

Organe Officiel de la Fédération Chrétienne du Personnel des Transports affiliée à l'ETP - ITF

Transport

Nr. 07
17. Juli 2020

52. Joergank • 20A rue de Strasbourg • L-2560 Luxembourg Tel.: 22 67 86-1 • Fax: 22 67 09 • E-mail: info@syprolux.lu • syprolux.lu





Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,

Die Entwicklungen in der Stahlindustrie, die wirtschaftlichen Folgen der COVID-Krise und die Übertragung bestimmter Stahlmengen von der Schiene auf die Straße führen derzeit zu einem deutlichen Rückgang des konventionellen Güterverkehrs in Luxemburg. Weitere Rückgänge kündigen sich für die kommenden Monate an.

Seit der Gründung von CFL cargo im Jahr 2006 haben wir daran gearbeitet, die Aktivitäten von CFL cargo im Ausland und im intermodalen Verkehr vom Terminal Bettemburg-Düdelingen aus, mit konkreten Erfolgen in Richtung Triest, Lyon und kürzlich Kiel und Poznan, zu entwickeln. Diese Entwicklungen werden fortgesetzt.

Die Aussicht auf einen weiteren Volumenrückgang veranlasst uns jedoch, bestimmte Maßnahmen zu ergreifen.

Vor kurzem haben wir begonnen, unsere Produktionsorganisation anzupassen und Maßnahmen ergriffen, um unsere Flotte von Lokomotiven und Waggons neu anzupassen und zu reduzieren. Im Allgemeinen haben wir die externen Personaleinstellungen innerhalb der Frachtaktivitäten stark eingeschränkt.

CFL cargo ist bestrebt, neue Kunden und neue Märkte zu finden, wie wir es in den letzten Jahren erfolgreich getan haben, mit qualitativ hochwertigen Dienstleistungen mit hohem Mehrwert.

Diese Volumenänderung verpflichtet uns auch dazu, die Bedürfnisse des Unternehmens in Bezug auf die Personalressourcen zu beurteilen. In einem ersten Schritt ermitteln wir alle intern zu besetzenden Stellen, um sie zunächst unseren Angestellten im Rahmen einer Neuzuweisung oder Umschulung anzubieten. Darüber hinaus müssen wir auch die spezifische Situation der Personen berücksichtigen, die bei der Gründung von CFL cargo im Jahr 2006 von CFL oder ArcelorMittal in das neue Unternehmen versetzt wurden.

Für einen Teil der CFL-Mitarbeiter organisieren wir die Rückkehr zur Muttergesellschaft. In Bezug auf die Angestellten mit ArcelorMittal-Verträgen haben wir Gespräche mit ArcelorMittal im Hinblick auf deren Rücknahme aufgenommen. Diese Rückkehr zu CFL oder zu ArcelorMittal wird schrittweise nach einer Übergangs- und Schulungsphase der Ersatzkräfte für spezialisierte Posten erfolgen. Unsere Hauptpriorität ist es, einen Sozialplan zu vermeiden und gleichzeitig den Fortbestand unserer Aktivitäten sicherzustellen.

Die Entscheidungen, die wir gerade treffen, gehen in diese Richtung: Das heißt, die Entwicklung von Aktivitäten zur Aufrechterhaltung der Beschäftigung aller. Jeder betroffene Angestellte wurde bereits persönlich über seine Situation informiert und wird bei der Suche nach Alternativen unterstützt.

Wir befinden uns in einer schwierigen Phase, aber CFL cargo hat immer schon gewusst, sich neu zu definieren und sich an veränderte Märkte und Bedürfnisse ihrer Kunden anzupassen. Die konventionellen Geschäftsaktivitäten, die hauptsächlich der luxemburgischen und lothringischen Stahlindustrie dienen, werden auch in den kommenden Jahren eine wichtige Säule unserer Gesellschaft bleiben. Die Entwicklungspolitik der CFL Frachtgruppe wird durch die intermodalen Züge, die internationalen Aktivitäten und die Diversifizierung durch Drittkunden bei CFL technics vorangetrieben.

Wir zählen auf die Zusammenarbeit aller, uns in dieser Zeit voller Herausforderungen zu begleiten.

Mit freundlichen Grüßen

Marc WENGLER

Generaldirektor

Fraenz BENOY

Direktor FRACHTAKTIVITÄTEN

Ein trauriger Tag in der Geschichte der CFLcargo

Wagen wir einen kurzen Rückblick ins Jahr 2005. Europäische Liberalisierungsmaßnahmen setzen den Eisenbahnunternehmen mächtig zu. Die Lage im Frachtbereich auf der Schiene ist angespannt, der Konkurrenzdruck der Straße enorm. Und so kreiste der Pleitegeier über der gesamten Fret-Sparte, auch bei den CFL. Effiziente und vor allem sozialverträgliche Lösungen mussten her. Einerseits galt es, den aufgezwungenen Brüsseler Liberalisierungshunger zu stillen, andererseits mussten alle Hebel in Bewegung gesetzt werden, um den Güterverkehr bei den CFL aufrechtzuerhalten. Immerhin hing die Zukunft von rund einem Drittel des Personalbestands an einem seidenen Faden.

Von Anfang an eine Vernunfttehe

Regierung, CFL-Direktion und die Gewerkschaften SYPROLUX und Landesverband traten in Verhandlungen, in die so genannte CFL-Tripartite ein. Es waren schwere Monate mit zähen Verhandlungen, in denen besonders den Gewerkschaftsvertretern vieles abverlangt wurde. Um den Fret-Bereich am Leben zu erhalten, mussten wir ausgetretene Pfade verlassen und den Schritt in eine neue Ära wagen. Dies hieß, in eine Filialisierung des Güterverkehrs einzuwilligen. Keine leichte Entscheidung, denn es bedeutete, das Personalstatut für künftige Eisenbahnerinnen und Eisenbahner im Frachtbereich aufzugeben, und einen Teil der Belegschaft aus dem CFL-Mutterhaus auszulagern. Doch zu diesem Zeitpunkt war es der einzig gangbare und verantwortungsvolle Weg. Des Weiteren musste ein Geschäftspartner her. Es lag für viele auf der Hand, dass dies der Stahlkonzern ARCELOR, der damals größte Kunde im Fret-Bereich, sein sollte. Das Geschäftsmodell wurde maßgeblich für ARCELOR zugeschnitten. Ein Vertrag, in dem das Risiko zur 100% bei den CFL lag, wurde aufgesetzt. Als Sozialpartner haben SYPROLUX und Landesverband zähneknirschend, zusammen mit CFL und Arcelor, 2006 CFLcargo aus der Taufe gehoben. Es folgten Verhandlungen zu einem Kollektivvertrag für die «neuen» CFLcargo-Mitarbeiter. Es waren immer wieder schwere Verhandlungen. Und in den darauffolgenden Jahren versuchte man immer wieder, die Sozialpartner mit einer Gewinnbeteiligung für die Beschäftigten zu blenden. Ein Versuch, der jedes Mal auf unserer Seite ins Leere lief.

Erste Risse im Hochzeitsporzellan

CFLcargo nahm Fahrt auf! Sie diversifizierte ihre Aktivitäten, gründete weitere Filialen in Frankreich, Deutschland, Schweden und Dänemark und wurde so zu einem wichtigen Akteur im Fret-Bereich in Europa. Doch immer wieder kreiste in gewisser Weise ein Damoklesschwert über unseren Köpfen. Anfangs ein dumpfes Gefühl, welches über die Jahre hinweg nicht abzuschütteln war. Mittlerweile wurde aus ARCELOR, ARCELOR-Mittal, und mit dem neuen Namen kam ein Wandel, der aufhorchen ließ. Ein Global-Player im Stahlwesen unter internationaler Führung entstand, der nicht allzu viel von bewährten Lösungen «à la luxo-luxembourgeoise» hielt. Doch man vertraute auf die Partnerschaft, die sich mittlerweile seit 10 Jahren bewährt hatte. Die ersten grauen Wolken tauchten mit der Krise von 2008 auf. Wieder einmal unternahm man auf CFL-Seite alles, um die Lage zu entspannen. Es folgte eine Phase des Ausbaus. Die Gesellschaft gewann an Dynamik durch neue Projekte, erzielte Erfolge, nicht zuletzt durch den Einsatz der gesamten Belegschaft und einer gut aufgestellten Direktion, unter der Führung von CFLcargo-Direktor Laurence Zenner. Für ein doch noch junges Unternehmen ist es schwer, wenn der Partner, der einen eigentlich zu unterstützen hat, einen nur noch mit Euro-Zeichen in den Augen anschaut und sich nur noch mit wenigen Vokabeln wie Volatilität oder Kosteneinsparungen verständigt. Fällt dann noch öfters der drohende Satz: «Fallen die Preise für den Stahltransport auf der Straße weiter, könnten wir unsere Waren von der Schiene auf den Lastwagen verlegen!»,



Mylène BIANCHY

schrillen die Alarmglocken. Bei solchen und ähnlichen Aussagen zur Notwendigkeit von Wartungsarbeiten am Rollmaterial und anderen Infrastrukturen, stellt man nicht nur seine Unwissenheit über den Partnerbetrieb zur Schau. Den Gewerkschafter überkommt da, gelinde ausgedrückt, ein fast nicht zu unterdrückender Brechreiz.

Covid-19 – ein willkommener Vorwand?

Ob die sanitäre Krise des Covid-19 nun ein willkommener Vorwand war oder nicht, liegt im Auge des Betrachters. Fakt ist, dass Arcelor-Mittal in den vergangenen 18 Monaten immer wieder über einen Rückgang seiner Transportvolumen klagte. Fakt ist auch, dass sie mit ihren Äusserungen Druck auf die CFL-cargo-Direktion ausübten, damit diese wieder einmal ein Geschäftsmodell aus dem Hut zaubern, welches auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten ist. In den Augen des SYPROLUX zeigt dies, dass die Partnerschaft aus dem Gleichgewicht geraten ist. Ich würde sogar so weit gehen, und sagen, dass es ein Verrat am Geiste der CFL-Tripartite von 2005 ist. Denn dieses Mal wird diese Anpassung an das Wunschkonzert von Arcelor-Mittal nicht «Personal neutral» bleiben.

Abzug der Truppen

Rund ein Drittel der Belegschaft wird abgebaut, indem das CFL-Mutterhaus rund 76% seiner statutarischen Eisenbahner aus der CFLcargo abzieht. Seinerseits soll Arcelor-Mittal ebenfalls seinen Anteil, welcher in 14 Jahren von rund 85 auf 15 Mitarbeiter geschrumpft ist, zurück in den Mutterkonzern nehmen. Mit diesen Maßnahmen soll verhindert werden, dass die CFLcargo einen Sozialplan für ihre Belegschaft unter Kollektivvertrag ausrufen muss. Wie die Arbeiten mit einem Drittel weniger Personal bewerkstelligt werden sollen, steht derzeit auf einem anderen Blatt.

Beide Direktionen von CFL und CFLcargo haben schnellstmöglich die Sozialpartner über diese notwendigen Schritte informiert. Viel wichtiger war aber die Tatsache, dass die Betroffenen in ein persönliches Gespräch gebeten wurden, um ihnen ihre Lage zu erklären. Als SYPROLUX unterstreichen wir die Wichtigkeit einer genauen und effizienten Betreuung unserer Cargo-Kollegen. Dazu gehören eine genaue Kompetenzanalyse jedes Einzelnen, eventuelle Umschulungen oder erweiterte Ausbildungen, um eine weitgehend problemlose Wiedereingliederung ins CFL-Mutterhaus zu ermöglichen.

Ihr seid nicht alleine!

Als SYPROLUX haben wir unseren Mitgliedern in einem persönlichen Schreiben unsere Hilfestellung angeboten. Demnach, liebe Kollegen, zögert nicht, von diesem Angebot Gebrauch zu machen! Wir appellieren ebenfalls an Euch alle, liebe Kolleginnen und Kollegen, Solidarität und Geduld walten zu lassen, damit die Rückführungsphase nahtlos verlaufen kann.

Als SYPROLUX versichern wir Euch allen unsere Unterstützung!

Für den so genannten Partner von CFLcargo bleibt mir nur ein Satz: «Shame on you!»

Mylène Bianchy



Steve WATGEN

Zurück in die Zukunft

Nach der Corona-Zeit ist vor der Corona Zeit

Nach einer längeren Eindämmungsverordnungszeit, mit beinahe Stillstand, nimmt das Leben endlich langsam aber stetig wieder Fahrt auf. Trotzdem gilt es noch etliche notwendige Schutzmaßnahmen kompromisslos zu befolgen, damit wir das Virus endlich in Schach halten können und einem normalen Lebensrhythmus nachgehen können. Jeder muss hier seine persönliche Verantwortung übernehmen! Ein weiterer Lock-down wäre eine soziale und wirtschaftliche Katastrophe. Ob die Regierung ein weiteres Mal so tief in die Tasche greifen kann, um den Klein- und Mittelbetrieben unter die Arme zu greifen, wage ich zu bezweifeln. Für viele dieser Unternehmen wäre es das endgültige Aus, und somit für viele Arbeitnehmer der sichere Weg in die Arbeitslosigkeit. Die Zahl der Arbeitslosen in Luxemburg steigt derweil an und es wird höchste Zeit dem entgegenzuwirken, um eine 2 Klassengesellschaft zu vermeiden.

