

Rapport de la réunion avec le Chef de Service BU en date du 26 mars 2026

Au début de la réunion, le compte rendu de la séance du 11 décembre 2025 a été approuvé par les délégués.

Le chef de la division Qualité, Sécurité et Administration (QSA) a ensuite présenté le rapport qualité/sécurité du mois de février. Les chiffres restent stables. À ce jour, 7 « CIS » ont été rédigés par les agents. Concernant les incidents, le service observe une légère baisse.

Le chef de service a présenté les KPI du contrat entre l'État et la SNCFL concernant le service de transport de voyageurs par autobus, qui se maintiennent également à un niveau stable et très satisfaisant.

Les résultats de la « Mataarbechterëmfro 2025 » ont été présentés par le chef de service. Nous en avons eu une vue assez brève, sans entrer dans les détails. Les résultats sont nettement plus mauvais pour le personnel de conduite, ceux du personnel de l'atelier restent mitigés, et ceux du personnel sédentaire demeurent plus ou moins stables par rapport à ceux réalisés en 2022.

Un plan d'action sera élaboré d'ici le mois de mai. Il est à noter que des workshops seront organisés pour le personnel afin de discuter des améliorations à apporter et de présenter les résultats de l'enquête.

La responsable de la cellule Administration nous a présenté une première vue sur l'application relative aux sanitaires sur le trajet. Il sera possible d'envoyer des messages en cas de problème avec ceux-ci.

Réponses aux questions

1. Gestion du temps de travail

1.1 Situation des reliquats / journées improductives

Question

Les délégués demandent la situation complète des reliquats en journées improductives pour l'année 2026 ?

Réponse

Les journées improductives pour le mois de février s'élèvent à 9 015, soit une légère hausse.

1.2 Compte épargne-temps (CET)

Question

Les délégués demandent des précisions chiffrées concernant la gestion du compte épargne-temps (CET) pour l'année 2025, notamment :

- le nombre total d'heures improductives cumulées ;

- le volume d'heures CET prises sous forme de congés ;
- le volume d'heures CET liquidées par paiement ;
- ainsi que le nombre total d'heures actuellement stockées dans le CET.

Réponse

Le nombre total d'heures improductives cumulées pour l'année 2025 s'élève à 8 519. Le volume d'heures liquidées est de 4 645, ce qui représente 17 personnes. Le volume d'heures CET prises sous forme de congés ainsi que les heures stockées nous seront communiquées ultérieurement, le chef de la division Mouvement souhaitant encore demander des précisions à notre demande.

2. Organisation du service et procédures

2.1 Fonction d'observateur lors d'un examen de promotion

Question

Les délégués demandent au chef de service de bien vouloir préciser le rôle exact d'un observateur lors d'un examen de promotion. En effet, la présence d'un observateur lors d'un examen récent a suscité des interrogations parmi le personnel, sans pour autant remettre en cause la régularité de la procédure.

Les délégués souhaitent donc qu'une clarification soit apportée quant :

- au rôle précis de l'observateur,
- aux raisons de sa présence,
- ainsi qu'à son positionnement dans le cadre de la procédure d'examen.

Ils soulignent qu'une clarification officielle contribuerait à éviter toute interprétation erronée et à préserver la confiance dans la procédure d'examen ainsi que dans l'image de l'OGBL Landesverband. Le chef de service a précisé et a expliqué le rôle de l'observateur lors d'un examen, et le chef de la division Mouvement a également détaillé le déroulement. Du côté de la direction, du secrétariat ainsi que de la délégation, il a été confirmé que les examens se déroulent dans de bonnes conditions.

Réponse

Le chef de service nous a informés que, lors de l'examen antérieur, des rumeurs et diverses allégations avaient circulé, notamment concernant la correction. Il nous a confirmé avoir clarifié la situation. Il a également été précisé que le président de la délégation centrale désigne les observateurs et veille à ce que les questionnaires ainsi que les autres éléments soient conformes.

Nous, délégués, veillerons à ce que les examens se déroulent toujours dans les meilleures conditions pour les candidats.

2.2 Accès à la fonction de Teamleader

Question

Les délégués demandent quelles sont les procédures actuellement en vigueur pour accéder à la fonction de Teamleader.

Ils souhaitent notamment obtenir des précisions concernant :

- les conditions requises pour accéder à cette fonction ;
- les différentes étapes du processus de sélection ;
- les critères d'évaluation appliqués ;
- le rôle de la hiérarchie dans la procédure de désignation ou de promotion.

