

N°3

Mittwoch, 15. Juli

106. Jahrgang

nächste Nummer

23. September 2026

signal

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



Wechsel im Verwaltungsrat

S. 5-9

Editorial

Maßnahmen zur Stärkung der Sicherheit **S. 3-4**

Aktuelles

*Wechsel an der Spitze
des CFL-Verwaltungsrates* **S. 5**

*Vom Staatsbetrieb zum modernen
Mobilitätsdienstleister* **S. 6-9**

Neuer Gleichstellungsbeauftragter **S. 10**

*Entrevues avec les représentants
du LSAP et du DP* **S. 11**

*Seminar des Syndikats Eisenbahnen /
FNCTTFEL-Landesverband* **S. 12**

Gewalt géint Personal **S. 13**

Kommentar

Tripartite **S. 14-17**

Eisenbahnen

Rapports de réunions **S. 18-33**

Filialen

Luxtram **S. 34**

CFL cargo & CFL technics **S. 35**

Kultur

*Generalversammlung der
Vereinigung Esch/Alzette* **S. 36-37**

Komunardefeier **S. 37**

Sport

62. Generalversammlung der USIC **S. 38-40**

4-Länderturnier im Volleyball **S. 41-42**

FC Eisebunn 97 **S. 43**

BASCOL – Basketball-Betriebsmeisterschaft **S. 44**

CFL-Angelmeisterschaft 2026 **S. 45-46**

USIC-Weltmeisterschaft der Sportangler **S. 47-48**

Reisen

Tagesausflug nach Maastricht **S. 49**

Urlaubsreise 2026 führte nach Dresden **S. 50-51**

Impressionen

Knifflige Zug-Mathematikaufgaben **S. 52-53**

Infos

S. 54-60

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:
Editpress S.A.

Made in Luxembourg

Versand:

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



Georges Melchers
Präsident Syndikat
Eisenbahnen OGBL/
FNCTFEL-Landesverband

Maßnahmen zur Stärkung der Sicherheit

Am 19. Juni fand der „Safety Day“ der CFL statt und bot vielfältige Einblicke in sicherheitsrelevante Themen und Entwicklungen. Sicherheit besitzt im Bahnverkehr höchste Priorität.

Sie umfasst sämtliche technische, organisatorische und menschliche Maßnahmen, die darauf ausgerichtet sind, einen zuverlässigen, effizienten und risikoarmen Betrieb zu gewährleisten.

Der „Safety Day“ bietet die Gelegenheit, zentrale Themen wie Bahn- und Betriebssicherheit, Arbeitssicherheit, Gesundheitsschutz und Notfallmanagement in den Fokus zu rücken. Durch Workshops, praktische Übungen und den Austausch zwischen Mitarbeitern werden die Sicherheitskultur gestärkt und das Bewusstsein für Risiken im täglichen Bahnbetrieb geschärft. Gleichzeitig werden moderne Sicherheitsinnovationen, technische Entwicklungen sowie Maßnahmen zum Umwelt- und Gefahrgutschutz vorgestellt – ein deutliches Zeichen dafür, dass Sicherheit, Qualität und Verantwortung bei der CFL eng miteinander verknüpft sind.

Im Mittelpunkt steht dabei die konsequente Reduktion des Unfallrisikos auf ein nahezu Nullniveau.

Ein ebenso wichtiger Bestandteil einer ganzheitlichen Sicherheitskultur ist jedoch nicht nur die technische und betriebliche Sicherheit, sondern auch der Schutz der Fahrgäste und des Personals im täglichen Betrieb. Immer deutlicher zeigt sich, dass der Umgang mit Konflikt- und Aggressionssituationen eine entscheidende Rolle spielt, um ein sicheres, respektvolles und verlässliches Umfeld im öffentlichen Transport zu gewährleisten. Daher ist es unerlässlich, Maßnahmen zu stärken, die sowohl Bahnbeschäftigte als auch Reisende vor Übergriffen schützen und das Sicherheitsgefühl nachhaltig erhöhen.

Um diese Sicherheitskultur nicht nur im täglichen Betrieb, sondern auch auf gesetzlicher Ebene weiter

zu festigen, wird der rechtliche Rahmen derzeit umfassend modernisiert. Eine zentrale Rolle spielt dabei der sogenannte „Projet de loi 8335“, der sich mit der Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Transport befasst. Dieser Gesetzentwurf reagiert auf die zunehmenden Herausforderungen im Bahn- und Busverkehr und schafft klare Grundlagen, um sowohl das Personal als auch die Fahrgäste besser zu schützen.

Der Gesetzentwurf sieht unter anderem die Einführung neuer Sicherheitsfunktionen wie „agent de service“ und „agent de service agréé“ vor, die künftig eine wichtige Rolle bei der Prävention und Feststellung von Ordnungsverstößen übernehmen sollen. Gleichzeitig wird die Videoüberwachung im öffentlichen Transport ausgebaut, um Vorfälle besser zu dokumentieren und das Sicherheitsgefühl weiter stärken zu können. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf klar definierten Verhaltensregeln, die Aggressionen, Belästigungen und Vandalismus konsequenter erfassen und sanktionieren.

Abschließend lässt sich festhalten, dass Sicherheit im öffentlichen Transport nur dann nachhaltig gewährleistet werden kann, wenn betriebliche Maßnahmen, Sensibilisierung und ein klarer gesetzlicher Rahmen ineinandergreifen. Der „Safety Day“ verdeutlicht die Bedeutung von Ausbildung, Prävention und Zusammenarbeit im Alltag, während der „Projet de loi 8335“ die notwendigen rechtlichen Grundlagen schafft, um diese Bemühungen langfristig zu unterstützen.

Ein weiterer zentraler Bestandteil des Gesamtkonzepts ist der Einsatz von Bodycams. Der entscheidende Vorteil von Bodycams für das Personal liegt in ihrer unmittelbaren, präventiven Schutzwirkung direkt am Ort des Geschehens. Während fest installierte Deckenkameras primär der nachträglichen Aufklärung von Straftaten dienen, wirken Bodycams in Konfliktsituationen akut deeskalierend.





Durch den sogenannten „Spiegeleffekt“ – bei dem sich aggressive Fahrgäste auf dem Frontdisplay der Kamera selbst sehen – wird Tätern ihr eigenes Verhalten direkt vor Augen geführt, was Situationen nachweislich schnell beruhigt. Unterstützt wird dies durch die Pflicht zur mündlichen Ankündigung der Aufnahme, die oft als letzte wirksame Warnung fungiert.

Zudem eliminieren die mobilen Kameras die typischen toten Winkel starrer Deckensysteme, da sie sich mit dem Personal bewegen und das Geschehen auf Augenhöhe erfassen. Im Ernstfall sichern sie durch den sogenannten Pre-Recording-Modus auch die Sekunden vor der Aktivierung. Da Bodycams im Gegensatz zu den meisten Festkameras im Zug auch den Ton aufzeichnen, liefern sie lückenlose und gerichtlich verwertbare Beweise für verbale Beleidigungen und Bedrohungen.

Gleichzeitig erhöhen sie die Transparenz und Nachvollziehbarkeit von Ereignissen – ein Vorteil, der sowohl Mitarbeitenden als auch Fahrgästen zugute-

kommt. Dieses Thema wird zudem an der jährlichen Sitzung „Comité de pilotage sécurité dans les transports publics“ aufgegriffen.

Im Rahmen unserer jüngsten Gesprächstour mit den verschiedenen politischen Parteien haben wir diese Themen ebenfalls umfassend erörtert. Dabei war es uns besonders wichtig zu betonen, wie entscheidend ein zügiger Abschluss des „Projet de loi 8335“ für die weitere Entwicklung und Umsetzung unseres Sicherheits- und Qualitätskonzepts ist. Durch den direkten Austausch mit den politischen Entscheidungsträgern möchten wir sicherstellen, dass die bestehenden Anliegen verstanden, offene Fragen geklärt und die notwendigen Schritte zur Finalisierung des Gesetzes zeitnah eingeleitet werden.

Gemeinsam tragen diese Initiativen dazu bei, ein Umfeld zu schaffen, in dem sich sowohl Fahrgäste als auch das Bahnpersonal geschützt, respektiert und ernst genommen fühlen – eine wesentliche Voraussetzung für einen modernen, zuverlässigen und zukunftsorientierten öffentlichen Transport.

Wechsel an der Spitze des CFL-Verwaltungsrates

Jean-Paul Lickes übernimmt das Amt von Jeannot Waringo

Im Rahmen der Vorstellung des CFL-Jahresberichts am 15. Juni 2026 kam es zu wesentlichen personellen Veränderungen im Verwaltungsrat der nationalen Eisenbahngesellschaft.

An der Spitze des Gremiums endet die Ära von Jeannot Waringo, der nach 29 Jahren als Präsident verabschiedet wurde. Seine Nachfolge tritt nun offiziell Jean-Paul Lickes an. Jean-Paul Lickes leitete bislang die Generaldirektion für Mobilität im Ministerium und war bereits Vizepräsident des CFL-Verwaltungsrates.

Für uns als Gewerkschaft steht bei diesem Wechsel an der Spitze wie auch bei der Neubesetzung der Mandate eines fest im Fokus: Die konsequente Verteidigung der Arbeitsbedingungen und die Stärkung des öffentlichen Dienstes.

Wechsel beim gewerkschaftlichen Mandat

Auch auf der Seite der Arbeitnehmervertretung hat ein Wechsel stattgefunden. Ein Dank unseres Syndikats gilt der Kollegin Gaby Birtz, die das Mandat der Personalvertretung am 15. Juni 2020 von Kollegen Carlo Thissen übernommen hatte und nun aus dem Gremium ausscheidet. Sie hat sich in den vergangenen sechs Jahren im Verwaltungsrat verlässlich für die Belange der CFL-Belegschaft eingesetzt. Das Syndikat Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesverband dankt ihr für dieses gewerkschaftliche Engagement.

Anstelle von Gaby Birtz rückt Kollege David Arlé für das Syndikat Eisenbahnen in den Verwaltungsrat nach. Für die wichtige Kontinuität im Amt stehen ihm die beiden erfahrenen Mitglieder Georges Melchers und Josy Bourgraff zur Seite. Gemeinsam werden unsere drei Vertreter im Verwaltungsrat die gewerkschaftliche Linie des OGBL entschlossen verteidigen und sicherstellen, dass die Interessen und die Stimme der Belegschaft bei jeder strategischen Entscheidung im Mittelpunkt stehen.

Rochaden bei den Staatsvertreter

Durch die Nominierung von Jean-Paul Lickes zum neuen Präsidenten des Verwaltungsrates und eines weiteren Wechsels verändern sich auch die Staatsvertreter im Verwaltungsrat:

- Loris Meyer (neuer Generaldirektor für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur) übernimmt den bisherigen Sitz von Jean-Paul Lickes.



- Charly Lippert (stellvertretender Generaldirektor im Wirtschaftsministerium) rückt anstelle von Marianne Hoffmann nach.

Wirtschaftliche Rekorde verpflichten: Investitionen in Personal und Infrastruktur

Der neu formierte Verwaltungsrat unter dem Vorsitz von Jean-Paul Lickes übernimmt die Führung in einer wirtschaftlich starken Phase. Die CFL-Gruppe konnte einen Rekordumsatz von 1,3 Milliarden Euro und einen Gewinn von 35,3 Millionen Euro ausweisen.

Für den OGBL ist klar: Diese hervorragenden Zahlen sind in erster Linie das Verdienst der tagtäglichen, harten Arbeit der CFL-Belegschaft unter oft schwierigen operativen Bedingungen, wie den zahlreichen Baustellen. Das Rekordergebnis muss jetzt genau dort ankommen, wo es gebraucht wird: In der Entlastung des Personals, der Schaffung sicherer Arbeitsplätze und dem massiven Ausbau des Schienennetzes. Wir werden den neuen Verwaltungsrat beim Wort nehmen und partnerschaftlich, aber bestimmt für die Interessen unserer Kolleginnen und Kollegen streiten!

Schlusswort

Das Syndikat Eisenbahnen gratuliert dem neuen Präsidenten zu seinem Amt und blickt einer weiterhin guten und produktiven Zusammenarbeit im Sinne aller Beschäftigten entgegen.

Josy Bourgraff

Vom Staatsbetrieb zum Mobilitätsdienstleister

41 Jahre Netz- und Flottenmodernisierung der CFL

Am 15. Juni 2026 kam es bei den CFL zu einer Neubesetzung des Vorsitzes im Verwaltungsrat. Nach einer außergewöhnlichen Amtszeit von 29 Jahren übergab Jeannot Waringo die Leitung des Gremiums an Jean-Paul Lickes. Jeannot Waringo war seit 1985 Mitglied des Verwaltungsrates und davor schon seit 1979 in verschiedenen Ausschüssen der Eisenbahngesellschaft aktiv. Somit war er über nahezu ein halbes Jahrhundert hinweg eng mit der CFL verbunden. Diese weitreichende Verantwortung trug er zusätzlich zu seiner vorherigen beruflichen Funktion im Staatsdienst, wo er rund 30 Jahre lang an der Spitze der Finanzinspektion (IGF) stand. Bevor Jeannot Waringo 1997 das Amt des Präsidenten übernahm, wurde dieses von 1985 bis 1997 vom früheren Präsidenten des Landesverbandes (FNCTTFEL), Jeannot Schneider, bekleidet.

Der Wandel zu einem modernen Konzern

Unter der Führung von Jeannot Waringo verwandelte sich die Eisenbahngesellschaft grundlegend. Die tiefgreifenden Umstrukturierungen ab den 1990er-Jahren verwandelten die einstige Staatsbahn von einem verstaubten, defizitären Betrieb in einen modernen, international aufgestellten Transport- und Logistikdienstleister. Eine der ersten Amtshandlungen war dabei die gesellschaftsrechtliche Neuausrichtung der CFL und die formelle Aufhebung der alten Nachkriegssatzungen, was durch das Gesetz vom 28. März 1997 ermöglicht wurde. Die CFL erhielt dadurch einen neuen rechtlichen Status und wurde als Handelsgesellschaft mit besonderem rechtlichen Status definiert. Dies gab dem Unternehmen die unternehmerische und operative Autonomie eines Privatunternehmens.

Im Rahmen der damaligen CSV-DP-Koalitionsregierung stießen die CFL und der Verwaltungsrat in den Jahren 1999 bis 2004 immer wieder auf harten Gegenwind beim damaligen Wirtschafts- und Transportminister Henri Grethen, unter dessen Ära große Infrastrukturprojekte blockiert oder ausgebremst wurden. Trotzdem konnte der Verwaltungsrat unter Jeannot Waringo beim Thema Sicherheit fundamentale Erneuerungen durchsetzen. So wurde 1999 beschlossen, das veraltete Signalsystem langfristig durch das modernste europäische Zugsicherungssystem ETCS zu ersetzen. Da der lückenlose ETCS-Aufbau Jahrzehnte dauern würde, wurde gleichzeitig die temporäre Implementierung des Zugsicherungssystems Memor II+ beschlossen. Anfang der 2000er-Jahre startete die CFL zudem ein Programm zur systematischen Beseitigung von unbeschränkten oder schlecht einsehbaren

Bahnübergängen. Des Weiteren trieb der Verwaltungsrat den Ersatz der alten, mechanischen und elektromechanischen Stellwerke durch moderne Relais- und elektronische Stellwerke voran.

Krisenbewältigung und Internationalisierung

Nach dem Ende der CSV-DP-Regierung folgte eine LSAP-CSV-Regierung, dank der es zu einer massiven Kehrtwende und einer offensiven Investitionspolitik bei der Bahn kam. So legte der Verwaltungsrat unter Jeannot Waringo im April 2004 eine neue Unternehmensstrategie vor, die voll und ganz auf die Modernisierung des Konzerns abzielte.

Das Jahr 2005 stand ganz im Zeichen der historischen Eisenbahntripartite. Unter der engagierten Vermittlung des CFL-Verwaltungsratspräsidenten unterzeichneten Regierung, CFL-Direktion und die Gewerkschaften (Landesverband und Syprolux) nach monatelangen, intensiven Verhandlungen am 20. Dezember 2005 ein fundamentales Abkommen. Durch diesen Kompromiss wurde die hochgradig defizitäre Gütersparte der CFL nachhaltig gerettet. Die drei Hauptpfeiler des Abkommens waren die Gründung von CFL cargo, die Reform des Eisenbahner-Statuts – mit einem flexibleren Kollektivvertrag für neu eingestellte Mitarbeiter im Güterverkehr bei gleichzeitigem Schutz des beamtenähnlichen Statuts der Alt-Belegschaft – sowie eine weitreichende Standort- und Beschäftigungsgarantie. Im Gegenzug verpflichtete sich die Regierung zu massiven Investitionen in das Schienennetz. Das Abkommen verhinderte eine unkontrollierte Zerschlagung der CFL durch die europäische Bahnliberalisierung und demonstrierte erfolgreich die Stärke des luxemburgischen Sozialdialogs in Krisenzeiten.

Im Oktober 2006 erfolgte schließlich die formelle Gründung von CFL cargo. Dies erlaubte es, den Güterverkehr konsequent zu internationalisieren, betriebswirtschaftlich zu sanieren und die Arbeitsplätze von 1.200 Eisenbahnern langfristig abzusichern. Im Anschluss daran wurde 2007 CFL Multimodal gegründet, wodurch sich Luxemburg erfolgreich als europäische Logistik-Drehscheibe etablieren konnte. Das für den Eisenbahnausbau zentrale Gesetz vom 18. Dezember 2006 legte zeitgleich den rechtlichen Grundstein für den großflächigen Ausbau der luxemburgischen Bahninfrastruktur. Kernpunkte des Gesetzes waren der Infrastruktur-Kauf von strategisch wichtigen Schienennetzen, die Reform des „Fonds du Rail“ zur Absicherung staatlicher Großinvestitionen sowie die Knotenpunkt-Entflechtung. Dieses Gesetz schuf das rechtliche Fundament, auf dem die späteren Finanzierungsgesetze –

modernen



wie das Gesetz von 2014 für die Neubaustrecke Luxemburg–Bettemburg und das Gesetz von 2019 für den Bahnhofsusbau in Luxemburg – aufbauen konnten.

Der Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz

Die Einführung der TGV-Verbindung zwischen Luxemburg und Paris im Jahr 2007 ist ein bleibendes Verdienst von Jeannot Waringo. Als CFL-Verwaltungsratspräsident übernahm er die Kopräsidenschaft des Begleitkomitees für den TGV Est. In dieser Funktion koordinierte er die grenzüberschreitende Infrastruktur, die Fahrpläne und die komplexen Sicherheitszulassungen.

Die Anbindung des Großherzogtums an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz veränderte die Mobilität im Land nachhaltig. Sie stellt einen der bedeutendsten Meilensteine der modernen luxemburgischen Eisenbahngeschichte dar. Die Eröffnung der neuen Li-

nienführung im Juni 2007 führte zu einer signifikanten Verkürzung der Reisezeit zwischen Luxemburg und Paris auf circa zwei Stunden und fünf Minuten.

Die umfassende Erneuerung der Fahrzeugflotte

Unter der Amtszeit von Jeannot Waringo wurde zudem die gesamte Fahrzeugflotte der CFL umfassend erneuert. Die Modernisierungswelle ersetzte schrittweise ältere, oft nicht mehr zeitgemäße Fahrzeuggenerationen. Das strategische Ziel war es, die Sitzplatzkapazitäten drastisch zu erhöhen, um dem massiven Passagierzuwachs im luxemburgischen Schienennetz sowie im grenzüberschreitenden Pendlerverkehr gerecht zu werden. Die jährliche Anzahl der Fahrgäste im Schienennetz der CFL hat sich von 13,8 Millionen im Jahr 1997 auf das Allzeithoch von 31,4 Millionen im Jahr 2025 mehr als verdoppelt.



Die Beschaffung der einzelnen Fahrzeugserien erfolgte in folgenden Etappen:

- 20 Lokomotiven der Serie 4000: Angeschafft als moderner Ersatz für die alten Lokomotiven der Serie 3600.
- 87 Doppelstockwagen von Bombardier (Dosto): Diese wurden passend zu den neuen 4000er-Lokomotiven beschafft und bauten den kapazitätsstarken Wendezugbetrieb auf dem gesamten Netz auf. Sie ersetzen die veralteten Wegmann-Wagen.
- 21 Doppelstocktriebwagen der Serie 2200 (TER2N-ng): Diese kapazitätsstarken Züge ersetzen die einstöckigen Elektrotriebwagen der Serien 250 und 260 (bekannt als Moulinex).
- 21 Doppelstocktriebwagen der Serie 2300 (KISS): Die modernen Stadler-KISS-Züge übernahmen stark frequentierte Strecken (wie die Verbindung nach Trier und Koblenz) und ersetzen dort ältere, lokbespannte Garnituren sowie ältere Triebwagen im grenzüberschreitenden Verkehr.
- 34 Triebwagen der Serien 2400 und 2450 (Coradia): Diese Doppelstockzüge der neuesten Generation bieten eine gesteigerte Kapazität sowie höheren Komfort. Sie ersetzen die veralteten Triebwagen der Serie 2000 (Z2).

Auch im Busbetrieb wurden neue Akzente gesetzt. Hier treibt die CFL die Dekarbonisierung aktiv voran und stellt ihre gesamte Busflotte bis 2030 auf 100 % emissionsfreie Antriebe um, um die bisherige Flotte von rund 80 Dieselnissen vollständig zu ersetzen. Im Jahr 2025 konnte Jeannot Waringo die ersten 12 voll-elektrischen CFL-Busse offiziell einweihen.

Wegweisende Verträge für die Zukunft

Unter der Mitwirkung von Jeannot Waringo wurden in den vergangenen Jahren Verträge mit einem Gesamtvolumen von über 12 Milliarden Euro zwischen dem luxemburgischen Staat und der CFL geschlossen, die das Mobilitätsangebot langfristig finanzieren:

- März 2023: Der öffentliche Dienstleistungsvertrag für den Schienen-Personenverkehr (2024–2039) sichert das Zugangebot als Rückgrat der Mobilität langfristig ab. Gesamtvolumen: rund 7,15 Milliarden Euro.
- Juli 2024: Der Bus-Vertrag (2025–2034), für den der Staat ein Budget von rund 692 Millionen Euro bereitstellt.
- Dezember 2025: Der Infrastruktur- und Dienstleistungsvertrag über 4,7 Milliarden Euro mit einer Laufzeit von 15 Jahren für das Schienenmanagement, den Netzausbau sowie die Modernisierung.

Historische Modernisierungsprojekte des Schienennetzes

Während der langjährigen Amtszeit von Jeannot Wa-

ringo als Präsident des Verwaltungsrates wurden die historisch größten Modernisierungs- und Erweiterungsprojekte des Schienennetzes vorangetrieben. Diese Großprojekte dienten der massiven Erhöhung der Netzkapazitäten sowie der dauerhaften Beseitigung von Engpässen im luxemburgischen Bahnverkehr:

- Neubaustrecke (NBS) Luxemburg–Bettemburg: Bau einer komplett neuen, 7 km langen, zweigleisigen Trasse zur Entlastung des meistbefahrenen Nadelöhrs des Landes. Die Fertigstellung ist für den Herbst 2027 vorgesehen.
- Umfassende Modernisierung des Bahnhof Bettemburg: Komplette Erneuerung des strategischen Knotenpunkts im Süden, inklusive neuer Unterführungen, verlängerter Bahnsteige, Erneuerung der Hammerel-Brücke und Anpassungen für die Neubaustrecke.
- Erweiterung des Hauptbahnhofs Luxemburg (Gleise 11–14): Umbau des Nordkopfs der Hauptstadt-Gare, Bau von zwei neuen Bahnsteigen (Quais V und VI) für vier zusätzliche Gleise sowie einer neuen Fußgängerbrücke nach Bonneweg.
- Multimodaler Umsteigeknoten Bahnhof Ettelbrück (Nordstad): Komplette Neugestaltung des Bahnhofsviertels, Bau eines neuen multimodalen Busterminals sowie eines großen P+R-Parkhauses zur Stärkung des Zentrums im Norden.
- Westkopf-Umbau Hauptbahnhof Luxemburg & Multimodaler Bahnhof Hollerich: Rekombination der Gleisinfrastuktur westlich des Hauptbahnhofs und tiefgreifende Modernisierung des Haltepunkts Hollerich zum Umsteigeknoten.
- Zweigleisiger Ausbau Pulvermühle (Hamm)–Sandweiler-Contorn: Ausbau des stark ausgelasteten eingleisigen Abschnitts Richtung deutsche Grenze (Linie 30) auf zwei Gleise inklusive des Baus neuer Viadukte über das Pulvermühlertal.
- Neubau des Bahnhofs Pfaffenthal-Kirchberg & Standseilbahn: Bau eines neuen Tiefbahnhofs in der Bergschlucht sowie der direkt angeschlossenen Seilbahn zur direkten Anbindung der Nord- und Minettlinie an die städtische Tram auf dem Kirchberg-Plateau.
- Neubau des Peripheriebahnhofs Howald: Errichtung eines neuen Bahnhofs im Süden der Hauptstadt zur Entlastung des Hauptbahnhofs, mit direkter Verknüpfung zu Bahn, Bus und Tram für die Geschäftsgebiete Cloche d'Or/Gasperich.
- Modernisierung Bahnhof Rodingen & P+R-Großprojekt: Umbau der gesamten Gleis- und Signaltechnik des Pendlerbahnhofs im Dreiländereck sowie Errichtung eines P+R-Parkhauses mit 1.600 Stellplätzen.
- Flächendeckende ETCS-Einführung: Neben den Infrastrukturprojekten investierte die CFL in die netzweite, lückenlose Ausrüstung mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS, womit Luxemburg als europäischer Vorreiter agierte.

