



Sektion GI-EI, Luxemburg, le 27 juin 2019

Réponses des Chargés de Gestion GI & EI aux questions et points portés à l'ordre du jour de la réunion des délégués EI du 20.juin 2019

1. Les délégués souhaitent donner une très grande importance à ce premier point.

Ces derniers temps, aucune amélioration de la situation concernant le sous-effectif n'a pu être constaté. Bien au contraire, des postes actifs sont de plus en plus souvent inoccupés (suite maladies, formations, congés, congés de maternité ou parental...), ce qui empêche de faire convenablement le travail, en toute sécurité et surtout d'offrir un service correct au client. Ci-dessous quelques exemples récents de situations de personnel insuffisant :

- Plusieurs postes du PDL sont fréquemment inoccupés (PDLatrs, PDLinfo, PDL4 et PDL5jour, voire même jusqu'à 3 postes inoccupés simultanément). Avec le nombre de trains circulant en gare de Luxembourg, il est impossible aux chefs de circulation de faire correctement leur travail et simultanément celui des postes inoccupés (p.ex. annonces en gare, justifier les retards, répondre à tous les appels...).
- Au poste directeur de Pétange, normalement occupé par 2 chefs de circulation, un des deux chefs de circulation a dû effectuer simultanément sa séance de nuit et celle de son deuxième collègue absent.
- Le chef de surveillance de Bettembourg est souvent sans renfort lors de chantiers de longue durée entre L et Bt, avec les trains ayant leur terminus à Bt. Ceci sachant qu'il doit y avoir constamment une présence d'un chsv auprès d'un TGV et que simultanément des personnes à mobilité réduite peuvent avoir besoin d'aide sur un autre quai. La gare de Bettembourg est très mal équipée pour les personnes à mobilité réduite. Un 2^e agent doit absolument toujours être présent pour assister le chsv.
- En gare de Luxembourg, à plusieurs reprises un des deux chsv a dû faire simultanément le travail de deux chsv, suite absence du 2^e chsv. Il est impossible d'avoir un œil sur toute la gare, surtout en cas de perturbations.
- Il y existe sans aucun doute d'autres cas semblables dans d'autres postes.

Dû à ces cas, souvent des réclamations de voyageurs sont faites aux CFL.

Suite à cet effectif insuffisant, le bureau du personnel EI se voit de plus en plus souvent dans l'impossibilité d'accorder les demandes des agents du service EI, ce qui augmente le mécontentement des agents envers le bureau du personnel, qui n'est pas coupable de l'effectif insuffisant. Les agents et spécialement les réservistes continuent d'accumuler des heures, voire même des jours de congés des années antérieures. Les agents qui travaillent à temps réduit pour des raisons totalement valables, se demandent si leur temps partiel sera à nouveau accordé. Il est très compréhensible que l'humeur des agents du service EI devienne de pire en pire, tout comme l'ambiance dans laquelle ils travaillent.

Les délégués souhaitent une nouvelle stratégie de recrutement pour augmenter à court terme l'effectif du personnel au sein du service EI, surtout pour le poste de chef de circulation. Ils demandent à ce qu'un recrutement plus direct soit effectué. Lors des journées JobDating, il a été constaté que très peu de gens ont souhaité s'informer au sujet de ce job, part à rapport aux autres jobs plus connus qu'offrent les CFL et qui ont un plus grand intérêt public. Créer des journées de recrutement dans les lycées est une très bonne idée, mais il ne faut pas attendre que les lycéens viennent demander des informations pour ce job qu'ils ne connaissent à peine ou même pas du tout. Il faudrait au contraire, leur présenter directement le job de chef de circulation dans leur salle de classe lors d'une séance spéciale. Les candidats potentiels à court terme pour ce poste, se trouvent dans les classes de fin d'études secondaires et non dans les classes inférieures. Il est su que plusieurs chefs de circulation sont prêts à présenter volontairement leur job aux lycéens. Les délégués souhaitent qu'une réflexion très importante soit faite à ce sujet pour le recrutement de nouveaux chefs de circulation. Il est nécessaire d'assurer un bon futur pour ce job essentiel au sein des CFL, tout comme les autres postes de bureau qu'un chef de circulation pourra occuper par après.