Ein Dankeschön ...

an alle CFL Mitarbeiter, welche in der ganzen Lock-down-Phase ihren Mann bzw ihre Frau gestanden haben und Tag für Tag mit Engagement ihrer Arbeit nachgegangen sind. Ohne sie wäre es in manchen Bereichen zum kompletten Stillstand gekommen. Trotz vieler Probleme haben sie es fertig gebracht, den gesamten öffentlichen Transport am Laufen zu halten. Ein Dankeschön geht aber auch an die CFL-Generaldirektion, die eine konkrete Idee zum „Télétravail“ in der Tasche hatte und diese auch schnellstens umsetzen konnte. Als ein starkes Zeichen bewerten wir ebenfalls die Tatsache, dass die CFL auch während der Pandemie weitere Einstellungen vorgenommen hat und so den Personalbestand der CFL weiter aufstocken konnte.

Eine Zukunft für unsere Azubis

Die Auszubildenden Jugendlichen in der Zentralwerkstatt haben eine 3-jährige Lehre bei der CFL erfolgreich abgeschlossen (z.B. als Mechatroniker, Klimatechniker, ...). Dies sind junge Handwerkerspezialisten mit CFL-Wissen, die unbedingt in unserem Betrieb gebraucht werden. Wir als SYPROLUX fordern die Verantwortlichen auf, diesen jungen Leuten, besonders in diesen unsicheren Zeiten, die Mög-

lichkeit auf eine Festeinstellung zu geben und sie weiterhin fördern. Es wäre ein Armutszeugnis für die CFL, wenn man diese jungen gut ausgebildeten Menschen nicht behalten würde. Auch im Hinblick auf die neue Werkstatt, die im Süden des Landes entsteht.

Eigentlich Schade ...

25 Jahre, 35 Jahre Dienst bei den CFL. Eigentlich ein Anlass zum Feiern, bei dem jeder Bediensteter geehrt werden soll. Dies für seinen Einsatz und Verpflichtungen gegenüber den CFL. Dieses Jahr aber fiel die Feier wegen der Corona Krise aus, eigentlich schade. Denn für viele Mitarbeiter ist dies die einzige Gelegenheit in ihrer Laufbahn, wo sie ein persönliches Dankeschön vom CFL-Generaldirektor und vom Mobilitätsminister für ihre geleisteten Dienste bekommen. Dieses Dankeschön wird dieses Jahr dann der Briefträger übernehmen.... Nicht nachvollziehbar Aber es ist nie zu spät etwas nachzuholen!

Als SYPROLUX wollen wir uns bei allen verdienstvollen Mitarbeitern für ihre geleisteten Dienste der letzten Jahre sehr herzlich bedanken und wünschen eine gute Gesundheit und Zufriedenheit.

2019 ein gutes Jahr

Auf der Jahreshauptversammlung im Juni wurden die Zahlen von 2019 vorgestellt. Es war ein gutes, ein Erfolgsjahr für die CFL. Die Resultate der Gesellschaft konnten erneut gesteigert werden, was in der jetzigen Zeit sehr wichtig ist und so der CFL einen soliden Rückhalt für die Zukunft gibt. Denn die Herausforderungen werden in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Viele neue Infrastrukturprojekte werden in Kürze fertig gestellt oder sind in Planung und genau so soll die CFL fit für die nächsten Jahre gemacht werden. Die Zahl der Reisenden nimmt rasant zu und beträgt 25 Millionen Reisende für das Jahr 2019. Eine Wahnsinnszahl und eine enorme Herausforderung für die Zukunft. Selbstverständlich können und müssen verschiedene Parameter wie die Pünktlichkeit, noch verbessert werden. Aber auch in diesem Bereich arbeitet die CFL auf Hochtouren, um den Reisenden einen maximalen Komfort zu bieten und Schönheitsfehler zu beheben.

Steve WATGEN

CFL Zentraldelegation vom, 18. Juni 2020

Flexibilität wird gefördert

Personalbestand bei den CFL : trotz Corona wird weiterhin eingestellt!

Beim Personalbestand vermerken wir ein leichtes Plus und zählen 3601 statutarische Eisenbahner. In der ganzen CFL Gruppe waren im April 2020 4808 Mitarbeiter. Der Prozentsatz an weiblichen Personal liegt derzeit bei 14%. Zu bedenken gab RH-Direktor Yves Baden, dass vor allem bei den EI und AV-Diensten, die Zahlen der fertigwerdenden Praktikanten nicht ausreichend ist. Hier müsse man in Zukunft an den Stellschrauben der Ausbildung drehen, um bessere Resultate zu erzielen. Des Weiteren wurde die „I-Laufbahn“ angesprochen, wo man seitens der CFL feststellte, dass sicherheitsrelevante Posten zu besetzen sind, diese aber eine lange und schwierige Ausbildung voraussetzen, die oft nicht gestemmt werden kann. Auch hier ist immer mehr erforderlich. Schlussfolgernd wurde festgestellt, dass die Kompetenzen des eingestellten Personals mangelhaft sind.

Trotz Corona-Krise wurden in der letzten Zeit bis zu 600 Kandidaturen pro Monat bearbeitet. Hervorzuheben ist, dass die CFL trotz der sanitären Krise weitere Einstellungen getätigt haben.

Sicherheit im öffentlichen Transport: Sozialpartner Außen vor!

Im Ministerium für Mobilität wurde eine Arbeitsgruppe zusammengestellt, um die gesetzlichen Grundlagen von 2009 in Bezug auf die Sicherheit im öffentlichen Transport im Zuge der Einführung des Gratis ÖT abzuändern bzw anzupassen. Unseren Informationen zu Folge, sollen diese Texte verfasst worden sein, und im Herbst dem „Comité de Pilotage dans les transports publics“, in welchem sämtliche Transportträger und Sozialpartner vertreten sind, vorgelegt werden. Als SYPROLUX bedauern wir nichtsdestrotz die Vorgehensweise des Ministeriums, indem er im Vorfeld die Sozialpartner Außen vor gelassen hat und fordern eine schnelle Zusammenkunft des „Comité de Pilotage Sécurité dans le Transport public“.

In Bezug auf die Statistiken vom Jahr 2019, konnte man herauslesen, dass es zu 171 Übergriffen gegenüber CFL-Bediensteten und 42 Übergriffe an Drittpersonen kam. Um sich ein genaueres Bild der Situation machen zu können, fehlen derzeit die Zahlen aus dem gesamten öffentlichen Transport. Dies wird aber zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden.

Télétravail: auf der Schiene!

Seit geraumer Zeit hatte man versucht sich an das Thema des „Télétravail“ ranzutasten. Mit der Corona-Krise ging dann auf einmal alles sehr schnell. Auf dem Höhepunkte der Covid-19-Welle beschäftigten die CFL rund 800 Mitarbeiter im Télétravail. An dieser Stelle, ein Dankeschön und Hut ab vor der Arbeit und Schnelligkeit unserer IT-Abteilung.

Einer Umfrage bei den Betreffenden zu Folge, kommt das Konzept des Homeoffice sehr gut an und auch die Hierarchie ist zufrieden mit der erbrachten Leistung. Demnach steht einer definitiven Einführung des „Télétravail“ nichts im Wege. Wie soll das Konzept in Zukunft aussehen? Seitens der CFL ist man gewillt bis zu 2 Tage / Woche/pro Person zu genehmigen. Die Tage an denen man im Homeoffice ist, können in den Wochen variieren. Hauptaugenmerk legt die CFL-Direktion auf Vertrauen und Flexibilität gegenüber dem bzw des Arbeitnehmer(s). Klar ist auch, dass sich nicht jeder Posten dazu eignet, mit Hilfe der Postenbeschreibung soll dies erfasst werden. Ein diesbezügliches Reglement (Instruction Générale) ist derzeit in Ausarbeitung. Das Prinzip des „Télétravail“ soll ebenfalls im Personalstatut verankert werden. Die entsprechenden Texte werden der Commission Paritaire und dem Verwaltungsrat der CFL vorgelegt werden. Wenn man sich auf einen gemeinsamen Text zur Ausführung des „Télétravail“ unter Sozialpartnern einigen kann, soll das Regelwerk im Herbst in Kraft treten.

Compte d'épargne temps: Vor- und Nachteile abwiegen!

Der RH-Dienst unterstrich, dass der Compte d'épargne temps (Cet) nur in einem Gesamtpackage eingeführt werden kann. In diesem Package muss der „Horaire mobile“ mit einfließen. Auf der anderen Seite müssen sich die Vor- und Nachteile für die Bediensteten und die CFL die Waage halten, um so ein Gleichgewicht zu erzeugen. Der RH-Dienst wird eine Regelung ausarbeiten und diese dann im Dialog mit den Sozialpartnern besprechen.

Horaire Mobile in der Zentralwerkstatt: noch keine Entscheidung!

Der RH-Dienst will keine Ausnahmen in Punkto HR-Mobile Regelung (plage fixe et plage mobile) machen. Trotzdem sind sie gewillt über Anpassungen zu verhandeln, da man derzeit über Anpassungen im Bereich der gleitenden Arbeitszeit nachdenkt. Wie genau diese An-

passungen aussehen werden, ist bis dato noch nicht bekannt. Die Regelung des HR-Mobile und die der Zeitparkonten müssen kohärent sein.

BU Dienst: Arbeitsschuhe gebongt!

Hier war die Aussage ganz klar, die Busfahrer müssen adäquate Arbeitsschuhe tragen. Wir hoffen derweil, dass dieses leidige Thema, welches sich spielend auf dem Niveau des lokalen Dienstchef lösen ließe, nun endlich geklärt und ad acta gelegt werden kann.

Covid-19 im Rückblick: Danke für Euren Einsatz!

Eine endgültige Bilanz kann noch nicht gezogen werden, da noch nicht alle Fakten auf dem Tisch liegen. Momentan sind täglich 450-500 Bedienstete im Télétravail. In den Anfangszeiten der Covid Epidemie waren es bis zu 800 Bedienstete und des Weiteren etwa 250-300 Bedienstete die im Familienurlaub (congé familiale) waren.

Die Verantwortlichen teilten noch mit, dass die CFL seit dem 08. Juni wieder zu 100% der Züge und Busse fahren. Es wurde noch einmal wiederholt, dass es eine gute Zusammenarbeit zwischen der Generaldirektion und den Sozialpartnern gab. Der CFL Generaldirektor bedankte sich auch noch einmal beim ganzen Personal.

Direktion und Sozialpartner waren sich einig, dass in Punkto Lockerungen in der Covid-19-Krise man behutsam vorgehen muss. Dies bedeutet, dass die CFL jede Lockerungsmaßnahme eingehend prüft bevor diese dann

auch im Betrieb umgesetzt wird. Man kann sich nicht erlauben Schritte zu überstürzen. Der Schutz und die Gesundheit der Mitarbeiter stehen im Mittelpunkt.

Ausbildung der Lokführer: erste Resultate zufriedenstellend!

Zum ersten Mal wurde, sowohl eine Französisch sprachige, als auch eine Deutsch sprachige Klasse eingestellt. Hier wurde in den verschiedenen Sprachen (Französisch oder Deutsch) geprüft, selbstverständlich müssen die Auszubildenden auch eine gewisse Kompetenz in der luxemburgischen bzw französischen Sprache haben. Die gesamte Erfahrung war zufriedenstellend und eine abschließende Bilanz wird im Herbst erfolgen. Bei der französischen Klasse haben alle Teilnehmer bestanden, die Examen der deutschen Klasse stehen noch aus und werden im September abgehalten.

Projet CRM-Sud: Planung auf Hochtouren!

Die Werkstatt für die neue Alstom-Baureihe wird in Rodange erbaut. Trotz einiger Verzögerungen, laufen die Vorbereitungsarbeiten auf Hochtouren. Die Werkstatt wird speziell für diese neue Baureihe geeignet sein und über reichlich Stellplätze für das Rollmaterial verfügen.

Die SYPROLUX Vertreter
Mylène BIANCHY, Paul GRIES, Marc ADAM und Steve WATGEN



AV-KOMMISSION

Rapport de la réunion auprès du Chef de Service AV, en date du 18 juin 2020

Information du Chef du Service AV

De Rapport vun der leschter Réunion vum 12.03.2020 ass vun der Delegatioun ugeholl ginn.

Der Delegatioun ass de Formatiounsplang vum Personal AV fir Periode 2020-2021 virgestallt ginn.

De Chargé du Service AV, huet sengem ganze Personal e grouse Merci ausgesprach, dëst wëll an der ganzer COVID-Zäit hier Aarbecht virbildlech gemaach hunn a sech virbildlech verhalten hunn.

SERVICE AV

20200618-01: Les délégués du personnel demandent la mise à disposition gratuite de café au Service AV, à l'instar du Service TM, resp. du Service SF.

De Chef de Service AV huet matgedeelt dat Kaffisautomate géifen deemnächst am Openhaltsraum vun der Gare Lëtzebuerg an an de Gare Satellit installéiert ginn. De Kaffi ass gratis fir Agent'en, wat scho laang eng Fuerderung vum SYPROLUX war.

20200618-02: Les délégués du personnel désirent être informés sur les mesures sanitaires Covid-19 :

Quelles mesures devront-êre prises et mises en place pour le personnel sédentaire (administratif, manutention, guichet) et roulant (PAT)?

Hei gëllt et sech un den Avis vum AV ze halen. Et ass virgesinn, bei deene Leit wou et Sënn mécht den Télétravail auszubauen an unzepassen.

20200618-03: Comment le Service AV compte-t-il accompagner le personnel pendant le déconfinement?

Vu dat CFL erëm op 100% eropgeschraubt huet, ginn erëm normal Konrollen am Zug gemaach. D'Personal vum PAT ass erëm méi present beim Client. D'Servicer vum AV funktionéieren erëm normal. (Z.B. de Guichet)

20200618-04: Comment se fera le réapprovisionnement en matériel de protection individuel?

