'ensemble du personnel. Les agents du service AV, les PAT, les conducteurs ainsi que les collègues de la SNCF doivent tous partager cet espace, ce qui rend les conditions de pause particulièrement compliquées.*

Quelles solutions peuvent être envisagées à court et moyen terme pour améliorer cette situation et garantir des conditions de repos adéquates pour le personnel ?

À la suite des questions et demandes répétées des délégués concernant l'état des salles d'attente, formulées plusieurs mois auparavant, le projet a enfin démarré. La fin des travaux de la salle d'attente est prévue pour la fin de l'année. La gare de Bettembourg a été réévaluée dans son ensemble et plusieurs pistes d'aménagement ont été identifiées ; des propositions sont actuellement à l'étude au sein du groupe Quali Gare. La rénovation complète de la gare est, quant à elle, prévue pour 2034.

Plusieurs idées sont actuellement à l'examen concernant le réaménagement des salles de Bettembourg, et les délégués y sont tout à fait favorables. Nous attendons désormais une proposition concrète ou un plan pouvant être mis en œuvre dans un délai raisonnable. Les responsables concernés sont pleinement mobilisés sur cette problématique et ont pour objectif d'améliorer le bien-être ainsi que les conditions de travail des agents. Ces aménagements permettraient également

d'optimiser les flux de voyageurs, qui restent difficiles à gérer dans la configuration actuelle.

Dès que des informations plus précises seront disponibles, elles seront communiquées.

5. *Concernant le chantier du 11 et 12 octobre 2025 entre Luxembourg et Mersch, un avis a été envoyé indiquant la mise à disposition d'une salle de pause située sur le parking à Mersch. Cependant, cette salle s'est révélée inaccessible pour le personnel.*

Les délégués souhaitent savoir pourquoi cette salle n'était pas accessible et quelles mesures seront prises à l'avenir pour éviter que ce type de situation ne se reproduise lors de prochains chantiers.

Le sujet a été transmis aux services concernés. Il s'avère qu'une erreur humaine s'est produite lors de la configuration des autorisations de badge et des catégories de personnel, ce qui a rendu la salle inaccessible. Ce problème a désormais été corrigé.

6. *Plusieurs examens se déroulent souvent en même temps dans différents locaux, alors qu'un seul délégué est affecté.*

Les délégués demandent qu'une meilleure répartition des présences soit mise en place, avec plusieurs délégués planifiés, afin d'assurer un suivi équitable.

À la suite de plusieurs interventions des délégués, le sujet sera analysé. La problématique n'avait pas été identifiée jusqu'à présent. Une amélioration est à l'étude afin de permettre la planification d'un deuxième délégué lors des sessions d'examen, ce qui ne devrait pas poser de difficulté.

7. *Les délégués proposent de lancer une campagne de sensibilisation sur les réseaux sociaux et autres canaux de communication afin d'encourager les clients à déposer leurs déchets aux endroits prévus et à faire preuve de respect envers le personnel.*

Une telle initiative contribuerait à améliorer les conditions de travail des agents et à renforcer l'image positive des CFL auprès du public.

Des visuels ont déjà été préparés par notre service et le sujet a été abordé dans différents groupes de travail. Une campagne, incluant éventuellement la réalisation de vidéos, n'est toutefois pas prévue à ce stade. Certaines propositions ont néanmoins été formulées par les délégués.

8. *Il a été constaté que les agents de sécurité disposent des numéros de GSM de travail ainsi que des noms des agents PAT présents sur les trains, alors que les agents PAT ne disposent d'aucune information équivalente concernant les agents de sécurité.*

Les délégués souhaitent savoir pour quelles raisons cette asymétrie d'informations existe et s'il serait possible de mettre en place un système de communication réciproque afin de faciliter la coordination et d'améliorer la sécurité à bord.

Concernant les équipes Brinks, celles-ci reçoivent leurs tournées directement du SQS, qui les transmet ensuite aux responsables Brinks chargés de leur répartition. Aucune information nominative n'est actuellement communiquée aux agents PAT. Le système, dans son état actuel, ne permet donc pas encore un échange mutuel d'informations. Toutefois, une adaptation est prévue afin d'améliorer la communication et la collaboration entre les équipes. À l'avenir, il est notamment prévu que les agents PAT puissent voir le numéro de téléphone de l'équipe de sûreté présente à bord du train.