Zesumme staark!



Sektion GI-EI, Luxemburg, le 27 juin 2019

Réponse : Les chargés de gestion se montrent tout à fait d'accord avec les constats et propos des délégués. Il faut présenter ce métier dans les classes terminales. Ils discuteront ce sujet avec le service recrutement du RH. Des présentations dans les lycées ont effectivement déjà été faites, or elles avaient été faites dans des classes mises à disposition par les lycées mêmes, qui n'étaient pas forcément des classes terminales. Il sera nécessaire d'avoir une plus grande acceptation parmi les lycées, lors des prochaines présentations, à fin que seulement des classes terminales soient mises à disposition.

Une concertation avec le service recrutement du RH, voire même plus tard avec le Ministère de l'Education, est envisagée, pour voir s'il existe une possibilité de créer, dans certaines classes terminales, un genre de section ou option « Fahrdienstleiter », où un chef de circulation pourrait alors volontairement présenter ou donner un avant-goût de son job lors d'un ou plusieurs cours.

En 2018, le service EI avait déjà remis une lettre au service recrutement du RH demandant des séances d'informations organisées en classe terminale. Un vrai feedback de la part du RH à ce sujet, n'a pas encore été donné. Les discussions à ce sujet avec le service recrutement du RH seront relancées. Le service EI doit attendre l'initiative du service RM.

2. Quasi tous les aiguilleurs et chefs de circulation, ainsi que les agents de la BLZ, se plaignent du mauvais fonctionnement de l'alarme REC du GSM-R. En plus, la majorité des agents n'a pas encore eu la nécessité d'utiliser cette fonction, et se posent encore beaucoup de question sur l'utilisation de l'alarme REC. Des tests d'alarme REC insatisfaisants sont fréquemment effectués et les agents constatent que l'utilisation de l'alarme REC dans sa vraie fonction de sécurité ferroviaire, n'est pas si facile. Les délégués souhaitent connaître le point de vue des responsables du GSM-R sur l'état actuel de l'alarme REC du GSM-R. Où en est la phase de tests et quels sont les résultats, ainsi que les améliorations à venir?

Réponse : Les responsables du GSM-R ont répondu avoir été surpris avec ces réclamations des chefs de circulation. Au contraire, ils ont trouvé que les agents des postes n'étaient pas toujours coopératifs lors des essais GSM-R et que souvent le téléphone leur avait été raccroché lors d'essais GSM-R.

Les délégués ont rappelé, que même si toutes les fonctions du GSM-R n'étaient pas encore en service lors des très courtes formations GSM-R données aux agents des postes, ces derniers ont quand même très vite vu arriver leur certificat de compétence d'utilisation GSM-R, bien avant que le GSM-R ne fonctionne correctement. Il ne peut donc pas être reproché aux agents des postes de ne pas connaître toutes les fonctions du GSM-R.

À noter également que régulièrement des alarmes GSM-R sont transmises sur des lignes qui n'ont aucune relation avec la zone GSM-R en question.

Prochainement aura lieu une réunion entre les chefs de région et les responsables GSM-R. Les sujets mentionnés par les délégués seront alors transmis aux responsables GSM-R, qui restent réceptives à fin d'améliorer le système GSM-R.

En outre, dans un poste directeur avec plusieurs postes de chef de circulation, est-il nécessaire en cas d'alarme REC d'avoir une annonce alarme sur tous les postes? Les agents ont du mal à comprendre les messages transmis suite à un écho de sons simultanés.