1. Abschiedsgeschenk vom Syndikat Eisenbahnen
2. Jean-Paul Lickes - Jeannot Waringo - Marc Wengler
3. Letzte Sitzung unter dem alten Präsidenten

Das Pro-Kopf-Budget für die Schieneninfrastruktur in Luxemburg liegt weit vor allen anderen europäischen Ländern. Im Jahr 2024 betrug die Summe laut der Allianz pro Schiene 512 Euro pro Einwohner. In den Vorjahren wurden Spitzenwerte von 575 Euro (2022) und 607 Euro (2021) pro Kopf erreicht.

Dialog und Zusammenarbeit auf Augenhöhe

Während seiner Amtszeit als Präsident des Verwaltungsrates der CFL lag Jeannot Waringo vor allem das Wohl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Herzen. Seine Präsenz und stete Offenheit für Gespräche gaben fortlaufend wichtige Anstöße für die Entwicklung bestmöglicher Arbeitsbedingungen. Die Zusammenarbeit zwischen Jeannot Waringo und den Gewerkschaften war von Sachlichkeit und gegenseitigem Entgegenkommen geprägt. Er legte großen Wert darauf, die Sozialpartner bei grundlegenden Weichenstellungen von Anfang an einzubinden.

Als Syndikat Eisenbahnen bedanken wir uns an dieser Stelle noch einmal ganz herzlich beim Präsidenten für die geleistete Arbeit, seinen unermüdlichen Einsatz für das Personal und die hervorragende, vertrauensvolle Zusammenarbeit während all dieser erfolgreichen Jahre. Mit seiner letzten Amtshandlung im Rahmen der Generalversammlung 2026 hinterlässt er ein rundum modernisiertes, zukunftsfähiges Unternehmen.

Ein emotionaler Abschied und bleibende Ehren

Als bleibendes Zeichen des Dankes für seine jahrzehntelange, unermüdliche Arbeit wurde Jeannot Waringo im Rahmen seines Abschieds offiziell zum Ehrenpräsidenten der CFL ernannt. Zudem wird ihm eine ganz besondere Ehre zuteil: In der zukünftigen neuen Generaldirektion („New DG“) wird der Sitzungssaal des Verwaltungsrates dauerhaft seinen Namen tragen.

Auch die feierlichen Abschiedsgesten unterstrichen die große Wertschätzung aller Beteiligten. Die Mitglieder des Verwaltungsrates überreichten ihm zum Abschied einen Gutschein für ein feines Abendessen in einem Restaurant im Schweizer Skiort Zermatt. Das Syndikat Eisenbahn überreichte Jeannot Waringo eine Kiste der traditionellen Schokoladenriegel, die historisch immer zum neuen Jahr ausgeteilt wurden – eine Aufmerksamkeit, die ihn sichtlich rührte, da ihm diese Riegel über all die Jahre immer besonders gut geschmeckt hatten.

Wir wünschen Jeannot Waringo für seinen neuen Lebensabschnitt nur das Beste!

Mit seiner letzten Amtshandlung im Rahmen der Generalversammlung 2026 hinterlässt er ein rundum modernisiertes, zukunftsfähiges Unternehmen.

Text & Fotos: Josy Bourgraff



Jérôme Trausch übernimmt das Amt des Gleichstellungsbeauftragten

Im Rahmen der Sitzung der Zentraldelegation vom 26. Juni 2026 wurde ein wichtiger personeller Wechsel auf dem Posten des Gleichstellungsbeauftragten beschlossen. Jérôme Trausch tritt die Nachfolge von Gaby Birtz als Gleichstellungsbeauftragter bei den CFL an.

Aus familiären Verpflichtungen hat Gaby Birtz beschlossen, von ihrem Amt als Gleichstellungsbeauftragte zurückzutreten. Gaby Birtz übte diese Funktion als allererste Gleichstellungsbeauftragte bei den CFL aus. Sie hat diese verantwortungsvolle Funktion über die vergangenen Jahre hinweg mit unermüdli-

chem Einsatz, großem Fachwissen und tiefer persönlicher Überzeugung ausgeübt. Sie war stets eine starke Stimme für die Gleichberechtigung und die Belange aller Kolleginnen und Kollegen im Betrieb.

Das Syndikat Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband spricht Gaby Birtz einen großen Dank für ihre hervorragende Arbeit und ihr gewerkschaftliches Engagement in den letzten Jahren aus.

Die Rolle des Gleichstellungsbeauftragten bei den CFL ist von zentraler Bedeutung: Sie dient dazu, die Gleichbehandlung von Frauen und Männern im Unternehmen sicherzustellen. Als gewählte oder ernannte Vertretung aus den Reihen des Personals wacht der „délégué à l'égalité“ über die Einhaltung der Chancengleichheit in den Bereichen Personalrekrutierung, Entlohnung, berufliche Weiterbildung sowie bei den allgemeinen Arbeitsbedingungen.

Um diese Kontinuität und Stärke in der Gleichstellungsarbeit nahtlos fortzuführen, bringt Jérôme Trausch die idealen Voraussetzungen mit. Neben seiner Funktion als Sekretär des CFL-Departements und stellvertretender Sekretär der Syndikatssekretive ist er auch als langjähriger Personalvertreter in der Abteilung AV bestens mit den Anliegen der Kolleginnen und Kollegen vertraut.

Wir wünschen Jérôme Trausch viel Erfolg und Fortune bei der Ausübung seines neuen Mandats im Dienste der gesamten CFL-Belegschaft! Für Fragen, Anliegen oder Anregungen hat Jérôme auch in Zukunft stets ein offenes Ohr für alle Kolleginnen und Kollegen.

Das Syndikat Eisenbahnen
FNCTTFEL/Landesverband

Kontakt:
Jérôme TRAUSCH
E-Mail:
jerome.trausch@cfl.lu
Tél: +352 691 108 725



Dialogues politiques

Le Syndicat Chemins de fer FNCTTFEL/Landesverband appelle à des actes pour le transport public

Les 10 et 11 juin derniers, une délégation de notre syndicat a mené des échanges constructifs avec les représentants du LSAP, puis du DP. Au cœur de ces discussions : la sécurité de nos agents et des clients et Au cœur de ces discussions : la sécurité de nos agents et le manque d'installations sanitaires adaptées sur de nombreux sites.

Ces entretiens ont permis d'aborder plusieurs sujets qui préoccupent quotidiennement les agents du secteur ferroviaire et des transports publics :

- Les agressions et incivilités envers le personnel : Le nombre d'incivilités et de violences envers les agents reste préoccupant. Nous avons réaffirmé que la sécurité et la protection du personnel doivent constituer une priorité absolue et non négociable.

- Projet de loi n°8335 relative à la sécurité, la sûreté, l'ordre et la vidéosurveillance dans les transports publics : Ce projet de loi a fait l'objet d'un large échange entre les participants. Nous avons pu exposer les préoccupations et attentes du personnel concernant les mesures de sécurité, d'ordre public et de vidéosurveillance dans les transports publics, ainsi que la nécessité de garantir une protection efficace des agents confrontés à des situations de plus en plus difficiles sur le terrain.

- Infrastructures sanitaires indignes : Nous avons mis en évidence le manque flagrant d'installations sanitaires adaptées sur plusieurs sites fixes, ce qui dégrade l'environnement de travail quotidien de nos collègues.

- Un droit fondamental pour le personnel de conduite : Les difficultés d'accès aux toilettes pour le personnel de conduite tout au long de leur service sont inadmissibles. Pour notre syndicat, disposer d'infrastructures sanitaires dignes et accessibles n'est pas un privilège concédé, mais un droit humain et professionnel fondamental.

Ces deux rencontres marquent le début d'une série de consultations, d'autres entretiens avec les différentes forces politiques du pays étant déjà programmées.

Le Syndicat Chemins de Fer remercie les représentants du LSAP et du DP pour la qualité de leur écoute et la rigueur des échanges. Nous resterons vigilants quant aux suites qui seront données à ces dossiers cruciaux.

Le Syndicat Chemins de Fer
FNCTTFEL/Landesverband

Entrevue avec les représentants
du DP (Photo du haut)
Entrevue avec les représentants
du LSAP (Photo du bas)





Seminar des Syndikats Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesverband

Am 8. Mai 2026 kamen die Delegierten und Vertrauensleute des Syndikats Eisenbahnen/FNCTTFEL-Landesverband im CEFOS in Remich zusammen. Das Treffen stand ganz im Zeichen der internen Stärkung und der Mobilisierung gegen die Politik der Regierung

Das Bildungs- und Seminarzentrum der Arbeitnehmerkammer (CEFOS) bot dabei den passenden Rahmen für eine intensive Bestandsaufnahme. Im Zentrum der Diskussionen stand die Analyse der Mitgliederentwicklung innerhalb der CFL und ihrer Filialen. Die Delegierten waren sich einig: Eine starke Gewerkschaft braucht eine breite Basis. Diskutiert wurden neue Wege der Mitgliederwerbung, um besonders junge Kollegen davon zu überzeugen, dass Solidarität der einzige Schutz in unsicheren Zeiten ist.

Sozialwahlen 2029

Ein weiterer strategischer Schwerpunkt war die Vorbereitung der nächsten Sozialwahlen. Die Teilnehmer erhielten detaillierte Briefings, um die Belegschaft in den Betrieben bestmöglich vertreten zu können. Der direkte Austausch zwischen der Basis und der Syndikatsführung ermöglichte es, brennende Fragen direkt zu klären und Informationen aus erster Hand zu erhalten.

Tripartite

Die politische Lage in Luxemburg sorgt derzeit für

massive Unruhe. Im Rahmen der Analyse der aktuellen Situation wurde deutlich, dass die Errungenschaften der Arbeitnehmer unter Druck stehen. Besonders kritisch werden die Verweigerung einer Erhöhung des sozialen Mindestlohns sowie die anhaltenden Drohungen gegen das Index-System gesehen.

Daneben dürfen aber auch die Themen Logement sowie die Erhöhung der Abdeckung durch Kollektivverträge (CCT) in Luxemburg auf 80 % nicht vergessen werden.

Bei den anstehenden Tripartite-Runden nur über die Energiepreise zu reden, wäre das falsche Signal.

Frédéric Krier nutzte das Seminar für einen eindringlichen Appell: „Wir müssen der Regierung und den Arbeitgebern ein unmissverständliches Signal senden.“

Aufruf zur Delegiertenkonferenz am 12. Mai

Um diesen Worten Taten folgen zu lassen, rief das Syndikat zur Teilnahme an der großen Delegiertenkonferenz von OGBL und LCGB auf. Diese hat am 12. Mai im Parc Hôtel Alvisse stattgefunden. Dort zog die Gewerkschaftsunion Bilanz über die erste Tripartite-Sitzung und die Mitglieder wurden direkt über den Stand der Verhandlungen informiert. Für die Eisenbahner ist klar: Nur durch Präsenz und Geschlossenheit lässt sich der soziale Rückschritt verhindern.

Gewalt géint Personal — Wa Grenze feelen !

Déi zwou Ëmfroen, déi an de läschte Wochen iwwert Gewalt géint Polizisten an iwwer Gewalt an de Schoule verëffentlecht goufen, zeechnen ee besuergniserreegend Bild. Onofhängeg vunenee beschreiwen Enseignanten a Polizisten déi selwecht Entwécklung: zouhuelend verbal an physisch Gewalt, manner Respekt virun Autoritéit a vill ze dacks d'Gefill, mat dëse Situatiounen eleng gelooss ze ginn. Och ass et alarméierend, dass ganz vill Gewaltvorfäll net gemellt ginn oder awer keng Konsequenze fir den Täter hunn.

Am ëffentlechen Transport gesi mir ëmmer méi Aggressiounen vis à vis vum Personal, souwuel physisch wéi verbal — ob géint Bus- oder Tramschaufferen oder Zuchbegleeder. Déi bis elo ergraffe Mesurë fir d'Transportpersonal virun Iwwergrëffer ze schützen ginn hanner a vir net duer. Ëmmer nach hu just za. 40% vun de Busser geschlossene Fuereerkabinen a si vill gréisser Arrëten a Garen net genuch ofgeséichert.

Als OGBL gesi mir hei eng Entwécklung, déi sech duerch vill Beräicher vum ëffentleche Liewen zitt. Wat fréier Ausnahmesituatiounen waren, gëtt lues a lues zu enger neier Normalitéit.

Déi zouhuelend Gewaltbereitschaft, mat deenen Enseignanten, Polizisten, Giischtercher oder d'Personal am ëffentlechen Transport konfrontéiert sinn, mussen am Kontext vun enger méi breeder gesellschaftlecher Entwécklung gekuckt ginn. Vill Professioneller hunn haut d'Gefill, dass et ëmmer méi schwéier gëtt, Reegelen duerchzusetzen an Autoritéit ze verkierperen, ouni permanent a Fro gestallt ze ginn.

An eise Schoule gesi mir donieft, dass aggressiivt Verhale relativéiert, psychologiséiert oder bagatelliséiert gëtt. Natierlech muss ee sech d'Ursaache vu problemateschem Verhale ukucken an déi betrafte Kanner entspriechend ënnerstëtzen a begleeden.

Mee dëst däerf net dozou féieren, dass d'Institutioun keng Limitte setzt, an d'Affer, d'Matschüler an d'Personal schutzlos bleiwen. Reegelen, Limitten, Frustratiounstoleranz a Selbstregulatioun müssen am fréien Alter vermëttelt ginn, fir dass eis Jonker spéiderhin adäquat mat Frust, Konflikter an Tensiounen ëmgoe kënnen.

Wa Verstéiss géint Reegelen keng Konsequenzen hunn, verléieren net nëmmen d'Institutiounen un Autoritéit, mee och d'Reegelen an eiser demokratescher Gesellschaft u Verbindlechkeet.

Besuergniserreegend ass donieft, dass souwuel an de Schoulen ewéi bei der Police oder am ëffentlechen Transport vun enger héijer Donkelziffer geschwat gëtt. Vill Vorfäll ginn net méi gemellt, well d'Gefill besteet, dass "et jo souwisou näischt bréngt". Dat ass ee geféierlecht Signal fir eise Rechtsstaat.

Als Gewerkschaft fuerdere mir dofir eng éierlech gesellschaftlech Debatt iwwert den Ëmgang mat Gewalt. Mir brauchen:

- méi Ënnerstëtzung fir Schoulen a Betreuungsstrukturen,
- méi fréi Interventioun bei problemateschem Verhalen,
- konsequent Schutzmoossname fir Affer a Personal,
- an eng Gesellschaft, déi kloer mécht, dass Gewalt net duerf banaliséiert ginn.

Eng demokratesch Gesellschaft brauch Empathie an Zesummenhalt. Mee si brauch och Reegelen, Grenzen a Konsequenzen. Respekt vis-à-vis vun Enseignanten, Educateuren, Polizisten, Giischtercher, Zuchbegleeder, Bus- an Tramschauffeur'en a Personal an allen ëffentlechen Institutiounen muss vermëttelt a verteidegt ginn.

Matgedeelt vun den OGBL-Syndikater
Erzéiung a Wëssenschaft, Stroossentransport,
Eisebunnen / FNCTFEL-Landesverband
an Ëffentlechen Déngscht, de 27. Mee 2026



Wann d'Gewerkschaften d'Stëmm vum Terrain an der Politik musse sinn

Déi rezent Tripartite huet nach eng Kéier gewisen, wéi wichteg et ass, datt d'Gewerkschaften sech aktiv un de gesellschaftlechen a politeschen Debatte bedeelegen.

Net well si eng politesch Partei ersetze wëllen, mä well si d'Aufgab hunn, d'Interesse vun de Salariéen ze verrieden an hir Stëmm an déi Debatten anzebréngen, wou d'Decisiounen fir d'Zukunft vun eisem Land geholl ginn.

Hannert den Diskussiounen iwwer Kafkraaft, de soziale Mindestloun, Energiepräisser oder sozial Mesurë stellt sech eng vill méi fundamental Fro: Wien vertritt haut nach wierklech d'Interesse vun de Salariéen an eiser Demokratie?

Et gouf eng Zäit, wou an der Chamber vill Deputéiert souzen, déi direkt aus dem Berufsliewe komm sinn. Aarbechter, Eisebunner, Léierpersonal, Beamten, Employéen oder Gewerkschaftler. Fraen a Männer, déi woussten, wat Schichtdéngscht bedeit, déi d'Realitéit vum éffentlechen Déngscht kannten, déi woussten, wat et heescht, um Enn vum Mount mat sengem Sallaire auszekommen oder déi konkret Auswierkunge vun enger Reform am Alldag vun de Famillje verstannen hunn.

Haut gesäit dat anescht aus. An der Chamber fanne mir ëmmer méi Juristen, Ekonomisten, Beroder, Kaderen oder Leit, déi hire ganze berufleche Wee an der Politik oder ronderëm d'Politik gemaach hunn. Natierlech sinn sou Kompetenze wichteg an néideg. Mä wann déi, déi decidéieren, ëmmer manner direkte Kontakt mat der Realitéit vun de Leit um Terrain hunn, da gëtt de Gruef tëscht Politik a Bierger ëmmer méi grouss.

Wou ass haut den Eisebunner an der Chamber? Wou sinn d'Handwierker, Aarbechter vun de Gemengen, d'Employéen aus de Betriber, d'Infirmiëren oder déi vill aner Leit, déi all Dag eist Land um Lafen halen?

Dës Absence ass net nëmme symbolesch. Si huet och en direkten Afloss op d'Prioritéiten, op d'Debatten an heiansdo souguer op d'Verstoe vun de Problemer, mat deene vill Salariéen all Dag konfrontéiert sinn.

Dobäi kënn nach eng aner Realitéit, iwwer déi vill ze wéineg geschwat gëtt. Haut besteet d'Majoritéit vun de Leit, déi zu Lëtzebuerg liewen a schaffen, aus Persounen, déi net un de Chamberwale kënnen deelhuefen. Dausende vu Salariéen droen all Dag mat hirer

Aarbecht zum Wuelstand vun eisem Land bäi, bezuelen hei Steieren a Sozialbäiträg, hunn awer keng direkt Stëmm bei de nationale Walen.

Dat stellt eng Erausforderung fir eis Demokratie duer. Well wa grouss Deeler vun der schaffender Bevölkerung net an de politeschen Decisiounsprozesser vertruede sinn, riskéiert de Gruef tëscht de Realitéite vum Terrain an de politeschen Debatten nach méi grouss ze ginn.

An dësem Kontext kritt d'Chambre des Salariés eng besonnesch Bedeitung. Si ass eng vun de wéinegen Institutiounen, an där all Salarié – onofhängeg vu senger Nationalitéit – demokratesch vertruede gëtt. Doduerch spigelt si d'Realitéit vun der Aarbechtswelt zu Lëtzebuerg oft méi direkt erëm wéi vill aner politesch Institutiounen. Och dat erkläert, firwat Gewerkschaften an d'Verrieder vun de Salariéë eng esou wichteg Roll an eiser Gesellschaft spillen.

De Lëtzebuerger Modell huet awer laang dovunner gelieft, datt et och Politiker gouf, déi aus dem Vollek a vum Terrain komm sinn. Perséinlechkeete wéi de Benny Berg, Johnny Lahure, John Castegnaro, Roger Negri oder och de fréiere President vum Landesverband, de Fons Hildgen, déi duerch hir berufleche a gewerkschaftlech Erfahrung eng direkt Verbindung mat der Aarbechtswelt haten. Och Leit ewéi de Marcel Schlechter, laangjärege Member vum Landesverband, stounge fir dës Approche zum Terrain an zu de Suerge vun de schaffende Leit.

Si waren net nëmmen Observateure vum Terrain – si waren en Deel dovun.

Genee dofir musse Gewerkschaften Positioun bezéien, déi vu verschiddene Leit als „politesch“ ugesi ginn. Net well si eng Partei ënnerstëtze wëllen oder sech an de politesche Konkurrenzkampf amësche wëllen, mä well d'Interesse vun de Salariéë soss riskéieren, net méi genuch Gehéier ze fannen.

An d'Problemer ginn nach vill méi wäit. Huelte nëmmen d'Logementskris. Fir vill jonk Leit, Familljen a souguer Salariéë mat engem korrekten Akommes ass et haut bal onméiglech ginn, zu Lëtzebuerg eng Wunneng oder en Haus ze kafen. Och d'Loyerer hunn an de leschte Joren en Niveau erreecht, deen ëmmer méi Leit un hir finanziell Grenze bréngt.

D'Resultat gesi mir all Dag: ëmmer méi Leit si gezwongen, Lëtzebuerg ze verloossen oder sech iwwer d'Grenz niddereeloossen, net well si dat onbedéngt wëllen, mä



well si sech hei am Land kee Wunnraum méi leeschte kënnen. Vill vun hinne schaffen all Dag zu Lëtzebuerg, bezuelen hei Steieren a bedeelegen sech um wirtschaftleche Succès vum Land, kënnen awer net méi do wunnen, wou si schaffen.

Dat ass net nëmmen eng sozial Fro. Et ass och eng Fro vum gesellschaftlechen Zesummenhalt. Wa Leit, déi eist Land all Dag um Lafe halen, ëmmer méi wäit ewech musse wunnen, well d'Präisser hei net méi bezuelbar sinn, da muss een sech froen, ob déi politesch Decisiounen nach genuch un der Realitéit vun de betraffene Mënschen orientéiert sinn.

Wann et ëm d'Kafkraaft geet, ëm d'Aarbechtsbedingungen, ëm de Logement, ëm d'Pensiounen oder ëm d'Zukunft vum öffentlichen Déngscht geet, da muss een déi Stëmm héieren, déi d'Realitéit vum Terrain kennt.

D'Tripartite ass dofir ee gutt Beispill vum Lëtzebuerger Sozialmodell. Si existéiert, well uerkannt gëtt, datt eng Regierung net eleng decidéiere kann an datt d'Vertreter vum schaffende Vollek eng legitim Plaz um Dësch hunn. De sozialen Dialog ass zanter Joerzéngten eng vun de Stärken vun eisem Land.

D'Aarbechter, d'Employéen, d'Beamten, d'Handwierker,

d'Infirmiëren an all déi aner Leit, déi all Dag de Räichtum vun eisem Land schafen, sollten sech och an eiser Chamber erëmfannen.

Dofir däerf een sech d'Fro stellen: Spigelt eis Demokratie nach genuch déi sozial Realitéit vun eisem Land erëm?

Wann d'Leit vum Terrain lues a lues aus de politeschen Institutiounen verschwannen, da riskéiert och e wichtigen Deel vun der Realitéit aus den Debatten ze verschwannen.

D'Gewerkschafte wäerten och an Zukunft hir Roll spilen an d'Interesse vun de Salariéë verdeedegen. Dat ass hir Missioun.

Awer an enger gesonder Demokratie däerf dës Verantwortung net eleng op de Schëllere vun de Gewerkschafte leien.

Well déi bescht Sozialpolitik ass nach ëmmer déi, déi mat de Leit vum Terrain gemaach gëtt – an net nëmme fir si.

David Arlé,
Vizepräsident
Syndikat Eisebunnen FNCTTFEL/Landesverband

Quand les syndicats doivent être la voix du terrain en politique

La récente Tripartite a une nouvelle fois démontré combien il est important que les syndicats participent activement aux débats de société et aux débats politiques.