Réponse

L'agent désirant accéder au poste de Teamleader doit se présenter et réussir l'examen de promotion, et doit être classé au grade I/4a. Cette condition est requise pour briguer le poste de manière définitive.

Parallèlement, le service publie des postes vacants et invite toutes les personnes qui ont postulé à participer à une journée appelée « Assessment Day », organisée en collaboration avec le service RH. Lors de cette journée, plusieurs critères sont évalués, notamment l'empathie, l'exemplarité ainsi que les tâches que le Teamleader doit accomplir dans le cadre du projet 965. Le Teamleader est le responsable hiérarchique de l'agent et doit notamment faire preuve de résistance au stress. La décision finale de recrutement revient au chef de service.

Il est à noter que, si l'agent est nommé au poste, il doit impérativement se présenter à l'examen de promotion. En cas d'échec, il sera réaffecté à son poste de conducteur.

2.3 Information annuelle sur l'effectif du personnel

Question

Les délégués demandent que, comme cela se pratique dans d'autres services, une réunion d'information concernant l'effectif du personnel soit organisée chaque début d'année, avant la première réunion de la délégation centrale. Ils souhaitent que cette pratique soit mise en place à partir de l'année 2027.

Réponse

Il a été décidé que la première réunion auprès du chef de service de l'année serait avancée et que l'effectif y serait présenté. Elle devra, en tout état de cause, se tenir avant la première réunion de la délégation centrale.

3. Exploitation et organisation opérationnelle

3.1 Organisation du service pendant les travaux

Question

Les délégués demandent un point de situation concernant le chantier en cours.

Ils souhaitent notamment connaître :

- l'organisation prévue du service pendant la durée des travaux ;
- l'impact éventuel sur les tours de service ;
- l'agenda et les différentes étapes du chantier ;
- les modalités de prise de service pendant cette période ;
- ainsi que les conditions d'accès et le trajet vers l'emplacement des bus au niveau de la rocade.

Réponse

Les années 2026 & 2027 seront encore marquées par des études et la planification du chantier. En parallèle, une étude est en cours pour la mise en place d'un dépôt provisoire à la Rocade.

L'emplacement provisoire à la Rocade sera équipé d'un réfectoire, de toilettes, de douches, de vestiaires ainsi que d'un poste de sécurité « Brinks ». Concernant la prise de service, la planification n'en est qu'à ses débuts. La prise de service, tout comme la fin de service, pourra être flexible en fonction du lieu où l'agent prendra physiquement son service, soit à la Rocade, soit au dépôt actuel, les bus électriques y restant stationnés.

Naturellement, il y aura un impact sur les tours de service. Afin de faire face à ces défis, un effectif supplémentaire de sept agents a été approuvé pour le service.

3.2 Présence de l'assistant opérationnel

Question

Les délégués souhaitent comprendre pour quelles raisons l'assistant opérationnel n'était pas présent au poste isolé d'Echternach après 22h00 le week-end des 14 et 15 février.

Le 14 février, plusieurs services étaient planifiés au-delà de 22h00.

Le 15 février, plusieurs chauffeurs étaient encore en circulation tardivement en raison de conditions météorologiques difficiles (neige et verglas).

Dans ce contexte, les délégués souhaitent savoir :

- si les obligations liées à la fonction d'assistant opérationnel ont été respectées ;
- et s'il ne lui incombe pas d'assurer une présence et un soutien effectif au personnel lors de leur retour, en particulier dans des circonstances exceptionnelles.

Réponse

Pour la journée du 14 février, le chef de la division Mouvement a précisé qu'il s'agissait d'un changement de planning de dernière minute et qu'il maintient sa position selon laquelle un agent ne devrait pas assurer une prise ou une fin de service sans AO.

Pour la journée du 15 février, le chef de la division Mouvement a admis que l'agent aurait dû rester sur place, voire se concerter avec l'astreinte en vue de sa fin de service.

Le chef de la division Mouvement nous a également indiqué qu'il envisage, à l'avenir, de réévaluer l'organisation du poste isolé d'Echternach, notamment en ce qui concerne la présence d'un AO, voire d'un agent CEB. Il se concertera avec le service de planification et nous tiendra informés des conclusions. En tout état de cause, il informera le CEB et les AO des dispositions à prendre en cas de situations similaires, notamment en cas de conditions météorologiques défavorables ou autres circonstances particulières.