Réponse : Lors d'une alarme REC, tous les téléphones GSM-R d'un même poste restent bloqués et il est impossible d'établir toute autre communication. Dans la BLZ, un test a pu démontrer qu'il existe la possibilité d'avoir l'alarme REC que sur quelques téléphones du poste. Les installations des autres postes pourront également être adaptées aux besoins et convenances locales, sur demande des agents au chef de région.

Fréquemment, des alarmes REC envoyées depuis le CRR sont transmises sur toutes les lignes. Les différentes zones REC à travers le pays, sont-elles appliquées correctement dans le service quotidien?

Réponse : Ce sujet sera discuté entre les responsables GSM-R et les chefs de régions lors des prochaines réunions. Des ajustements seront réalisés en ce qui concerne les zones REC.



Sektion GI-EI, Luxemburg, le 27 juin 2019

Il y a toujours encore des appels généraux qui sont transmis par erreur. Ces appels généraux coupent à chaque fois les appels en cours, ce qui est très inconvenient pour les agents du poste. Est-il possible de rappeler à tous les agents de conduite (collègues français inclus) d'envoyer un appel général que lorsqu'il est vraiment nécessaire?

Réponse : Cette information sera transmise au service TM avec une copie du compte rendu de notre réunion. Il sera également rappelé au service TM que les appels GSM-R des mécaniciens vers les postes d'aiguillage, très souvent encore n'atteignent pas le poste souhaité (p.ex. PDL vers CRM), et qu'ils doivent appeler le numéro direct du poste (p.ex. 1422 CRM) tant que ce problème n'est pas résolu. Un mécanicien avait informé le PDL qu'une note interne avait été distribuée aux mécaniciens, indiquant que ce problème avait été résolu. Ce qui n'est pas encore le cas.

Au PDL, un onglet supplémentaire avec les numéros des destinataires appelés régulièrement, a été créé sur chaque écran de téléphone GSM-R. Cet outil est d'une très grande utilité et les agents du PDL l'apprécient. Ils ne doivent plus constamment changer d'onglet sur leur écran GSM-R. Est-il possible de créer un onglet semblable sur les écrans de téléphone GSM-R des autres postes du pays intéressés?

Réponse : Au courant de l'année, chaque poste aura son propre onglet avec les numéros « favoris » appelés régulièrement.

Les chefs de surveillance seront bientôt équipés d'une petite tablette permettant de consulter ARAMIS et autres informations. Plusieurs chefs de surveillance ont pu tester un modèle de tablette. Les retours d'expérience semblent satisfaisants. Les délégués souhaitent connaître le modèle de tablette qui sera distribué aux chsv, ainsi que la date à laquelle les chsv recevront leur tablette?

Réponse : 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 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.

3. Un grand nombre d'agents ne souhaite plus recevoir par courrier postal la revue INSIDE des CFL. Cette revue est consultable et téléchargeable en ligne sur l'intranet. Est-ce que chaque agent pourrait avoir la possibilité d'annuler l'envoi de l'INSIDE?

Réponse : Cette question prend en compte tout le personnel CFL et devra être posé lors d'une réunion de la Délégation Centrale.

4. Quelques chefs de circulation et aiguilleurs n'ont pas encore eu la formation RGI de 4 jours. Les délégués souhaitent connaître le nombre d'agents qui doit encore participer à cette formation.

Réponse : Pour des raisons personnelles, il n'y a que 1 agent qui n'a pas encore participé à la formation RGI.

La plupart des agents ayant déjà pris part à cette formation RGI, ont donné un retour d'expérience positif par rapport au contenu de la formation. Par contre, leur avis n'est pas trop positif en ce qui concerne la partie finale de la formation, un soi-disant test composé en partie par un texte à trous, qui aux yeux des agents n'a pas de sens. Les agents auraient plutôt préféré recevoir un genre de résumé à la fin, avec les détails plus importants et qui pourrait par la suite être utilisé comme outil de travail du genre « Faulenzer », qu'ils pourraient consulter rapidement à leur poste en cas d'incertitude. Si un test final s'avère vraiment nécessaire, alors la bonne utilisation de cet outil serait à tester. Les délégués souhaitent transmettre ce message au centre de formation et ils ne doutent pas des bonnes compétences des formateurs pour réaliser un tel outil.



