

# L'EAU FORTE

Supplément gratuit au n°158 de JALONS CFDT

## EDITO

Si, au travers des réunions organisées par le ministère, les conséquences de la décentralisation se mesurent chaque jour davantage pour nos collègues des routes (avec la question cruciale du devenir des OPA), nous sommes toujours dans l'expectative pour les VN/PM.

Les régions, suites aux résultats des élections régionales, vont-elles s'inscrire dans l'expérimentation d'un transfert des VN/PM du réseau « non-magistral » ?

La réorganisation territoriale de l'Etat, va-t-elle bouleverser l'organisation des services navigations actuels (extension des grands services avec notion de bassin, d'itinéraire « magistral ») en lien avec les futurs schémas directeurs d'exploitation et de maintenance de VNF ?

Beaucoup d'incertitudes demeurent, mais déjà des premiers changements apparaissent, comme la déconcentration de la gestion des effectifs. au niveau du directeur régional de l'Equipement.

Il s'agit, pour les services VN/PM, à missions spécifiques et à champ géographique inter-régional d'une mesure qui s'est traduite pour 2004 par une baisse des effectifs plus importante qu'ailleurs, notamment au niveau des agents et chefs d'équipe.

Une mesure non-pertinente pour la CFDT, d'autant que le budget 2005 en préparation pourrait accentuer davantage la baisse des effectifs, et que la LOLF (1) va permettre la fongibilité asymétrique : les crédits personnels pourront être transformés en fonctionnement ou investissement, et cela dans une période de départs en retraite sans précédent....

En tout état de cause la CFDT a demandé au ministre la création d'une instance paritaire au niveau régional. Cette instance "paritaire" (type CTP) devrait permettre aux représentants des personnels d'être informé mais aussi d'exercer un contrôle et d'exiger les débats nécessaires autour des orientations à prendre et des moyens à mettre en oeuvre pour les réaliser. Cette instance nous donnerait aussi la possibilité de veiller, au bon niveau de décisions, à la défense des intérêts des personnels.

Les bouleversements annoncés ne doivent pas être le prétexte à des réductions de moyens et des missions.  
La CFDT sera vigilante.

- (1) loi organique sur les lois de finances (votée le 1/8/01), applicable au 1/1/06 : l'une des principales innovations est de passer d'une logique de moyens à une logique de résultats.

## SOMMAIRE

- Compte-rendu de la réunion du groupe de travail du 18/12/03 – évolution missions des agents et CEE VN
- Compte-rendu de la réunion du groupe de travail du 29 janvier 2004 - Formation post-concours des contrôleurs des TPE"
- Astreinte : arrêté du 18 février 2004 fixant les taux de l'indemnité d'astreinte
- Murmures d'écluses

## Contacts

Union Fédérale Equipement CFDT  
30 passage de l'Arche  
92055 la Défense cedex  
tél : 01.40.81.24.00 – fax : 01.40.81.24.05  
E-Mail : [www.ufe-cfdt.org](http://www.ufe-cfdt.org)

Militant permanent secteur VN/PM  
Christian Fourcoual

port.06.20.35.48.88

[ChrisFourcoual@aol.com](mailto:ChrisFourcoual@aol.com)

Réunion du groupe de travail « évolution des missions des agents et Chefs d'équipe TPE - voies navigables » du 18/12/2003

*Nota : pour les personnels « maritimes », une réunion sera organisée avec la DAMGM et la DTMPL.*

Objectifs DPSM:

- identifier les éventuels obstacles qui s'opposent à l'exercice des missions actuelles et futures
- prendre éventuellement (si inadéquation missions/statut) des mesures de gestions immédiatement applicables, et le cas échéant, bâtir un argumentaire étayé pour porter au budget et à la fonction publique une réforme de statut, après validation du cabinet ministériel

VNF, participant à la réunion, a présenté l'évolution des missions des agents et CEE.

L'attente des usagers

- La garantie des horaires de navigation par la fiabilisation des ouvrages
- La garantie des tirants d'eau (dragages réactifs après les crues...)
- L'optimisation de la gestion hydraulique
- Un accueil convivial et une bonne information

Modernisation des méthodes d'exploitation

Pourquoi ?

- Pour réduire la pénibilité de manœuvres
- Pour optimiser le temps des agents
- Pour garantir et optimiser le temps de navigation des usagers

comment ?