D'Material fir sech ze schützen (Händchen, Lingetten) ass disponibel a ka beim Coach ofgeholl ginn. Wann de Stock

op e Minimum fällt gëtt dëst Material erem nobestallt. De Service besteet drop dat Material verdeelt a gebraucht gëtt.

PAT

20200618-05: Comment se fera la reprise des tâches des PAT à bord du train ?

Voir Avis.

20200618-06: Les délégués du personnel désirent être informés sur l'état d'avancement des adaptations législatives en matière « sécurité dans les transports publics », et ceci plus précisément sur le volet « agrément/assermentation » du PAT.

Hei ass en interne Grupp de Travail gegrënnt ginn (mat de Sozialpartner), deen um Dossier « sécurité dans les transports publics », geschafft huet. De Ministère huet eng éischt Ebauche virgelued kritt. Hei soll de PAT weider Missioune kréien. Des Weidere soll e Strofekataloge opgesat gi fir evt. Fait'en vu Matreesender an/oder Client'en ze dokumentéieren an evt. ze bestrofen. Dëse Stroofekataloge bezitt sech just op Eisebunn's fait'en respektiv Saachen déi am Zuch, um Quai oder an der Enceinte vun enger Gare passéieren.

20200618-07: Les délégués du personnel demandent à être renseignés sur les missions et tâches à exécuter par les agents Dussmann.

De Service AV huet en Avis am Juni publizéiert, hei sinn déi Tâche genau beschriwwen.

20200618-08: Les agents des services AV et TM sont issus d'une même entreprise ferroviaire, il serait opportun d'équiper les agents des mêmes outils. De ce fait les délégués du personnel revendiquent d'équiper les agents PAT d'une tablette et ceci complémentirement au smartphone. Cet outil permettra également aux agents de profiter des offres e-learning mises en place par les CFL.

De Service AV wëllt an Zukunft esou vill méiglech paperless maachen. D'Personal wäert an Zukunft selon Besoin équipéiert ginn. Et ass awer an enger éischter Phase net virgesi fir PAT-Personal mat engem Laptop auszustatten.

20200518-09: Sachant que le personnel de trains doit s'enregistrer par numéro de train sur le support RailTab et que l'application mobile CFL permet la géolocalisation, est-ce que le support RailTab procède à un « tracking » du personnel de trains?

De Service AV kontrolléiert d'Agent'en net. Dautant plus ass et per Règlement grand ducale och net erlaabt, dat de Patron déi Date kontrolléiert. Um RailTab ass en tracking-system drop, deen awer just den ass fir de Fahrplan ze aktualiséieren.

20200518-10: Serait-il possible d'offrir un accès Wlan aux agents PAT dans les locaux de séjour des différentes gares d'attache ? Il nous revient en effet que sur les gares SAT, les agents rencontreraient souvent des problèmes de réseau et de ce fait l'enregistrement par RailTab serait parfois assez difficile.

De Service AV huet de Service IN kontaktéiert, fir eng Analyse vun der WLAN Accessibilitéit ze maachen. Op deene Gare SAT, wou net genuch Empfang ass, soll dann nogebessert ginn.

20200518-11: Etant donné que les armoires aux vestiaires PAT viennent d'être remplacées, serait-il possible de donner au personnel la possibilité de récupérer les vieilles armoires, respectivement de lui les vendre à bon prix ? En effet, une telle action avait connu un certain succès lors du déménagement de l'ancien Centre de Formation à Bonnevoie.

Duerch e Feeler dee bei enger Commande gemaach ginn ass, si keng nei Schierf bestallt ginn. De Service AV huet awer matgedeelt dat déi al Schierf revisionéiert ginn.

20200518-12: Dans le contexte de la pandémie COVID-19 et dans le cadre de la reprise progressive des activités normales, quelles mesures sont prévues respectivement envisageables en cas de sur-occupation d'un train de voyageurs? Sachant que la recherche de solution concernant ce sujet pourrait constituer un véritable défi, nous tenons à vous informer que nous nous mettons à disposition du Service pour contribuer à l'élaboration d'un tel concept.

Am Fall vun enger Iwwerfüllung vum Zuch, kann déi éischt Klass déklasséiert ginn.

Ze soen ass awer nach dat Maskepflicht bestoe bléift an PAT-Personal erëm sengen normale Missiounen nokomme soll.

GUICHET

20200518-13: Quel est l'état d'avancement concernant la transformation du guichet international à Luxembourg? Quelles sont les conséquences pour le personnel, notamment en matière des roulements de service. Il nous revient en effet que le personnel du guichet international craint que les roulements de service seraient de nouveau adaptés, bien qu'un horizon fiable à moyen terme est essentiel en matière de bien-être au travail.

D'CFL huet eng Sociéité beoptracht fir e Concept vun de Guicheten auszeschaffen. An der Gare Lëtzebuerg si 5 Guichete virgesinn. Guichet's Personal soll an dëser Etude och gehéiert ginn a matschaffen. Mobilitéitszentral an der Gare Lëtzebuerg gëtt duerch den InfoPoint ersat. Dësen Infopoint soll dann och en Touristeschen Infopoint sinn, wou een allerhand wichteg Informatiounen kritt. Den infopoint soll awer och weider vun der CFL bedriwwen ginn. Wann dat dann alles fäerdeg ass fällt den Iglo an der Gare ewech. D'Client'en sollen dann iwwer e Leitsystem kanaliséiert ginn, fir d'Waardezäiten ze minimiséieren.

DIVERS:

De Service AV stellt dem Personal keng Polo'en zu Verfügung, dëst wëll de Polo net an d'Konzept vun der Uniform passt.

Vu dat e Problem mat de Sécherheetzschong war (Rupture de stock) gëtt elo eng weider Commande gemaach, fir deen Enkpass an de Grëff ze kréien, et bléift beim Modell vun Haix).

Demande d'adaptation des zones de congé: duerch e neie Programm soll an Zukunft de Congé geréiert ginn. Dëse Programm erhéicht Flexibilitéit vun den Agent'en an dem Service.

Les délégués du SYPROLUX
Dionisio BATTISTA et
Sven LASCHETTE



Service Activité Voyageurs Trains
 Division Accompagnement des Trains
 AV/PAT-RI

Avis: 568105_20

Personnel concerné: Agents PAT

Informations sur le déroulement de la reprise progressive des activités normales

Activités de présence et de contrôle à bord des trains

Tel que précisé à l'Avis AV-S du 22.05.2020, les missions de présence et de contrôle à bord des trains seront reprises aux dates butoirs ci-après.

A partir du 1^{er} juin

- Reprise des rondes de sécurité à bord des trains par les agents PAT et poursuite des comptages.

A partir du 8 juin

- Reprise du contrôle des titres de transport et suppression du blocage des portes d'accès du matériel roulant stationnant à quai durant une période prolongée.
- Durant le contrôle, le PAT veille pour autant que possible à ne pas toucher le titre de transport du client. Le client est ainsi à inviter de poser soi-même son titre de transport sur le lecteur de cartes de l'appareil de contrôle.

Respect des consignes données par le gouvernement

Les consignes données par le gouvernement, notamment le port du masque/d'une écharpe etc. sont à respecter sans exception.

Lorsque le PAT rencontre un client ne portant pas son masque/écharpe ou similaire, il invite celui-ci poliment à mettre sa protection faciale. Lorsque le client ignore l'invitation du PAT, le PAT peut appliquer les dispositions prévues en cas de comportement inapproprié, à savoir refuser l'accès au train respectivement l'exclusion du train tout en veillant à sa sécurité personnelle.

Annonces à faire

Les annonces d'accueil et à l'arrivée sont à lancer suivant les modalités décrites au livret « Annonces dans les Trains ». Cependant, la partie de l'annonce se rapportant au contrôle des titres de transport en première classe n'est à lancer qu'à partir du 08.06.2020.

L'Avis au PAT n° 566705_20 perd sa validité avec effet au 01.06.2020.

Comptages et estimations d'occupation maximale

Estimations d'occupation maximale

Afin de surveiller la convenance du plan de transport mis en place, l'occupation maximale de chaque train est à transmettre durant tout le mois de juin. Merci de transmettre via messagerie LINIT le nombre de voyageurs en respectant les modalités suivantes :

- Une bonne estimation de l'occupation maximale est importante, pour certains trains, le constat se fait à l'arrivée, pour d'autres au départ, respectivement avant ou après des arrêts intermédiaires (p.ex Pfaffenthal-Kirchberg, Hollerich, Howald).
- Les trains ayant circulé sans voyageur sont à indiquer par un comptage à zéro.
- Pour tous les trains, l'occupation maximale est primordiale.
- Toute difficulté technique avec LINIT est à signaler par carte-rapport RailTab: DANS CE CAS, les résultats du comptage sont à transmettre par téléphone au poste Info-Clients.

L'Avis au PAT n° 565004_20 perd sa validité avec effet au 01.06.2020.

Comptages à partir du 1^{er} juin

- Complémentaire à ces mesures, les comptages détaillés des montées et descentes seront remis en place et seront planifiés dans vos tours de service : les fiches de recensement seront à votre disposition dans les cases Ecosys ; à défaut, vous êtes priés de vous munir d'une fiche de comptage vierge et d'annoter celle-ci. Les fiches de comptage sont à remplir avec soin et à déposer séance tenante dans la boîte aux lettres installée près du secrétariat PAT, respectivement dans celles des gares satellites.

Blocage des portes d'accès et autres mesures

L'Avis commun AV/TM N°563203_20 est annulé avec effet au 08/06/20.

- Toutes les autres mesures arrêtées par les différents documents restent applicables sans exception.
- Un plan au réfectoire PAT à Luxembourg indique les heures de présence des différents Responsables de la Division Accompagnement des Trains.

Reprise progressive des formations

Formations continues - ECP

Les formations continues SNCB ainsi que les évaluations des connaissances professionnelles (ECP) seront dispensées à distance moyennant le logiciel TEAMS et ceci jusqu'à avis contraire.

Les formations continues relatives aux réseaux SNCFL et SNCF seront dispensées en salle. Une note sera ajoutée dans votre TDS et sera consultable sur Railtab.

En ce qui concerne les formations continues dispensées par des formateurs externes, une invitation reprenant les détails vous sera transmise par E-mail .

Une remarque sera également ajoutée dans votre TDS et sera consultable sur Railtab.

Dès accord du CGDIS, les formations en matière de secourisme débiteront, en principe, à partir du mois de septembre.

**Formation initiale stagiaires
(classes 10/2019-01/2020-04/2020)**

Les 14 stagiaires embauchés en octobre 2019 se soumettront à l'épreuve de qualification au mois de juin, et seront en cas de réussite, qualifiés pour assurer en autonomie les fonctions de chef de train sur le réseau CFL à partir du 20.06.2020.

Les formations relatives aux réseaux limitrophes (SNCF et SNCB) auront lieu au mois de juin et de juillet, afin de permettre aux agents d'assurer les fonctions de chef de train au plus tard pour le 28.07.2020 sur les réseaux CFL, SNCB et SNCF.

Les stagiaires ne pourront assurer leurs fonctions sur le réseau DB, uniquement dès participation à la formation en matière de secourisme.

Pendant la période du confinement, la formation théorique initiale des 5 stagiaires, embauchés en janvier 2020, a été assurée à distance. Ils débiteront leur stage pratique le 16.06.2020.

L'épreuve de qualification est prévue pour la période du 28.08 au 4.09.2020. Les stagiaires seront donc opérationnels sur le réseau CFL partir du 5.09.2020.

Dès participation à la formation en matière de secourisme, les stagiaires pourront également assurer leurs fonctions sur le réseau DB.

Les 9 stagiaires embauchés en avril 2020 ont également participé à la formation initiale à distance. A partir du mois de juin, les différents modules seront alternativement dispensés en salle et à distance.

Des stages intermédiaires seront intercalés selon possibilité.

**Reprise progressive des accompagnements
dans le cadre du maintien des habilitations**

Reprise de la présence habituelle des Coaches et poursuite des accompagnements dans le cadre du maintien des habilitations.

Relance des entretiens annuels, des accompagnements hors plan de veille et de toute autre mesure d'encadrement direct de l'agent PAT.

Colette Scheuren

La Responsable
de la Cellule «Réglementation
et Incidents»

Tom Nickels

Le Chef de Division
« Accompagnement
des Trains »

Mise en vigueur : 01.06.2020

Groupement des Amis du Rail (G.A.R.)

**Eisenbahnreise nach Annecy
in der Haute-Savoie**

Wir organisieren eine 8-tägige Reise nach Annecy und dies vom 17. bis zum 24. September 2020.

Wir werden im Hotel IBIS in der Bahnhofstraße logieren.

Weitere Informationen erhalten Sie unter folgenden Telefonnummern:

GSM: 691 483 664

GSM: 691 839 832

Tel: 39 95 70

weitere Infos auf: www.gar.lu**Die nächsten GAR-Reisen:**

13.12.-19.12.2020 Reise nach Erfurt

weitere Infos auf: www.gar.lu**Steiererklärung:**

**Zeckt net, wann dir Hëllef braucht,
a rufft un.**

Weider Informationen um Tel:

Basa-1289 oder 226786-1

**Kommission der Witwen und
Pensionierten****Wichtige Mitteilung !**

Angesichts der Covid19-Pandemie, welche noch lange nicht überwunden ist hat die Kommission entschieden folgende Aktivitäten des Jahres 2020 abzusagen:

- **Herbstausflug der Kommission**
- **Generalversammlung 2020**
(war für den 12.November 2020 geplant)

Anstelle der Generalversammlung wird der Tätigkeitsbericht 2020 im Rahmen des Kongresses abgehandelt werden.