Sektion GI-EI, Luxemburg, le 27 juin 2019

Réponse : Les chargés de gestion ne doutent pas des bonnes compétences des formateurs pour décider comment ces tests doivent être faits. Toutefois, le retour des agents sera transmis aux formateurs.

Après clôture des formations RGI, est-il vrai que le nombre de jours de formation sera réduit de 4j/16mois à 1j/an?

Réponse : Le livre de management du service EI, prévoit actuellement une formation de 4 jours minimum tous les 18 mois. Dorénavant un rectificatif prévoira une formation de 1 journée minimum tous les 12 mois, sauf dans des cas spécifiques comme p.ex. lors de la mise en service du nouveau PD Ettelbruck, les chc respectives auront une formation de quelques jours.

Lors des dernières séances de formation RGI de 4 jours, quelques agents ayant un roulement fixe, avaient eu leurs 4 jours de formation repartis sur plusieurs semaines, de manière à ce qu'un jour de formation tombe sur une séance de soir de leur roulement. Ceci à fin qu'ils ne perdent pas leurs primes de nuit. D'autres agents se sont plaints de ne pas avoir eu cet avantage. Les délégués reconnaissent le bon geste de la part du bureau du personnel à ces quelques agents, mais dorénavant à fin d'éviter des mécontentements, nous demandons à ce que cet avantage soit offert aux agents que si tous les agents peuvent en profiter.

Réponse : Ce problème devrait être dorénavant résolu par le fait que les formations n'auront lieu que pendant 1 journée. Le message sera transmis au bureau du personnel, qui veillera encore d'avantage à ce que tout agent sera traité de la même façon.

5. En général, les agents sont informés d'une formation, à travers le calendrier de leur compte IVU. Les délégués souhaitent que le bureau du personnel soit toujours informé des lieux exacts des formations, à fin qu'il puisse indiquer sur l'IVU de chaque agent où celui-ci devra se rendre pour sa formation.

Réponse : Effectivement le bureau du personnel n'est pas toujours informé des lieux exacts des formations ou voire même des changements de lieu de formation. Dorénavant les agents seront informés des lieux de formation par une note de service.

6. Plusieurs agents travaillant régulièrement comme agent d'accueil en gare de Mersch, ont signalé un mauvais état et positionnement de la signalisation de guidage en gare pour les voyageurs. Les délégués demandent à transmettre le message aux responsables, afin de vérifier le bon état et positionnement.

Réponse : Tout problème de ce genre devra être inscrit dans le registre de prises et remises de services du poste. Entretemps, ces vérifications ont déjà été réalisées.

7. Entre Wasserbillig et Karthaus, il n'existe plus aucune liaison téléphonique de circuit de voie. Un téléphone en pleine ligne peut s'avérer nécessaire dans certains cas de travaux, voire même d'urgence. Les délégués demandent la réinstallation de cette ligne téléphonique.

Réponse : Cette ligne téléphonique n'existe plus depuis très longtemps. La DB avait supprimé de son côté le téléphone de circuit de voie, sans en informer les CFL. Ce qui est sûr, c'est qu'il n'y aura plus de liaison téléphonique de circuit de voie sur ce tronçon frontalier. L'ancienne liaison a été substituée aujourd'hui par le GSM-R. En plus la qualité de l'ancienne liaison laissait souvent à désirer.