- En mécanisant et automatisant les chaînes d'écluses sur le petit gabarit (au moins + de 1200 bat/an)
- En restaurant les chemins de halage et en dotant l'équipe d'exploitation de véhicules pour accompagner les bateaux sur les sections à faible trafic
- En équipant les écluses grand gabarit de centre de télégestions permettant d'exploiter en un même lieu plusieurs groupes d'ouvrages la nuit, quand le trafic est faible.
- En développant les technologies permettant de suivre les bateaux pour pouvoir anticiper leur passage
- En équipant de capteurs électroniques les plans d'eau amont-aval les barrages permettant un suivi fin de la ligne d'eau et une alerte téléphonique du barragiste en cas de variation importante
- En mécanisant voir automatisant les barrages manuels à hausse

Modernisation des méthodes d'entretien et de maintenance

Pourquoi ?

- Pour assurer un niveau de fiabilité d'une voie en fonction d'un niveau de service qui sera défini dans le schéma directeur d'exploitation

Comment ?

- Par une connaissance partagée de l'état de chaque ouvrage
- Par la mise en place systématique d'une maintenance préventive et programmée

Objectifs contractualisés dans :

- Le schéma directeur des VN (juin 2004)
- Le schéma directeur de maintenance des VN (2007)

Chaque schéma sera décliné en action au niveau de chaque itinéraire par des plans particuliers d'exploitation (pour les écluses, les barrages...) et des plans particuliers de maintenance.

Chacun de ces documents sera établi en concertation, au niveau central pour les schémas et au niveau local pour les plans.

L'évolution des missions

Ces objectifs ne peuvent être atteints que si l'ensemble du personnel est formé et organisé pour assurer ces changements.

Pour mettre en place ces nouvelles méthodes de travail, il est nécessaire :

- de consigner par écrit toutes les pratiques de services
- de généraliser l'outil informatique comme outil de travail tant pour assurer l'exploitation que la maintenance des ouvrages
- de prioriser l'activité en régie des services sur l'exploitation, la surveillance des ouvrages, les interventions curatives urgentes
- de spécialiser les équipes de maintenance (électromécanique, mécanique hydraulique, bathymétrie, dragages...)
- d'externaliser et de contrôler, quand les effectifs ne peuvent l'assurer, les travaux d'entretien et de maintenance

Les compétences requises :

- connaissances techniques
- connaissance informatique
- connaissance des ouvrages et du terrain
- sens de l'organisation
- grande rigueur

Les capacités humaines requises :

- esprit d'équipe
- disponibilité
- sens de l'écoute en particulier des usagers et des riverains

Comme l'a indiqué la DPSM, le groupe n'a pas pouvoir de décision.

Pour la CFDT, la modernisation des méthodes d'exploitation est nécessaire, mais elle ne doit pas pour autant déshumaniser la voie d'eau et la désertifier.

Les missions évoluent, le statut doit aussi évoluer mais il y a-t-il une réelle volonté de faire évoluer un statut qui, via, la décentralisation disparaîtra progressivement ? Nous sommes sceptiques.

De même, la baisse des effectifs supprime les missions d'entretien (VNF préfère utiliser le personnel en priorité pour l'exploitation). La distinction entretien/exploitation en terme de poste est ainsi condamnée.

Aurons-nous les moyens par rapport aux objectifs ? Nous en doutons .

### **Arrêté du 18/02/2004 fixant les taux de l'indemnité d'astreinte attribuée à certains agents du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.**

I. - Pour les astreintes définies aux I et III de l'article 1er du décret du 15 avril 2003 susvisé :

Une semaine complète d'astreinte : **145,80 EUR** ;

Une astreinte de nuit entre le lundi et le samedi ou la nuit suivant un jour de récupération : **9,80 EUR**. Le taux est porté à **7,90 EUR** dans le cas d'une astreinte fractionnée inférieure à 10 heures ;

L'astreinte couvrant une journée de récupération est fixée à **34,00 EUR** ;

Une astreinte de week-end, du vendredi soir au lundi matin : **106,60 EUR** ;

Une astreinte le samedi : **34,00 EUR** ;

Une astreinte le dimanche ou un jour férié : **42,30 EUR**

II. - Pour l'astreinte définie au II de l'article 1er du décret du 15 avril 2003 susvisé, leur montant est fixé à la moitié de celui déterminé au I de l'article 1er du présent arrêté.

Les montants des indemnités d'astreinte définies au I et au III de l'article 1er du décret du 15 avril 2003 susvisé sont majorés de 50 % lorsque l'agent est prévenu de sa mise en astreinte pour une période donnée moins de quinze jours francs avant le début de cette période.