Mit besten Grüßen und bleibt alle gesund !

Rapport de la réunion auprès du Chef de Service BU, en date du 16 juin 2020

Qualité /sécurité:

présentation rapport qualité/sécurité:

Am Kader vun de sanitäre Mesuren ass betount ginn, dass d'Droe vun der Mask esou laang en Vigueur bleift, ewéi néideg a bis eng aner Entscheidung vun der Direktioun geholl gëtt.

Points présentés par de le Chef de Service BU:

Libérations de service: D'Verantwortlech vum BU hunn de Mataarbechter hire Merci ausgedréckt. Den Asaz vun de Leit während der Kris ass exemplaresch. Et goufen um Pic vun der Kris teschend 25 a 35 Fäll, wou Leit op de congé pour raisons familiales zeréckgegraff hunn. An di ganz Zäit iwwer goufen et wéineg Krankeschäiner am BU.

Journées improductives

D'Unzuel vun de Journées improductives si vun Abrëll 2019 mat 9348 Deeg op 9197 Deeg am Abrëll 2020 gefall (-151 Deeg).

Astellungen:

An de Méint September an Oktober 2020 kommen all Kéier 1 ETP bäi a bis Enn 2020 nach 4-6 ETP.

20/20: Le délégué du personnel demande que le Service Bus organise dans les plus brefs délais un "Workshop d'urgence" ensemble avec tous les délégués du personnel ainsi qu'avec le Bureau de la planification, ceci avec le seul but à redresser le schéma de couche de travail "Echternach 2", comme il avait été proposé par Monsieur le Chef de Service lors de la réunion fin février concernant cette problématique.

An der Woch vum 13. bzw 20. Juli kréien d'Delegéiert eng nei Proposition fir d'Roulements zu lechternach. Do kenne kleng Adaptatioune gemaach ginn, ouni de Roulement 1 zu lechternach ze verschlechteren. Uschléissend gëtt e Workshop ofgehalen. Mat Besuch op d'IS40, gi Proposé virgeluecht fir Ännerunge beim Congé fir d'Reservisten ze maachen. Di nei Roulements trieden de September 2020 a Kraaft. Des Weidere gouf gesot, dass een am grénge Roulement kann 1 Joer bleiwen, duerno muss een an de Roulement 4 wiesselen, esou bal eng Plaz fräi ass. Wann een dëst refuséiert, muss een an di al Reserve iwwerwieselen.

21/20: Le délégué du personnel demande que le PC communique impérativement au conducteur le numéro de

l'autobus prévu pour la journée resp 30 min à l'avance au lieu de 20 min comme maintenant.

Dëst gëtt gekuckt fir d'Fréischichten, déi tëschen 03:00 a 05:00 Auer ufänken.

22/20: Étant donné que les réservistes doivent travailler régulièrement en 3 postes, le délégué du personnel revendique à ce que cette répartition se fasse de manière équitable entre l'ensemble des agents de la réserve.

Di Verantwortlech vun der Planifikatioun versichen hiert Bescht ze maache fir d'Schichten esou gutt ewéi méiglech ze verdeelen.

23/20: Le délégué du personnel demande que les journées "Secours Rail" soient fixées sur une durée de 8 heures maximum par journée, surtout pour la séance „matin“(03:00h-12:00h).

De Pool gëtt erhéicht op 20-25 Leit fir esou d'Tier kenne besser ze verdeelen.

24/20: Quand est-ce que les créneaux de disponibilité au sein des schémas de base des couches de travail seront réduits (comme annoncé lors de la réunion du 2 novembre 2019)?

D'Schichtlage ginn net gekierzt. D'BU-Verantwortlech wëllen en Zäitpuffer behalen, well esou vill Changementer am Fuerplang kommen. Dës Äntwert ass awer op kee Fall zefriddestellend. Do ass eng Dagesschicht (08-20 Auer) mat 12 Stonne geplangt, obwuel mer an eisem Statut eng maximal Amplitude vun 10 Stonne stoen hunn.

D'Unzuel vun den Dagesschichtlage soll awer däitlech erof gesat ginn.

25/20: Le délégué du personnel revendique de réduire les changements d'autobus de la même catégorie au cours d'un tour de service.

Esou e Buswiessel gëtt net ouni Grond gemaach, duerfir soll een sech do net ze vill Froe stellen



Daniel SCHILDGEN



Marc BECKER

26/20: Lors de l'élaboration des plans de congés pour 2021, le délégué du personnel revendique une augmentation concernant les créneaux de congé pour les agents réservistes, suite à une significative augmentation de l'effectif en 2018/2019.

Dëse Punkt soll am Workshop diskutéiert ginn. D'Vertriider vum Landesverband hunn awer schon am Virfeld wéineg Verhandlungsbereitschaft gewisen. Si sinn dergéint de Reservisten eppes ofzotrieden.

27/20: Le délégué du personnel demande la réintroduction de la "journée conducteur" pour au plus tard pour l'exercice 2021.

Eng klassesch « Journée du conducteur » gëtt et net méi. Dës gouf ersat duerch Themespezifesch Formatiounen. Esou bal d'Leit all duerch eng Formatioun gaange sinn, geet een et op dat nächst Thema iwwer.

D'Verantwortlech vum BU wëllen och d'Format vun den Info-Versammlunge bei groussen Theme bäibehalen.

28/20: Est-ce qu'il est possible d'établir des feuilles de dépannage rapide et d'entretien pour les différents types de bus? (Type Checklist)

Op all Bus kënn esou eng Checklist. All Chauffeur kritt och en Exemplaier an seng Case. Si ginn ausgehaangen an iwwer Mail verschéckt. Et ginn och nach Gesprécher gefouert fir en Genre «FAQ» (frequently asked questions) auszeschaffen.

29/20: Le délégué du personnel demande la mise à disposition d'un réservoir AdBlue au sein du poste isolé d'Echternach.

Dëst ass net méiglech, well dofir brauch een eng spezial Konstruktioun mat engem Commodo/Incommodo.

30/20: Le délégué du personnel demande pourquoi l'écran dans le couloir du poste central à Luxembourg n'est pas utilisé pour afficher toutes les informations utiles concernant la situation trafic/route en temps réel?

Béid Säite waren sech eens, dass esou ewéi den Ecran de Moment ass, e keng Plus-Value bréngt. De Service BU huet awer selwer keng Handhab iwwer di Installatioun. Et gëtt awer nogekuckt an no enger Léisung gesicht.

31/20: Le délégué du personnel demande quelles sont par définition les attributions des Coachs en matière de formation des Cr's stagiaires?

A Punkto Aarbechtskonditiounen a Reglementer kréien d'Stagiären vun de Coachs just 1 Dag Formatioun. Dat ganz ass deemno nach verbesserungswierdeg a muss ausgebaut ginn.

Le délégué du SYPROLUX
Daniel SCHILDGEN



L'ULC revendique que le projet de loi sur le recours collectif soit finalisé sans tarder !

Après de longues tractations, les représentants des gouvernements nationaux et du Parlement Européen ont conclu hier un accord sur une directive européenne qui imposera à tous les pays de disposer d'une loi autorisant les associations de consommateurs, comme l'ULC, d'introduire des actions collectives de réparation des préjudices causés par une même entreprise à un groupe de consommateurs.

La question de la nécessité d'une loi toujours contestée par les professionnels dans notre pays, ne se pose plus !

Une autre réserve fondamentale des professionnels, à savoir qu'il ne faudrait informer le public qu'après un jugement final condamnant le professionnel et non lors de l'introduction de l'action, a également été écartée au niveau européen. La publicité de l'action devra inciter les professionnels à rechercher des solutions à l'amiable, à homologuer par le juge saisi, et permettre à tous les consommateurs lésés de se manifester sans tarder. L'union fait la force face à des professionnels récalcitrants qui ne respectent pas le droit de la consommation !

La directive ne fixera qu'un cadre minimum en laissant le soin aux législateurs nationaux de préciser les règles opérationnelles, notamment en matière de financement et d'indemnisations. La directive invite les Etats membres à faciliter les recours collectifs des associations de consommateurs par des aides financières sans quoi les coûts restent insupportables. L'intérêt public et une bonne administration de la justice sont en jeu.

L'ULC tirera tous les enseignements du texte européen dès qu'il sera disponible afin de faire avancer le projet de loi luxembourgeois qui ne cesse d'être retardé. Aux dernières nouvelles, l'adoption du projet serait reportée à janvier prochain pour cause de Covid-19. Cela fait des années que les gouvernements successifs nous promettent une loi qui ne voit pas le jour... inacceptable et intolérable pour l'ULC.

Un autre élément devrait faire avancer le dossier, à savoir un tout récent rapport d'information de l'Assemblée nationale en France sur 6 ans d'expérience avec leur loi sur l'action de groupe. Autant en tirer toutes les leçons pratiques pour notre loi.

Suffisamment d'éléments nouveaux sont donc à disposition du Gouvernement pour finaliser sans tarder le projet de loi luxembourgeois quitte à organiser sans tarder une table ronde des parties intéressées pour ne plus perdre de temps.

Communiqué par l'ULC le 24.06.2020



Yves BIRCHEN



Katja FELTEN



Luc PLIER



David BOLLENDORFF

Rapport de la réunion auprès du Chef de Service GI, en date du 17 juin 2020 - partie EI

2.1 ATRA et travaux urgents

2.1.1 (point repris de la réunion des délégués du 12/12/2019 : travaux « urgents »)

Les délégués souhaitent savoir ce qui a changé depuis la dernière réunion des délégués concernant les travaux « urgents »? Un travail « urgent » est-il maintenant bien défini ? Quand peut-on considérer un travail comme « urgent »? Des modifications réglementaires au RGI ont-elles été faites? Quelles sont les nouvelles prescriptions concernant les travaux « urgents »? À qui les travaux « urgents » sont annoncés, vu qu'ils ne sont pas inscrits sur l'ATRA? Qui donne l'accord pour les travaux « urgents »?

Rien n'a changé depuis la réunion de décembre 2019. Le Service MI décide si les travaux sont urgents. En accord avec EI-ST, les travaux urgents sont effectués dès que possible.

2.1.2 Suite aux conséquences causées par le Covid-19, les délégués comprennent que des travaux prévus ont dû être reportés subissant ainsi des retards dans la planification. Maintenant pour regagner du temps, un nombre important de travaux sont planifiés simultanément, en grande partie par ATRA.

Pour exemple, le chc PDL2 peut avoir lors d'une même nuit jusqu'à 4 voies de travail, dont 4 ADEC différents,

inscrits dans l'ATRA pour sa circonscription. En plus de ces travaux, souvent une 5e équipe s'annonce pour effectuer des travaux périodiques dans sa circonscription, conformément à la consigne commune EI/MI, donc des travaux non-prévus et non-annoncés dans l'ATRA.

Parmi les travaux inscrits dans l'ATRA pour la circonscription du chc PDL2, on peut considérer 2 types de travaux. Il y a ceux qui ne demandent que de simples mesures de protection sans MOTRA, sans gardiennage, sans train de contrôle et où l'ADEC ne téléphone quasiment jamais jusqu'à la fin des travaux. Puis il y a les travaux pour lesquels le chc doit consacrer plus d'attention pour garantir la sécurité, avec MOTRA, gardiennage, train de contrôle ou appels téléphoniques réguliers avec l'ADEC.

Il ne faut pas oublier que chaque voie de travail demande au chc une certaine préparation avant d'introduire les mesures de sécurité. Il doit analyser si les travaux vont influencer ou non la circulation et souvent il doit se concerter avec d'autres agents (p.ex. avec DM1/2 si les travaux rendent impossible le garage prévu des engins, avec BLZ si les travaux obligent la déviation ou modification non-prévue d'une marche de train, etc.)

Sans oublier la circulation ferroviaire des trains qui se fait à nouveau selon l'horaire normal, donc des trains circulent la nuit jusqu'à 1h20 et parfois les travaux débutent déjà vers 22h00. Le chc doit également garder un œil sur la circulation des trains dans sa circonscription.

Les délégués sont d'avis que lors d'un cas pareil, tout chc de n'importe quel poste directeur, devrait pouvoir évaluer lui-même la quantité de travail, voire même pouvoir refuser l'un ou l'autre travail, s'il considère la charge de travail comme trop élevée. Une surcharge de travail peut influencer la concentration du chc et provoquer une erreur ou inattention involontaire de sa part, voire même causer un dévoté ou un incident involontaire.

Le Service EI étudie la possibilité de redéfinir les circonscriptions du PDL pendant la séance nuit. Naturellement les consignes seront adaptées en conséquence. Le chef de région va consulter les agents du PDL à ce sujet.

Chaque agent peut refuser à tout moment un chantier s'il est d'avis que la situation n'est plus tolérable de son point de vue (inscription du refus motivé au RPRS)

2.1.3 (point repris de la réunion des délégués du 12/12/2019: il s'avère souvent le cas où les relèves des ADEC ne sont pas annoncées aux chefs de circulation. Du coup, il est souvent

très compliqué de contacter la personne responsable des travaux en cas de nécessité).

Les délégués souhaitent connaître les mesures d'amélioration prises pour ce point.

Aucun cas n'est connu aux responsables GI et ils ne disposent d'aucun exemple de cas.

2.1.4 (point repris de la réunion des délégués du 12/12/2019: discordances entre les horaires dans les dépliants « info clients » et les horaires qui alimentent ARAMIS. Il s'avère souvent le cas où les horaires affichés dans les dépliants « info client » ne correspondent pas aux horaires qui alimentent ARAMIS et aux horaires des AT établis pour la période des travaux.)

Les délégués souhaitent connaître les mesures d'amélioration prises pour ce point.