Sektion GI-EI, Luxemburg, le 27 juin 2019

8. Les chefs de circulation ne sont pas satisfaits de la voie de communication utilisée par les conducteurs des trains à quai, où surgit un problème juste avant ou après la mise à voie libre du signal. Très souvent encore, la première personne de contact du conducteur reste son poste de commande GT. Or, pour éviter des retards et des perturbations supplémentaires en gare, il est essentiel d'avertir en premier le chef de circulation. Les délégués souhaitent qu'un rappel écrit soit à nouveau effectué au sein du service TM à ce sujet.

Réponse : D'après le RGE, les mécaniciens doivent informer en premier lieu le chef de circulation. Un rappel sera transmis au service TM avec une copie du compte rendu de notre réunion.

9. Depuis la mise en fonction du nouveau PDL, il existe certains points d'insatisfaction parmi les agents du poste. Les exemples suivants parmi autres, donneront raison à leur insatisfaction :

Acoustique de la HIS

- À chaque offre d'un numéro de mouvement de manœuvre du CRM au PDL, la HIS émet 16x un son « bing ». Pareil, lorsqu'un poste directeur voisin offre un train, la HIS émet à nouveau 16x le même son « bing ». Sachant qu'entre 3h30 et 5h30 le CRM offre environ 24 numéros au PDL et que le PDWasserbillig offre 2-3 trains au PDL, sans compter les trains de marchandises offerts pendant ce temps, les chefs de circulation sont confrontés à un son sans cesse de plus de 400 « bing ».

Réponse : Les chargés de gestion comprennent le point de vue des agents du poste et sont également d'avis que l'état de fonction actuel de l'acoustique n'a pas sens. Il est vrai que sur l'ancien système ISA, il y avait 4 tons différents. Il a déjà été demandé à THALES, à travers d'une lettre signée par la direction des CFL, d'avoir au moins 4 tons différents et non 1 seul. Des négociations à ce sujet sont toujours en déroulement avec THALES. Ce problème est connu non seulement au Luxembourg, mais aussi dans les postes qui utilisent le système HIS en Allemagne et en Autriche. En ce moment THALES n'est pas trop réceptif à ce sujet. Du coup les CFL espèrent pouvoir donner plus d'importance à ce problème avec l'appui des DB et ÖBB, avec qui de bonnes relations existent déjà.

- Si sur 1 des 4 postes, un test TFT des écrans n'est pas fait en dedans 24h, la HIS émet un son d'alarme identique au son émis lors d'un dérangement des installations de sécurité. Ce son d'alarme se déclenche toujours sur les 4 postes. Il incombe alors aux 4 agents de cliquer sur « Ton aus », même si l'état TFT de leurs écrans est encore bon. S'ajoute à la liste des postes en question, un 5^e poste qui se trouve dans un local technique auquel notre service n'a pas accès. Donc si un test TFT n'est pas effectué en dedans 24h sur ce 5^e poste, il incombe à nouveau aux 4 agents du PDL de cliquer sur « Ton aus » de leur poste.

Réponse : Les chargés de gestion comprennent le problème. Le chargé de service MI-CST va veiller à ce qu'un log-off soit effectué sur ce 5^e poste lorsqu'il n'est pas en utilisation, surtout pendant les weekends.

- En cas de bourrage ou de travaux sur une voie ayant un sabot de déraillement, qui doit rester en position ouverte pendant ce temps, les agents sont confrontés à des sons « bing » sans cesse, jusqu'à la fin des travaux.

Réponse : Que l'acoustique de la HIS émette un ton lorsqu'un sabot de déraillement est en position ouverte, est complètement normal. Éteindre le son n'est pas conseillé, puisque le son serait alors éteint pour tout autre cas, alors il devrait avoir au moins la possibilité de baisser le volume de l'acoustique.



Sektion GI-EI, Luxemburg, le 27 juin 2019

Horloges manquantes sur chaque poste (et oubliées dans une armoire)

- Les agents attendent toujours l'installation des horloges prévues sur chaque poste.

Les délégués sont d'avis, qu'il devrait avoir une fonction sur la HIS pour mettre/enlever le son de l'acoustique et demandent à ce que les horloges soient posées à leurs endroits prévus.