Non pas parce qu'ils souhaitent remplacer un parti politique, mais parce qu'ils ont pour mission de représenter les intérêts des salariés et de faire entendre leur voix dans les débats où se prennent les décisions qui façonneront l'avenir de notre pays.

Derrière les discussions sur le pouvoir d'achat, le salaire social minimum, les prix de l'énergie ou les mesures sociales se cache une question bien plus fondamentale : qui représente encore réellement aujourd'hui les intérêts des salariés dans notre démocratie ?

Il fut un temps où la Chambre des Députés comptait de nombreux élus issus directement du monde du travail. Des ouvriers, des cheminots, des enseignants, des fonctionnaires, des employés ou des syndicalistes. Des femmes et des hommes qui savaient ce que signifie le travail posté, qui connaissaient la réalité du service public, qui savaient ce que représente le fait de devoir vivre de son salaire jusqu'à la fin du mois ou qui comprenaient concrètement les conséquences d'une réforme dans la vie quotidienne des familles.

Aujourd'hui, la situation est différente. À la Chambre, nous retrouvons de plus en plus de juristes, d'économistes, de consultants, de cadres ou de personnes qui ont effectué l'ensemble de leur parcours professionnel dans la politique ou autour de la politique. Bien entendu, ces compétences sont importantes et nécessaires. Mais lorsque celles et ceux qui prennent les dé-

cisions ont de moins en moins de contact direct avec la réalité vécue par les personnes sur le terrain, le fossé entre la politique et les citoyens ne cesse de se creuser.

Où est aujourd'hui le cheminot à la Chambre ? Où sont les artisans, les ouvriers communaux, les employés des entreprises, les infirmières ou encore les nombreuses personnes qui font fonctionner notre pays au quotidien ?

Cette absence n'est pas seulement symbolique. Elle a également un impact direct sur les priorités, sur les débats et parfois même sur la compréhension des difficultés auxquelles de nombreux salariés sont confrontés chaque jour.

À cela s'ajoute une autre réalité dont on parle trop peu. Aujourd'hui, la majorité des personnes qui vivent et travaillent au Luxembourg est composée de personnes qui ne peuvent pas participer aux élections législatives. Des milliers de salariés contribuent chaque jour, par leur travail, à la prospérité de notre pays, y paient leurs impôts et leurs cotisations sociales, mais ne disposent d'aucune voix directe lors des élections nationales.

Cela représente un défi pour notre démocratie. Car un grand nombre de la population active n'est pas représenté dans les processus de décision politique, le risque est grand de voir le fossé entre les réalités du terrain et les débats politiques s'agrandir davantage encore.

Dans ce contexte, la Chambre des Salariés revêt une importance particulière. Elle est l'une des rares institutions dans laquelle tous les salariés, indépendamment de leur nationalité, sont représentés démocratiquement. À ce titre, elle reflète souvent plus directement la réalité du monde du travail luxem-

bourgeois que de nombreuses autres institutions politiques. Cela explique également pourquoi les syndicats et les représentants des salariés jouent un rôle aussi important dans notre société.

Le modèle luxembourgeois a cependant longtemps reposé sur la présence de responsables politiques issus du peuple et du terrain. Des personnalités comme Benny Berg, Johny Lahure, John Castegna-ro, Roger Negri ou encore l'ancien président du Landesverband, Fons Hildgen, qui, grâce à leur expérience professionnelle et syndicale, entretenaient un lien direct avec le monde du travail. Des personnes comme Marcel Schlechter, membre de longue date du Landesverband, incarnaient également cette proximité avec le terrain et les préoccupations des travailleurs.

Ils n'étaient pas seulement des observateurs du terrain : ils en faisaient partie.

C'est précisément pour cette raison que les syndicats doivent prendre position sur des sujets que certains considèrent comme « politiques ». Non pas parce qu'ils souhaitent soutenir un parti ou participer à la concurrence politique, mais parce que les intérêts des salariés risqueraient autrement de ne plus être suffisamment entendus.

Et les problèmes vont bien au-delà. Prenons simplement la crise du logement. Pour de nombreux jeunes, familles et même salariés disposant d'un revenu correct, il est devenu presque impossible d'acheter un logement ou une maison au Luxembourg. Les loyers ont eux aussi atteint, ces dernières années, un niveau qui pousse un nombre croissant de personnes à leurs limites financières.

Nous en voyons les conséquences

chaque jour : de plus en plus de personnes sont contraintes de quitter le Luxembourg ou de s'installer de l'autre côté de la frontière, non pas parce qu'elles le souhaitent nécessairement, mais parce qu'elles ne peuvent plus se permettre de se loger dans le pays. Beaucoup d'entre elles travaillent quotidiennement au Luxembourg, y paient leurs impôts et participent au succès économique du pays, mais ne peuvent plus vivre là où elles travaillent.

Ce n'est pas seulement une question sociale. C'est aussi une question de cohésion de notre société. Si les personnes qui font fonctionner notre pays chaque jour doivent vivre toujours plus loin parce que les prix sont devenus inabordables, il est légitime de se demander si les décisions politiques sont encore suffisamment ancrées dans la réalité des personnes concernées.

Lorsqu'il est question du pouvoir

d'achat, des conditions de travail, du logement, des pensions ou encore de l'avenir du service public, il est indispensable d'entendre la voix de celles et ceux qui connaissent la réalité du terrain.

La Tripartite constitue à cet égard un bon exemple du modèle social luxembourgeois. Elle existe parce qu'il est reconnu qu'un gouvernement ne peut pas décider seul et que les représentants du monde du travail ont une place légitime autour de la table. Le dialogue social est, depuis des décennies, l'une des grandes forces de notre pays.

Les ouvriers, les employés, les fonctionnaires, les artisans, les infirmières et toutes les autres personnes qui créent chaque jour la richesse de notre pays devraient également pouvoir se retrouver dans notre Chambre des Députés.

C'est pourquoi il est légitime de poser la question : notre démocratie

reflète-t-elle encore suffisamment la réalité sociale de notre pays ?

Si les femmes et les hommes du terrain disparaissent progressivement des institutions politiques, c'est aussi une partie essentielle de la réalité qui risque de disparaître des débats.

Les syndicats continueront à jouer leur rôle à l'avenir et à défendre les intérêts des salariés. C'est leur mission.

Mais dans une démocratie saine, cette responsabilité ne peut pas reposer uniquement sur les épaules des syndicats.

Car la meilleure politique sociale reste celle qui est construite avec les femmes et les hommes du terrain - et non simplement pour eux.

David Arlé, Vice-président
Syndicat Chemins de Fer
FNCTTFEL/Landesverband



David Arlé, Vice-président
Syndicat Chemins de Fer
FNCTTFEL/Landesverband



Section DC

Délégation Centrale

Délégués titulaires

Rapport de la réunion de la Délégation Centrale du Personnel du 26 juin 2026

En date du 26 juin 2026, la Délégation Centrale du Personnel a rencontré la direction des CFL pour sa 2e réunion de l'année 2026.

La direction des CFL fut représentée par Madame Constance Thill ainsi que par Messieurs Marc Weninger, Yves Baden et Gilles Schroeder. Madame Françoise Nilles assurera la fonction de secrétaire.

M. Guy Lux était présent pour le point 1, M. Alain Schmit pour le point 5, MM. Johnny Goncalves Matias et Fabrice Heintz pour le point 8 et MM. Daniel Mathieu et Jérôme Fritz pour le point 9.

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

Question 1 - Présentation de la réorganisation de certains postes et fonctions au sein du Service EI

Les délégués sollicitent une présentation de la part du Chef de Service EI, Monsieur Guy Lux, concernant les modifications envisagées dans l'organisation de son service.

Réponse

La nouvelle structure organisationnelle du service EI a été présentée par M. Guy Lux. Planifiée pour une entrée en vigueur le 1er septembre 2026, cette restructuration vise à clarifier et à optimiser l'organisation interne du service. Afin de garantir l'adhésion et la pertinence de cette transition, les agents concernés ainsi que les délégués du personnel ont été activement impliqués tout au long du processus de réflexion.

L'évolution du service repose sur plusieurs changements structurels clés :

- Encadrement : Nomination de M. Andy Steffen en tant que deuxième adjoint au chef de Service, aux côtés de M. Claude Junk.

- Fusions de divisions :
 - Regroupement des entités EI/PT et EI/PE.
 - Regroupement des entités EI/BMS et EI/GS.
- Créations de structures :
 - Mise en place de la division « Gestion Projets & Business Process », placée sous la coresponsabilité de MM. Claude Junk et Christian Godfroid.

- Mise en place d'une cellule de renfort dédiée, baptisée EI/RH-CR.

- Modernisation : Restructuration de la division EI/QSE, désormais renommée EI/SQS (Sécurité - Qualité - Sûreté). Le volet relatif au regroupement des postes d'aiguillage fera l'objet d'une présentation dédiée lors d'une étape ultérieure.

Question 2 - Sécurité et santé au travail

La déléguée à la sécurité présente son rapport d'activité pour l'année 2025

Réponse

La déléguée à la sécurité, Mylène Bianchy, a présenté son rapport d'activité pour l'année 2025.

Parmi les activités qu'elle menait, on peut citer notamment :

- Diversité et inclusion aux CFL
- Recyclage EPI (casques / vêtements)
- Vêtements à haute visibilité (EPI)
- Essai crèmes solaires
- Participation aux réunions de la commission EPI
- Avis sur le livret 2
- Cartographie de l'état actuel

des installations sanitaires, en collaboration avec la déléguée à l'égalité

- Analyse de la cartographie des bâtiments MI, établie par MI/EMB
- Prise de position concernant l'initiative du service BU visant à mettre à disposition un kit d'hygiène (savon, désinfectant, lingettes)

Question 3 - Ordre Général N° 10 relatifs à la « culture juste » et au régime des mesures disciplinaires

Les délégués souhaitent entériner la nouvelle version de l'Ordre Général N° 10.

Réponse

L'Ordre Général N° 10 a été entériné.

Un des principaux objectifs de l'OG N° 10 est de réduire la durée du processus.

Il entrera en vigueur le 1er janvier 2027.

Question 4 - Ordre Général N° 43 relatif au respect du droit à la déconnexion

Les délégués souhaitent entériner ce nouvel Ordre Général N°43.

Réponse

Le nouveau OG N° 43 a été entériné.

L'OG N° 43 s'applique également au personnel hors statut.

Il entrera en vigueur le 1er juillet 2026.

Question 5 - Informations sur les effectifs du personnel

Lors de la séance de la Délégation Centrale du Personnel du 29 mars 2024, les délégué(e)s avaient sollicité des informations relatives :

1. Au nombre et au pourcentage de postes à responsabilités



Patrick Vansteenkiste
Président



Georges Melchers



Gaby Birtz



Josy Bourgraff



Dionisio Battista

Section DC

Délégation Centrale

particulières (PARP), ventilés par carrière et par Service ;

2. Au nombre d'agents occupant actuellement un poste à responsabilités particulières (PARP) sans être nommés au grade utile pour ce poste, ventilés par carrière et par Service.

À cet égard, nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous transmettre une version actualisée de la présentation reprenant les données les plus récentes disponibles.

Réponse

Une présentation des informations demandées a été faite par M. Alain Schmit.

- a. Nombre et pourcentage de postes à responsabilités particulières (PARP)

Suite à cette présentation, il a été convenu de présenter régulièrement ces données aux membres de la DC. Par ailleurs, cette approche est complétée par la prise

en compte du nombre de postes classés, par service et par carrière, dans les niveaux « général » et « supérieur ». Enfin, il convient de rappeler que ces chiffres, établis en mai 2026, ne tiennent pas encore compte des changements annoncés dans l'IN.

Question 6 - Modification de l'Ordre Général N° 8 regardant les points pour l'attribution d'effets d'unité

Lors de la réunion du 20 décembre 2024, les délégués du personnel avaient demandé soit une révision

de l'Ordre Général concerné, soit une adaptation de la valeur en points attribuée aux différents articles. À ce jour, aucune modification n'a toutefois pu être constatée.

Par ailleurs, la situation apparaît aujourd'hui encore plus préoccupante en raison, notamment, de la qualité jugée insuffisante de certains articles (AV) ainsi que de l'indisponibilité de plusieurs d'entre eux (AV et MI), ce qui ne fait qu'accentuer les difficultés rencontrées.



Répartition par Carrière

Carrière	Situation 03/2024			Situation 05/2026			Différence			
	Effectif	Agents avec pàrp	en %	Effectif	Agents avec pàrp	en %	Effectif	Total	Agents concernés	% par Service
I	1270	68	5.35%	1272	68	5.35%	2	0	-0.01%	-3.33%
A	1146	78	6.81%	1199	95	7.92%	53	17	1.12%	0.00%
M	160	3	1.88%	155	3	1.94%	-5	0	0.06%	0.26%
S	729	55	7.54%	758	56	7.39%	29	1	-0.16%	0.15%
B	390	69	17.69%	436	88	20.18%	46	19	2.49%	0.00%
Total	3695	273	7.39%	3820	310	8.12%	125	37	0.73%	-1.51%

Répartition par Service

Situation 03/2024				Situation 05/2026				Différence		
Service	Effectif Total	Nbre d'agents concernés	% par Service	Service	Effectif Total	Nbre d'agents concernés	% par Service	Effectif Total	Nbre d'agents concernés	% par Service
AD/EF	10	2	20.00%	AD/EF	6	1	16.67%	-4	-1	-3.33%
AT	16	1	6.25%	AT	16	1	6.25%	0	0	0.00%
AV	510	51	10.00%	AV	536	55	10.26%	26	4	0.26%
BU	341	27	7.92%	BU	347	28	8.07%	6	1	0.15%
CA	1	1	100.00%	CA	1	1	100.00%	0	0	0.00%
D/GI	62	30	48.39%	D/GI	64	30	46.88%	2	0	-1.51%
EI	444	10	2.25%	EI	467	11	2.36%	23	1	0.10%
FI	39	2	5.13%	FI	38	2	5.26%	-1	0	0.13%
GI	49	5	10.20%	GI	48	5	10.42%	-1	0	0.21%
II	156	7	4.49%	II	176	8	4.55%	20	1	0.06%
IN	191	4	2.09%	IN	213	19	8.92%	22	15	6.83%
JA	11	1	9.09%	SG	11	1	9.09%	0	0	0.00%
MI	835	86	10.30%	MI	880	91	10.34%	45	5	0.04%
PI	62	5	8.06%	PI	67	5	7.46%	5	0	-0.60%
RH	65	4	6.15%	RH	64	3	4.69%	-1	-1	-1.47%
RM	124	1	0.81%	RM	123	3	2.44%	-1	2	1.63%
S&E	11	1	9.09%	Q	18	1	5.56%	7	0	-3.54%
SF	33	5	15.15%	SF	36	8	22.22%	3	3	7.07%
TM	866	30	3.46%	TM	934	37	3.96%	68	7	0.50%
Total	3826	273	7.14%	Total	4045	310	7.66%	219	37	0.53%
Total	3826	273	7.14%	Total	4045	310	7.66%	219	37	0.53%
SF	33	5	15.15%	SF	36	8	22.22%	3	3	7.07%
TM	866	30	3.46%	TM	934	37	3.96%	68	7	0.50%
Total	3826	273	7.14%	Total	4045	310	7.66%	219	37	0.53%

Section DC

Délégation Centrale

Délégués suppléants



Manuel Thiry



Jérôme Trausch



Christian Federspil



André Marques de Paiva



David Arlé

b. Nombre d'agents non nommés au grade utile

Serv.	Situation 03/2024			Situation 05/2026		
	Nbr agents avec pàrp	Nbr Agents non nommés au grade utile	en %	Nbr agents avec pàrp	Nbr Agents non nommés au grade utile	en %
AV	51	10	19.61%	55	16	29.09%
BU	27	9	33.33%	28	14	50.00%
D/GI	30	8	26.67%	30	9	30.00%
EI	10	1	10.00%	11	6	54.55%
GI	5	1	20.00%	5	1	20.00%
II				8	1	12.50%
IN	4	3	75.00%	19	15	78.95%
MI	86	8	9.30%	91	15	16.48%
PI	5	3	60.00%	5	1	20.00%
RH	4	2	50.00%	3	1	33.33%
RM	1	1	100.00%	3	3	100.00%
SF	5	3	60.00%	8	4	50.00%
SG				1	1	100.00%
TM	30	3	10.00%	37	8	21.62%
Total	258	52	20.16%	304	95	31.25%

Réponse

À ce jour, le service RH n'a pas enregistré d'avancement significatif sur ce dossier. Cette situation s'explique notamment par des divergences de points de vue au sein du groupe de travail dédié, dont la réunion s'avère désormais indispensable afin de converger vers une solution consensuelle.

Au cours de la réunion, les délégués ont également soulevé plusieurs problèmes liés aux vêtements de protection individuelle et aux uniformes, pour lesquels des solutions doivent être trouvées. D'une part, des améliorations sont nécessaires en ce qui concerne l'offre de vêtements et d'uniformes pour les femmes, la qualité générale des textiles et le manque d'infrastructures de stockage. D'autre part, d'importantes difficultés affectent les flux d'approvisionnement, gelant la livraison des uniformes et des équipements de protection individuelle (EPI), avec des retards pouvant aller de huit à dix mois. Face à cette problématique, certains collaborateurs se voient contraints de financer eux-mêmes l'achat de leurs vêtements de travail.

Question 7 - Nomination d'un nouveau délégué à l'égalité

À la suite de la démission de Madame Gaby Birtz de ses fonctions de déléguée à l'égalité, la Délégation Centrale du Personnel sou-

haite désigner un nouveau délégué à l'égalité.

Réponse

En raison d'obligations familiales, Gaby Birtz a présenté sa démission de son poste de déléguée à l'égalité.

Afin de pourvoir le poste désormais vacant, la candidature de Monsieur Jérôme Trausch a été proposée et officiellement acceptée par l'assemblée.

La direction a tenu à saluer son parcours remarquable en tant que toute première titulaire de cette fonction au sein des CFL, tout en la remerciant chaleureusement pour les années de service consacrées à cette mission.

Question 8 - Formation et examen de fin de stage du conducteur locotracteur dirigeant

Un membre de la cellule Utilisateurs Infrastructure du Service MI présente le projet de réorganisation de la formation et du déroulement de l'examen de fin de stage du conducteur locotracteur dirigeant.

Réponse

Messieurs Johnny Goncalves Matias et Fabrice Heintz ont présenté le parcours de formation et l'examen du conducteur de locotracteur dirigeant, gérés par le CDF/CDE selon la loi du 5 février 2021 (Mémorial A N°121).

Actuellement, ce conducteur doit passer un examen interne supplémentaire au service Maintenance Infrastructure (MI) après sa réussite au Centre de formation.

Constatant que les conducteurs de trains du service TM sont dispensés d'une telle obligation, il a été proposé de supprimer cet examen redondant.

Cette proposition de simplification a été acceptée.

Question 9 - Réorganisation - Cyber-Security

Le responsable du service Informatique présente le nouvel organigramme résultant de la réorganisation interne dans le cadre de la Cyber-Security.

Réponse

Daniel Mathieu et Jérôme Fritz ont formalisé le cadre de création du nouveau service Cyber, dont l'entrée en fonction officielle est fixée au 1er janvier 2027 sous la direction de ce dernier. Le déploiement de ce service transversal s'accompagnera d'une trajectoire de croissance de ses effectifs, qui passeront de 17 collaborateurs au lancement en 2027 à une cible de 25 professionnels d'ici 2030. Structuré autour de trois divisions spécialisées — Cyber OT, Cyber IT et GRC (Gouvernance, Risques et Conformité) —, le service aura pour mission de piloter la cybersécurité globale du groupe, incluant la protection de l'ensemble des filiales des CFL.

La mise en place de cette consolidation cyber, établie de manière indépendante du service IN, répond à un double impératif de gouvernance et d'efficacité stratégique. D'une part, la centralisation des compétences permet d'unifier la gestion des risques IT et OT sous une doctrine commune. Cette approche globale renforce la résilience face à la recrudescence des cybermenaces, optimise les synergies internes et simplifie la mise en conformité réglementaire avec les nouvelles directives européennes telles que NIS2 et CER. D'autre part, ce positionnement en dehors de la direction informatique garantit l'autonomie du service, qui s'établit comme une véritable deuxième ligne de défense. Libérée des

Section DC

Délégation Centrale

pressions opérationnelles immédiates des métiers, l'entité peut arbitrer les risques de façon totalement impartiale, répondant ainsi à une attente forte des responsables de division. Enfin, ce modèle transversal s'aligne sur l'organisation moderne d'autres fonctions globales du groupe comme le juridique ou la qualité, une structure managériale déjà validée avec succès par des entreprises homologues telles que Post et ÖBB.

Divers

Point 1 - Projet de loi n° 8613 relative à la promotion du système de couplage automatique digital dans le transport ferroviaire de marchandises

Mylène Bianchy a informé les membres que la Chambre des salariés a été sollicitée pour émettre un avis sur ce projet de loi.

Par ce projet de loi, le ministre ayant les Transports dans ses attri-

butions peut octroyer des aides en faveur des innovations techniques liées au transport ferroviaire de marchandises à des entreprises ferroviaires.

Les aides ont pour objet de promouvoir l'introduction de l'attelage automatique numérique des véhicules (Digital Automatic Coupling), ci-après « DAC », utilisés dans le transport ferroviaire de marchandises et la coordination des travaux d'équipement.

Une aide en faveur des entreprises ferroviaires investissant dans l'équipement commun de locomotives et de wagons de marchandises avec le pack de base du programme européen pour le DAC intégrant les fonctionnalités possibles et existantes afin de créer un train-pilote dans le domaine du transport ferroviaire de marchandises, ainsi que la collecte et la transmission des données issues de l'exploitation réelle des trains-pilotes.

L'intensité maximale de l'aide accordée par le présent régime d'aide et par projet est limitée à 50% des coûts admissibles du projet.

Point 2 - Prime pour adjoint chef d'équipe au TM

Si le chef d'équipe est en congé ou en arrêt maladie de longue durée, ses fonctions sont assurées par l'adjoint. Ce dernier assume alors également des responsabilités en matière de sécurité (par exemple, la signature des listes de contrôle).

Cependant, ceci n'est à l'heure actuelle pas pris en compte dans la rémunération. Pour cette raison, la direction propose qu'une prime de 5 points leur soit accordée pendant la période où ces agents exercent cette fonction. Une telle mesure est déjà en vigueur chez les collaborateurs du MI qui exercent la fonction MOTRA.

Cette proposition a été acceptée.

Rapport de la réunion auprès du Chef de Service AV en date du 9 juin 2026

Section AV

Service Activités Voyageurs Trains

Informations du Chef de service

1. La responsable du secrétariat AV a présenté un document de suivi et d'évaluation regroupant les indicateurs clés du service. Ce bilan intègre notamment :
 - le suivi des démissions, des demandes de ressources, des embauches (prévues et réalisées), ainsi que le détail de l'effectif des agents PAT (temps plein, temps partiel, cas d'inaptitude) et le nombre de patrons de stage PAT.
 - l'évolution des arrêts-maladie, les cas d'inaptitude, le nombre d'agressions enregistrées, ainsi que les accidents du travail accompagnés de leur taux de gravité.
 - les statistiques relatives aux journées improductives et les résultats des différents examens organisés
2. Le Chef de service a exposé les différentes mesures retenues pour le plan d'action consécutif à l'enquête de satisfaction du personnel (Mataarbeschterëmfro).

3. Concernant les locaux AV-PAT, le responsable de la division a fait savoir que la situation des automates était régularisée. Quant au distributeur Luxlait, le réapprovisionnement est programmé pour la fin du mois de juin.
4. L'éventuelle reprise de circulation par les CFL sur l'axe Luxembourg-Arlon, actuellement en discussion avec la SNCB, entraînera à terme une réévaluation des effectifs. Le Chef de service a précisé que les délégués du personnel seraient avisés dès la conclusion d'un accord définitif.
5. L'analyse des tests Questionmark réalisés durant les plages planifiées dans Railopt révélant des résultats insatisfaisants, les responsables ont regretté le manque d'efficacité de ces sessions au vu du temps investi. Pour y remédier, la suivante proposition de la délégation a été validée :
 - les Team Leaders surveilleront désormais l'état des modules ouverts et, le cas échéant, contacteront les PAT concernés lorsqu'un module reste à compléter.