En cas de divergence les données du système ARAMIS, qui respectent les changements de dernière minute comptent. Les dépliants sont imprimés à l'avance et ne respectent pas ces changements.

2.2 Covid-19

Les délégués souhaitent remercier la direction des CFL pour les mesures de protection prises pour son personnel contre le virus Covid-19. Il est évident que personne ne sait prévoir exactement le développement de la situation du virus. Même si certaines mesures ont mis du temps à prendre vigueur, la situation a été en général bien gérée par les CFL.

La reprise de travail ayant déjà débuté après le déconfinement, les délégués souhaitent savoir comment les CFL comptent gérer le retour au travail de ses employés? De nouvelles mesures contre le virus Covid-19 sont-elles prévues? Des rumeurs courent que des plexiglas seront installés aux différents postes, là où la distance de 2m ne peut être gardée entre les agents? Aux PD, est-il vrai qu'un agent peut refuser de donner formation à un nouvel agent, s'il considère risqué pour lui-même le contact inférieur à 2m avec ce nouvel agent?

La livraison de futurs masques reste prévue? Les sprays de désinfection livrés aux postes, sont des produits très forts qui doivent être manipulés avec précaution voire même avec des gants de protection. Certains agents n'ont aucun problème à manipuler ces produits très forts, d'autres agents se contentent de nettoyer leur poste avec des simples lingettes antibactériennes de désinfection, lesquelles ils utilisaient déjà habituellement avant le virus Covid-19 pour nettoyer leur poste lors de leur prise de service. Plusieurs postes ont reçu la livraison de ces 2 types de produits de protection.

Les délégués apprécient la possibilité de choisir parmi ces 2 types de produits et demandent à ce que tous les postes aient ces 2 possibilités de désinfection. Les CFL ont-ils fait suffisamment de commandes de ces produits pour faire un stock pour les prochains mois?

- Un stock de masques est assuré. Les commandes sont faites par le chef de région.
- Un agent ne peut pas refuser la formation. Il doit prendre les mesures de précaution nécessaires.

- L'agent peut choisir la possibilité de désinfection qui lui convient.
- Les lingettes vont rester disponibles après la crise sanitaire.

2.3 PD Bettembourg + RT PD Differdange + RT PD Belval (point repris des réunions des délégués antérieures)

PD Bettembourg: Parcours d'essai entre Lt et Bt

Les démarches exactes suivies par l'ACF, qui distribue les marches à l'EF qui en a fait la demande, vont être consultées afin de voir s'il existe une raison d'effectuer un parcours d'essai vers Bettembourg et si un parcours vers un autre endroit est possible. Si de tels parcours d'essai s'avèrent vraiment nécessaires, alors il faudra choisir des marches en dehors des moments de trafic important.

L'EF demande les parcours et l'ACF les accorde selon les critères de la demande.

Parking et barrière au PD Bettembourg

La commune de Bettembourg a installé cette barrière pour que le trafic routier de poids lourds ne passe pas par le centre du village.

D'après le Chef de Service, le problème de mauvais guidage GPS par ce chemin, devrait se résoudre dans un futur, lors des mises à jour des bases de données GPS. Par contre, afin d'empêcher tout risque de danger pour la circulation ferroviaire lors de telles manœuvres de camions, il est absolument nécessaire de trouver une solution rapide pour sécuriser l'endroit.

Concernant le manque de places de stationnement et l'impossibilité de stationner dans la zone communale aux abords du chemin, des photos ont été prises de la situation sur place et transmises aux chefs de service. La politique communale concernant la réduction de trafic routier au centre du village ne facilite pas la collaboration des CFL avec la commune pour avoir une augmentation de places de parking, sachant que le terrain pour des emplacements parking n'appartient pas au CFL, mais à la commune. Or, les CFL continueront à chercher des solutions d'amélioration ensemble avec la commune de Bettembourg.

Rien de neuf dans ce dossier, vu que la commune n'a pas changé d'avis.

RT PD Differdange

Actuellement au poste de Differdange, le téléphone TETRA est toujours en fonctionnement. Le nouveau téléphone GSM-R est pourvu d'un canal C, mais les agents de manœuvre sur le terrain ne sont pas encore équipés de radio avec le canal C, qui remplacera le TETRA. L'équipement canal C manquant est toujours prévu.

Il s'agit d'un problème avec les cartes SIM. Une solution est étudiée

Concernant la table de bureau du poste, le chef de service a été informé par les services respectifs qu'il faut compter 200 heures (service CST) et 250 heures (service BGT) de travail pour les modifications souhaitées, ceci dû à la quantité énorme de câbles électriques. Pendant ce temps aucune circulation ne pourrait avoir lieu.

Un téléphone P&T sera installé dans les meilleurs délais. Si un problème s'avère pour installer un téléphone P&T, alors un GSM de service sera remis au poste.

Le chef de service affirme toujours qu'un nouveau bâtiment est en projet. Or, les délégués demandent quand même à améliorer l'état du poste jusqu'à la concrétisation du nouveau poste, et en collaboration avec les agents du poste.

Un nouveau bâtiment est planifié.

RT PD Belval

Des fuites ont été découvertes aux tuyaux d'eau reliant la chaudière aux radiateurs du poste, ce qui réduit la pression d'eau dans les tuyaux. D'après le Chef de Service, le Service MI n'est plus en mesure de remédier à la situation. Ce problème ne peut être résolu qu'avec une nouvelle installation de chauffage pour le poste. Vu que le poste de Belval est prévu d'être fonctionnel encore de longues années, il sera donc nécessaire de faire une nouvelle installation de chauffage. Les demandes de devis et de budget vont être faites.

Les délégués souhaitent avoir une mise à jour de ces points et savoir si des dates ont été fixées ?

Le chauffage fonctionne.

2.11 Poste directeur Belval/Usines :

Les délégués du personnel demandent à être renseignés sur l'état d'avancement du dossier en relation avec l'infestation de moisissures au poste directeur Belval/Usines. Une analyse a-t-elle été faite ? Quelles sont les mesures entreprises et/ou à entreprendre afin de remédier à cette situation insalubre ?

Les chefs ne semblent pas avoir connaissance du problème. Ils vont s'informer.

2.4 IVU (point repris des réunions des délégués antérieures)

- Date de la prochaine réunion prévue avec société IVU.
- Application IVU pour smartphone.
- Push-messages sur smartphone lors d'un message IVU reçu, d'une modification effectuée au plan de service ou lors d'une introduction d'une séance spéciale (p.ex. formation, lieu mǎin Liewen, workshop, médecin du travail...).
- Relevé des heures supplémentaires selon leur provenance (formation donnée au poste, travail supplémentaire dû à un poste voisin non-occupé...).
- Autres nouvelles fonctions pour IVU prévues?

Rien de nouveau du point de vue IVU

2.5 Service EI-QSE et APCT

(point repris de la réunion des délégués du 10/03/2020 : APCT partie intégrante de l'examen de fin de stage à partir de la classe embauchée en octobre 2020. Pour cela, la cellule EI-QSE verra une amélioration de ses moyens et installations de formation suite à des investissements, comme p.ex. un nouveau simulateur)

Les délégués souhaitent avoir une mise à jour de ce point et savoir si une date pour la mise en service est déjà prévue?

Le projet est reporté à l'année 2021. Le président de la Délégation Centrale observera les prochains examens afin d'étudier la situation.

2.6 « Single-login » aux postes

(point repris de la réunion des délégués du 10/03/2020: le service informatique des CFL est en train de vérifier quelles applications permettent l'utilisation d'un système «single login». Des contacts à ce sujet ont été entrepris avec les sociétés des applications.)

Les délégués souhaitent avoir une mise à jour de ce point et savoir si une date pour la mise en service est déjà prévue?

Le Service IN avait d'autres priorités dues à la crise sanitaire liée au COVID-19. Le projet n'est cependant pas abandonné.

2.7 GSM-R (point repris des réunions des délégués antérieures)

Depuis le changement d'horaire en décembre 2019, tous les postes devraient avoir leurs «favoris» sur leurs écrans GSM-R. Est-ce bien le cas ?

Oui

De nouveaux supports pour écrans GSM-R permettant d'avoir l'écran en position allongé étaient prévus, ceci afin de ne pas cacher les écrans se trouvant derrière. Un modèle a été choisi ? Une date est déjà prévue ?

La commande a été faite le 25.05.2020

2.8 Tablettes pour chsv

(point repris de la réunion des délégués du 20/06/2019: Une commande a été faite pour un modèle de PANASONIC équipé d'une batterie rechargeable et échangeable, ainsi que résistant à l'eau et à la poussière. Le 25 juin 2019 aura lieu une réunion à ce sujet avec le Service Informatique pour fixer les derniers détails. C'est le même modèle de tablette qu'utilisent les chefs de trains de la SNCB. Il sera équipé d'une sacoche accrochable, mais sa petite taille permettra de le mettre dans la poche d'une veste. Le premier logiciel installé sur l'appareil sera ARAMIS. Par après, d'autres logiciels pourront être installés.)

Les délégués souhaitent avoir une mise à jour de ce point. La distribution des tablettes ayant débuté, est-ce qu'il y a déjà un retour des agents utilisateurs ?

Les agents de la gare de Luxembourg ont été équipés de cinq ordinateurs portables (pas de tablettes)

Deux ordinateurs ont déjà été réparés suite à des problèmes. Si ce test en gare de Luxembourg est positif, d'autres gares seront également équipées.

Les retours des agents est positif.

2.9 Télétravail:

Les délégués du personnel désirent être informés sur les expériences acquises quant au recours au télétravail. Quel est l'avis de GI quant à une introduction définitive de cet outil de travail au Service EI? Quels postes seraient éligibles au télétravail en dehors de la crise sanitaire pour le Service EI?

En général, aussi bien les agents travaillant en télétravail que les chefs respectifs ont donné un feedback positif. Les supérieurs ont même constaté une plus grande flexibilité des agents en télétravail.

Le service RH est en train d'élaborer un texte pour instaurer l'outil du télétravail définitivement aux CFL.

2.10 Congé

Les délégués du personnel demandent comment la situation du congé se présente pour le restant de l'exercice 2020? Dans ce même contexte et faisant référence à la note du 7 mai dernier, dans laquelle la Direction des CFL ensemble avec les partenaires sociaux ont invité les agents à prendre leurs congés de récréation 2020, les délégués du personnel invitent le service EI à répondre aux demandes de congé des agents introduites concernant l'ensemble de la période 2020 restante (y compris la période jusqu'au 3 janvier 2021) et ceci pour la mi-juillet 2020, début des grands congés.

A ce stade la limite de réponse est pour les congés demandés jusqu'au 31 décembre. Les réponses pour les périodes à partir de janvier seront traitées mi-juillet.

Pour les convenances personnelles il a été retenu ce qui suit :

- si accord possible de suite – débloqué à l'IVU
- si pas ou pas encore possible – l'agent est informé par RH

2.12 Climatisation

Les délégués du personnel demandent si l'ensemble des locaux EI sont équipés d'une climatisation. Dans la négative, quels locaux devraient être adaptés? Dans ce même contexte, les délégués du personnel désirent être renseignés sur l'entretien de ces installations.

Les locaux qui ont besoin d'une climatisation, sont équipés d'une telle installation.

Le Service MI a conclu un contrat d'entretien avec une firme privée.

2.13 Travaux EI

Les délégués souhaitent que les données introduites dans le système ARAMIS soient fiables pour le Service EI :

ATRA-CT : dans la nuit du 20 au 21 mai 2020, plusieurs trains (p.ex. 5139,4822) étaient prévus de circuler en contre-sens sur le tronçon de RT-WK à partir de 22 heures. Cependant le chantier ne commençait seulement qu'à 00.10 heures. Ceci avait donné des conflits avec d'autres trains sur ce tronçon.

La « Verfügbarkeitseinschränkung » N°8 du 22.04.2020 avec les données du ATRA-CT 473 avait été mal intro-

duite dans le système ARAMIS (mauvais 'Link' et mauvais endroit). Ceci a également provoqué des conflits sur cette ligne. Après réclamation le service PT a corrigé les données.

Un interface planifié entre Railsys et ARAMIS devrait résoudre ces problèmes.

2.14 Travaux MI

ATRA-CT 563 : travaux annulés REM 2255

Pas d'insertion de la coupure prévue dans le PJTE.

Est-ce qu'il existe une « check-list » pour le service MI, permettant de contrôler si toutes les données ont bien été traitées ou si les ATRA contiennent toutes les informations, mesures et coupures demandées ?

Une telle checklist n'existe pas.

Le demandeur doit contrôler lui-même, si toutes les données sont exactes

Les délégués du personnel du SYPROLUX

Yves BIRCHEN

Katja FELTEN

SYPROLUX

SAVE THE DATE

November 2020

Freides, den 20.

Freides, den 20. a Samschdes, den 21. November 2020

SIGNITEC S.à r.l.

Signmaking Solutions

MADE IN LUXEMBOURG

Großformatdruck, Beschriftungen, Aufkleber, Schafenster-, Auto-, Lastwagenverklebung, Planen, Poster, Textil, Werbeartikel

41, Z.I. Kehlen L – 8287 Kehlen

Tél.: 26 30 55 61

Fax: 26 30 55 62

www.signitec.lu

signitec@pt.lu



Ed. MALLINGER

Questions à l'ordre du jour de la réunion auprès du Chef de Service GI, le 17 juin 2020 - partie MI

1. Chantiers :

Les délégués du personnel demandent à être informés sur la programmation des chantiers ferroviaires suite aux retards encourus, dus à la crise sanitaire du Covid-19.