Réponse : Les chargés de gestion confirment la commande des supports manquants pour les 5 horloges supplémentaires.

(Les détails suivants ont été également discutés)

Les téléphones GSM-R auront prochainement un nouveau support qui permettra d'avoir l'écran en position allongé, ceci à fin de ne pas cacher les écrans se trouvant derrière. Le 21.juillet 2018, une semaine après la mise en service du nouveau PDL, une demande de la plupart des agents du PDL avait été faite pour avoir les écrans GSM-R positionnés du même côté sur chaque poste. Les chargés de gestion ont pris note de ce détail. Ils confirment également que la commande de headphones a été faite.

10. Depuis la mise en service du poste AURIS-KI à la BLZ, l'agent PDLinfo ne peut quasi plus modifier l'affichage en gare. Un changement de voie en gare à travers ARAMIS, est l'unique fonction qui lui est encore possible de faire. Toute autre modification ou correction, doit être faite par l'agent AURIS-KI.

Les délégués demandent à ce qu'il soit rappelé aux agents en gare, ainsi que les conducteurs et les chefs de train d'utiliser dorénavant les voies de communications adéquates en cas d'irrégularités à l'affichage en gare.

Réponse : Les chargés de gestion comprennent très bien le problème. Par contre, tant que la plus grande partie du réseau national ne sera équipée du système AURIS, et à fin d'éviter des confusions pendant cette phase transitoire, aucune note à cet effet n'est prévue. Le moment venu, cette note sera alors certainement établie.

11. L'agent DM1 de la BLZ envoie au PDL par mail, 3x par jour ou plus si des rectificatifs ont lieu, une liste des voies de garage prévues pour les trains. Pour des raisons pratiques, à chaque fois ces listes sont imprimées au PDL. Pour tout rectificatif, il incombe au DM1 de téléphoner au PDL pour l'informer de la modification.

Pour réduire le nombre d'appels téléphoniques, ainsi que le nombre de papier imprimé, les délégués souhaitent savoir s'il existe un moyen facile et rapide, pour offrir la possibilité au DM1 d'inscrire la voie ou la correction de voie de garage dans les données des trains sur ARAMIS. Dans ce cas un simple clic suffirait à l'agent du PDL pour connaître la voie de garage d'un train.

Réponse : Cette proposition sera transmise à THALES, à fin de voir ce qui est possible de faire.



Sektion GI-EI, Luxemburg, le 27 juin 2019

(Autres sujets discutés lors de la réunion)

Concernant le réseau tertiaire

1) La destinée des deux postes d'aiguillage du réseau tertiaire

Réponse : Concernant le poste de Differdange/Usines, une étude a été réalisée afin de voir quelle serait la destinée du bâtiment actuel. Après conclusion de l'étude, vu l'état et les conditions actuelles de la tour, un nouveau bâtiment sera construit. L'endroit exact de ce dernier reste à définir. Un accès facile à ce nouveau bâtiment sera pris en compte. Cette année, une décision sera probablement prise et un projet sera alors lancé.

Concernant le poste de Belval/Usines, il n'est pas prévu de modifier quoi que ce soit. Or, si un jour un nouveau poste directeur de Belval est construit, les fonctions du poste actuel du réseau tertiaire pourront alors possiblement être transférées dans le nouveau poste directeur.

2) Les pauses de sécurité/casse-croûte aux postes d'aiguillage du réseau tertiaire

Réponse : Suite aux discussions à ce sujet et visite du chef de région au poste de Belval/Usines, les chargés de gestion sont d'avis qu'une pause n'est pas nécessaire. Vu que deux équipes travaillent simultanément, il y a moyen de s'organiser entre-soi pour avoir une pause.

