



Luxembourg, le **19 SEP. 2018**

**Monsieur Fernand Etgen  
Ministre aux Relations avec  
le Parlement**

**Service Central de Législation  
43, boulevard F.D. Roosevelt  
L – 2450 Luxembourg**

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse à la question parlementaire N°3974 du 31 juillet 2018 des honorables députés Messieurs André Bauler et Max Hahn, concernant la climatisation dans les cabines des conducteurs de train, tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

**François Bausch  
Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures**

**Réponse de Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures, à la question parlementaire n° 3974 du 31 juillet 2018 de Messieurs les Députés André Bauler et Max Hahn**

Par leur question parlementaire, les honorables Députés Messieurs André Bauler et Max Hahn souhaitent s'informer au sujet de la climatisation dans les cabines des conducteurs de train.

Pendant la période du 1<sup>er</sup> juillet 2018 au 9 août 2018, les CFL ont reçu sept signalements de conducteurs de trains concernant la température élevée à l'intérieur de la série 2000. Principalement, les conducteurs ont demandé de faire circuler davantage de matériel climatisé (ce qui a été réalisé au maximum) et d'équiper la série 2000 avec une climatisation (projet abandonné en 2010).

Lors d'une canicule, les conditions de travail au poste de conduite de la série 2000 ne sont pas comparables à celles sur un poste de conduite climatisé d'une autre série. Néanmoins, les conducteurs sont bien familiarisés avec la série 2000. Ils sont au courant des mesures à prendre en période de grande chaleur, comme par exemple de conduire avec les deux fenêtres latérales ouvertes, de boire suffisamment et de se protéger contre l'ensoleillement par le store de soleil.

À remarquer qu'un conducteur de train qui est d'avis que son état ne lui permet pas de réaliser son travail peut à tout moment se déclarer inapte au service et de se faire remplacer par un autre conducteur.

Les conditions de travail ne sont certes pas faciles par période de grande chaleur. Tout nouveau matériel sera équipé de climatisations, aussi bien pour les compartiments voyageurs que pour les postes de conduite.

À noter que selon les enregistrements Meteolux, le mois de juillet 2018 a été le plus ensoleillé depuis leurs enregistrements avec 348 heures d'insolation par rapport à une moyenne de 250 heures. Les précautions contre la chaleur pour le personnel des CFL sont les mêmes que les recommandations émises pour le reste de la population.

Les automotrices de la série 2000 sont en service depuis le début des années quatre-vingt-dix, sans poser de risque de sécurité. L'utilisation de ces automotrices est actuellement sans alternative, à part la suppression de trains.

À ce jour, les CFL comptent soixante trains équipés d'un système de climatisation. Pourtant, les vingt-deux automotrices de la série 2000 ne sont pas équipées d'un tel système.

En 2010, lors des travaux de préparation de la révision « opération caisse », les CFL avaient envisagé d'équiper la série 2000 avec une climatisation. À l'époque il s'est pourtant avéré que l'envergure des travaux y relatifs et les coûts en résultant étaient considérablement trop élevés pour justifier l'installation d'un tel système et le projet a été abandonné.

Les cabines de conduite de la série 2000 disposent de fenêtres latérales ouvrables. Ainsi, il est possible de ventiler la cabine et d'améliorer le climat à l'intérieur de celle-ci.

Pendant la phase des vacances d'été, les CFL ont réduit l'utilisation des automotrices de la série 2000 au strict minimum. Ainsi, seulement dix des vingt-deux automotrices de la série 2000 ont été en service pendant cette période.