En ce qui concerne les grands projets de modernisation, le nouveau poste directeur à Eb doit être reporté en juillet 2021.

Il y a une inconnue pour la nouvelle ligne Bt-L. Le moment de poser l'ouvrage d'art par-dessus l'A3 doit encore être confirmé par P&Ch.

Pour tous les autres grands projets le planning semble pouvoir être maintenu. Seul le phasage doit être adapté.

Les barrages demandés et accordés seront maintenus. Les travaux réalisés pendant les barrages doivent éventuellement être adaptés.

Pour le chantier de la gare de Mersch, l'entrepreneur va demander une dérogation pour pouvoir travailler pendant

Le service RH est en train d'élaborer un texte pour instaurer l'outil du télétravail définitivement aux CFL.

3. Mise en stage

Les délégués du personnel demandent à être informés sur les causes de l'annulation de la mise en stage des agents CST-S.

La mise en stage a été reportée vu que les formations de la société Thales doivent être reportées en avril 2021. Dès lors une mise en stage pour avril 2021 est envisagée.

Après discussion le chef de service MI va analyser avec le formateur II/F-CST la possibilité d'une mise en stage pour octobre 2020 et pour octobre 2021.

4. Examen

Les délégués du personnel soulignent l'importance du rôle des observateurs lors de sessions d'examen et revendiquent à ce que soit recouru à ceux-ci comme il est prévu à l'Ordre Général N°3.

GI a assuré que les observateurs sont invités régulièrement pour les sessions écrites et orales. En règle générale les observateurs sont plutôt présents lors des sessions écrites que lors des sessions orales.

5. Point administratif

Les délégués du personnel demandent pourquoi la Cellule MI-RHT revendique une attestation renseignant sur les horaires d'ouverture des structures d'accueil pour les enfants ? Une simple information d'un agent concerné devrait largement suffire, compte-tenu que l'accueil d'enfants ne se



Nelson COSTA



Franz DUHR

le congé collectif. En cas de dérogation l'impact pour les agents CFL doit encore être éclairci.

2. Télétravail :

Les délégués du personnel désirent être informés sur les expériences acquises quant au recours au télétravail. Quel est l'avis de GI quant à une introduction définitive de cet outil de travail au Service MI? Quels postes seraient éligibles au télétravail en dehors de la crise sanitaire pour le Service MI?

En général, aussi bien les agents travaillant en télétravail que les chefs respectifs ont donné un feedback positif. Les supérieurs ont même constaté une plus grande flexibilité des agents en télétravail.



fait pas que dans des établissements communaux, où une attestation communale serait exigée.

MI va donner les instructions à MI-RHT que les agents arrivant en retard, parce que aucun accueil matinal n'est assuré, doivent être pointés en dispense de service pour ce temps d'absence non-autorisée. Si jamais des agents ont dû prendre congé, les agents doivent prendre contact avec MI-RHT pour récupérer le congé.

6. Local de service à Pétange

Les délégués du personnel soulignent que le bâtiment abritant les locaux des équipes Voie à Pétange ne peut être occupé depuis la tornade d'août 2019. Actuellement les agents se retrouvent dans un local sans installations sanitaires. Les délégués du personnel exigent une solution adéquate dans les meilleurs délais.

La livraison des conteneurs sanitaires a dû être reportée au 18.07.2020 à cause de la crise sanitaire.

Le toit va être réparé avant que le bâtiment ne soit rénové entièrement.

7. Détection d'amiante

Les délégués du personnel demandent la mise à disposition d'une information (flyer, affiche, guide) concernant la détection d'amiante, renseignant sur les aspects suivants :

les lieux et endroits, où de l'amiante a été détectée ;

comment reconnaître l'amiante ;

que faire lorsqu'on a détecté de l'amiante?

Il existe une instruction générale n° 17 décrivant la manière d'opérer lors d'une découverte d'amiante.

GI va contacter le travailleur désigné pour élaborer un dépliant sur l'amiante.

8. Brigade B12

Les délégués demandent quand est-ce que la Brigade B12 va recevoir sa cuisine ?

Le projet a été entamé en 2017.

Suite à diverses modifications intervenues en cour de route, il semble que le projet ne soit réalisé qu'en 2021.

9. Commandes de voitures

Les délégués demandent à être informés sur l'avancement des commandes des voitures de service et d'astreintes.

Toutes les voitures ont été commandées et devraient être livrées d'ici la fin de l'année 2020.

La procédure de renouvellement des voitures de service va être analysée. Effectivement trop souvent des voitures sont déclassées suite à un contrôle technique négatif, sans que ces voitures ont été prévues pour être remplacées. Ceci implique alors la location de voiture auprès d'Intralux. Un exemple récent va être analysé en détail.

Il a été rappelé que chaque problème concernant des voitures de locations (état de propreté, état mécanique, défaut,) doit être rapporté au Service Achat par la voie hiérarchique.

Par ailleurs, il a été rappelé, qu'il faut vérifier les papiers de bords régulièrement pour les voitures de locations, car ils ne sont pas mis à jour automatiquement.

10. Système de validation

Les délégués demandent s'il serait possible que les indemnités de kilométrages et les autres primes puissent être gérées séparément dans le système de validation.

Non, ce n'est pas possible. Techniquement, c'est assez difficile à réaliser et les avantages sont minimaux.

Une réunion avec le service IN va être programmée pour trouver des solutions aux problèmes persistants dans FIORI.

MI a constaté que le système HR-Access n'est pas à jour. MI1 est en train de faire les corrections nécessaires et espère que des problèmes d'appartenance aux équipes dans FIORI seront résolus en même temps.

11. Manque de communication

Afin de pouvoir planifier leur travail, le CSS, les bureaux travaux, l'alimentation ainsi que le MI- E-EC ont besoin dans le système « Railsys » d'informations sur les personnes qui sont responsables sur les chantiers. Souvent les demandes sont faites par des gens qui ne travaillent pas sur le terrain, ce qui a comme conséquence qu'il y a souvent des demandes pour des coupures à la dernière minute ou trop tard. Il y a un manque d'informations (PK, Chantier...) entre les services.

MI a indiqué que des nouveaux postes des coordinateurs sont prévus pour répondre à ce problème. Il croit qu'une Cellule Coordination chantier pourra être créée à moyen terme. (MI-I-SI = encadrement chantier).



Ramiro DE SOUSA



Romain LIBER



Marc LANGERS

Les délégués du SYPROLUX

Ed. MALLINGER
Nelson COSTA
Fraenz DUHR



Marc ADAM



Igor GOMES



Claude NOËL



Georges DEMUTH

Rapport de la réunion auprès du Chef de Service TM, le 18 juin 2020

2020-033: Les délégués du personnel désirent que leur soit soumis un planning détaillé renseignant sur les différentes phases du chantier sur le site du BAS et de l'AC. Cela permettrait aux agents d'organiser les trajets vers leur lieu de travail (point de vue accès au parking) en temps utile et non en dernière minute.

En général, les délégués du personnel sont informés d'avance sur les changements des différentes phases du chantier. Une exception: des travaux urgents concernant le renouvellement du macadam (Hall Bus) étaient planifiés en dernière minutes.

2020-034: Les délégués du personnel désirent aborder le sujet de la mise à disposition du matériel roulant, tâche effectuée par des agents de la BLZ.

Une formation complémentaire sera organisée pour le personnel concerné. Le contenu de cette formation sera: connaissance locale, dispositions du chantier R4.

2020-035 : Les délégués du personnel demandent à ce que les horaires des bus en provenance et à destination des P&R (Bouillon, Howald) soient affichés dans les locaux du BAS, du CM, du CRR.

Les responsables TM informent que les horaires BUS sont accessibles sur les applications mobiles et sont plus fiables qu'un affichage qui devrait être tenu à jour en permanence.

2020-036: Les délégués du personnel demandent l'attribution d'une garniture estivale de vêtements de travail pour les agents du Centre de Maintenance.

2020-037: Les délégués du personnel expriment une nouvelle fois leur mécontentement quant à la qualité de service du nettoyage des vêtements de travail en provenance de la firme spécialisée de Kaiserslautern. Les délégués du personnel revendiquent une solution à ce problème persistant.

Une réunion avec la firme concernée est planifiée pour le 30/06/2020. Lors de cet échange de vues, une présentation de vêtements estivaux, ainsi que les critères de nettoyage seront discutés et examinés. Les futures réclamations sont à adresser au secrétariat CM.

2020-038: Les délégués du personnel désirent discuter de la qualité de l'uniforme attribuée aux cems. Il s'avère que la qualité des textiles (polo, pullover) laisse fortement à désirer.

2020-048: Les délégués du personnel demandent d'entamer une discussion aux sujets suivants concernant les uniformes :

- problèmes avec la tirette de la poche arrière
- est-il possible de faire les retouches en interne des CFL (sellerie) ?
- est-ce qu'une fiche d'évaluation a été faite pour une évaluation future de l'uniforme ?

Les responsables TM confirment que des essais sur le nettoyage/lavage des pullovers est en cours. Une solution pour le problème avec les pantalons (tirettes) se trouve en cours d'élaboration. Les responsables TM mèneront des réflexions quant à une commande de polos à manche longue et de vestes imperméables. On devra également voir si le modèle SOFTSHELL préconisé, se prêtera aux besoins.

2020-039: Les délégués du personnel demandent à être renseignés sur l'établissement du dressguide.

En coopération avec les services AV/TM/BUS, un dressguide sera disponible pour la fin de l'année. (Dressguide adapté aux besoins des différents services)

2020-040: Les agents des Services AV et TM sont issus d'une même entreprise ferroviaire, il serait opportun d'équiper les agents des mêmes outils. De ce fait, les délégués du personnel revendiquent d'équiper les cems d'un smartphone et ceci complémentarément à leur tablette.

Un premier test quant à l'utilisation des smartphones/tablettes pour l'équipement standard était négatif. Une se-

conde phase-test est en cours. Si ce test s'avère être positif, une 3e série de test sera faite avec les cems. Une éventuelle mise en service est prévue pour la fin de l'exercice 2020.

2020-041: Après la démolition du local de service pour les cdm sur le quai 3 en gare de Luxembourg, les délégués du personnel désirent savoir où seront prévus des installations sanitaires accessibles également pendant les séances nuit pour les agents en question?

2020-053: Local de séjour manœuvre en gare de Luxembourg

Les Cdm (conducteurs de manœuvres) peuvent utilisés les locaux (séjours et sanitaires) de la section visite en gare de Luxembourg.

2020-042: Les délégués du personnel demandent à ce que l'approvisionnement en matériel de protection sanitaire (masques, gants, solution hydro alcoolique) soit garanti en continue, surtout pour les équipes devant travailler pour des clients tiers. (p.ex. équipe des extincteurs)

Les responsables TM confirment que l'approvisionnement était garanti pendant toute la durée du confinement. Par ailleurs, les CFL disposent de matériel suffisant en réserve pour un approvisionnement continu.

2020-043: Quelles ont été les expériences en matière de télétravail pendant la crise du Covid-19? Le Service TM compte-t-il recourir à ce type d'organisation de travail au-delà de l'état de crise ?

Le retour d'expériences concernant le télétravail était positif. (suivant les informations du service RH). L'élaboration d'un règlement sur le télétravail est en cours.

2020-044: Les délégués du personnel demandent un suivi pour les 4 mécaniciens de CFLcargo qui sont affectés temporairement au sein de notre service.

L'avenir des conducteurs (4) CFL-cargo affectés jusqu'au mois de décembre 2020 au service TM, sera discuté entre les services concernés. Les besoins du service TM et de CFLcargo doivent être respectés.

2020-045: Les délégués du personnel demandent à être informés sur l'effectif 2020 (personnel manquant par rapport à la situation actuelle) et les prévisions d'effectif pour l'année 2021?

Les prévisions d'embauchage pour l'année 2020/2021:

- une classe de 10 candidats – 09/2020,
- une classe de 18 candidats – 12/2020 (conducteurs avec licence – belgo- et francophone).

2020-046: Les délégués demandent un retour d'expérience du cours en langue française des candidats mécaniciens de la classe TM 19.4.

Retour d'expérience de la classe TM 19.4. Un candidat est licencié suivant les dispositions du Statut du personnel. A cause de la situation exceptionnelle (COVID 19), la disponibilité des formateurs était plus difficile. (planification suivant disponibilité des formateurs).

2020-047: Les délégués demandent de déplacer le levier fermeture des Ae Z2000 dans un endroit plus accessible.

En complément on demande la faisabilité pour que le GSM-R reste en maintien lors du changement de poste.

Concernant le levier de fermeture des Ae Z2000, une étude de faisabilité sera faite. Concernant le GSM-R, aucune adaptation ne sera faite étant donné que la mise hors service des Z2 est prévue pour 2024.

2020-049: Les délégués demandent quand est-ce que le workshop concernant le congé rouge sera organisé?

La mise en place d'un système informatisé est prévue. Une analyse pour le congé rouge sera faite.

2020-050: Les délégués du personnel demandent de faire des lignes provisoires sur le parking.

Ce point est en cours de réalisation.

2020-051: Les délégués du personnel demandent de résoudre le problème de la climatisation dans la BLZ, apparemment elle ne fonctionne pas correctement depuis le début.

Une révision avec changement des filtres sera faite. Les contrôles seront organisés trimestriellement.

Points TM :

2020-052 : COVID-19

Les délégués sont informés sur les mesures à prendre.

2020-054 : Tourniquet AC

Un premier tourniquet pour l'entrée (AC) a été installé près du portail d'entrée à la hauteur du BAS. La mise en service est prévue pour le mois de septembre 2020. Un second tourniquet sera mis en place sur le côté est du site, sis rue de Hussigny.