3) La fermeture annuelle des usines pour les jours de Noël (congé collectif CARGO) et le congé des agents du réseau tertiaire

Réponse : Les chargés de gestion sont d'avis qu'il faut absolument clarifier cela à l'avance. Le 2 juillet aura lieu la réunion périodique avec CFL CARGO. Il sera alors exigé d'être averti en avance par CFL CARGO, si vraiment une fermeture des usines est prévue pendant le congé de Noël, à fin de pouvoir avertir à temps le personnel CFL concerné.

4) Le remplacement des écrans actuels par des écrans plus grands au poste de Belval/Usines.

Réponse : Jusqu'à présent les chargés de gestion n'étaient pas au courant d'un tel besoin, or si des écrans plus grands s'avèrent vraiment nécessaires pour une raison valable, une demande pourra alors être effectuée.

Concernant PDL, BLZ et ATRA

1) Le remplacement des chaises actuelles au PDL par le modèle BMA

Réponse : Les chargés de gestion ont eu connaissance que les chaises actuelles du PDL (modèle RECARO) ne sont pas très appréciées par la plupart des agents du poste. Ils ne voient aucun problème à un remplacement des chaises actuelles. Un budget est disponible et une première commande a été faite de 15 chaises BMA pour les différents postes directeurs du pays. Les délégués demandent à avoir des chaises pour essai. À cet effet, 3 des 15 chaises seront remises au PDL. Toutes les chaises 24h de tous les postes directeurs seront remplacées.



Sektion GI-EI, Luxemburg, le 27 juin 2019

2) Un workshop BLZ-CHC

Réponse : Le chargé de gestion est d'avis qu'un tel workshop en présence d'agents de la BLZ, de chefs de circulation et de mécaniciens a déjà eu lieu. Il est d'accord pour effectuer à nouveau un tel workshop, voire même une journée « lief mään Liewen » combinée d'un tel workshop, et ensuite de les évaluer.

En tout cas, à partir d'octobre une nouvelle formation continue (concernant l'IS-228 et ARAMIS) débutera pour les chefs de circulation et les agents de la BLZ, lors de laquelle cette relation entre BLZ et CHC sera clarifiée, de façon à ce que chaque agent sache ce qu'il doit réellement faire ou non et de façon à ce que chaque agent soit directement informé de tout changement (modification du roulement de matériel, changement de marche, etc).

3) La responsabilité du chc en question lors d'une demande de prolongement de la voie de travail (non prévue ATRA)

Réponse : Les chargés de gestion sont d'avis que seulement les travaux prévus dans l'ATRA doivent être autorisés. P.ex. l'ADEC a pu finir ses travaux plus vite que prévu et demande au chc l'autorisation pour effectuer des travaux supplémentaires non-prévus. Dans ce cas, le chc peut ne pas accepter la demande de l'ADEC et il ne lui sera pas reproché d'avoir pris cette décision.

Or, si pour une raison de nécessité absolue, l'ADEC est obligé de demander le prolongement de la voie de travail pour pouvoir résoudre un imprévu survenu, le chc peut coopérer et accepter la demande de l'ADEC. Dans ce cas, si par après une perturbation des installations de sécurité survient sur ce prolongement de voie de travail, le chc ne sera pas pris pour responsable.

4) Les travaux de la nouvelle gare de Kleinbettingen à l'arrêt

Réponse : Ce chantier est dans les mains du service Ingénierie Infrastructure (II). D'après les informations connues par le chargé de gestion MI, il semblerait qu'il manque juste finir la quincaillerie et que la commande a été faite. Pour plus d'informations, il faudrait contacter la personne du service II responsable de l'ouvrage de Kleinbettingen.

Le « Landesverband » et ses délégués EI

Délégués du personnel (Service GI-EI)



Luis Tavares
(chc PDL)



Jos Glesener
(agent BEKO BLZ)



Daniel Lopedote
(réserve chc PDL/PDKb/PaiCr)



Jérôme Goergen
(réserve chc PDL)

contact → ei.landesverband@gmx.net

Zesumme staark!