Section AV

Service Activités
Voyageurs Trains

Réponses aux questions des délégués

Question 1 - Travaux prévus à la Feschhaal

Les délégués souhaiteraient obtenir des informations plus précises sur les travaux prévus à la Feschhaal. Quel est le calendrier exact, quand les travaux auront-ils lieu et où seront transférés nos locaux pendant la durée des travaux ?

Réponse

Aucune date fixe n'a été communiquée pour l'instant.

CFL Immo mène actuellement une analyse approfondie de la situation. Cette étude doit déterminer les modalités de déménagement du personnel, qu'il s'agisse d'une relocalisation provisoire ou définitive ainsi que l'organisation des espaces après la fin du chantier.

Dès que le service recevra des informations, celles-ci seront transmises au personnel.

Question 2 - Échecs aux examens

Les délégués souhaitent être informés sur le nombre de stagiaires qui ont échoué à l'examen portant sur le domaine du bulletin de freinage au cours des cinq dernières années, et ce, par année et par classe ?

Réponse

Le chef de la division PAT a présenté les chiffres détaillés des échecs et des licenciements enregistrés année par année.

Les chiffres montrent qu'au cours des cinq dernières années, un nombre considérable d'échecs a été enregistré pour ce module.

Il est toutefois essentiel de préciser que depuis 2023, le test portant sur le bulletin de freinage n'est plus éliminatoire.

Question 3 - Franchissement de signal fermé

Les délégués aimeraient connaître le nombre de cas de franchissement de signal fermé enregistrés durant les cinq dernières années, et dans quelles gares ou à quels arrêts, ainsi que sur quelles lignes, ces incidents se sont-ils produits ?

Réponse

Le chef de la division PAT a communiqué le bilan des cinq dernières années concernant les franchissements de signaux fermés. Au total, 12 incidents ont été répertoriés sur le réseau, dont 5 où le train s'est mis en marche.

La répartition géographique des événements se présente comme suit :

Rodange, Luxembourg, Wasserbillig, Roodt-sur-Syre, Volmerange, Ettelbruck, Kautenbach et Howald.

Question 4 - Nombre de réservistes habilités et autorisés dans un des pays limitrophes

Les délégués souhaitent savoir le nombre actuel de réservistes actuellement habilités et autorisés à rouler en Allemagne, en Belgique et en France.

Réponse

Les responsables ont présenté l'état des effectifs des agents PAT réservistes disposant des habilitations requises pour circuler sur les réseaux limitrophes :

- Réseau Allemagne (DB) : 41 agents sont actuellement pleinement habilités et autorisés à circuler.
- Réseau Belgique (SNCB) : Le pool comprend 58 agents pleinement opérationnels. 48 agents supplémentaires sont en attente de passer leur ECP pour finaliser leur autorisation. On nous informe que 3 roulements SNCB restent actuellement non occupés.
- Réseau France (SNCF) : Le service compte 15 agents pleinement opérationnels. 7 agents supplémentaires doivent encore valider leur ECP avant d'obtenir leur autorisation de rouler sur le réseau français et 48 pour le réseau belge.

Question 5 - Masse d'habillement

Les délégués veulent savoir si tous les uniformes de la commande 2025 ont été livrés aux agents. Ils veulent également savoir pourquoi il y a eu un retard concernant la commande 2026 et quels sont les délais de livraison prévus.

Réponse

La commande de 2025 est quasi clôturée. Tous les uniformes ont été livrés au personnel, à l'exception d'un seul agent dont la commande est en cours de régularisation.

Le retard constaté pour les commandes de 2026 s'explique par un problème informatique : après une phase d'analyse et des tests concluants menés il y a deux à trois semaines, l'application a pu être déployée et la campagne de commande lancée auprès des agents.

Le délai de livraison est de 3 mois à compter de la réception des commandes, les responsables prévoient une livraison des uniformes pour octobre ou novembre 2026.

Question 6 - Problèmes au niveau des marchepieds du matériel roulant

Les délégués souhaitent savoir le nombre de cartes rapports et de demandes de réparation que le personnel PAT a établies en 2025 en lien avec des problèmes au niveau des marchepieds du matériel roulant ?

Réponse

Cela représente 1 % de l'ensemble des demandes de

Délégués titulaires



Dionisio Battista



Jérôme Trausch

Section AV

Service Activités
Voyageurs Trains

réparation enregistrées en 2025.

Question 7 - Changements d'affectation

Nous constatons un manque de communication important envers le personnel lors des changements d'affectation (par exemple, le passage du roulement vers une gare satellite). Les agents ne sont pas informés au préalable.

Serait-il possible de mettre en place une procédure claire pour que chaque agent concerné soit systématiquement prévenu à temps avec toutes les informations nécessaires ?

Réponse

Afin de résoudre cette situation, une concertation va être menée entre les différents responsables. Cette démarche a pour objectif de lever les contraintes actuelles et de définir une procédure de changement d'affectation plus claire, transparente et cohérente.

Question 8 - Incident du 05.05.2026 sur la ligne 30

Lors du récent incident du 05.05.2026 sur la ligne 30, pourriez-vous nous dire pourquoi les bus de remplacement ont été envoyés à Wasserbillig et non au point de blocage réel à Roodt pour au moins récupérer les clients dans le train 5106 ? Nous aimerions également savoir pourquoi, à l'arrivée à Wasserbillig, les annulations de bus ont été annoncées afin de rediriger les passagers vers le train, ce qui a semé la confusion parmi les voyageurs et mis le personnel sur place dans une situation délicate ?

Les délégués souhaitent par ailleurs connaître les raisons pour lesquelles un bus de remplacement est reparti à vide, sans prise en charge de voyageurs, alors que des clients étaient présents et qu'une telle décision semble contraire à l'intérêt du service au client.

Réponse

Le dossier est transmis directement au TM pour qu'ils analysent en détail ce problème. Ils vont examiner toute la chaîne de décision de cet incident afin de trouver une

solution pour l'avenir, le but étant d'éviter qu'une telle situation ne se reproduise à l'avenir.

Question 9 - Grilles de service

Les délégués demandent la mise en place d'une réunion de concertation avec les responsables du Roulement pour permettre à la délégation de participer à l'élaboration des grilles de service avant leur publication officielle ?

Réponse

Le Chef de service accueille favorablement la demande de la délégation OGBL. Il valide le principe de l'organisation d'une réunion de concertation entre les responsables de la planification et les délégués et les Team Leaders.

Il est en effet essentiel de pouvoir échanger sur les roulements et de les améliorer, dans la mesure où l'intégration de plusieurs acteurs de terrain permettra d'apporter des perspectives plus larges à ce projet.

Question 10 - Le rôle du PAT à l'avenir

Suite à l'annonce concernant l'analyse du rôle du PAT, les délégués souhaiteraient obtenir des précisions sur cette démarche ainsi que les détails concernant l'analyse comparative réalisée. Pourriez-vous nous communiquer le cadre général de cette analyse et les dates prévues pour les workshops liés à ce thème ?

Réponse

Les délégués OGBL ont fait part de leur désaccord avec le projet de la hiérarchie de supprimer l'établissement du relevé et du bulletin de freinage par le PAT.

En matière de sécurité ferroviaire, l'OGBL défend la position suivante : la vérification visuelle des signaux de départ ainsi que la responsabilité finale des opérations de fermeture des portes doivent impérativement rester des prérogatives de sécurité dévolues à l'agent PAT.

Deux workshops ont été programmés en collaboration avec plusieurs experts afin d'approfondir ces thématiques.

Question 11 - Attribution automatique de jours fériés et de congés

Plusieurs agents nous ont fait part de leurs regrets quant à l'attribution automatique de jours fériés et de congés imposés sans demande préalable de leur part. Les délégués salueraient qu'une solution plus souple soit trouvée d'un commun accord, permettant aux agents de pouvoir poser leurs congés à leur convenance.

Réponse

Le Chef de service précise qu'une communication interne (avis) a été adressée aux agents disposant d'un solde de congés important, les invitant à planifier une part de leurs reliquats avant la fin de l'année.

Grâce à une stabilisation de la situation des effectifs depuis plusieurs mois, le taux d'acceptation des demandes de congés initiées par les agents est actuellement très élevé. Les restrictions d'octroi restent exceptionnelles et sont uniquement liées à des pics de formations professionnelles planifiées certains jours.

La délégation demande que les responsables communiquent de manière anticipée les périodes de baisse d'activité ou les jours spécifiques où des quotas de congés sont disponibles, permettant ainsi au personnel d'effectuer ses demandes de façon proactive plutôt que des jours de congé soient imposés au personnel sans leur consentement.

Le Chef de service a indiqué que les dispositions de l'OG13 s'appliqueront. Ainsi, le report des congés de récréation non soldés en fin d'année sera limité à un maximum de six jours vers l'année prochaine.

Question 12 - Contrôle de l'équipe Régularisation Voyageurs

L'arrivée de la nouvelle hiérarchie va-t-elle modifier la charge de travail et le volume de contrôle de l'équipe Régularisation Voyageurs ? Face aux difficultés d'effectifs pour assurer les trains, la direction

Délégués suppléants



Nick Weyland



Eldin Durakovic

Section AV

Service Activités
Voyageurs Trains

serait-elle ouverte à notre proposition d'utiliser ponctuellement des agents de l'accueil qualifiés pour prêter main-forte à bord ?

Réponse

Le Chef de service précise que le nouveau responsable de l'équipe Régularisation Voyageurs occupe un poste à temps plein. Dans ce cadre, la fréquence des contrôles réguliers dans les bus et les trains est appelée à augmenter.

Le nouveau collaborateur déploie-

ra un plan de contrôle plus structuré et lissé sur l'année, garantissant ainsi une transparence accrue et une gestion optimisée des disponibilités au sein du service AV. Parallèlement, sa présence sur le terrain demeurera une composante essentielle de sa mission.

Concernant la proposition de la délégation du personnel OGBL visant à mettre en place un pool d'agents fixes capables d'assurer les contrôles de l'équipe de régularisation voyageurs en cas de be-

soin, ceux-ci peuvent assurer aussi des trains en tant que PAT, ou exercer une double fonction (50 % PAT / 50 % ERV), les responsables n'ont pas retenu cette option. Les responsables estiment que l'organisation actuelle donne entière satisfaction, démontre son efficacité au quotidien et sera par conséquent maintenue en l'état.

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



Section BU

Service Activités
Voyageurs Bus

Rapport de la réunion avec le Chef de Service BU en date du 17 juin 2026

Le rapport de la réunion du 26 mars 2026 a été approuvé.

Le chef de la division Qualité, Sécurité et Administration (QSA) a ensuite présenté le rapport qualité/sécurité du mois de mai. Les chiffres restent stables. Quatre « CIS » ont été rédigés par les agents au cours du mois de mai.

Il nous a été communiqué qu'un nouveau projet sera mis en place à partir du 15 juillet. Celui-ci prévoit que les chauffeurs recevront, s'ils le demandent, une réponse à leur carte rapport dans un délai de dix jours de la part de la personne compétente en charge du dossier.

Le chef de service nous a ensuite présenté les principaux projets liés à l'électromobilité au sein du service BU, notamment ceux de Wasserbillig, d'Echternach, du nouveau dépôt ainsi que du dépôt provisoire dit « Rocate ».

À Wasserbillig, un pantographe sera installé derrière la COPAL. Au poste isolé d'Echternach, le hall des bus sera équipé de bornes de recharge électriques. Le début des travaux est prévu pour 2027, avec une mise en service en 2028.

Le dépôt provisoire « Rocate » devrait être achevé fin 2027. Il comprendra un réfectoire, des vestiaires ainsi que des sanitaires. Toutefois, l'accès au dépôt avec les autobus nous paraît problématique en raison du flux important de personnes et de la circulation dans le secteur.

Concernant le nouveau dépôt, celui-ci devrait être achevé en 2029. Le personnel roulant disposera de ses locaux dans le nouveau bâtiment ADCRM, tandis que l'atelier restera dans les locaux actuels, qui seront équipés de vestiaires et de sanitaires adaptés.

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 mai s'élèvent à 9 873, ce qui représente une légère hausse.

1.2 Compte épargne-temps - CET

Question

Les délégués demandent les données manquantes de la réunion du chef de service du 26 mars 2026 concernant la gestion du compte épargne-temps - CET - pour l'année 2025, notamment :

- le nombre total d'heures actuellement stockées dans le CET.

Réponse

Au 31 mai 2026, le nombre total d'heures stockées dans le Compte Épargne Temps (CET) s'élève à 59 688 heures.

2. Organisation du service et procédures**2.1 Commande uniforme 2026****Question**

Les délégués demandent si tous les uniformes de la commande 2025 ont été livrés aux chauffeurs.

Ils souhaitent également savoir pourquoi il y a eu un retard concernant la commande 2026 et quels sont les délais de livraison prévus.

Réponse

Entre 6 et 8 personnes attendent encore les derniers articles de la commande d'uniformes 2025.

Concernant la commande 2026, un problème informatique a entraîné d'importants retards dans le traitement des commandes. Les premières livraisons sont actuellement prévues au cours du mois de septembre.

2.2 Accompagnement annuel terrain - fiche suiveuse**Question**

Les délégués demandent des précisions sur les procédures actuellement en vigueur concernant l'accompagnement annuel terrain.

Ils souhaitent notamment savoir :

- quel est le but de cet accompagnement ;
- si le chauffeur est informé à l'avance lorsque cet accompagnement est prévu ;
- s'il s'agit d'une évaluation ;
- s'il serait possible de recevoir une copie de la fiche transmise à la délégation du personnel ;
- quelles sont les conséquences et le suivi après l'accompagnement ;
- si le chauffeur reçoit une copie ;
- si cet accompagnement se fait dans le cadre du MAG ou s'il y sera intégré à l'avenir.

Dans le cadre du bon dialogue social, les délégués demandent pourquoi la délégation n'a pas été informée au préalable d'une telle démarche.

Réponse

Dans le cadre du projet 965 de la direction AV, il a été décidé de mettre en place un retour sur les performances et les compétences des conducteurs de bus. Cette démarche répond également aux résultats de l'enquête collaborateurs, qui a montré que les conduc-

teurs souhaitent obtenir davantage de retours sur leur travail, tant sur les points positifs que sur les aspects à améliorer.

Cet accompagnement annuel sur le terrain a également pour objectif de contribuer à l'amélioration de la sécurité. Une démarche similaire est déjà appliquée au sein des services AV et TM.

Les délégués ont soulevé le fait que les conducteurs ne sont actuellement pas informés lorsqu'un accompagnement annuel est réalisé. Le chef de la division Mouvement vérifiera auprès des services AV et TM si leurs agents sont informés au préalable de cette démarche.

Le chef de la division Mouvement a par ailleurs confirmé qu'il ne s'agit pas d'une évaluation. Les délégués ont reçu une copie du formulaire utilisé par les Teams Leaders lors de ces accompagnements. Il a également été indiqué que la fiche de suivi fera l'objet d'une révision, certaines adaptations étant encore nécessaires.

L'objectif principal de cette démarche est d'encourager les conducteurs, de leur fournir un retour constructif sur leur travail et d'assurer un suivi régulier. Cet accompagnement sera réalisé annuellement avec chaque conducteur.

Il a également été précisé que cette procédure n'a aucun lien avec une éventuelle procédure OG10 et qu'elle n'a aucune incidence sur celle-ci.

Actuellement, les conducteurs ne reçoivent pas de copie de la fiche complétée. Ce point sera également analysé avec les autres services afin d'évaluer les adaptations nécessaires.

Le chef de la division Mouvement reviendra vers les délégués afin de discuter des modifications qui pourraient être apportées à la procédure et au formulaire.

Enfin, le chef de la division Mouvement a reconnu qu'il aurait été préférable d'informer les délégués en amont de la mise en place de cette démarche. Il s'est excusé de ne pas l'avoir fait et a confirmé qu'une information préalable des délégués aurait effectivement été souhaitable.

2.3 Procédure concernant les visiteurs**Question**

Les délégués demandent quelle est la procédure actuellement en vigueur lorsqu'un visiteur se présente sur le site du dépôt BU à Luxembourg ainsi qu'au poste isolé d'Echternach.

Ils souhaitent notamment savoir :

- si les visiteurs doivent impérativement se présenter auprès de l'AO ;
- et si tous les visiteurs sont systématiquement identifiés comme visiteurs.



Section BU

Service Activités
Voyageurs Bus

Délégués titulaires



David Arlé


André Marques de
Paiva

Réponse

Le chef de la division Qualité, Sécurité et Administration (QSA) a rappelé les procédures applicables aux visiteurs accédant aux différents sites CFL.

Toute personne externe aux CFL souhaitant accéder à un site doit obligatoirement se présenter au poste AO. Un badge visiteur ainsi qu'un gilet d'identification lui sont remis si nécessaire.

Il a été précisé que cette procédure sera à nouveau rappelée à l'ensemble des personnes concernées afin de garantir le respect des règles de sécurité et d'identification sur les sites. Cette procédure s'applique uniquement aux personnes externes aux CFL.

2.4 Procédure concernant les CIS

Question

Les délégués demandent la mise en place d'une procédure plus simple pour la rédaction des CIS sur les tablettes. Actuellement, avant même de pouvoir rédiger un CIS, la procédure d'authentification est jugée trop complexe et trop longue par les agents. Les délégués demandent si des simplifications sont envisagées afin de faciliter et d'accélérer l'encodage des CIS sur le terrain.

Réponse

Les délégués ont une nouvelle fois souligné que la procédure d'authentification nécessaire pour accéder à l'application CIS, ainsi qu'à d'autres applications disponibles sur les tablettes, reste trop longue et trop complexe. Plusieurs étapes d'authentification sont actuellement requises, ce qui complique l'utilisation quotidienne de ces outils par les conducteurs.

Le chef de service, le chef de la division Mouvement ainsi que le chef de la division Qualité, Sécurité et Administration (QSA) ont reconnu cette problématique et ont indiqué qu'ils allaient prendre contact avec le responsable en charge des tablettes afin d'examiner les possibilités de simplification de la procédure.

Les délégués ont notamment cité l'exemple du service AV, où le système d'authentification est jugé nettement plus simple et plus pratique.

Dans l'attente de ce retour, les délégués espèrent qu'une solution pourra être trouvée afin de rendre l'utilisation des tablettes plus facile et plus accessible pour les conducteurs.

3. Exploitation et organisation opérationnelle

3.1 Délais concernant le workshop

Question

Les délégués demandent un point de situation sur les nouveautés décidées lors du workshop, avec des délais réalistes de mise en œuvre.

Réponse

Le planning permettant aux réservistes de consulter leur horaire deux semaines à l'avance sera mis en service à partir du 24 juin 2026.

Par ailleurs, une première phase test sera lancée le 7 juillet 2026 avec le Roulement 1. Dans le cadre de ce projet pilote, les conducteurs auront la possibilité d'échanger leurs « Schichtlagen » selon les modalités qui seront définies.

Les délégués suivront attentivement cette phase de test et les retours des conducteurs concernés.

3.2 Kilométrage HLP - haut-le-pied

Question

Les délégués demandent, comme convenu lors de la dernière réunion auprès du chef de service du 26 mars 2026, 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 ;
- les trajets effectués le samedi ;
- les trajets effectués les dimanches et jours fériés ;
- les trajets effectués durant les périodes où le PI EN est fermé.

Réponse

Les délégués ont enfin reçu une réponse à leurs questions concernant les kilomètres parcourus en HLP (haut-le-pied).

Les chiffres communiqués sont les suivants :

- * Du lundi au vendredi, le total annuel des kilomètres parcourus en HLP s'élève à 1 337 434,65 km, soit une moyenne journalière de 5 307,28 km.
- * Le samedi, le total annuel est de 289 465,10 km, soit une moyenne journalière de 5 675,79 km.
- * Les dimanches et jours fériés lorsque le poste isolé EN est ouvert, le total annuel s'élève à 223 656,85 km, soit une moyenne journalière de 4 301,09 km.
- * Les dimanches et jours fériés lorsque le poste isolé EN est fermé, le total annuel est de 64 730,47 km, soit une moyenne journalière de 4 473,05 km.

Les chiffres démontrent qu'en cas de fermeture du poste isolé EN les dimanches et jours fériés, environ 2 000 km HLP supplémentaires sont parcourus par jour.

Section BU

Service Activités
Voyageurs Bus

Il a également été indiqué que le kilométrage total parcouru par les autobus sur l'ensemble du réseau représente environ 7,4 Mkm par an.

3.3 Organisation en gare d'Ettelbruck

Question

Les délégués demandent qu'un chef de surveillance soit à nouveau affecté à la gare d'Ettelbruck, comme c'était le cas avant la démolition de l'ancienne gare. À cette époque, une présence permanente d'un chef de surveillance était assurée.

Les délégués demandent dès lors à la Direction de prendre contact avec le chef de Service EI afin d'examiner les possibilités de rétablir cette fonction à la gare d'Ettelbruck.

Réponse

Suite à la demande des délégués, le chef de service adressera un courrier au chef de service EI, Monsieur Guy Lux, afin d'examiner la possibilité de réintroduire une fonction de chef de surveillance à la gare d'Ettelbruck.

Le chef de service reviendra vers les délégués dès qu'il disposera de nouvelles informations ou d'un retour sur cette demande.

3.4 Organisation dépôt provisoire « Rocade »

Question

Les délégués demandent des informations sur l'avancement du dépôt provisoire dit « rocade ».

Quels sont les progrès réalisés à ce jour ?

Comment la circulation sera-t-elle organisée sur le site ainsi qu'aux abords de celui-ci, et quels sont les retours de la Ville de Luxembourg (VDL) concernant ce projet ?

Réponse

Le chef de service a présenté en détail le projet du dépôt provisoire situé à la Rocade, plans à l'appui, et a fourni toutes les explications relatives à son fonctionnement futur.

La sortie des autobus se fera en direction du rond-point Gluck. Une voie d'insertion spécifique sera aménagée afin de permettre aux autobus de rejoindre la circulation en toute sécurité. L'entrée du site se fera uniquement venant du rond-point Gluck, et au croisement à gauche afin d'entrer au site.

Le site provisoire comprendra notamment un réfectoire, des vestiaires ainsi que des installations sanitaires. Les délégués ont également demandé la mise en place d'un espace sécurisé destiné au stationnement des vélos et des trottinettes.

Selon les informations communiquées, les travaux devraient se terminer en 2027, avec une mise en ser-

vice prévue en 2028.

Les délégués ont néanmoins attiré l'attention sur plusieurs points liés à la sécurité et à la circulation à l'entrée du site. En effet, la présence d'un arrêt de bus, d'un important flux de piétons ainsi que du trafic routier risque de rendre l'accès au dépôt relativement complexe.

Le chef de service a indiqué que la Ville de Luxembourg aurait donné son accord de principe au projet. Il a également précisé que la problématique de la traversée des piétons fera encore l'objet de discussions lors des prochaines réunions, notamment afin de déterminer si celle-ci devra être sécurisée par des feux de signalisation.

Les délégués resteront attentifs à l'évolution de ce dossier et seront informés des développements futurs.

4. Divers

Question

Les délégués rappellent leur demande concernant la situation actuelle de l'application Teams sur les tablettes des chauffeurs.

Réponse

Le chef de la division Mouvement a informé les délégués que l'application Teams sera déployée sur les tablettes des conducteurs au plus tard d'ici la fin de l'année.

Question

Les délégués demandent où en est la liste de toutes les stations-service avec les codes d'accès, comme cela avait été promis.

Réponse

Le chef de la division Mouvement a informé les délégués qu'une liste reprenant les stations-service ainsi que les codes d'accès correspondants sera établie dans les meilleurs délais et mise à disposition des conducteurs sur leurs tablettes.

Note

Suite à une demande des délégués, le chef de service a confirmé qu'une note interne sera prochainement publiée concernant les nouvelles dispositions relatives aux arrêts de maladie.

Les informations destinées aux conducteurs ainsi qu'à l'ensemble du personnel du service BU seront communiquées dans les meilleurs délais afin de garantir une information claire et uniforme de tous les agents concernés.

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

Délégués suppléants



Gast Schoumacker



Steve Kerschen

Section MI

Service Maintenance
Infrastructure

Délégués titulaires



Christian Federspil



Manuel Thiry



Rui de Souza
Azevedo

Délégués suppléants



Steven di
Bernardo



Steve Decker



Celso da Silva
Alves

Rapport de la réunion auprès du Chef de service MI en date du 16 juin 2026

Réponses aux questions des délégués

Question 1 - Filière technicien

Les délégués demandent de bien vouloir savoir en quoi consistent les différences entre les missions d'un candidat Technicien C, d'un candidat Technicien S ou d'un candidat Technicien T et celles d'un Technicien CST ?