2020-055 : Prise de congé 2020

Prise de congé 2020 – voir Note RH

2020-056 : Hall 4

Un budget de 15 mio € est inscrit au plan d'investissement. La fin des travaux est prévue pour l'été 2023.

2020-057 : Majoration des repos supprimés :

A ce stade, cette mesure n'est plus appliquée, car il n'est pas nécessaire de recourir à des suppressions de repos.

Les délégués du SYPROLUX

Igor GOMES et Claude NOËL

... äere Spezialist fir de Wunraum



10, route d'Arlon
L-9180 Oberfeulen
Email: weljea@pt.lu

GSM: 621 148 941
Tél.: 81 28 26
Fax: 26 81 01 32

... Hand an Hand fir optimalt Wunnen



Marcel OBERWEIS

Herausforderungen für die kommende Dekade

Die Umwelt- und Klimapolitik der Europäischen Union der vergangenen Jahrzehnte kann man als exemplarisch bezeichnen, denn die fast 500 Millionen Bürger sind für nur 9 Prozent der weltweiten Treibhausgasemissionen verantwortlich.

Der fortschreitende Klimawandel macht sich durch extreme und vor allem stetig steigende Temperaturen auch in der Europäischen Union bemerkbar. Die anhaltende Trockenheit und die heftigen Niederschläge lassen Befürchtungen aufkommen. Laut dem jüngsten Bericht¹ der Raumfahrtbehörde NASA und der NOAA, die amerikanischen Behörde für Ozeanforschung, weist die Temperaturerhöhung der Atmosphäre eine eindeutige und beunruhigende Richtung an: Die vergangene Dekade war die wärmste seit Beginn der Wetteraufzeichnungen. Das Jahr 2019 war das zweitwärmste Jahr - knapp hinter dem Jahr 2016. Die vergangenen fünf Jahre waren die fünf wärmsten und 19 der wärmsten 20 Jahre lagen in den letzten zwei Jahrzehnten.

Die Durchschnittstemperatur der Jahre 2010 bis 2019 liegt bei 14,7 Grad C und somit um 0,8 Grad C über dem Durchschnitt des vergangenen Jahrhunderts. Eine Zahl ist alarmierend: Erhöhung um 1,2 Grad C in den letzten 150 Jahren. Wenn die Treibhausgasemissionen nicht umgehend verringert werden, dann wird das angepeilte 1,5 Grad C-Ziel bereits im Jahr 2035 erreicht sein.

Die Klimawissenschaftler weisen ebenfalls darauf hin, dass sich nicht nur die Landflächen erwärmen - auch die Ozeane heizen sich auf, mit der Folge, dass sich der Meeresspiegel erhöht. Die Erwärmung der Wassermassen sorgt durch die erhöhte Energie in der umgebenden Atmosphäre für die Entstehung von verheerenden Wirbelstürmen und Überschwemmungen.

Nicht nur die Menschen leiden unter den klimatischen Veränderungen, auch die Tier- und Pflanzenwelt müssen sich an die neuen Gegebenheiten anpassen. Laut der Internationalen Roten Liste sind mittlerweile 30.000 Tier- und Pflanzenarten bedroht, es sind somit aktuell mehr Arten vom Aussterben bedroht, als jemals zuvor in der Geschichte der Menschheit. Den Experten zufolge gibt es sogar Hinweise darauf, dass der Biodiversitätsverlust ein Ausmaß angenommen hat, das einem sechsten globalen Massenaussterben gleichkommt.

Der Bericht „Zustand der Umwelt“ SOER 2020 und der Weltrisikobericht 2019

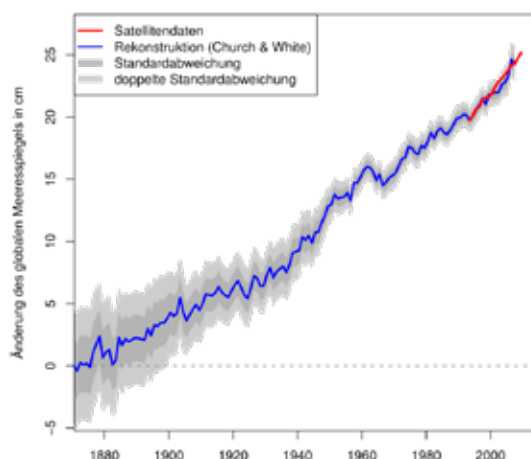
Der rezent veröffentlichte Bericht² der Europäischen Umweltagentur in Kopenhagen weist darauf hin, dass wir im Umweltbereich vor Herausforderungen von nie da gewesener Größenordnung und Dringlichkeit stehen.

Die Europäische Union kann ihre angepeilten Energie- und Umweltziele für das Jahr 2030 nur dann erreichen, wenn die dringend gebotenen Maßnahmen gegen den alarmierenden Rückgang der Artenvielfalt, die zunehmenden Auswirkungen des Klimawandels und den übermäßigen Verbrauch an natürlichen Ressourcen in der kommenden Dekade mit Vehemenz und Mut ergriffen werden. Die Präsidentin der Europäischen Kommission, Ursula von der Leyen, hatte sich ebenfalls anlässlich der Vereidigung ihrer Kommission in Luxemburg am 13. Januar 2020 für den gemeinsamen europäischen „Green Deal“ bekannt.

Die anstehenden Herausforderungen des Berichtes SOER 2020 verpflichten alle Bürger zu den langfristigen Nachhaltigkeitszielen, die darauf abzielen, „den Wohlstand innerhalb der ökologischen Belastbarkeitsgrenzen unseres Planeten“ zu garantieren. Das kommende Jahrzehnt wird von entscheidender Bedeutung - nicht nur auf der europäischen, sondern vor allem auf der weltweiten Ebene. Die neuen Technologien und Produktionsprozesse werden die Lebensstile und die Konsumgewohnheiten der Verbraucher im Sinne der nachhaltigen Entwicklung verändern.

Nur ein Blick auf die Weltebene lässt erkennen, dass sich die Weltbevölkerung auf 10 Milliarden Menschen bis zu Jahr 2050 erhöhen wird, der Ressourcenverbrauch sich verdoppeln wird, der Wasserbedarf um 55 Prozent und der Energiebedarf um 25 Prozent steigen werden. Und trotzdem - die schädlichen Treibhausgasemissionen müssen vermindert werden, wenn das 1,5 Grad C-Ziel eingehalten werden soll.

Der vorgelegte Weltrisikobericht 2019³ weist ausdrücklich auf die verschärften Probleme hinsichtlich der Wasserversorgung durch den Klimawandel hin. Dieser dient dazu, den Entscheidungsträgern eine schnelle Orientierung zu



bieten und mögliche Handlungsfelder für die Katastrophenvorsorge sichtbar zu machen. Die extremen Naturereignisse verschärfen die bereits vorhandene schlechte Wasserversorgung in den Entwicklungsländern. Die drei Länder mit dem höchsten Katastrophenrisiko sind die tropischen Inselstaaten Vanuatu, Antigua und Barbuda sowie Tonga. Der stetig steigende Meeresspiegel zwingt die Inselbewohner Teile ihrer angestammten Heimat für immer zu verlassen.

Ein Kurswechsel ist dringend erforderlich

Die Europäische Kommission sowie die Europäische Umweltagentur weisen darauf hin, dass die Bewohner der Europäischen Union ihre Nachhaltigkeitsvision: „Gut leben innerhalb der Belastbarkeitsgrenzen unseres Planeten.“ nicht verwirklichen, wenn weiterhin nur dem ungehemmten Wirtschaftswachstum gefrönt und die Eindämmung der damit verbundenen schädlichen ökologischen und sozialen Nebeneffekte auf einen Nebenschauplatz rangiert werden.

Es gibt wohl erste mutige politische Maßnahmen, diese reichen jedoch nicht aus, um die komplexen miteinander verwobenen Umwelt- und Klimaprobleme zu verstehen und dementsprechend verwertbare Lösungsvorschläge auszuarbeiten. Nicht nur müssen die Produktions- und Verbrauchssysteme, die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben, verändert werden, ebenfalls müssen die Ernährung, die Energie und die Mobilität noch nachhaltiger ausgerichtet werden. Diese Maßnahmen erlauben die natürlichen Ressourcen Boden, Wasser und Luft stärker zu schützen.

Des Weiteren werden wir uns verstärkt der erhöhten Ressourceneffizienz und der Kreislaufwirtschaft sowie der Energiewende d.h. der verstärkten Nutzung der erneuerbaren Energien zuwenden. Ebenso wird die Gefährdung durch die giftigen Chemikalien und die mit ihnen verbundenen Risiken für Mensch und Natur vermindert.

Durch das nachhaltige Wachstum d.h. den Übergang zur kohlenstoffarmen Wirtschaft mit der erhöhten Nutzung der erneuerbaren Energien wird die EU weiter wettbewerbsfähig auf der Weltebene bleiben. Des Weiteren muss die Verschwendung von Wasser und Lebensmitteln eingedämmt werden. Die sauberen und effizienten Mobilitätskonzepte sowie die intelligenten Städte unterstützen den Wunsch nach mehr sanfter Mobilität.

Den Wandel schaffen

Der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen muss im Vordergrund aller Bemühungen stehen - dies im Hinblick auf die Bekämpfung des Klimawandels, dem Schutz der Biodiversität und dem gerechten Umgang mit den Ressourcen. Mit Blick auf die resolute Verringerung des ökologischen Fußabdruckes bietet sich die einzigartige Chance für alle Bürger der Europäischen Union.

Marcel OBERWEIS

Quellennachweise:

1. www.nasa.gov/press-release/nasa-noaa-to-announce-2019-global-temperatures-climate-conditions
2. Die Umwelt in Europa-Zustand und Ausblick 2020 (SOER 2020)
3. weltrisikobericht.de

NET OUNI MENG MASK

#NetOuniMengMask

#PasSansMonMasque **#NotWithoutMyMask**
#NichtOhneMeineMaske **#NãoSemAMinhaMáscara**

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

WAT KANN ECH ALS MASK BENOTZEN?

Meng Mask ass e Schutz dee mäi Mond a meng Nues bedeckt.

Zum Beispill: Schal, Buif, Fische esou wéi aner stoffen Masken oder medizinesch Masken.

WÉINI MUSS ECH MENG MASK UNDOEN?

• Wann ech d'Distanz vun 2 Meter zu Leit, déi net mat mir wunnen, net anhale kann.

• Am öffentliche Transport.

• Op Plazen déi e Public empfänken.

Kanner éiner 6 Joer mussen keng Mask andoen.

WISOU DINN ECH MENG MASK UN?

Meng Mask schützt mech nëmmen begrenzt virun enger infektioun, mee mat menger Mask schützen ech d'Leit ronderëm mech.

Ech droe meng Mask aus Solidaritéit zu mengem Matmënschen. Wa möglech, bleiwen ech doheim.

Wann ech raus ginn, dann **#NetOuniMengMask**.

WÉI BENOTZEN ECH MENG MASK?

• D'Mask muss de Mond an d'Nues bedecken.

• Stoffe Masken wäschen ech no Gebrauch mat mindestens 60°C.

• Einwegmaske kënnen net gewäsch ginn a mussen nom Gebrauch ewech geheet ginn.

Demonstratioun a weider Informatiounen: www.netounimengmask.lu

WAT ASS MAT DE GESTES-BARRIÈRE?

D'Mask ass komplementar zu de Gestes-barrière. Dofir ass et weider wichteg dass ech mir regelméissig d'Hänn wäschen an de noe Kontakt zu anere Leit evitüieren.

#NetOuniMengMask Fir weider Informatiounen: www.netounimengmask.lu



Marcel OBERWEIS

Eine Alternative für den ländlichen Raum: Der Brennstoffzellenzug

Ohne Zweifel steht fest, dass die Mobilität eine Tragsäule der modernen Gesellschaft ist und die Eisenbahn stellt ein wichtiges Element in diesem Räderwerk dar. Bedingt durch die negativen Folgen des Klimawandels müssen wir uns für das nachhaltige Mobilitätskonzept entscheiden.

Auch wenn die Dampflokomotiven längst von den Gleisen geholt wurden, so werden noch viele Eisenbahnen im ländlichen Raum mit Diesellokomotiven befahren und diese gilt es, nun ebenfalls aus dem Verkehr zu ziehen - dies vor dem Hintergrund, dass nur 54 Prozent der Bahnhauptstrecken in der Europäischen Union mit elektrischer Energie befahren werden.

Eine Alternative hierzu bietet der Brennstoffzellenzug, der mit Wasserstoff betrieben wird. Die Brennstoffzelle, welche sich auf dem Dach der Zuggarnitur befindet, wandelt Wasserstoff und Sauerstoff in Wasser um und dabei wird elektrische Energie erzeugt, welche die Elektromotoren des Zuges antreibt. Die elektrische Energie wird in die Lithium-Ionen-Akkumulatoren mit der Gesamtkapazität von 220 kWh eingespeichert. Der Wasserstoff und der Sauerstoff werden durch die Elektrolyse mittels den erneuerbaren Energien u.a. überschüssiger Solar- und Windstrom erzeugt und in separaten Tankbehältern im Zug mitgeführt.

Die Züge werden als emissionsfrei bezeichnet, da nur Wasserdampf und Kondenswasser an die Umwelt abgegeben werden. Gemäß den Angaben des Herstellers Alstom gilt: „Die Kombination aus der Brennstoffzelle und der intelligenten Hochleistungsbatterie ermöglicht die kontinuierliche Speicherung der durch die Brennstoffzelle erzeugten elektrischen Energie. Beim Bremsvorgang wird ebenfalls elektrische Energie rückgewonnen und gespeichert.“

Der 54 m lange Coradia iLint ist weltweit der erste Personenzug, der mit einer Wasserstoff-Brennstoffzelle betrieben wird und die Höchstgeschwindigkeit beträgt 140 km/h. Die Reichweite des Zuges beträgt bis zu 800 km mit einer „Tankfüllung“.