9. *Les délégués souhaitent se renseigner sur le suivi de la question du mois de mars 20250331-23 L. Les délégués du personnel demandent pourquoi les noms et/ou numéros des conducteurs de la DB et SNCB ne figurent pas sur leur RAILtab. Ils souhaitent savoir si cela peut être corrigé pour une meilleure gestion des informations.*

L'intégration systématique des noms et numéros des conducteurs de la DB et de la SNCB n'est pas prévue dans le RAILtab. Une telle gestion serait impossible, notamment en raison du nombre élevé de conducteurs français habilités à circuler sur le réseau luxembourgeois, qui s'élève à environ 400. Seul un numéro de téléphone est indiqué pour les conducteurs lorsqu'une relève ou une autre intervention est nécessaire, mais ces informations ne figurent pas sur chaque feuille.

10. *Les délégués ont été sollicités par plusieurs agents signalant qu'au début de leur service au CRM, leurs badges ne leur permettent plus d'accéder au terrain, une porte ayant été installée récemment.*

Les délégués demandent si cette situation peut être corrigée, afin que les agents concernés soient autorisés à passer par cette porte en cas de besoin.

Il est souligné que cette situation est particulièrement problématique, dans la mesure où des agents se voient empêchés d'accéder à leur poste de travail en

raison d'un défaut d'autorisation de badge. Ce point doit faire l'objet d'une attention particulière à l'avenir. Une nouvelle porte a effectivement été installée sans que les accès de certaines catégories de personnel concernées aient été activés au préalable. Notre secrétariat a déjà adressé plusieurs courriels afin de déterminer l'origine du dysfonctionnement et de recueillir les informations nécessaires à la régularisation de la situation. Dès que des précisions complémentaires seront disponibles, elles seront communiquées.

11. *Concernant le personnel ayant une pause à Arlon, nous souhaitons savoir si une salle de repos est actuellement prévue pour les agents et, le cas échéant, où elle se trouve.*

Dans le cas contraire, la délégation espère qu'une solution pourra être mise en place d'ici le changement d'horaire prévu à la mi-décembre.

Les délégués constatent que, dans le cadre du changement d'horaire, les agents bénéficient de nouveau régulièrement de pauses à Arlon. Par le passé, les agents avaient accès à une salle située en gare d'Arlon. À la suite des modifications de roulement intervenues ces dernières années, une seule tournée par jour en semaine prévoyait une pause. Bien que la salle soit restée accessible aux agents PAT, l'ancien avis n'était plus disponible sur le RAILtab, de sorte que les agents n'en avaient pas connaissance.

Un avis a été diffusé le 9 décembre 2025 afin de rappeler que la salle de repos est toujours disponible. Cet avis, accompagné d'une photo, précise son emplacement ainsi que l'ensemble des informations nécessaires pour les agents.

12. *Les délégués souhaitent obtenir des informations détaillées quant aux besoins en personnel après la mise en place du nouvel horaire le 14 décembre. Combien d'agents supplémentaires seront requis ?*

Pour la navette entre Rumelange et Noertzange, la mise en place du nouvel horaire nécessitera trois agents supplémentaires par jour. Quant au nouveau trajet Luxembourg–Libramont, des agents supplémentaires avaient initialement été planifiés.

Toutefois, après une analyse concrète de la situation, il a été constaté que les agents PAT effectuent uniquement le trajet Luxembourg–Arlon ; par conséquent, aucun agent supplémentaire n'est requis.

Concernant les besoins pour les week-ends à Troisvierges, les informations n'étaient pas disponibles au moment de la réunion.

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



Rapport - Scan me!



Dionisio BATTISTA
Délégué titulaire
Membre comité



Jérôme TRAUSCH
Délégué titulaire
Membre comité



Henri Klein
Membre comité



Giuseppe Papillo
Membre comité



Nick WEYLAND
Délégué suppléant
Membre comité



Eldin DURAKOVIC
Délégué suppléant
Membre comité



Franklin Zinga Casemiro
Membre comité



Dany Machado Oliveira
Membre comité



Devenir membre - Scan me!