Qu'est-ce qui justifie qu'un candidat Technicien soit rémunéré au même niveau qu'un artisan dans la carrière courte pendant trois ans ?

Réponse

Le service n'est pas en mesure de nous donner une réponse à cette question et nous a invités à nous adresser au service RH pour obtenir une réponse.

Question 2 - Enquête de satisfaction

Selon l'enquête menée auprès du personnel en 2025, dans laquelle le bien-être des collaboratrices et collaborateurs a été jugé négatif, les délégués souhaitent savoir quelles mesures seront prises pour améliorer le bien-être du personnel ? Ainsi, les demandes de mutation pourraient, par exemple, être davantage prises en compte à l'avenir.

Réponse

Cette question relève de la compétence du service RH. Les délégués vont informer le personnel et feront part des réponses du service RH dès qu'elles seront disponibles.

Question 3 - Voitures Flex

Les délégués demandent s'il n'est pas envisageable d'équiper les véhicules Flex existants d'une clé, ce qui faciliterait le travail du personnel sur le chantier ?

Réponse

Cela dépend du modèle du véhicule. Les CFL devront se renseigner auprès du constructeur afin d'obtenir des précisions à ce sujet.

Question 4 - Horaire Mobile pour le cadre dirigeant

Les délégués demandent d'examiner la possibilité de la mise en place, sur une base volontaire et dans la mesure du possible, de l'horaire mobile dans les différents services pour le cadre dirigeant.

Réponse

Il n'est pas possible de donner suite à cette demande.

Les agents du cadre dirigeant ont la possibilité de convenir d'horaires de travail différents, en accord avec leur supérieur hiérarchique, dans le respect du tableau de service.

Question 5 - Congé parental et travail à temps partiel

Les délégués souhaitent savoir combien de demandes de travail à temps partiel ou de congé parental ont été posées au sein du service MI.

Quel a été le nombre de refus et pour quelles raisons ?

Réponse

Demandes de travail à temps partiel :

18 demandes, 4 refus (pour des raisons de service)

Congé parental :

74 demandes, 1 refus (stagiaire)

Question 6 - Tablette pour dirigeants MOTRA

Les délégués exigent qu'une tablette soit mise à la disposition de tous les dirigeants MOTRA afin qu'ils puissent mieux se préparer aux chantiers (Consignes jaunes, Atra, Ass, PSS, etc.).

Réponse

Chaque DDM a droit à une tablette. Une tablette sera remise aux agents concernés, dans les meilleurs délais.

Question 7 - Nouveau bâtiment MI

Les délégués attendent toujours des réponses aux questions en suspens concernant le nouveau bâtiment du MI situé rue de la Déportation.

Réponse

Les délégués seront invités à une réunion dédiée à ce sujet, au cours de laquelle le Masterplan sera présenté. Nous tiendrons les collègues informés des dernières évolutions.

Question 8 - Locaux provisoires

Les délégués demandent des réponses aux questions en suspens concernant les équipes, qui doivent être hébergées dans des locaux provisoires avant d'emménager dans le nouveau bâtiment commun MI.

Réponse

Les réponses à ces questions devraient nous être fournies début juillet.

Question 9 - ADEC

Les délégués réclament des consignes claires à l'intention de l'ADEC sur les grands chantiers afin d'éviter tout malentendu et les risques provoquant (fiche C1 et fiche C2).

Réponse

Les formulaires C1 et C2 sont actuellement en phase de test dans quatre brigades.

En cas de retombées positives, cette mesure entrera en vigueur.

Un courriel de rappel sera envoyé le 17 juin 2026 afin de rappeler qu'aucune entreprise externe n'est autorisée à remplir le formulaire C auprès des CFL.

Question 10 - Véhicules de service

Les délégués demandent s'il serait possible d'obtenir une liste à jour des véhicules de service commandés et de leurs destinataires.

Réponse

Aucune nouvelle commande n'est prévue. Une liste issue d'une commande existante est soumise aux délégués.

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

Rapport de la réunion avec le Chef de Service du Service TM en date du 16 juin 2026

Réponses aux questions TM / CEM

Question 1 - Procédure applicable en cas d'accident de personne

Les délégués souhaitent connaître la procédure applicable en cas d'accident de personne pour la prise en charge sur un réseau étranger.

Réponse

Le chef de service explique que la prise en charge après un accident de personne sur un réseau étranger est assurée par le partenaire ferroviaire correspondant.

D'autant qu'il y a une prise en charge par l'astreinte du service TM, prévue au BAS pour des raisons d'organisation.

Sauf si l'agent insiste pour ne pas se rendre au BAS le jour même, cette procédure pourra être reportée à un autre jour. Cette décision revient uniquement à l'agent concerné.

Question 2 - Prévisions sur les roulements après ouverture de la nouvelle ligne ferroviaire

Les délégués demandent s'il existe déjà des prévisions concernant l'impact de l'ouverture de la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg, prévue pour septembre 2027, sur les roulements ?

Réponse

Actuellement, l'ouverture de la nouvelle ligne Bettembourg-Luxembourg n'a aucun impact sur les roulements. Les trains assurés par les CFL restent inchangés pour l'instant.

Question 3 - Avancement sujet du CET

En revenant sur la question 2025-038, les délégués demandent des informations sur l'avancement du sujet du CET.

Réponse

Les délégués saluent la mise à disposition d'une inscription supplémentaire pour le congé d'été, comme prévu dans l'avis Forman.

Cependant, la mise en place du CET est toujours en phase de développement au sein du service des ressources humaines.

Question 4 - Temps d'allaitement

Les délégués souhaitent être informés de la manière dont les temps d'allaitement sont planifiés dans le service journalier, et plus précisément de la manière

dont ils sont organisés et répartis entre les différents professionnels.

Réponse

Lors de la remise de l'attestation médicale pour les temps d'allaitement, il convient d'indiquer les horaires. Ceux-ci se composent de deux périodes de 45 minutes, placées au début et à la fin du service, ou d'une pause unique de 90 minutes, qui peut avoir lieu au début ou à la fin de celui-ci.

Le service rappelle que cette attestation doit être renouvelée chaque mois par l'agente concernée.

Question 5 - Mouvements de manœuvre CR → L

Les délégués constatent des problèmes de planification, notamment pour les mouvements de manœuvre CR → L, car le mouvement est déjà à moitié terminé avant même l'annonce au PAICR.

Le temps CR → L ne devrait-il pas commencer à courir dès l'annonce au PAICR ?

À titre d'exemple, le train 86550 du 5 mai 2026 :

- ▶ annonce PAICR à 4h20
- ▶ manœuvre planifiée CR → L : 4h14 - 4h30

Réponse

Le chef de la planification explique que les délais alloués ont été définis avant l'introduction du projet H00. Malheureusement, il n'a pas été possible de les adapter dans la dernière version de l'IS307.

C'est ce qui explique les différences entre les temps alloués.

Néanmoins, une analyse des problèmes présentés lors de la réunion sera entamée. Cela permettra d'éviter des complications lors des préparations et des essais sur les engins, y compris les mouvements de manœuvre.

Question 6 - Les délégués demandent l'ajout d'une formation « Ares » et l'adaptation du temps supplémentaire alloué pour les prestations sur le RFN français.

Réponse

Une formation « Ares » est prévue pour la journée SNCF. Le chef CO indique que la procédure à long terme consiste à intégrer le système Ares au GSM de service. Cette opération n'est toutefois possible

Section TM

Service trains et matériel

Délégués titulaires



Jérôme Semedo Moreira



David Boccaperta



Benjamin Richartz

Délégués suppléants



Giovanni Evangelista



Charles Molitor



Marcio Comes Lopes

Section TM

Service trains et matériel

qu'avec la nouvelle version 5 du système, qui permet de réduire les démarches à environ 15 secondes.

Une analyse du rajout de temps de préparation sera entamée.

Les délégués demandent que la tonalité de cette alarme soit au moins mise à disposition des conducteurs concernés, afin d'éviter tout malentendu en cas de situation réelle.

TM / AC

Question 7 - IG 15 – Personnel train de relevage

Les délégués du personnel demandent des informations, sur la thématique IG 15 appliqué pour le personnel du train de relevage concernant la transition et le repos journalier.

Réponse

Un accord a été trouvé avec les délégués du service CM. Les propositions de cet accord devront être soumises à la délégation centrale afin de modifier les dispositions concernées dans IG 15.

Question 8 - Vêtements professionnels « Alsco »

Les délégués du personnel demandent si les vêtements professionnels « Alsco » seront repris par la société ou si les agents peuvent les garder ?

Réponse

Les agents peuvent garder ces vêtements pour un usage exclusivement privé.

Pendant le service, ils doivent porter les nouveaux vêtements pro-

fessionnels.

Question 9 - Portail du parking de Service

Les délégués du personnel demandent pourquoi le portail du parking de Service est si souvent en panne ?

Réponse

Les pièces nécessaires à la réparation ont été commandées.

La remise en service du portail est prévue pour la fin du mois de juillet.

La réintroduction des cartes de stationnement fera l'objet d'une évaluation.

Les délégués du personnel des sections TM / CEM et TM / AC du Syndicat Chemins de Fer FNCTTFEL/Landesverband

SC

Services Centraux

Rapport de la réunion de la délégation SC du 20 avril 2026

La 1re réunion de la délégation des Services Centraux pour l'année 2026 a eu lieu le 20 avril 2026.

La direction des CFL fut représentée par Madame Constance Thill ainsi que par Messieurs Yves Baden et Gilles Schroeder. Madame Françoise Nilles assura la fonction de secrétaire.

Madame Angelique Jaskula, cheffe du service formation (SF), était présente pour le point 2.

La délégation du syndicat Chemins de Fer FNCTTFEL/Landesverband de l'OGBL se composa des camarades Gaby Birtz, Jim Laera et Josy Bourgraff.

Réponses aux questions des délégués

Question 1 - New DG

Les délégués demandent une clarification concernant les infrastructures prévues dans la New DG :

- a) Nombre prévu de vestiaires, douches et casiers, ainsi que leur emplacement.
- b) Nombre et emplacement des places vélos, y compris la possibilité de recharge d'E-Bikes

c) Stationnement pour trottinettes, y compris la possibilité de recharge.

d) État d'avancement actuel du chantier New DG, incluant les évolutions depuis la dernière présentation.

Réponse

Pour le point a)

Nombre prévu de vestiaires : 2 (Hommes/Femmes)

Nombre prévu de douches : 8 par vestiaires

Nombre prévu de casiers : 28 par vestiaires

Emplacement : sous-sol

Pour le point b)

Nombre d'emplacements pour vélos : 66 (système rack à vélos double étage)

Emplacement : sous-sol

Des casiers de stockage pour les casques sont également prévus, de même que quelques stations de recharge pour vélos électriques.

Pour le point c)

Nombre d'emplacements pour trottinettes : 10

En ce qui concerne la possibilité de recharge, cette question doit encore être clarifiée.

Pour le point d)

À l'heure actuelle, le planning serait toujours respecté. Une réunion entre CFL-IMMO et l'architecte est programmée cette semaine afin de faire le point sur le projet. Toutefois, la marge initialement prévue dans le planning a été intégralement utilisée en raison du désamiantage imprévu.

Information supplémentaire

Comme dans le Dairy House, des casiers sont aussi prévus dans la nouvelle DG pour le rangement des EPI. Il convient néanmoins de noter qu'à l'heure actuelle, un certain nombre de ces casiers ne sont pas utilisés.

Question 2 - Copilot M365

Afin de pouvoir accéder à la version professionnelle Copilot for M365, les utilisateurs potentiels doivent préalablement réussir un test dénommé Digicheck. Ce test consiste en un questionnaire comportant des questions de niveaux de difficulté variables, dont certaines portent notamment sur l'usage de réseaux sociaux grand public tels que Facebook, sans lien direct évident avec l'utilisation professionnelle de Copilot.

Dans ce contexte, les délégués s'interrogent sur la pertinence d'exiger la réussite de ce test comme condition préalable à l'accès à un outil susceptible d'apporter un gain de temps significatif et, par conséquent, une amélioration de la productivité des agents.

Réponse

Certes, le test DigiCheck n'est pas parfait, loin de là. Madame Jaskula, cheffe de service SF, a fait une présentation sur le pourquoi et le comment du test DigiCheck.

Le test DigiCheck a été mis en place dans le cadre de la mise à disposition de Copilot M365 aux collaborateurs.

Microsoft 365 Copilot est un assistant virtuel basé sur l'intelligence artificielle (IA) générative, intégré directement dans les applications de la suite Microsoft 365.

Dans le but de garantir le succès de l'intégration de Copilot M365, le service informatique avait préconisé au sein du groupe de travail sur l'IA de procéder au préalable à une évaluation des compétences des utilisateurs. Le déploiement de Copilot M365 repose sur une approche rationalisée, conciliant maîtrise budgétaire et efficacité opérationnelle. Face au coût élevé des licences, une sélection ciblée des utilisateurs a été opérée par les différents services pour identifier les agents pouvant réellement bénéficier de l'utilisation de Copilot M365 dans leur travail quotidien.

L'usage efficace de l'IA repose en effet sur des bases solides en gestion de l'information, collaboration et sécurité des données. Sans ce socle numérique, l'outil peut devenir source de confusion et de risques. C'est pourquoi le dispositif DigiCheck a été instauré : il permet de mesurer la maturité numérique de chacun afin de proposer des formations ciblées et adaptées aux besoins réels.

Le DigiCheck, géré par le service SF, oriente chaque agent vers le parcours adapté selon son profil, garantissant une formation ciblée et efficace.

Les chiffres actuels en relation avec le DigiCheck sont les suivants :

a) Participation et maîtrise globale

- ▶ Taux de participation : 78 %. Sur une cible de 637 collaborateurs, 495 tests ont été réalisés.
- ▶ Réussite immédiate : 70 % des participants ont été dispensés du Module 1. Ils ont obtenu un score supérieur ou égal à 4, confirmant qu'ils possèdent déjà les compétences de base.

b) Besoins en remise à niveau

- ▶ 77 personnes doivent être accompagnées spécifiquement. Ce groupe a obtenu un score faible (1 ou 2) et nécessite une formation corrective.

c) Conclusions

- ▶ Socle numérique solide : la majorité des agents est déjà à l'aise avec les outils numériques.
- ▶ Ciblage précis : La formation ne s'adresse qu'au sous-ensemble restreint qui en a réellement besoin, ce qui permet de renforcer des compétences spécifiques sans perte de temps.
- ▶ Approche différenciée : l'approche différenciée évite des contraintes uniformes en adaptant les parcours aux besoins variés.

En résumé, on peut dire :

- ▶ Pas de privation d'outil de travail ou de productivité car Copilot Chat reste disponible ; la licence Copilot for M365 est fournie dès que l'agent est capable de l'utiliser à bon escient.
- ▶ Possibilité de réévaluation : si besoins/compétences évoluent, réouverture possible (logique de progression).
- ▶ Pas d'évaluation « métier » : DigiCheck porte sur le socle numérique, pas sur la compétence professionnelle.
- ▶ Communication plus claire sur : objectif du DigiCheck, rôle des résultats, parcours associés.





Jim Laera



Gaby Birtz



Josy Bourgraff

- Mise à disposition de parcours de remise à niveau ciblés pour éviter les ressentis négatifs
- Suivi des retours terrain (canal Q/R + amélioration continue du dispositif)

Question 3 - Système de tickets « Site Services »

Les délégués souhaitent examiner la possibilité de centraliser la réception et le traitement des tickets Site Services auprès d'un collègue ou d'une équipe dédiée (p.ex. Service RM). L'objectif serait que cette personne/équipe puisse prendre en charge les petits travaux sous sa régie et être présente pour accueillir les collègues de Site Services, leur montrer l'emplacement et expliquer la réparation à réaliser, afin d'assurer une continuité d'information.

Réponse

Actuellement, les CFL sont locataires des bâtiments Accinauto, Dôme et Dairy House. Il n'est pas prévu de centraliser la réception et le traitement des tickets. Après l'achèvement des bâtiments New DG et ADCRM, il est prévu qu'un collaborateur de Site Services soit présent en permanence dans les deux bâtiments pendant la journée.

Question 4 - Hygiène

Étant donné que les règles d'or sécurité du groupe CFL imposent la tenue de la main-courante lors des déplacements dans les escaliers, et que ces surfaces peuvent être contaminées par des microorganismes (notamment des bactéries, et potentiellement des virus), les délégués demandent la mise à disposition de gel hydroalcoolique sur les paliers, afin de renforcer l'hygiène des mains et de limiter les risques de transmission indirecte.

Réponse

Selon l'avis du service de Santé au Travail, le lavage des mains à l'eau et au savon reste la mesure d'hygiène la plus efficace et est à privilégier par rapport à l'installation de distributeurs de gel désinfectant. De ce fait, l'installation de distributeurs de gel désinfectant n'est pas prévue.

Il a également été évoqué que la charge bactérienne sur les mains courantes d'escalier est identique à celle des surfaces communes, telles que les boutons d'ascenseur ou les poignées de porte.

Question 5 - Bâtiment Accinauto

a) Fermeture stores 2e étage

Au 2e étage de l'immeuble, deux des cinq stores ne se ferment plus (voir photo). Étant donné que ce problème persiste depuis un certain temps déjà, nous aimerions savoir quand il sera résolu.

b) Ventilation dans un bureau 2e étage

Dans le même bureau, les collaborateurs ont fait part de problèmes liés à la ventilation. Étant donné que la quasi-totalité des bouches d'aération se trouvent dans

ce bureau, il arrive souvent que les collaborateurs aient froid et que le courant d'air soit trop fort. Ne serait-il pas possible de trouver une solution satisfaisante pour les collaborateurs ?

c) Affichages sur le deuxième écran dans la loge au rez-de-chaussée

Pourrait-on harmoniser l'affichage dynamique du 2e écran avec celui du reste du Groupe ? Le deuxième écran diffuse actuellement le rapport annuel en boucle ; il serait plus pertinent qu'il relaie les campagnes actuelles (CFL Safety Day, Roadshow 2030, indicateurs de performance, etc.) en temps réel pour rester aligné sur la communication globale.

d) Affichage des réservations sur le deuxième écran dans la loge au rez-de-chaussée

L'affichage des réservations de salles de réunion est pour le moment indisponible sur l'écran dédié à cet effet. Pourriez-vous nous indiquer l'origine de ce dysfonctionnement technique ainsi que le délai prévu pour un retour à la normale ?

Réponse

Pour les points a) et b)

Récemment, un collaborateur de CFL-Immo a pris l'affaire en main et s'est rendu sur place pour expertiser les doléances signalées. À l'heure actuelle, nous n'avons pas encore reçu de retour du collaborateur de CFL-Immo. Par conséquent, nous continuons à suivre le dossier.

Pour le point c)

Les écrans installés à l'accueil dans les différents bâtiments des CFL affichent tous les mêmes informations. Il s'agit du rapport annuel des CFL de l'année 2025. Ces informations sont destinées aux visiteurs.

Le service informatique a de nouveau été invité à vérifier s'il serait possible de configurer les écrans existants dans les cuisines de manière à pouvoir y afficher les campagnes actuelles de la CFL (Journée de la sécurité de la CFL, Roadshow 2030, indicateurs de performance, etc.). Selon le service informatique, les écrans seraient cependant trop grands, respectivement la qualité des visuels trop faible, ce qui ferait que les informations s'afficheraient de manière pixélisée.

Pour le point d)

Ce problème devrait être résolu d'ici la fin du mois dans les trois bâtiments (Accinauto, Dôme et Dairy House).

Question 6 - Bâtiment Dairy House - locaux sanitaires pour les sportifs, niveau -3

Dans les locaux sanitaires du niveau -3, apparemment, la plupart des casiers sont utilisés en permanence par certains sportifs, ce qui, en principe, ne devrait pas être le sens de la chose. Ainsi, il arrive que, lorsqu'on souhaite faire du sport à l'heure du midi, il n'y ait au-

cune possibilité de ranger ses vêtements, d'autant plus que les crochets et le portemanteau sont déjà recouverts de serviettes et de tenues de sport (voir photo).

Serait-il possible d'apposer une consigne invitant à faire preuve de courtoisie et précisant que les casiers ne peuvent être utilisés que pendant la durée de la séance d'entraînement ? Par ailleurs, pourrait-on rappeler aux sportifs de ne pas laisser leurs serviettes accrochées aux patères après la douche ?

Réponse

Une note sera rédigée pour inviter les utilisateur·rice·s des vestiaires à faire preuve de courtoisie.

Question 7 - Horaires de travail de la Cellule Renfort

On nous a informés que, au sein de la cellule de renfort, les horaires de travail ont été définis comme suit :

Les agents à temps plein (100 %) ont le choix entre les horaires suivants : 7h – 15h, 7h30 – 15h30 ou 8h – 16h.

Les agents à temps partiel (50 %) ont le choix entre 8h – 12h, 8h30 – 12h30 ou 9h – 13h. L'agent à temps partiel peut débuter avant 8 heures, à condition de fournir un certificat médical du médecin du travail.

Pourquoi cette nouvelle réglementation a-t-elle été mise en place ?

Pour quelles raisons un agent à temps partiel (50 %) ne peut-il pas commencer à 7h ou à 7h30 ?

Peut-on garantir que, pour un agent à temps partiel (50 %), la prescription du médecin du travail concernant les horaires de travail sera respectée ?

Réponse

Quant aux horaires de travail, ceux-ci s'appliquaient aux agents de la Cellule Renfort avant la mise à jour de la brochure d'information. Les agents travaillent selon les conditions d'un horaire fixe.

La raison pour laquelle les agents à temps partiel ne peuvent pas commencer à travailler avant 8 h est que la plupart des missions ne commencent qu'à partir de cette heure-là.

Toutefois, si les missions commencent plus tôt, les horaires de travail des agents seront adaptés en conséquence.

Lorsqu'un médecin prescrit une restriction stipulant qu'un employé ne peut commencer à travailler qu'à partir d'une heure précise pour des raisons médicales, celle-ci est respectée. En revanche, une recommandation d'un médecin concernant l'heure de début de travail ne sera plus prise en compte en l'absence de rai-

son médicale, contrairement à ce qui était le cas auparavant.

Question 8 - Révision des fiches de poste

Au sein du Comité de suivi réglementation RH, nous avons été informés que le service IN procéderait à une révision des fiches de poste.

À cet égard, nous souhaiterions connaître l'ampleur de cette révision. Par ailleurs, nous aimerions aussi avoir une idée du calendrier prévisionnel à cet effet.

Est-il également prévu que ce même processus soit mené dans les autres services et, dans l'affirmative, quel est le calendrier prévu à cet effet ?

Réponse

Le service RH a élaboré un nouveau système de classification des fonctions. Cette méthodologie s'appuie sur l'expertise acquise avec les fiches de poste des agents hors statut et repose sur une pesée rigoureuse des postes. Ce dispositif évalue chaque fonction selon des critères objectifs, principalement le niveau d'études requis et l'étendue des responsabilités confiées.

Le service IN fait actuellement l'objet d'une révision complète de ses fiches de poste sur la base de cette nouvelle catégorisation. Ce travail de fond est mené en étroite collaboration avec les directions des Ressources Humaines (D/RH) et des Finances (D/FI). Si les descriptions des premières divisions ont déjà été validées lors de réunions de coordination, le processus se poursuit pour les divisions restantes selon un calendrier préétabli.

L'objectif est de finaliser la mise à jour d'une quarantaine de descriptions de poste d'ici la fin du mois de juin de l'année en cours.

Concernant l'éventuelle extension de cette approche aux autres services de l'organisation, la décision reste soumise à l'arbitrage de la DC.

Question supplémentaire - Primes pour agents de la Cellule Renfort

Pourquoi les agents de la Cellule Renfort ne reçoivent-ils pas de prime lorsqu'ils effectuent une mission de longue durée pour laquelle une prime serait normalement due (p.ex., la prime insalubre) ?

Réponse

Cette question nécessite un complément d'information ; si les agents devaient effectivement y avoir droit, ils devaient également pouvoir en bénéficier.

Les délégué(e)s du personnel du FNCTTFEL-Landesverband des Services Centraux
Jim Laera / Gaby Birtz / Josy Bourgraff

Délégués suppléants



Patrick Vansteenkiste



Julie Cabot



Georges Melchers



LUXTRAM

Une nouvelle convention collective de travail marquée par des avancées importantes pour le personnel de Luxtram

La direction de Luxtram et l'OGBL, seul syndicat représenté au sein de la délégation du personnel de l'entreprise, ont signé en date du 25 juin 2026 une nouvelle convention collective de travail applicable à l'ensemble du personnel de Luxtram.