Der „Wasserstoffzug“ fährt bereits in Deutschland und den Niederlanden

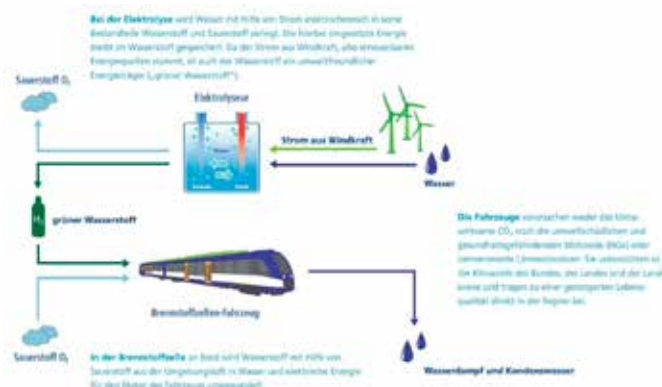
Zum Einsatz kommt dieser innovative und nachhaltige Zug auf jenen Bahnstrecken, wo die Errichtung von Oberleitungen zur Belieferung von elektrischer Energie wirtschaftlich nicht zu vertreten ist. Auf der 130 km langen Eisenbahnlinie zwischen Buxtehude - Bremervörde - Bremerhaven und Cuxhaven wurde der Passagierverkehr seit dem Jahr 2018 erfolgreich durchgeführt, sodass weitere



Bahnstrecken in den neuen Bundesländern nunmehr ebenfalls ihr Interesse angemeldet haben. Alstom hat mittlerweile 41 Wasserstoffzüge in Deutschland verkauft.

Im März 2020 wurde vermeldet, dass der Brennstoffzellenzug Coradia iLint auch auf der nicht elektrifizierten 65 km langen Bahnstrecke zwischen Groningen und Leeuwarden in der nordniederländischen Provinz Groningen zum Einsatz kommt. Die bisherigen Tests haben die hohe Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des Wasserstoffzugs unter Beweis gestellt. Der Coradia iLint weist die Richtung in eine neue Eisenbahnära in der kohlenstoffneutralen Europäischen Union auf.

Marcel OBERWEIS



Quellenhinweise:

1. Auf dem Weg zu einer sauberen, zukunftsorientierten Mobilität - Alstom
2. Wasserstoffzug Coradia iLint erfolgreich in den Niederlanden getestet - Alstom

In memoriam Will Feider

Am 16. Mai verschied nach langer Krankheit unser Freund und langjähriges SYPROLUX Mitglied Will Feider im Alter von 87 Jahren.

Will Feider wurde am 07.09.1932 in Liefringen geboren. Nachdem er eine Schreinerlehre in der Privatwirtschaft absolviert hatte, trat er am 1.8.1953 als aide-facteur à l'essai in den Dienst der CFL. Seine erste Dienststelle war der Bahnhof Wiltz. Am 1.8.1954 erhielt er seine Anstellung als aide-facteur und am 1.4.1956 als facteur d'exploitation. Nach bestandenen Laufbahnexamen erfolgten am 1.4.1957 die Anstellung als assistant de 3e classe, am 1.6.1960 als assistant de 2e classe, am 1.1.1965 als expéditionnaire Ex première classe, am 1.10.1969 als expéditionnaire Ex ppal. Am 01.11.1959 wurde Will Feider vom Bahnhof Wiltz an den Bahnhof Ettelbrück versetzt. Hier tat er Dienst im Fahrkartenschalter ehe er ins Bahnhofssekretariat wechselte, Posten den er mit viel Sachkenntnis und Menschenkenntnis bis zu seiner Pensionierung inne hatte. Am 1.10.1992 trat Will Feider in den wohlverdienten Ruhestand.

Am 1.4.1963 trat Will Feider dem SYPROLUX bei und übernahm ab 1967 den verantwortungsvollen Posten des Kassierers der Sektion Ettelbrück. Auch auf nationaler Ebene war Freund Will stets aktiv für den SYPROLUX. Er war Kan-

didat bei allen Personalvertreterwahlen von 1974 bis 1990 und ab 1.1.1991 war er effektives Mitglied der Personalvertreter beim Chef de Service Transport. Als begeisterter Hobbyphotograph lieferte er während vielen Jahren Fotos für unsere Zeitung Transport. Von 1972 bis 2006 war Will Feider ebenfalls Mitglied der Verwaltungskommission des SYPROLUX Kinderferienwerkes.

Will Feider, der nie einen Hehl aus seiner christlichen Überzeugung gemacht hat, war auch in der lokalen Politik aktiv. Für die CSV war er von 1976 bis 1993 im Gemeinderat von Ettelbrück.. Auch war er langjähriges Mitglied der « Frënn vun den Letzebuerger Guiden a Scouten » Ettelbrück.

Will Feider war seit 1957 verheiratet mit Tessy Weyer aus Ettelbrück.

Im Namen all unserer Mitglieder möchten wir seiner Frau, seinen fünf Kindern und den Enkelkindern unser aufrichtiges Mitgefühl zum Ausdruck bringen mit der Versicherung, dass unser Freund Will beim SYPROLUX in guter Erinnerung bleiben wird.

François KOHNEN

Vorschläge verschiedener Aktivitäten des Kinderferien- und Sozialwerks

Wie seit einigen Jahren schon bietet die Verwaltungskommission des Kinderferien- und Sozialwerks die Möglichkeit den Kindern und Enkelkindern unserer Mitglieder eine Beteiligung an den Unkosten der verschiedenen Aktivitäten zu gewähren.

Kolonien und Camps

Für Kinder im Alter von 6 bis 17 Jahren die während den Winter- und Sommerferien an Camps oder Kolonien teilnehmen. Auskünfte, weitere Vorschläge und Einschreibungen kann man unter folgenden Adressen nachfragen:

- **SNJ:** Tel: 247 86455 und www.snj.lu
- **CROIX-ROUGE:** Tel: 2755 2004 oder 2755 6202 und www.croix-rouge.lu
- **CARITAS:** Tel: 40 21 31-1 und www.caritas.lu

Nachhilfekurse für Schüler von Primär- und Sekundarschule

Anmeldungsformulare oder zusätzliche Auskünfte sind zu bekommen unter folgenden Adressen:

- STUDIENKREIS** 9, rue Jean Bertholet L-1233 Luxembourg Tél: +352 45 58 70 www.studienkreis.lu
- INTELLEGO** Tél: 45 58 70 GSM: +352 661 787 995 www.intellego.lu contact@intellego.lu
- D'STÄIP** 19, rue Louis Petit L-4278 Esch/Alzette contact@d-staip.lu www.d-staip.lu

Die Beteiligung des Kinderferien- und Sozialwerks einer finanziellen Entschädigung der Unkosten pro Kind/Enkelkind an den aufgelisteten Vorschlägen beträgt eine jährliche (1 Januar bis zum 31 Dezember) maximale Gesamtrückzahlung des laufenden Jahres von, 300€ pro Kind/Enkelkind bei Nachhilfekurse und 500€ pro Kind/Enkelkind bei Ferienkolonie, bei Abgabe einer Kopie der Zahlungsquittung und Rechnung in unserem Sekretariat des SYPROLUX.

Um weitere Auskünfte oder Informationen zu erhalten, kontaktieren sie:

MULLENBACH Manuel GSM: +352 661 185 236 oder per E-Mail: mullmanu@pt.lu
Der Verwaltungsrat des Kinderferien- und Sozialwerks



ULC äußert grosse Bedenken und Besorgnis betreffend die Gesetzesvorlage zu den Anti-Covid-19-Bestimmungen!

Die Maßnahmen welche in den Artikeln 6 und 7 der ersten Gesetzesvorlage vom 2. Juni 2020 vorgesehen sind, sind nach Meinung der ULC unausgegoren, mangeln krass an Präzision beziehungsweise klaren Definitionen.

Nach Überzeugung der ULC stellen sie eine ernst zu nehmende Gefahr für die individuellen Grundrechte und Freiheiten der Bürgerinnen und Bürger dar.

Gemäß Gesetzesvorlage könnte der Direktor der Gesundheitsbehörde angesichts „seriöser Motive“, die Quarantäne über eine einfache Verfügung für Personen anordnen, welche im bloßem Verdacht stehen, mit dem Covid-19-Virus infiziert zu sein.

Völlig unklar bleibt, was seriöse Motive sind. Kann diese Quarantänemaßnahme nicht zu Hause erfolgen, so besteht die Möglichkeit die Person in einer anderen „angemessenen“ Struktur unterzubringen. Auch hier bleibt unklar, was unter „angemessen“ zu verstehen ist? Personen die positiv auf Covid-19 getestet wurden, können bis zu sechs Wochen zwangsisoliert werden!

Alle diese Maßnahmen können unverzüglich über eine einfache Anordnung erfolgen, die den betroffenen Personen auf elektronischem Wege zugestellt wird!

Die ULC fragt sich, sollte es sich ins besonders um ältere Personen handeln, aber nicht nur, wie diese in dieser kurzen Zeitspanne an einen Rechtsbeistand kommen, beziehungsweise überhaupt erkennen oder verstehen, wie sie sich gegen eine solche „ordonnance“ wehren und verteidigen können. Und was geschieht mit denjenigen die aus welchen Gründen auch immer keinen Internetanschluss besitzen, beziehungsweise nicht damit umgehen können?

Gemäß Artikel 7 können mit Covid-19 infizierte Personen, die sich zu Hause aufhalten, jedoch nach Meinung des Direktors des Gesundheitsamtes eine Gefahr für andere darstellen, auf Beschluss des Staatsanwaltes sogar zwangshospitalisiert werden.

Die Gesetzesvorlage spricht in diesem Zusammenhang von einer motivierten Anfrage des Direktors des Gesundheitsamtes. Da der Staatsanwalt selbst nicht Mediziner ist, wie kann er sich eine objektive Meinung bilden über die Begründung des Gesundheitsamtes?

In dieser Gesetzesvorlage sieht die ULC eine große Bedrohung und Gefahr für die Freiheit des Einzelnen. Sie wirft übrigens auch eine Reihe ethischer und juristischer Fragen auf.

Die ULC ist darum der Ansicht, dass die Gesetzesvorlage und ins besonders die Artikel 6 und 7, den Bestimmungen der Menschenrechtskonvention widersprechen, die bestimmen, dass jede Art von Zwangseinweisung nur als allerletztes Mittel angewendet werden darf, wenn alle anderen Möglichkeiten ausgeschöpft sind.

Betreffend die vorgesehenen Maßnahmen ist dies mit Sicherheit nicht der Fall, da eine Zwangsisolierung beziehungsweise eine Zwangshospitalisation sozusagen im Hauruckverfahren durchgezogen werden kann. Die Gesetzesvorlage bietet keinerlei andere Alternativen an. Die diesbezüglichen Beschlüsse könnten letztlich auf Beamtenbene getroffen werden.

Sie verletzen die individuellen Grundrechte und Freiheiten der Bürgerinnen und Bürger und sind daher zutiefst undemokratisch.

Daher protestiert die ULC aufs Schärfste gegen die obengenannten Bestimmungen. Sie hält die Gesetzesvorlage für unverhältnismäßig, illusorisch, undefiniert und daher willkürlich. Der Konsumentenschutz fordert die Abgeordneten auf, dieser Gesetzesvorlage in ihrer jetzigen Form nicht zu zustimmen, ehe es zu einer deutlichen und klaren Verbesserung und Nachbesserung gekommen ist.

Mitgeteilt von der ULC am 12.06.2020

Der nächste „Transport“ erscheint am 18. September 2020

Redaktionsschluss ist der 10. September 2020

(Nach diesem Datum können keine Artikel mehr angenommen werden)

Transport

L-2560 Luxembourg
20A, rue de Strasbourg
Téléphone: 22 67 86-1
CFL-Basa Nr. 1289
Telefax: 22 67 09
C.C.R.A. LU24 0099 7800 0026 6122
B.C.E.E. LU07 0019 1000 0453 4000
C.C.P. LU14 1111 0124 4630 0000

Impression et Expédition:

Print Solutions S.à r.l., Luxembourg

Organe bimensuel officiel de la Fédération Chrétienne du Personnel des Transports affiliée à la Fédération Internationale des Organisations Syndicales du Personnel des Transports et à la Fédération des Syndicats des Transports dans l'Union Européenne.

La rédaction ne prend aucune responsabilité en ce qui concerne les manuscrits non commandés.

Les articles signés ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la fédération.

Tarif de Publicité

1) Entrefilet
Prix par mm et par colonne: avec hauteur minimum de 15 mm et maximum de 30 mm. **0,35 €**

1) Annonces
Prix par mm et par colonne: avec hauteur minimum de 60 mm. **0,11 €**

Mitglied der A.P.P.L.



Association de la
Presse Périodique
Luxembourgeoise

Der Punktwert-Index 834,76

Seit dem 1. Januar 2020 beträgt der Wert eines Punktes für das Kaderpersonal 20,1789 €.

Die Haushaltszulage beträgt 8,1% bei einem Minimum von 25 Punkten (461,54 €) und einem Maximum von 29 Punkten (535,39 €)

Für alle Elemente, die nicht pensionsberechtigt sind: 19,1075 €

Für die Pensionsempfänger ist die Basis ein Wert von 19,5440 €.



info@syprolux.lu