3.3 Kilométrage HLP (haut-le-pied)

Question

Les délégués demandent des données chiffrées concernant les kilomètres parcourus en HLP (haut-le-pied) en 2025. Ils souhaitent que ces données soient présentées en distinguant :

- les trajets effectués du lundi au vendredi ;
- ceux du samedi ;
- ceux du dimanche et jours fériés ;
- ainsi que les trajets effectués durant les périodes où le PI EN est fermé.

Réponse

Le chef de la division Mouvement nous communiquera les chiffres demandés avant la prochaine réunion auprès du chef de service prévue au mois de juin. Il nous a expliqué que le responsable de la planification est actuellement en train de mettre en place les mesures décidées lors du workshop, ce qui explique le retard dans le traitement de cette demande.

3.4 Sécurité sur certaines lignes et trains sensibles

Question

Le service AV identifie certains trains dits « sensibles », qui sont plus fréquemment confrontés à des agressions ou à des problèmes avec la clientèle. Lorsque ces trains sont remplacés par des services de bus, la même clientèle est généralement transportée. Dans ce contexte, les délégués souhaitent savoir :

- s'il est envisagé d'équiper ces services de bus avec du personnel de sécurité ;
- et si, à l'avenir, certaines lignes de bus (notamment du réseau RGTR) pourraient également être identifiées comme sensibles et bénéficier d'un accompagnement par du personnel de sécurité.

Réponse

Actuellement, une demande visant à équiper les bus (remplaçants des trains sensibles), dits SR et SEV, avec du personnel de sécurité, n'a jamais été discutée ni prise en compte. Le chef de service nous a indiqué qu'il conviendrait d'en discuter avec le service AV lors d'une prochaine réunion Cascade.

Il en va de même pour les lignes de bus RGTR. Le ministère de la Mobilité est actuellement en train d'étudier cette question, et le chef de service nous a précisé qu'il ne serait bien entendu pas opposé à une telle initiative si le ministère s'orientait dans ce sens.

4. Matériel et incidents techniques

4.1 Incident technique – circuit de refroidissement d'un bus

Question

Les délégués demandent des explications concernant un incident au cours duquel un chauffeur aurait été invité par le CEB à prendre un bus présentant une fuite importante dans le circuit d'eau.

Selon les informations recueillies :

- le problème avait déjà été signalé ;
- le chauffeur aurait été invité à effectuer le trajet Luxembourg – Echternach sans eau de refroidissement ;
- et à remplir lui-même le circuit d'eau au dépôt d'Echternach.
- Les délégués souhaitent savoir :
- pour quelles raisons cette décision a été prise ;
- si les procédures de sécurité et de maintenance ont été respectées ;
- et si cette situation a pu contribuer à aggraver la panne du véhicule.

Réponse

Cette décision a été prise pour des raisons dites organisationnelles. Les délégués ont bien entendu questionné plusieurs décisions jugées discutables.

À la suite d'une discussion portant sur plusieurs exemples, ainsi que sur l'avis du chef de la division Matériel, le chef de la division Mouvement nous a informés qu'il allait travailler sur la mise en place d'une procédure.

La décision relèvera de la responsabilité du chauffeur, qui devra évaluer s'il est en mesure de poursuivre la conduite ou de prendre un autre bus lors de la prise de service. Il estime qu'un chauffeur est un professionnel disposant de toutes les connaissances et compétences

nécessaires pour juger si un bus est apte à la conduite ou non.

Cette décision ne sera donc plus prise par le CEB.

Nous sommes conscients que l'objectif et l'obligation du service sont d'assurer les courses, mais si cela n'est techniquement pas possible, la décision finale reviendra au conducteur.

5. Infrastructures et installations

5.1 Stationnement de véhicules privés dans le hall des autobus

Question

Les délégués demandent sur quelle base réglementaire et sous quelle autorité le personnel du CEB est autorisé à stationner des véhicules à usage privé dans le hall des autobus de Luxembourg.

Réponse

Il n'existe aucune base réglementaire et aucune autorisation n'a été émise par le chef de service.

5.2 Équipement du réfectoire extérieur

Question

Les délégués demandent :

- le remplacement du réfrigérateur défectueux dans le réfectoire extérieur (Luxembourg) par un modèle de plus grande capacité ;
- ainsi que l'installation d'un four à micro-ondes supplémentaire afin d'améliorer les conditions d'utilisation pour le personnel.

Réponse

Un réfrigérateur a été commandé, ainsi qu'un four à micro-ondes supplémentaire.

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



David Arlé
Délégué titulaire



André Marques de Paiva
Délégué titulaire



Gast Schoumacker
Délégué suppléant



Steve Kerschen
Délégué suppléant



Rapport - Scan me!



Devenir membre - Scan me!