Cet accord social majeur est le résultat de plusieurs mois de négociations menées dans un esprit de dialogue social constructif et de recherche de solutions équilibrées, permettant de concilier les attentes du personnel et les besoins liés au développement ambitieux de Luxtram.

La nouvelle convention collective, conclue pour une durée de 3 ans,

soit jusqu'au 31 décembre 2028, entre en vigueur au 1er janvier 2026. Elle prévoit notamment :

- l'introduction d'un 13e mois, s'ajoutant à la prime annuelle existante ;
- l'amélioration de plusieurs avantages sociaux, dont les chèques-repas ;
- des dispositions plus favorables en matière de congés liés à l'âge ;
- un élargissement de la reconnaissance de l'expérience professionnelle antérieure ;
- diverses améliorations et clarifications relatives aux conditions de travail et à l'organisation du travail.

Cette convention collective constitue une avancée significative reconnaissant les efforts du personnel de Luxtram et témoignant de la volonté commune des parties de poursuivre le développement d'un cadre de travail attractif et adapté aux enjeux futurs du transport public.

Luxtram emploie actuellement 225 personnes. En vue des extensions du réseau de tram, les équipes continueront à être renforcées.

La direction de Luxtram et l'OGBL se réjouissent de la conclusion de cet accord et soulignent la qualité du dialogue social qui a permis son aboutissement.

Manon Meiresonne
Secrétaire centrale

CFL CARGO & CFL TECHNICS

Une convention collective de travail aux bénéfices des salariés et de l'entreprise

L'OGBL, le LCGB ainsi que les sociétés CFL cargo et CFL technics, ont signé en date du 26 juin 2026 une nouvelle convention collective de travail applicable au personnel des deux entités concernées, couvrant près de 550 salariés jusqu'au 30 juin 2028.

La nouvelle convention collective de travail prévoit notamment les améliorations suivantes :

- augmentation de l'allocation de fin d'année pour valoriser l'engagement ;
- attribution d'un jour de congé d'ancienneté

supplémentaire, pour récompenser la fidélité ;

- introduction de la préretraite progressive offrant de nouvelles perspectives en fin de carrière ;
- diverses améliorations et clarifications de texte en matière de conditions de travail.

Fruit d'un dialogue social constructif, cet accord combine avancées concrètes pour les salariés et soutien aux objectifs des sociétés.

Manon Meiresonne
Secrétaire centrale



Generalversammlung der Vereinigung Esch/Alzette

Die sozialen Errungenschaften kompromisslos verteidigen!

Am vergangenen 24. April hielt die Vereinigung Esch/Alzette des Landesverbandes ihre diesjährige Jahrestagung im Café-Restaurant „beim Stadhaus“ in Schiffelingen ab. Es war die letzte Generalversammlung dieser Art, wird die Vereinigung doch ihre Aktivitäten, gemäß dem Abkommen mit dem OGBL, zum 31. Dezember dieses Jahres einstellen. Die Mitglieder der Vereinigung werden dann in die Sektion Esch/Alzette des OGBL überführt.

Präsident Roland Schreiner zeigte sich in seiner Begrüßungsansprache erfreut über die rege Teilnahme der lokalen Verbandsmitglieder und konnte als Ehrengäste den Sekretär des OGBL-Syndikates Eisenbahnen-FNCTTFEL/Landesverband, Josy Bourgraff, den Präsidenten der Kontrollkommission, Henri Klein, sowie René Birgen, langjähriger Präsident der Vereinigung Bettemburg und heutiger Sekretär der OGBL-Sektion Düdelingen-Bettemburg-Roeserbann-Hüncheringen willkommen heißen.

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

In seinen Ausführungen machte der Präsident einen kleinen Rückblick auf die tragende Rolle der Vereinigung in der Geschichte des Landesverbandes, und erinnerte in diesem Zusammenhang insbesondere an den Indexstreik von 1982, den Kampf für den Erhalt der Südstrasse zwischen Esch und Pétange, und die Wiederaufnahme des schienengebundenen Personenverkehrs zwischen Esch und Audun-le-Tiche.



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

Im Mittelpunkt der Generalversammlung standen aber naturgemäß vor allem die aktuellen politischen Geschehnisse. Sowohl Roland Schreiner als auch Josy Bourgraff thematisierten in ihren jeweiligen Ansprachen den aufkommenden Rechtsextremismus in weiten Teilen der Welt, und die derzeitige wirtschaftliche Entwicklung Europas und unseres Lan-

des. Nach dem Regierungswechsel von einer eher sozial geprägten Regierung zu einer wirtschaftsliberalen spürt das Patronat Rückenwind. Die Gewerkschaften müssen wachsam bleiben, und die sozialen Errungenschaften der letzten Jahrzehnte mit allen Mitteln verteidigen. Mithilfe des Patronats hat die Regierung versucht, unser Sozialmodell zu zerschlagen. Nur eine breite Gewerkschaftsfront konnte und kann diesen Versuchen Einhalt gebieten. Die große Manifestation von OGBL und LCGB vom 28. Juni des letzten Jahres, und der konsequente Widerstand der großen Gewerkschaften in den letzten Wochen und Monaten, haben Wirkung gezeigt. Im Rahmen der Tripartite konnten Angriffe auf die Arbeitnehmerschaft abgewehrt und verschiedene Kompromisse, u.a. in der Frage der Erhöhung des Mindestlohnes, erzielt werden. Es gilt aber weiterhin, wachsam zu bleiben!

Neben der sozialpolitischen Situation beschäftigte sich Josy Bourgraff in seinen Ausführungen auch mit den rezenten Entwicklungen

bei der nationalen Eisenbahngesellschaft, und der Problematik der zunehmenden Aggressionen im öffentlichen Transport.

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

Die Generalversammlung hat ebenfalls zum Ausdruck gebracht, dass unsere Gewerkschaft sich weiterhin mit allen Mitteln gegen

den geplanten Abbau der Bahnstrecke von Esch nach Audun-le-Tiche wehren muss. Es scheint aber so zu sein, dass wir bei den derzeitigen politischen Verantwortlichen der Stadt Esch keine Verbündeten in dieser Frage finden werden. Wir werden die weitere Entwicklung beobachten und gegebenenfalls mit gewerkschaftlichen Aktionen reagieren müssen.

Es sei auch noch erwähnt, dass Kassierer Serge Stefanetti von einer gesunden Finanzsituation der Vereinigung berichten konnte. Der Vertreter der Kontrollkommission,

Henri Klein, hat die gute und exakte Kassenführung bestätigt. So konnte die Versammlung auch dem Kassierer die entsprechende Entlassung erteilen.

Abschließend sei noch betont, dass die Vereinigung noch plant, im Herbst einen Ausflug zu organisieren. Näheres wird zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben.

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

Der Vorstand besteht aus diesen Mitgliedern:

Präsident/Sekretär:
Roland Schreiner
Vizepräsident: Nico Wealer
Kassierer: Serge Stefanetti

Mitglieder: Paul Kipchen, Georges Peiffer, Carlos Ribeiro, Jean-Claude Deprez

R.Sch.

Kommunardefeier

Die Sektion Stad der LSAP, die OGBL Sektion Zentrum und die Vereinigung Luxemburg des Landesverbandes hatten am Samstag, den 25. April, zur traditionellen Kommunardefeier nach Pfaffenthal eingeladen. Sinn und Zweck dieser Feier, die hier auf dem „Cimetière des Bons Malades“ stattfindet, wo 2 Kommunarden begraben sind, ist es, der Frauen und Männer zu gedenken, die durch ihren Einsatz für Demokratie und soziale Gerechtigkeit umgebracht oder deportiert wurden.

Die „Commune de Paris“ von 1871, nach dem Deutsch-Französischen Krieg, gilt heute noch als markantes historisches Ereignis. Es war das erste Mal, dass Arbeiterinnen und Arbeiter sich die politische Macht aneigneten, um die soziale Situation des Proletariats zu verbessern. Leider wurde dieses vielversprechende Experiment nach nur 72 Tagen durch die Truppen von Thiers im Blut erstickt. Innerhalb der 72 Tage wo die Commune dauerte, gelang es den Kommunarden

eine authentische Demokratie aufzubauen. Zu den Errungenschaften zählen u.a. das Recht auf Bildung und Arbeit, die Emanzipation der Frauen, die Gleichberechtigung von Ausländern sowie soziale und öffentliche Dienstleistungen.

Redner bei der diesjährigen Feier waren Claire Delcourt, Olivier Bichel, Charel Siwek und Nico Wennmacher. Yolande Koster führte durch das Programm und die Fanfare Cents sorgte für eine gelungene musikalische Umrahmung.

Die Redner bei dieser Feier unterstrichen, dass man das Andenken an die Commune am besten aufrechterhält, indem man sich hier und heute für die Ideale und Forderungen der Kommunarden einsetzt. Die ist auch deshalb unerlässlich, weil wir zurzeit von einer konservativ-liberalen Koalition regiert werden, die unsere sozialen Errungenschaften in Frage stellt. Obschon Armut und Prekarität zunehmen, weigert sich die Regierung, den Mindestlohn und die Mindestrenten strukturell zu erhöhen. Anstatt das öffentliche Pensions-

system zu stärken, werden die privaten Zusatzpensionen gefördert. Auch im Bereich der Gesundheitsversorgung bestehen ernstzunehmende Tendenzen zur Privatisierung und zu einer 2-Klassen-Medizin. Obwohl Wohnungsnot besteht, werden horrenden Summen in die militärische Ausrüstung investiert. Es steht zu befürchten, dass unser Sozialstaat zugunsten der Rüstungsindustrie abgewickelt wird. Aus vorgenannten Gründen ist es unerlässlich, dass wir am 1. Mai alle gemeinsam in der Abtei Neumünster gegen die aktuelle Regierungspolitik manifestieren.

Nico Wennmacher



62. Generalversammlung (Union Sportive Internationale)

Vom 19. bis 22. Mai 2026 in Nürnberg

Die 62. Generalversammlung der USIC fand vom 19. bis 22. Mai 2026 in Nürnberg statt. Beim Kongress standen die turnusgemäßen Wahlen im Vordergrund, bei denen das Präsidium in seinen Ämtern bestätigt wurde.

1. Begrüßung

Die Begrüßung erfolgte durch Jens Lehmann, den Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Eisenbahner-Sportvereine (VDES) und gleichzeitigem Vizepräsidenten der USIC. Er betonte die große Ehre für den VDES, im Jahr seines 100-jährigen Bestehens den 62. Kongress der USIC organisieren zu dürfen.

Anschließend begrüßte der Präsident der USIC, Christophe Parel, die Delegierten der 13 teilnehmenden Nationen. Ein besonderer Gruß galt den Teilnehmerinnen und Teilnehmern einzelner Länder, die zum ersten Mal an dem Kongress teilnahmen.

2. Beschlussfähigkeit und Genehmigung des Wahlausschusses

Von den 14 teilnahmeberechtigten Mitgliedsverbänden waren 13 Länder vertreten; lediglich Kasachstan fehlte. Russland und Belarus sind derzeit weiterhin suspendiert. Damit war die Generalversammlung offiziell beschlussfähig.

Der Vorschlag, den Wahlausschuss mit Tanya Nikolova (Deutschland), Sumit Sharma (Indien) und Gennaro Avagliano (Italien) zu besetzen, wurde einstimmig angenommen.

3. Genehmigung der Protokolle

Die einzelnen Berichte und Protokolle wurden ohne Einwände angenommen:

- Protokoll der 61. Generalversammlung 2025
- Protokolle der Vorstandssitzungen vom November 2025 und Februar 2026
- Protokoll des CTT vom Januar 2026

4. Berichte des Präsidiums

Die Berichte des Präsidenten Christophe Parel und des Generalsekretärs Miroslav Kaprálek wurden von der Versammlung genehmigt. Der Generalsekretär hob in seiner Ansprache hervor, dass die USIC im nächsten

Jahr ihr 80-jähriges Bestehen feiert. Zu den acht Gründungsmitgliedern im Jahr 1947 gehörten Österreich, Belgien, Frankreich, Ungarn, Italien, Schweden, Tschechien und Luxemburg.

Peter Lienhard (Schweiz) präsentierte den Finanzbericht sowie das Budget für das Jahr 2027. Im Anschluss bescheinigte Josy Bourgraff (Luxemburg) in seiner Funktion als Sprecher der Kassenprüfer eine einwandfreie Kassenführung und beantragte die Entlastung des Schatzmeisters. Da Josy Bourgraff nach zwei Amtszeiten statutengemäß nicht erneut für weitere zwei Jahre kandidieren durfte, bedankte er sich abschließend bei den Mitgliedsländern für das entgegengebrachte Vertrauen der vergangenen Jahre.

5. Administrative Angelegenheiten

Nach der Genehmigung des Kassenprüfungsberichtes entlastete die Generalversammlung den Schatzmeister einstimmig und nahm anschließend das Budget für das Jahr 2027 an.

6. Antrag auf Änderungen der USIC-Dokumente

- Statuten: Es wurden nur kleinere Anpassungen vorgenommen. Wichtigste Änderung ist, dass das Registrierungsformular künftig nur noch durch den Präsidenten des nationalen Eisenbahnsportverbands oder eine explizit auf der USIC-Website gelistete Person bestätigt werden darf.
- Interne Geschäftsordnung: Hier gab es lediglich redaktionelle Anpassungen.
- Sportreglement (zur Information): Auch hier wurden kleinere Anpassungen beschlossen. Hervorzuheben ist die Neuregelung bezüglich der Einwechselung eines Trainers bei den Mannschaftssportarten.

Die Änderungen der Statuten sowie der internen Geschäftsordnung wurden von der Versammlung angenommen.

7. Sportangelegenheiten (Bericht des CTT-Vorsitzenden)

a) Meisterschaften 2025

Zu den ausgetragenen Meisterschaften gab es keine weiteren Bemerkungen:

- Tischtennis (1.6. – 6.6. in Albena, BUL) – USIC-Vertreter: Sébastien Picca

der USIC des Cheminots)



- Schach (6.10. – 10.10. in Quiberon, FRA) – USIC-Vertreter: Jens Lehmann
- b)** Meisterschaften 2026
 - Fußball-Finale: 01.06. – 07.06. in Albena (BUL)
 - Tennis: 11.09. – 16.09. in Albena (BUL)
 - Angeln: 21.09. – 25.09. in Mondorf (LUX)
 - Crosslauf: 13.11. – 16.11. in Prag (CZE)
- Hinweise zu den Wettbewerben:
 - Josy Bourgraff berichtete im Vorfeld der Angelmeisterschaft in Luxemburg, dass die Teilnehmerzahl zunächst bei acht Mannschaften lag. Aufgrund mangelnder finanzieller Mittel musste Großbritannien die Anmeldung jedoch kurzfristig zurückziehen.
 - Bei der Crosslauf-Meisterschaft gehen zwölf Nationen an den Start. Auf die Männer wartet eine Distanz von sieben Runden à 1,5 Kilometer, während die Frauen fünf Runden absolvieren.
- c)** Meisterschaftskalender (Organisatoren 2027–2029)
 - 2027: Deutschland richtet die Golfmeisterschaft im Juli nahe Kassel aus. Die Marathonmeisterschaft findet vom 30. September bis 3. Oktober in Skagen (Dänemark) statt. Noch ohne Ausrichter sind Bowling, Radfahren und Schießen.
 - 2028: Die Skimeisterschaften (Alpin & Langlauf) wurden an die Schweiz vergeben. Offen sind noch Badminton, Volleyball und Futsal. Sollte sich für 2027 kein Ausrichter für das Schießen finden, übernimmt Deutschland diese Meisterschaft im Jahr 2028.
 - 2029: Deutschland zieht die Ausrichtung der Orientierungslaufmeisterschaften in Betracht; Polen steht als potenzieller Gastgeber für die Tischtennismeisterschaften bereit.
- d)** USIC-Trophäe
 - Periode 2024–2025: Zum letzten Mal wurde die traditionsreiche Trophäe getrennt vergeben. Bei den Frauen siegte die Schweiz (143 Punkte) vor Tschechien (139) und Bulgarien (97); Luxemburg belegte Platz 8 (46). Bei den Männern gewann Deutschland (328 Punkte) knapp vor Tschechien (324) und der Schweiz (281); Luxemburg erreichte Platz 11 (133).

Für den Planungszeitraum zeigt sich ein gemischtes Bild. Einige Veranstaltungen sind fest vergeben, für andere Sportarten werden noch dringend Ausrichter gesucht:



- Neuer Wertungsschlüssel (2026–2029): In Zukunft gibt es kein separates Klassement mehr für Männer und Frauen, sondern nur noch eine gemeinsame Trophäe. Die Punktevergabe richtet sich künftig direkt nach der Anzahl der teilnehmenden Mannschaften pro Meisterschaft.

8. Wahlen

Die Ämter des Präsidiums, des CTT und der Kassenprüfer wurden für eine Amtszeit von zwei Jahren gewählt. Für die Kassenprüfer gilt eine maximale Begrenzung auf zwei aufeinanderfolgende Amtszeiten.

Die Wahlergebnisse im Überblick:

- Präsident: Christophe Parel (FRA)
- Vizepräsident: Jens Lehmann (GER)
- Generalsekretariat: Tschechien (vertreten durch Miroslav Kaprálek)
- Schatzmeister: Schweiz (vertreten durch Peter Lienhard)

- Vorsitzender der technischen Kommission (CTT): Frankreich (vertreten durch Frédéric Gaudillat)
- Rechnungsprüfer: Österreich und Bulgarien
- Mitgliedsländer der CTT-Kommission: Dänemark, Deutschland, Slowakei und Polen

Die zusätzliche Kandidatur von Luxemburg erhielt im zweiten Wahlgang nicht die erforderliche Stimmenmehrheit.

9. Zukünftige Generalversammlungen

- 2027: Die Ausrichtung ist in Indien geplant. Aufgrund eines Führungswechsels im indischen Verband steht die finale Bestätigung noch aus. Eine endgültige Rückmeldung wird bis Mitte September erwartet.
- 2028: Für dieses Jahr wird aktuell noch ein ausrichtendes Mitgliedsland gesucht.
- 2029: Frankreich hat sich offiziell bereit erklärt, den Kongress zu organisieren.

10. Verschiedenes und Ehrungen

Antrag aus Luxemburg: Die Delegation aus Luxemburg regte an, die Generalversammlung künftig auf drei Tage zu straffen. Dieser Vorschlag trägt der bewährten Ein-Tages-Praxis des eigentlichen Kongresses Rechnung. Zudem senkt eine kürzere Dauer das Budget, was die Ausrichtung für potenzielle Gastgeber attraktiver macht. Das Präsidium wird diesen konstruktiven Ansatz in seiner nächsten Sitzung detailliert erörtern.

Verabschiedung und Ehrung: Zum Ausklang der diesjährigen Generalversammlung ehrte der Präsident der USIC den langjährigen Vorsitzenden der slowakischen Delegation, František Zapanik, für sein unermüdliches Engagement. Für František Zapanik war dies die letzte Teilnahme an diesem Spitzentreffen des internationalen Eisenbahnersports, da er in Kürze in den wohlverdienten Ruhestand tritt.

Der Präsident würdigte die langjährige, treue Zusammenarbeit sowie den maßgeblichen Beitrag, den František Zapanik zur Förderung des Sports innerhalb der Eisenbahner-Gemeinschaft geleistet hat. Unter großem Applaus der internationalen Delegierten nahm der sichtlich gerührte Slowake die Auszeichnung entgegen, die einen würdigen Schlusspunkt hinter eine beeindruckende Karriere setzt.

Der kulturelle Ausklang

Ein Besuch im Nürnberger DB-Museum mit über 30 Prunkstücken der Eisenbahngeschichte bot den Delegierten ein hochkarätiges Rahmenprogramm.

Der Kongress endete mit dem traditionellen Galadinmer beim ESV Flügelrad Nürnberg – genau dort, wo der VDES im kommenden September auch sein großes Jubiläum zum 100-jährigen Bestehen feiern wird.



1.



Text:
Josy Bourgraff

USIC Euro-Gruppe 4-Länderturnier im Volleyball

Am 12. und 13. Juni 2026 fand in der Turnhalle Prehl im schweizerischen Murten das USIC Euro-Gruppe 4-Länderturnier im Volleyball statt. An dem zweitägigen Turnier nahmen die Auswahlmannschaften aus Tschechien, Deutschland, Luxemburg und dem Gastgeber Schweiz teil. Erstmals sicherte sich das tschechische Team den Turniersieg, während unsere Auswahl das Turnier auf dem vierten Platz beendete.

Turniersieg entscheidet sich im direkten Duell

Der Turniersieg wurde am Samstagnachmittag im direkten Aufeinandertreffen zwischen der Schweiz und Tschechien ausgespielt. Die Schweizer Auswahl ging zunächst mit 2:0 Sätzen in Führung (25:21, 25:15). Tschechien glied das Spiel in den folgenden Sätzen (25:17, 25:22) aus und er-

zwang den Tie-Break. Im entscheidenden fünften Satz setzte sich die tschechische Mannschaft knapp mit 15:13 durch und verbuchte damit den ersten Turniersieg in der Geschichte dieses Wettbewerbs.

Luxemburg phasenweise auf Augenhöhe

Unsere Mannschaft beendete das Turnier ohne Satzgewinn, zeigte jedoch in mehreren Spielphasen eine ausgeglichene Leistung. Insbesondere in der Begegnung gegen Deutschland bot das Team, wie bereits im Vorjahr, Gegenwehr. Im ersten Satz hielt unsere Mannschaft bis zum Stand von 15:15 mit und musste sich letztlich mit 19:25 geschlagen geben. Im dritten Satz ging das Team sogar mit 8:7 in Führung.

Im Vergleich zum Vorjahresturnier, das in Luxemburg ausgetragen worden war und bei dem der Mannschaft ein Satzgewinn gegen

Deutschland gelang, blieb ein solcher Erfolg dieses Mal verwehrt. Auch in den Partien gegen die beiden erstplatzierten Teams aus Tschechien und der Schweiz konnte Luxemburg phasenweise gut mitspielen, verlor die Sätze jedoch letztlich deutlich.

Historischer Einsatz von Frauen

Das Turnier markierte zudem einen historischen Meilenstein für den Wettbewerb. In der luxemburgischen Mannschaft standen erstmalig zwei Frauen im Kader, während alle anderen Nationen komplett ohne weibliche Beteiligung antraten. Es war überhaupt das erste Mal, dass Frauen an diesem Turnier teilnahmen. Die luxemburgische Auswahl setzte dabei auf kontinuierliche weibliche Präsenz: Mit entweder Solveig Schmitt oder Diane Faber stand über die gesamte Turnierrdauer hinweg immer mindestens eine der beiden Frauen aktiv auf dem Spielfeld.



Die Ergebnisse im Überblick

Freitag, 12. Juni 2026

- Luxemburg – Tschechien: **0:3** (7:25, 11:25, 17:25)
- Deutschland – Schweiz: **1:3** (20:25, 15:25, 25:21, 12:25)

Samstag, 13. Juni 2026

- Tschechien – Deutschland: **3:0** (25:23, 27:25, 25:17)
- Luxemburg – Schweiz: **0:3** (15:25, 14:25, 9:25)
- Schweiz – Tschechien: **2:3** (25:21, 25:15, 17:25, 22:25, 13:15)
- Deutschland – Luxemburg: **3:0** (25:19, 25:11, 25:15)

Abschlusstabelle Volleyball

	Team	Spiele	Siege	Niederlagen	Sätze	Punkte.
1	Tschechien	3	3	0	9:2	8
2	Schweiz	3	2	1	8:4	7
3	Deutschland	3	1	2	4:6	3
4	Luxemburg	3	0	3	0:9	0

FC Eisebunn 97

FC Eisebunn 97 feiert Rückkehr in die 2. Division

Nach einer nervenaufreibenden Saison krönt der FC Eisebunn 97 seine beeindruckende Aufholjagd mit dem direkten Wiederaufstieg.

Was nach der Hinrunde noch wie eine schwierige Mission aussah, endete am letzten Spieltag in einem triumphalen Fußballfest.

Dabei war die Ausgangslage zur Winterpause alles andere als rosig: Mit lediglich acht Punkten belegte die Mannschaft nur den sechsten Tabellenplatz. Vier Punkte fehlten zu diesem Zeitpunkt auf die Aufstiegsränge – ein Rückstand, der in

der Rückrunde eine enorme Leistungssteigerung erforderte.

Und die Mannschaft lieferte ab. In einer brillanten zweiten Saisonhälfte fuhr der FC Eisebunn sechs Siege ein und musste sich lediglich dem souveränen Meister der 3. Division, dem FC Voirie Eaux, geschlagen geben.

Zum großen Showdown kam es schließlich im alles entscheidenden letzten Saisonspiel gegen den direkten Aufstiegs Konkurrenten FC Douanes II. In einer einseitigen Partie ließ der FC Eisebunn von Beginn an keine Zweifel an seinen Ambitionen aufkommen. Nach 70 Minuten stand ein deutlicher 5:0-Erfolg

zu Buche. Die Tore erzielten Jordy Soares Garcia mit einem Doppelpack sowie Joao Almeida, José Araujo Rodrigues und Christian Nana Kouamou.

Maßgeblichen Anteil am Erfolg hatte die Offensivabteilung des FC Eisebunn 97. Allen voran Thomas Breyer, der mit neun Treffern bester Torschütze seines Teams wurde, gefolgt von Jordy Soares Garcia mit sieben Toren.

Mit diesem Sieg kehrt der FC Eisebunn 97 verdient in die 2. Division zurück und belohnt sich für eine charakterstarke Rückrunde.

Josy Bourgraff

Abschlusstabelle: Corporatif Division 3 (FCL)

Pl.	Team	Sp.	S-U-N	Tore	Diff.	Pkt.
1.	Voirie Eaux	14	12-2-0	67:9	+58	38
2.	FC Eisebunn	14	8-2-4	52:19	+33	26
3.	FC CHL	14	8-1-5	45:27	+18	25
4.	Douanes II	14	7-3-4	32:24	+8	24
5.	AVL	14	5-1-8	22:56	-34	16
6.	Arcelor	14	4-3-7	36:52	-16	15
7.	Amic. Europe	14	2-2-10	14:39	-25	8
8.	Europa	14	2-2-10	18:60	-42	8





BASCOL – Basketball-Betriebsmeisterschaft

Rückblick auf die abgelaufene Saison

Der Traum war groß, die Realität am Ende leider etwas ernüchternd, doch der Blick geht kämpferisch nach vorn. Nach dem bitteren Abstieg aus der zweiten Division im Vorjahr gingen die Basketballer der AS CFL mit der heimlichen Hoffnung in die Spielzeit 2025/2026 der BASCOL Division 3, den sofortigen Wiederaufstieg zu schaffen. Am Ende einer intensiven Saison steht für die Mannschaft ein respektabler, aber für die Aufstiegsträume eben unglücklicher dritter Tabellenplatz zu Buche.

Personalsorgen und schwindende Kräfte in den entscheidenden Spielen

Dass es letztlich nicht für ganz oben reichte, hatte deutliche Gründe. In den entscheidenden Phasen der Meisterschaft fehlte es dem Kader leider an der nötigen Tiefe. Berufliche Verpflichtungen durchkreuzten immer wieder die Pläne des Trainers. Selten stand die spielstärkste Starting Five gemeinsam auf dem Parkett.

Diese personelle Unbeständigkeit forderte im Laufe der Monate ihren Tribut: In den Schlussvierteln und engen Partien fehlte den verbleibenden Leistungsträgern die nötige Kraft. Das zeigte sich besonders auf gegnerischem Boden. Während die AS CFL zu Hause in Monnerich eine echte Festung errichtete und unter anderem den Vizemeister CGDIS Luxembourg im Auftaktmatch mit 74:70 niederdrückte, brach das Team auswärts doch immer wieder ein. Die Kraftverschleiß-Symptomatik gipfelte in schmerzhaften Niederlagen wie dem 41:67 bei den Staater Léiwen oder dem 60:77-Saisonabschluss gegen Eurobasket B.

Eine Saison voller Stolz als Fundament

Trotz des verpassten Saisonziels herrscht im Lager des Teams keineswegs Trübsal. Die Mannschaft blickt mit großem Stolz auf das Erreichte zurück. Fünf Siege aus zehn Spielen und das Bewusstsein, in Bestbesetzung gegen jeden Gegner dieser Liga um den Sieg spielen zu können, geben der Mannschaft ein starkes moralisches Fundament.

Blick nach vorn: Mission Wiederaufstieg 2027

Die Enttäuschung über den verpassten direkten Sprung zurück in die zweite Division ist längst in neue Energie umgemünzt worden. Die AS CFL hat die Lehren aus dieser Spielzeit gezogen. Für die kommende Saison lautet das Ziel: Wiederaufstieg. Mit einem breiter aufgestellten Kader und der wiedergewonnenen physischen Frische wollen die Eisenbahner im nächsten Jahr von Beginn an die Division 3 dominieren und die Rückkehr in die zweite Division perfekt machen.

Text: Josy Bourgraff

Die Abschlusstabelle der Saison 2025/2026

Platz	Team	Spiele	Siege	Niederl.	Punkte	Korbverhältnis
1	Arcus	10	8	2	18.0	683 : 560
2	CGDIS Luxembourg	10	6	4	16.0	680 : 594
3	AS CFL	10	5	5	15.0	621 : 595
4	Eurobasket B	10	5	5	15.0	612 : 614
5	Staater Léiwen	10	4	6	14.0	579 : 671
6	BNP Paribas	10	2	8	12.0	452 : 593

CFL-Angelmeisterschaft 2026

1. Runde in Remerschen

Am 23. und 24. Mai 2026 trafen sich die CFL-Angler bei strahlend blauem Himmel und sommerlichen 30 °C im Schatten auf der Carpodrom-Anlage in Remerschen, um die erste Runde der diesjährigen Angelmeisterschaft auszutragen.

Tag 1: Training auf dem kleinen Weiher (23. Mai)

Der Samstag stand ganz im Zeichen der Vorbereitung. Geangelt wurde auf dem kleinen Weiher, um diesen besser kennenzulernen, da er eher selten befischt wird. Das Training war besonders wichtig, um sich einen Überblick zu verschaffen, da dieses Gewässer auch während der kommenden USIC-Weltmeisterschaft befischt wird.

Nach der Platzverlosung um 08:00 Uhr und einer 90-minütigen Vorbereitungszeit fiel um 10:30 Uhr der Startschuss für die erste dreistündige Halbzeit.

In der anschließenden 90-minütigen Mittagspause stärkten sich alle Teilnehmer mit Köstlichkeiten vom Grill und kühlen Getränken. Schnell kristallisierte sich bei den Gesprächen heraus, dass die beiden Endplätze an diesem Tag nur schwer zu schlagen sein würden.

Nach weiteren drei Stunden Angeln und dem anschließenden Abwiegen des Fangs ließen die Teilnehmer den Tag bei einem kühlen Getränk ausklingen und fachsimpelten über die besten Taktiken für die USIC-Weltmeisterschaft.

Tag 2: Start der Clubmeisterschaft auf dem Carpodrom (24. Mai)

Am Sonntag trafen sich die Angler erneut um 08:00 Uhr zur Auslosung – diesmal ging es auf der großen Weiheranlage um die erste von vier Runden zur Ermittlung des Clubmeisters 2026.



Der Zeitplan blieb identisch (90 Minuten Aufbau, 2 x 3 Stunden Angeln, 90 Minuten Pause). Geangelt wurde in zwei Sektoren (ein Sektor mit sechs Fischern, einer mit fünf

Fischern). Auch an diesem Tag zeigte sich mittags ein deutlicher



Trend: Im unteren Sektor wurden wesentlich mehr Fische gefangen als im oberen Teil.

Ein großes Dankeschön geht an Raymond, den Mitarbeiter der Weiheranlage! Er verwöhnte uns an beiden Tagen kulinarisch – am Sonntag gab es eine hervorragende Bouchée à la reine, begleitet mit Pommes, Erbsen und Karotten.

Nach dem Abwiegen, dem Einpacken des Materials und der Siegerehrung ließen alle den Tag glücklich ausklingen.

2. Runde in Messancy

Die zweite Runde der CFL-Fischereimeisterschaft fand am 13. Juni 2026 in Messancy (Belgien) am Lac de Messancy statt. Bei leicht bewölktem Himmel, angenehmen 25 °C und Windböen von bis zu 50 km/h traten acht Angler gegeneinander an. Jeder kannte die Weiheranlage und wusste, dass dort

hauptsächlich auf Schleien gefischt wird. Gleichzeitig war allen bewusst, dass ein großer Karpfen entscheidend sein konnte, um diese zweite Runde der Meisterschaft für sich zu entscheiden.

Gefischt wurden zwei Durchgänge von jeweils drei Stunden, unterbrochen von einer einstündigen Mittagspause. Um 8.00 Uhr wurden die Standplätze ausgelost. Nachdem jeder seinen Platz gezogen hatte, nahmen die Teilnehmer ihre Angelplätze ein und hatten 90 Minuten Zeit, ihren Stand sowie das Angelmaterial vorzubereiten.

Pünktlich um 9.30 Uhr fiel der Startschuss. Einige Angler konnten sofort die ersten Fische landen und sich einen Vorsprung erarbeiten, während andere selbst nach 90 Minuten noch keinen Fisch im Keschel hatten.

Um 12.30 Uhr begann die Mittagspause. Während der einstündigen Unterbrechung gab es Leckeres

vom Grill und kühle Getränke. Natürlich wurde auch intensiv über die bisherige Fischerei gesprochen. Man tauschte Erfahrungen aus und versuchte herauszufinden, wie man die eigene Taktik verbessern konnte, um am Nachmittag noch mehr Fische zu fangen oder die Fehler des Vormittags zu korrigieren.

Gut gestärkt und mit neuen Erkenntnissen ging es anschließend in die zweite Hälfte des Wettkampfes. Schnell zeigte sich, dass einige Angelplätze, die am Vormittag hervorragend gelaufen waren, nun deutlich nachließen, während die zuvor schwächeren Plätze zunehmend bessere Fangergebnisse brachten. Zudem wurden am Nachmittag mehrere größere Karpfen gefangen. Den spektakulärsten Fang des Tages landete Yves Gaertner mit einem kapitalen Karpfen von 10.340 Gramm.

Nach insgesamt sechs Stunden Wettkampffischen und dem anschließenden Wiegen der Fänge stand der Sieger der zweiten Runde fest. Im zweiten Durchgang setzte sich Marc Schonkert gegen seine Konkurrenten durch. Dabei hatte er am Vormittag noch Schwierigkeiten, mit den führenden Anglern Schritt zu halten. Am Nachmittag drehte Marc jedoch auf, holte den Rückstand auf und sicherte sich schließlich souverän den Tagesieg.

Nach der Siegerehrung saßen alle Teilnehmer noch bei einem kühlen Getränk zusammen. Es wurde über verschiedene Taktiken diskutiert, Erfahrungen wurden ausgetauscht und darüber gesprochen, welche taktischen Fehler jeder Einzelne gemacht hatte und wie man diese im nächsten Jahr vermeiden kann.

Ein weiteres Gesprächsthema war die diesjährige USIC-Meisterschaft, die in Luxemburg stattfinden wird. Die neuesten Informationen wurden ausgetauscht, organisatorische Fragen wurden besprochen und teilweise bereits geklärt.

Die dritte Runde der CFL-Fischereimeisterschaft findet am 12. Juli 2026 in Marsilly (Frankreich), in der Nähe von Metz, statt.

Zwischenklassement CFL-Meisterschaft 2026

		1. Runde		2. Runde		Total	
	Name	Punkte	Gewicht (kg)	Punkte	Gewicht (kg)	Punkte	Gewicht (kg)
1	Schonkert Marc	2	45,960	1	47,780	3	93,740
2	Kleinbauer Raymond	1	61,750	3	37,880	4	99,630
3	Gaertner Yves	5	28,450	2	38,270	7	66,720
4	Raach Steve	3	28,000	5	30,310	8	58,310
5	Telen Ben	1	46,950	8	16,350	9	63,300
6	Ortis David	2	33,310	7	24,260	9	57,570
7	Flammang Marc	5	18,110	4	34,440	9	52,550
8	Raez Jos	4	30,840	6	29,200	10	60,040
9	Schaaf Steve	3	44,400	15	N.P.	18	44,400
10	Weyer Christian	4	20,080	15	N.P.	19	20,080
11	Zoller Christian	6	14,690	15	N.P.	21	14,690

14. USIC-Weltmeisterschaft 2026 der Sportangler in Luxembourg

Vom 22. bis 24. September 2026 wird Luxemburg zum Zentrum des internationalen Eisenbahner-Angelsports. Nach dem historischen Triumph in Tschechien empfängt Luxemburg nun die besten Eisenbahner-Sportangler an der Mosel und am Carpodrom Remerschen zur Titelverteidigung.

Erst zum zweiten Mal in der Geschichte des Eisenbahner-Welt-sportverbandes (USIC) fungiert das Großherzogtum als Gastgeber einer Weltmeisterschaft – nach der Golf-Meisterschaft in Clerf ist es nun das erste Mal für die Sportangler. Die Tradition dieser Meisterschaften reicht bis ins Jahr 1972 (Arnheim) zurück, doch für das luxemburgische Team ist die diesjährige Ausgabe eine ganz besondere: Es tritt erstmals als amtierender Titelverteidiger an. 2022 gelang in Píšov (Tschechien) der historische Coup, als Luxemburg zum ersten Mal überhaupt eine Mannschaftsweltmeisterschaft gewinnen konnte.

Unser herzlicher Dank gilt jetzt aber schon der CFL-Direktion, ohne deren finanzielle Unterstützung die Durchführung eines solchen Events nicht möglich wäre.

Das Team der Mission Titelverteidigung

Um diesen Erfolg zu wiederholen, setzt Luxemburg auf eine erfahrene Besetzung: Marc Schonkert (TM-CO), Romain Zwick (MI-UI), Raymond Kleinbauer (TM-CO), David Ortis (MI-I), José Raez (MI-I) und Marc Flammang (Rentner).

Die sportliche Leitung liegt in den bewährten Händen von Trainer Christian Weyer (BU) und Teamleiter Steve Schaaf (BU).



Zur diesjährigen Veranstaltung begrüßt die Organisation neben dem Gastgeber Luxemburg die Teams aus Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Polen, Bulgarien, Tschechien und der Slowakei.

Wettkampforte

Geangelt wird an zwei Wettkampforten: dem Carpodrom in Remerschen sowie an der Mosel in Remich (Höhe Kellerei Saint-Martin).

- 22. September: Offizielles Training, wo sich die Mannschaften mit den Gewässern vertraut machen können (11:00 bis 17:00 Uhr).
- 23. & 24. September: Wettbewerbe (jeweils 11:00 bis 15:00 Uhr).

Modus

Jede Mannschaft besteht aus 6 Anglern, welche in 2 Gruppen zu 3 Anglern unterteilt werden. Die erste

Angelgruppe wird am ersten Tag am Carpodrom angeln, während die zweite Gruppe an der Mosel angeln wird. Am darauffolgenden Tag wechseln die Gruppen die Angelorte.

Jeder Wettkampfort ist in drei Sektoren unterteilt und wird mit einem Angler aus jedem Land besetzt. Geangelt wird nach Gewicht und Punkten, wobei der Fischer mit dem höchsten Gewicht pro Sektor 1 Punkt erhält und der mit dem niedrigsten Gewicht 8 Punkte erhält.

Um den neuen Weltmeister und die neue Weltmeistermannschaft zu ermitteln, werden die Punkte zusammengerechnet. Bei Punktegleichstand ist das Fanggewicht der beiden Wettkampftage maßgebend, um die neuen Meister in beiden Disziplinen zu ermitteln.





Für die Zuschauer

Besucher werden vor Ort bestens versorgt: Für das kulinarische Wohl ist mit kalten Getränken und Spezialitäten vom Grill gesorgt. Neben dem sportlichen Geschehen lädt der herrliche Blick ins Grüne über die gesamte Weiheranlage zum Verweilen ein. Auch die Logistik ist unkompliziert: Da das Carpodrom direkt neben dem Schwimmweiher (Baggerweiher) liegt, stehen ausreichend Parkplätze zur Verfügung.

Starke Partner im Hintergrund

Ein besonderer Dank der Organisatoren gilt den tatkräftigen Unterstützern. Neben der maßgeblichen finanziellen Unterstützung durch die CFL stellt CFL FLEX zwei Transporter zur Verfügung, um die Teilnehmer samt ihrer Sportausrüstung sicher zum Veranstaltungsort zu transportieren. Zudem bedankt

sich die Mannschaft bei der Druckerei der CFL, welche die offizielle Broschüre mit allen Details zum Ablauf, den Teams und Sponsoren erstellt hat.

Gemeinsam zum Erfolg

Die Mannschaft hofft nun auf tatkräftige Unterstützung an beiden Wettkampforten, um den Titel erfolgreich zu verteidigen.

Wir wünschen unserem Team für die Heim-WM 2026 viel Erfolg und drücken die Daumen für die erneute Auszeichnung als weltbeste Mannschaft.

Wer nicht vor Ort sein kann, findet aktuelle Ergebnisse, Fotos und Impressionen zeitnah auf der Facebook-Seite der A.S. CFL Pêche

Der Präsident
Gaertner Yves





Tagesausflug nach Maastricht

Am 19. Juni hatten die Vereinigung Luxemburg und der Sektor Pensionierte zu einem Tagesausflug nach Maastricht eingeladen. Auf dem Programm figurieren die Besichtigung des Marktes, ein vorzügliches Mittagessen sowie eine Stadtrundfahrt mit einem Touristikzug.

Alle Teilnehmer äußerten sich äußerst zufrieden mit diesem Ausflug, dank vor allem des Organisationstalents von Michel Dondelinger und Norbert De Waha.

Nico Wennmacher

Sektor Pensionierte und Witwen

Urlaubsreise 2026 führte nach Dresden

36 reiselustige Kolleginnen und Kollegen machten sich am Montag, den 8. Juni in einem modernen Reisebus der Firma Vandivinit aus Bad Mondorf auf den Weg nach Dresden.

Schon auf der Hinreise konnten die Teilnehmer erste Eindrücke gewinnen. Vom Berghotel in Eisenach, wo das Mittagessen stattfand, hatte man einen herrlichen Blick auf die im nordwestlichen Thüringer Wald gelegene 1000 Jahre alte Wartburg. Sie zählt zu den bekanntesten Burgen Deutschlands.

Nach dem Check-In und dem Abendessen im Hotel Hilton nahmen schon manche die Stadt Dresden in Augenschein.

Am Dienstag konnten die Teilnehmer bei der Stadtführung die Schönheiten Dresdens, der der Ruf einer Kulturmetropole voraus eilt, bewundern, als da wären: das Residenzschloss, die Semperoper, die Frauenkirche und der Zwinger. Des Weiteren konnten das Taschenbergpalais und der Cholera-Brunnen, der mäch-

tige 100 m hohe Rathausurm, das ehemalige kurfürstliche Stallgebäude, der Fürstenzug, ein Monumentalmosaik aus Meissner Porzellankacheln sowie auch die schmalen Gassen mit einem vielfältigen Angebot von typischen touristischen Andenken aus dem Erzgebirge begeistern.

Die Fahrt am nächsten Tag in den Nationalpark Sächsische Schweiz löste viel Begeisterung bei den Mitreisenden aus. Die Bastei, die das Hauptziel war, ist mit den Fels- und Waldgebieten der Umgebung seit 1990 als Nationalparkregion geschützt. So bewahrt der Freistaat Sachsen die Schönheit dieser einmaligen Landschaft. Von der Bastei aus hatte man einen herrlichen Blick auf die Felsformationen und die durch das Tal fließende Elbe.

Nach dem Mittagessen im Panoramarestaurant des Berghotels Bastei ging es weiter zum Miniaturpark „Die kleine Sächsische Schweiz“. Ein Erlebnis für Jung und Alt. Sandstein, Dampf und Miniaturen wechseln sich ab. Die einen knappen Kilometer lange Rundfahrt





mit der Miniatur-Bergbahn vermittelte einen guten Überblick über den Park, eine Welt, die aussieht wie das Elbsandsteingebirge.

sowie auch dem Busfahrer Alain für sein tadelloses, vorsichtiges Fahren.

Guy Greivelding

Leipzig mit seinen einladenden Passagen war am Donnerstag auf dem Programm. Attraktive Sehenswürdigkeiten, Kunst und Kultur prägen die Stadt, die sich zu einer Business-Metropole gemausert hat. Der Stadtrundgang führte auf den Markt, zum Alten Rathaus, zur Nikolaikirche und in die Einkaufspassagen. Bei der Busfahrt ins Zentrum konnte man auf dem Willy-Brandt-Platz das herrliche Gebäude des Hauptbahnhofs bewundern.

Der letzte Besichtigungstag führte mit dem Schiff über die Elbe zum königlichen Gartenparadies „Schloss & Park Pillnitz“. Auf 25 Hektar entfaltet sich eine Parklandschaft voller Farben, Düfte, alter Bäume und meisterhafter Gartenkunst. Der Park mit dem neuen Palais, der Orangerie, dem Palmenhaus und dem Schlossmuseum sind sehenswert. Der Lustgarten bildet das Zentrum des Parks.

Auf der Rückreise am 13. Juni dankte der Präsident des Sektors Pensionierte und Witwen allen Mitfahrenden für ihre Teilnahme an der diesjährigen Urlaubsreise und lud sie ein, zur Pensioniertenfeier am 18. Oktober 2026 um 16.00 Uhr ins Casino Syndical nach Bonneweg zu kommen, wo auch die Urlaubsreise 2027 vorgestellt wird. Auch dankte er den beiden Organisatoren Guy und Norbert für ihre Vorbereitungsarbeit



Impressionen (115)

Die Eisenbahntauglichen
des amerikanischen
Kontinentes

Herausfordernde, knifflige Zug-Mathematikaufgaben

Spätestens Mitte Juli sind Ferien und viele Mitarbeiter unserer Bahn nutzen die Urlaubszeit, um sich von ihrer durchaus stressigen Arbeit zu erholen. Ebenso halten jedoch auch viele in diesen Zeiten die Stellung, um den Bahnbetrieb aufrecht zu erhalten, damit der Personenverkehr als auch der Warenverkehr auf der Schiene gewährleistet sind. Die sommerliche Zeit eignet sich vorzüglich zum Abschalten vom Alltag, um sich mit neuen Dingen zu beschäftigen, so z.B. mit Tests, Knebeleien und Rätseln.

Wir sind in den USA fündig geworden, wo Aspiranten regelmäßig u.a. durch erstaunliche mathematische Tests auf ihre sogenannte Eisen-

bahntauglichkeit überprüft werden. Probleme, die auf Zügen in der Mathematik basieren, beziehen sich auf eine Kategorie, die Konzepte von Geschwindigkeit, Distanz und Zeit einbeziehen. In diesen Problemen gilt es, die Geschwindigkeit eines Zuges zu berechnen, die Zeit, die ein Zug benötigt, um eine bestimmte Distanz zurückzulegen, oder die Distanz, die ein Zug in einem bestimmten Zeitrahmen zurücklegen kann. Manchmal können diese Probleme auch zwei Züge betreffen, die aufeinander zufahren oder in die gleiche Richtung fahren, und man könnte fragen, wann und wo sich die Züge treffen.

Diese Aufgaben erfordern ein gutes Verständnis der Beziehungen zwi-

schen Geschwindigkeit, Distanz und Zeit: $\text{Geschwindigkeit} = \text{Distanz} : \text{Zeit}$; $\text{Zeit} = \text{Distanz} : \text{Geschwindigkeit}$; $\text{Distanz} = \text{Geschwindigkeit} \times \text{Zeit}$

Nun zu einer Auswahl dieser kniffligen, herausfordernden Zug-Mathematikaufgaben, welche jeweils vier Lösungen a, b, c, d vorschlagen, von denen allerdings nur eine richtig ist:

1. Frage:

Ein 220 m langer Zug fährt mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h. Nach welcher Zeit wird er einen Mann passieren, der mit 6 km/h in die entgegengesetzte Richtung läuft, in die der Zug fährt?

(a) 12 Sek - (b) 14 Sek - (c) 16 Sek - (d) 18 Sek

2. Frage:

Ein Zug X startet um 16:00 Uhr von A und erreicht B um 17:00 Uhr. Während ein anderer Zug Y um 16:00 Uhr von B startet und A um 17:30 Uhr erreicht. Die beiden Züge werden sich kreuzen um:

(a) 16:36 Uhr - (b) 16:42 Uhr - (c) 16:48 Uhr - (d) 16:50 Uhr

3. Frage:

Eine Person, die sich auf einem 200 m langen Bahnsteig befindet, beobachtete, dass ein Zug 10 Sek benötigte, um an ihr vorbeizufahren, und 30 Sek, um den Bahnsteig vollständig zu passieren. Dann ist die Länge des Zuges:

(a) 100 m - (b) 150 m - (c) 80 m - (d) 105 m



**4. Frage:**

Ein 300 m langer Zug fährt mit einer Geschwindigkeit von 68 km/h. Er wird einen Mann, der aus der entgegengesetzten Richtung mit 4 km/h kommt, in wieviel Sekunden überholen?

- (a) 30 Sek. (b) 15 Sek. (c) 25 Sek.
(d) 21,6 Sek.

5. Frage:

Ein Eisenbahnpassagier zählt die Telegrafmasten entlang der Strecke, während er vorbeifährt. Wenn sie jeweils 50 m voneinander entfernt sind und der Zug mit einer Geschwindigkeit von 48 km/h fährt, wie viele Masten wird er pro Minute passieren?

- (a) 16 - (b) 17 - (c) 18 - (d) 13

6. Frage:

Ein Zug, der sich mit einer gleichmäßigen Geschwindigkeit von 60 km/h bewegt, überquert einen Pfosten in 6 Sek. Die Länge des Zuges beträgt:

- (a) 200 m - (b) 150 m - (c) 120 m -
(d) 100 m

7. Frage:

Ein 300 m langer Zug fährt mit einer Geschwindigkeit von 54 km/h. In welcher Zeit wird er einen Telefonmast passieren?

- (a) 20 Sek - (b) 25 Sek - (c) 30 Sek
- (d) 35 Sek

8. Frage:

Zwei Züge, deren Längen jeweils 180 m und 220 m betragen, fahren in entgegengesetzten Richtungen mit Geschwindigkeiten von 40 km/h und 50 km/h. Die Zeit, die sie benötigen, um aneinander vorbeizufahren, beträgt:

- (a) 16 Sek - (b) 17 Sek - (c) 18 Sek -
(d) 22 Sek

Die richtige Lösung bringt nun die Erlösung:

1a, 2a, 2a, 3a, 4b, 5b, 6d, 7a, 8a.

Wer sie fand, darf sich in den USA wohl zu den „Eisenbahntauglichen“ zählen.

Pierre Buchholz
Fotos: DB/Korail

Prestations aux membres de l'OGBL

L'OGBL vous apporte un soutien financier et vous assiste dans de nombreuses situations.

De même, l'OGBL vous offre une protection à travers une gamme d'offres gratuites ou de réductions, par exemple pour les assurances, la prévoyance, les urgences médicales et les plans d'épargne-logement.

1) Caisse de décès de l'OGBL

La caisse de décès de l'OGBL, à laquelle chaque membre est automatiquement et gratuitement affilié, est une société de secours mutuels reconnue par l'État et affiliée à la Fédération Nationale de la Mutualité Luxembourgeoise – FNML. La mutualité, née il y a plus de 100 ans, est la forme la plus ancienne de la solidarité organisée.

L'objet de la Caisse de décès de l'OGBL est d'apporter une aide financière aux survivants ayant droit en cas de décès d'un membre sous forme d'une indemnité funéraire.

Le montant de l'aide aux survivants s'élève à 496 €. Ce montant est augmenté à 620 € si la durée de l'affiliation est supérieure à 25 ans. Elle est réduite entre 15 et 75% lorsque le membre est âgé entre 60 et 64 ans révolus lors de l'affiliation. Lorsque le membre est âgé de 65 ans ou plus lors de l'affiliation, l'indemnité aux survivants est supprimée (voir statuts de l'OGBL). En cas de passage d'une autre organisation à l'OGBL, les prestations en fonction de l'âge sont appliquées. Cette disposition est supprimée si le nouveau membre remplissait, avant son adhésion à l'OGBL, depuis plus de 12 mois la condition de stage auprès d'un syndicat national ou étranger affilié à la Confédération Européenne des Syndicats – CES ou à la Confédération syndicale internationale – CSI.

L'indemnité aux survivants est versée en principe aux personnes qui

ont pris à leur charge les frais funéraires, sauf si le membre décédé avait pris d'autres dispositions.

Toutes les demandes d'indemnité aux survivants doivent être adressées à la caisse de décès de l'OGBL – 31, avenue GD Charlotte – L-3441 Dudelange, moyennant le formulaire que vous trouverez dans ce numéro et les pièces justificatives y relatifs.

Notons que les primes d'assurances, dont fait partie l'assurance décès de l'OGBL, peuvent être déduites dans votre déclaration d'impôts. Demandez tout simplement un certificat auprès de notre caisse.

Si vous avez besoin de nous, n'hésitez pas à contacter le Service Gestion des Membres par téléphone au +352 54 05 45 928 ou par e-mail à affiliation@ogbl.lu.

2) Bourse d'études

Le Fonds d'Éducation de l'OGBL a pour but de subventionner les études supérieures des enfants des membres de l'OGBL. Le Comité national de l'OGBL fixe annuellement le montant de la bourse accordée (80 000 € pour 2025/2026).

Le membre de l'OGBL, âgé de moins de 25 ans lors de son adhésion ou affilié depuis au moins 20 ans s'il avait les 25 ans accomplis à l'adhésion et dont les cotisations sont en règle, peut obtenir une bourse d'études supérieures pour ses enfants légitimes, reconnus à l'état civil, placés dès leur jeune âge sous la tutelle du concerné, d'un premier mariage du conjoint du concerné, pour autant qu'ils vivent sous son toit et qu'ils soient en grande partie à sa charge.

Si un membre était affilié à un autre syndicat, il est tenu compte de

ces années d'affiliation. Un certificat du syndicat précédent est requis. Toutefois, ce membre devra faire partie de l'OGBL depuis au moins cinq ans sans interruption.

En cas de décès du membre, il sera tenu compte des années écoulées depuis sa mort, sous condition que le conjoint survivant ait continué l'affiliation endéans un délai de trois mois.

Le programme et le cycle d'études doivent faire officiellement partie du système d'enseignement supérieur du pays dans lequel se déroulent les études. Le diplôme sanctionnant le cycle d'études doit être délivré par ou au nom d'une autorité de l'État compétente en matière d'enseignement supérieur. Il ne sera accordé aucune bourse pour les années/semestres devant être répétés.

Le formulaire de demande est publié dans l'AKTUELL au moins 3 mois avant le délai de remise précisé sur ledit formulaire. La demande doit être accompagnée de l'attestation d'inscription de l'établissement d'enseignement supérieur.

3) Patientent Vertriebung

Chaque membre de l'OGBL est automatiquement et gratuitement affilié à la « Patientent Vertriebung », association pour la défense des droits des patients.

L'équipe de la « Patientent Vertriebung » est à votre disposition pour vous fournir de plus amples renseignements dans les domaines de la Santé, de la Sécurité Sociale et des autres administrations concernées et vous aide dans vos démarches administratives ainsi que dans la rédaction de vos lettres (p.ex. médecin, hôpital, caisse de santé, etc.).

En cas de besoin, vous pouvez joindre la « Patiente Vertriebung » par téléphone au +352 49 14 57, par fax au +352 49 14 58 ou par e-mail à info@patientevertriebung.lu.

4) Soutien en cas d'une situation de stress ou de harcèlement moral/mobbing

Vous vous sentez stressé au travail? Votre charge de travail, des relations difficiles avec vos collègues ou supérieurs, ou bien une situation de harcèlement moral/mobbing (agissements fautifs, répétés et délibérés qui ont pour objet ou pour effet de porter atteinte aux droits ou à la dignité de la victime, d'altérer ses conditions de travail ou de compromettre son avenir professionnel en créant un environnement intimidant, hostile, dégradant, humiliant ou offensant ou d'altérer sa santé physique ou psychique) vous pèsent lourd? Votre santé et vos relations sont menacées par les effets secondaires de ce stress?

Voulez-vous changer cette situation?

L'OGBL met par le biais de la « Stressberodung » (Service national de consultation Stress) à la disposition de ses membres l'aide d'une psychologue spécialisée qui offre un service de conseil individuel et adapté aux besoins du salarié (sur demande aussi pour des groupes de personnes).

Les salariés souffrant de stress, les délégués du personnel ou toute personne concernée peut contacter la « Stressberodung », sise au 2-4, rue Pierre Hentges, L-1726 Luxembourg (à Bonnevoie en face des Rotondes) dans les locaux de la Chambre des salariés – CSL.

Vous pouvez prendre rendez-vous par téléphone au +352 44 40 91 222 ou envoyez un e-mail à stressberodung@csl.lu.

La Convention relative au harcèlement et à la violence au travail conclue en 2009 entre les partenaires sociaux, dont l'OGBL, a été déclarée d'obligation générale par règlement grand-ducal.

Elle a comme objectif de fournir un cadre pragmatique permettant d'identifier, de prévenir et de gérer

les problèmes de harcèlement et de violence au travail. Dans certaines conventions collectives de travail, l'OGBL a réussi à conclure des accords plus spécifiques dans le but de prévenir de tels comportements et de mieux aider les victimes de tels agissements.

5) Déclarations d'impôts

Remplir sa déclaration d'impôts n'est pas toujours facile. Qui doit déclarer quoi? Est-ce que je peux alléger ma charge fiscale? Quelles sont les subtilités à observer cette année?

L'OGBL vous dit tout.

Chaque personne qui doit remplir une déclaration reçoit de l'ACD soit le formulaire 100F par voie postale, soit une invitation à le compléter en ligne. La déclaration remplie est à renvoyer jusqu'au 31 décembre de l'année en cours.

Les contribuables qui ne sont pas obligés de faire une déclaration, mais qui le souhaitent pour alléger leur charge fiscale (déclaration des dépenses spéciales p.ex. primes d'assurance, intérêts débiteurs, cotisation d'épargne-logement, rentes payées dans le cadre d'un divorce, dons ou des charges extraordinaires p.ex. frais de maladie, d'invalidité etc.), peuvent remplir une déclaration d'impôts jusqu'au 31 décembre.

Pour de plus amples informations et en cas de problèmes, prenez contact avec le SICA de l'OGBL.

Il suffit de composer le +352 2 6543 777, d'envoyer un message via contact.ogbl.lu ou de se présenter pendant les heures de permanence dans une de nos agences.

6) Assurance accident loisirs

L'assurance-groupe contre les accidents souscrite par l'OGBL auprès de Baloise Assurances permet aux membres de bénéficier, en cas d'accident de la vie privée, déclaré à l'OGBL (e-mail à affiliation@ogbl.lu ou courrier à Service Gestion des Membres – 31, avenue G.D. Charlotte – L-3441 Dudelange) moyennant le formulaire dans les 8 jours, d'une somme de 3 750 € en cas de décès du membre et en cas d'invalidité de plus de 10 % d'une somme maxi-

male de 13 500 €. En cas de décès par accident, un acte de décès doit être joint à la déclaration.

Cette assurance est valable dans le monde entier et couvre les accidents dont l'assuré est victime au cours de sa vie privée, ne survenant ni lors d'une activité professionnelle ou rémunérée ni sur le trajet du travail. La pratique des sports est comprise dans l'assurance, sauf les sports aériens dans toutes leurs formes, la participation et la préparation à des courses cyclistes ainsi qu'à des compétitions de véhicules à moteur.

L'assurance est étendue au décès par accident d'enfants à charge de l'assuré, sauf s'ils sont eux-mêmes membres de l'OGBL. Le montant payable est toutefois limité à la moitié.

Si un accident cause le décès de l'assuré dans les deux ans, le capital décès est payé.

Si un même accident cause le décès de l'assuré et de son conjoint, le montant dû aux enfants à charge est doublé.

Si un accident est dans un premier temps déclaré comme accident de travail, mais par la suite n'est pas reconnu comme tel et s'il est ensuite déclaré sans retard comme accident de la vie privée, il est considéré avoir été déclaré dans les délais.

7) Conditions préférentielles chez Air Rescue, Baloise Assurances et DKV

a) Air Rescue

En cas d'urgence médicale, les membres de l'OGBL peuvent profiter des services d'une organisation bien structurée et des secours d'une équipe professionnelle et compétente à tarif préférentiel.

Cotisation individuelle: 74 €/an au lieu de 89 €.

Cotisation familiale: 119 €/an au lieu de 149 €.

Pour plus de renseignements, téléphonez au +352 48 90 06 ou adressez un e-mail à info@lar.lu.



Demande d'indemnité de décès

Demandeur/Demandeuse

Nom et prénom	
Adresse	
Téléphone	
Lien de parenté avec le/la défunt*e	

Existe-t-il un testament ?

☐ Non ☐ Oui | Nom du notaire

Données de la personne qui a payé les frais funéraires

Nom du détenteur/de la détentrice du compte	
Numéro de compte IBAN	
Code Bic/Swift	

Membre défunt*e

Nom et prénom	
Adresse	
Salaire/pension mensuel(le) brut(e)	
Matricule OGBL	
Date de décès	

A joindre à la présente

- ☐ Acte de décès
- ☐ Copie de l'extrait bancaire attestant que le cercueil a été payé
- ☐ Copie de la facture des pompes funèbres
- ☐ Copie du testament s'il existe
- ☐ Copie du dernier extrait de pension/de salaire

Caisse de décès

31 av. G.D. Charlotte L-3441 Dudelange - Tél. : 54 05 45 928 - Email : affiliation@ogbl.lu

Afin de bénéficier du tarif préférentiel, nous vous demandons d'utiliser **EXCLUSIVEMENT** le formulaire que vous trouverez dans ce numéro et de **NE PAS** vous inscrire via le site internet de LAR.

b) Baloise Assurances

Le membre de l'OGBL qui désire s'assurer auprès de Baloise Assurances, bénéficie, en présentant sa carte de membre et une attestation d'affiliation, d'une remise

- de 15 % sur Drive, une assurance automobile avec possibilité de choisir parmi 5 formules adaptées à vos besoins;
- de 15 % sur Home, une assurance habitation avec le choix de personnaliser votre niveau de couverture via 3 formules;
- de 15 % sur Bsafe, une assurance accident personnalisable via 3 formules en fonction du profil à assurer.

Si vous le souhaitez, contactez Baloise Assurances en cherchant l'agent le plus proche sur www.baloise.lu.

c) Deutsche Krankenversicherung – DKKV Luxembourg

Les membres de l'OGBL peuvent souscrire auprès de DKKV Luxembourg, pour eux et leur famille, une assurance maladie privée sur mesure aux conditions spéciales négociées en exclusivité et offrant remboursement des frais d'hospitalisation stationnaire, patient de première classe à l'hôpital, libre choix du médecin et du dentiste, remboursement des frais de thérapies alternatives, traitement par le médecin-chef, remboursement conséquent des soins dentaires et prothèses dentaires, prise en charge des lunettes et lentilles, couverture dans toute l'Europe illimitée dans le temps, un mois de couverture hors de l'Europe et cotisations déductibles des impôts.

En cas d'intérêt, vous pouvez contacter sans aucun engagement DKKV Luxembourg S.A. par téléphone au +352 42 64 64 666, par fax au +352 42 64 64 250 ou par e-mail à ogbl@dkv.lu.



Une sécurité que nous sommes heureux de soutenir

Luxembourg Air Rescue



L'OGBL/FNCTTFEL-Landesverband est socialement responsable et soutient le sauvetage aérien au Luxembourg.

Pour cette raison, vous et votre famille, que vous soyez frontalier ou résident luxembourgeois, bénéficiez d'un tarif préférentiel pour votre adhésion chez LAR.



Affiliation individuelle :

74 EUR

par personne et par an

Tarif grand public : 89 EUR



Affiliation familiale :

119 EUR

par famille et par an

Tarif grand public : 149 EUR

Afin de bénéficier du tarif préférentiel, nous vous demandons d'utiliser **EXCLUSIVEMENT** le formulaire au verso et de **NE PAS** vous inscrire via le site internet de LAR.

Les bons arguments pour devenir membre chez LAR

LAR est une association sans but lucratif à vocation humanitaire. Nos membres sont notre « raison d'être ».



Aide rapide par les airs : nombreux sont ceux qui doivent leur vie à la rapidité d'intervention des hélicoptères de sauvetage de LAR.



Rapatriement mondial gratuit : en cas d'urgence médicale à l'étranger, LAR organise votre rapatriement dans les meilleurs délais et ce en toute sécurité.



Propre centrale d'alerte LAR : à votre disposition 24h/24, 365 jours par an, avec une prise en charge personnelle du premier appel jusqu'à votre arrivée à bon port.



Flotte ultramoderne : recevez les meilleurs soins à bord des jets-ambulances de LAR équipés en unités de soins intensifs.



Une équipe parfaitement rodée : 190 professionnels œuvrent chaque jour pour vous avec cœur, du bon sens et beaucoup d'expérience.



Qualité maximale, sans compromis : la qualité, l'efficacité et la sécurité du point de vue médical, personnel et technique sont garanties et contrôlées régulièrement.



Mitgliedsantrag / Bulletin d'adhésion



☐ Ich bin bereits Mitglied /
Je suis déjà affilié

Mitgliedsnummer /
Numéro de membre:

- ☐ Einzelmitgliedschaft / affiliation individuelle (74 EUR pro Person pro Jahr / par personne par an)
☐ Familienmitgliedschaft / affiliation familiale (119 EUR pro Familie pro Jahr / par famille par an)

Ehemann(-frau) oder Lebenspartner(in) (im selben Haushalt) einschließlich Kinder (bis 18 Jahre) /
Epoux (se), Conjoint(e) (si même ménage) et enfants (jusqu'à 18 ans)

Kontakt Daten / Coordonnées:

Name, Vorname / Nom, Prénom			
Hausnummer, Straße / N°, rue			
PLZ, Ort / Code postal, Localité			
Telefon privat / Téléphone privé		Handy / Mobile	
E-Mail			
Geburtsdatum / Date de naissance			

Im Falle einer Familienmitgliedschaft listen Sie nachfolgend bitte die persönlichen Daten der Familienmitglieder auf/ En cas d'une affiliation familiale veuillez lister ci-après les coordonnées des membres de la famille:

Name, Vorname / Nom, Prénom: (Ehe-) Partner / Epoux (se), Conjoint(e)	Geburtsdatum / Date de naissance	☐ m / ☐ f ☐
Name, Vorname / Nom, Prénom: Kinder / Enfants	Geburtsdatum / Date de naissance	☐ m / ☐ f ☐
Name, Vorname / Nom, Prénom: Kinder / Enfants	Geburtsdatum / Date de naissance	☐ m / ☐ f ☐
Name, Vorname / Nom, Prénom: Kinder / Enfants	Geburtsdatum / Date de naissance	☐ m / ☐ f ☐

Einzugsermächtigung / Ordre de domiciliation

Identifikationsnummer Zahlungsempfänger/Identifiant unique du créancier: LU98ZZZ0000000008398002002

Ich, der/die Unterzeichnende / Je soussigné(e)v

ermächtige die Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. den jährlichen Mitgliedsbeitrag von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

autorise Luxembourg Air Rescue A.s.b.l. à envoyer des instructions à ma banque pour débiter le montant de la cotisation annuelle, et ma banque à débiter mon compte conformément aux instructions de Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.

Vous bénéficiez d'un droit de remboursement par votre banque selon les conditions décrites dans la convention que vous avez passée avec elle. Toute demande de remboursement doit être présentée dans les 8 semaines suivant la date de débit de votre compte.

Bank (BIC-Code) / auprès de la banque (Code BIC)

Konto Nr. (IBAN) / de mon compte n° (IBAN)

Datum / Date

Unterschrift / Signature

Mit seiner Unterschrift bestätigt der Unterzeichner ausdrücklich, Kenntnis der allgemeinen Mitgliedschafts- und Rückführungsbedingungen genommen und diese akzeptiert zu haben. Gemäß den allgemeinen Mitgliedschafts- und Rückführungsbedingungen, muss die Mitgliedschaft abgeschlossen und die Zahlung des Mitgliedsbeitrags für das laufende Mitgliedsjahr erfolgt sein, um in den Genuss der Leistungen zu kommen. Diese Bedingungen finden Sie auch im Internet unter www.lar.lu/tc, liegen in unseren Räumlichkeiten aus (Luxembourg Airport Gate E13, L-1110 Findel) oder können direkt angefragt werden (Telefon: +352 48 90 06; Email: member@lar.lu; postalisch: B.P. 24, L-5201 Sandweiler).

Par sa signature le souscripteur reconnaît expressément avoir pris connaissance des conditions générales d'affiliation et de rapatriement et de les accepter. Conformément aux conditions générales d'affiliation et de rapatriement les prestations pour les membres LAR sont sujettes à l'adhésion signée et au règlement de la cotisation pour l'année en cours. Ces conditions sont accessibles sur internet sur notre site www.lar.lu/tc, sont disponibles dans nos locaux (Luxembourg Airport Gate E13, L-1110 Findel) ou peuvent être demandés directement (téléphone : +352 48 90 06 : email: member@lar.lu; boîte postale : B.P. 24, L-5201 Sandweiler).

Luxembourg Air Rescue A.s.b.l.

Luxembourg Airport - Gate E13 - Adresse postale: B.P. 24 -
L-5201 Sandweiler

Tel: +352 48 90 06 - member@lar.lu - www.lar.lu

Bitte senden Sie den Mitgliedsantrag/das Änderungsformular per Post oder E-Mail an:
Veuillez envoyer le bulletin d'adhésion par courrier ou e-mail à :

signal Ausgaben 2026

N°	Clôture rédaction	Parution
N°	Clôture rédaction	Parution
4	lundi, 07 septembre 2026	mercredi, 23 septembre 2026
5	lundi, 26 octobre 2026	mercredi, 11 novembre 2026
6	lundi, 07 décembre 2026	mercredi, 23 décembre 2026

NOTE
à tous les Services

Objet : Règlement des émoluments au personnel

Le personnel est informé, que pour l'exercice 2026, les comptes-courants auprès des instituts financiers seront crédités des traitements, pensions, salaires et primes selon les DATES INDICATIVES ci-dessous :

Dates VALEUR CREDIT
des émoluments :

Mercredi	le 29 juillet 2026
Jeudi	le 27 août 2026
Lundi	le 28 septembre 2026
Mercredi	le 28 octobre 2026
Jeudi	le 26 novembre 2026
Mardi	le 29 décembre 2026

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

Aktueller Punktwert
seit dem
1. Juni 2026

Indexstand: 992,24

Punktwerte

Kaderpersonal: 25,067 €

Nicht pensionsberechtigte
Elemente: 23,736 €

In Memoriam

Gabrielle ZEIMES-WAGNER	1946 – 2026	Vereenegung Syrdall
Eugène Albert THOMMES	1931 – 2026	Vereenegung Klengbetten/Mamer
François NICLOU	1932 – 2026	Vereenegung Lëtzebuerg
Auguste STEFANETTI	1959 – 2026	Vereenegung Waasserbëlleg
Annette WESQUET-JACOBY	1932 – 2026	Vereenegung Lëtzebuerg
Léon FLAMMANG	1933 – 2026	Vereenegung Beetebuerg
Lotty Elise MODERT-KONZ	1931 – 2026	Vereenegung Syrdall
Paul ULVELING	1967 – 2026	Vereenegung Klengbetten/Mamer
Annette REINHARDT-WEBER	1939 – 2026	Vereenegung Lëtzebuerg
Georges CONRAD	1936 – 2026	Vereenegung Klengbetten/Mamer
Jean SCHMIT	1938 – 2026	Vereenegung Waasserbëlleg
Marguerite STEINMETZ-VERSCHEURE	1931 – 2026	Vereenegung Ëlwen
Antoine MEYER	1957 – 2026	Vereenegung Remeléng
Lucien FELTGEN	1930 – 2026	Vereenegung Klengbetten/Mamer
Josette DIMMER-KOHL	1936 – 2026	Vereenegung Ettelbréck
Henriette SCHNEIDER-MOES	1932 – 2026	Vereenegung Remeléng
Joseph BURG	1948 – 2026	Vereenegung Iechternach
Marie-Andrée HOFFMANN-REUTER	1958 – 2026	Vereenegung Esch/Uelzecht
Jean-Claude Maurice GLESENER	1953 – 2026	Vereenegung Lëtzebuerg

CFL



14. CHAMPIONNAT USIC

PÊCHE À LA LIGNE

du 21 au 25 septembre 2026

Carpodrome Remerschen & Moselle à Stadtbredimus



PERIODIQUE

Post
LUXEMBOURG

Envois non distribuables à retourner à:
L-3290 BETTEMBOURG

PORT PAYÉ
E90GBL