### **Compte-rendu de la réunion du Groupe de Travail du 29 janvier 2004 « formation post concours des contrôleurs »**

**Présents** : Administration DPSM TE5 (gestion Ctrl) TE2 (concours) C I F P Tours, MI DEQ (Mission des emplois et des qualifications) ; CGT, FO, CFDT.

**Délégation CFDT** : Olivier MEGE (DDE 63), Patrick BERGER UFE

- Le compte-rendu de la réunion du groupe de travail Formation Post-Concours des Contrôleurs des TPE. La CGT et FO ont quitté le groupe de travail. Nous sommes restés et avons obtenu, après négociations, de nettes améliorations du projet présenté par la DPSM.

La réunion est présidée par Dominique SCHUFFENECKER chef du bureau TE5 à la sous direction DPSM/TE.

Le projet de cahier des charges de la formation a été transmis aux organisations syndicales le 23 janvier.

Le projet initial de l'administration prévoyait comme changement par rapport à la situation actuelle :

- l'affectation dans le service définitif et la mise en production immédiate des stagiaires,
- la suppression du tuteur par le supérieur hiérarchique
- la création d'un référent par service (un ctrl p ou div ) auquel le stagiaire peut demander de l'aide,
- la suppression de l'alternance dans le module 1 tronc commun de formation générale, pour tous les stagiaires et visant les compétences de base,
- l'orientation du module 2 sur l'approfondissement de la formation en rapport avec le métier qu'exercera le ctrl en fonction des spécialités AIFMP(aménagement infrastructures fluviales maritimes ou portuaires), PBSM(phares et balises et sécurité maritime, et pour les AI T (aménagement infrastructures terrestres) trois options correspondantes aux postes les plus courants : entretien exploitation de la route, grands travaux, assistance et conseil aux collectivités territoriales,
- la mise en place d'une évaluation des acquis de la formation, pouvant déboucher sur un parcours personnalisé à chaque stagiaire en fonction des missions liées au poste tenu
- un contrat sera passé pour définir les rôles de chaque acteur de la formation.
- Le nombre de jour de formation effectif en CI FP est inchangé.

La formation initiale est destinée aux contrôleurs issus des concours internes, externes, examens professionnels, de la liste d'aptitude ouverte aux chefs d'équipe et aux détachés ex France-télécoms.

La CGT et FO ont reproché à l'administration de refuser de les écouter en particulier sur l'affectation et la mise en production des stagiaires dans leurs affectations définitives, en vertu de quoi ils ont quitté la réunion.

**Pour la CFDT nous avons décidé de rester et d'essayer d'améliorer le cahier des charges de la formation.**

Après discussions nous avons obtenu que des modifications soient apportées au projet de cahier des charges :

- Positionnement des stagiaires : ils seront bien affectés sur leur poste définitif mais plus en situation de production« Ils sont alors en situation professionnelle et d'analyse de travail, sans prise de responsabilité et sans délégation de signature. Ils doivent être en mesure de répondre aux commandes reçues des CI FP pour leurs travaux d'intersession. »
- Le rôle du supérieur hiérarchique sera défini dans le cahier des charges, comme responsable de la formation. Cela a pour objectif de l'impliquer dans le dispositif de formation, afin qu'il mette à disposition des stagiaires les moyens nécessaires pour la formation en créant immédiatement des liens avec le service.
- Le module 1 sera interrompu par une semaine en alternance et comportera un volet sécurité routière.
- La DPSM annexera au cahier des charges le contrat type établi après concertation avec les organisations syndicales. Ce contrat devra expliquer la situation matérielle des stagiaires. De plus un guide actualisé chaque année sera établi par la DPSM contenant un rappel des textes réglementaires. Les éventuels problèmes seront réglés par la DPSM.
- La liste des acteurs de la formation sera complétée et les rôles du supérieur hiérarchique et du stagiaire seront définis
- Le terme de tuteur disparaît du dispositif de formation.
- Référent : la DPSM a admis qu'un référent unique n'était pas réaliste mais 2 voire 3 en fonction du nombre de stagiaires, des affectations, ou des domaines concernés.

Une prochaine réunion sera programmée pour valider les modifications apportées et examiner le contrat type.

Bon à savoir :

## **7 Contrôleurs reçus Ingénieur des TPE**

La modification statutaire a permis aux contrôleurs de se présenter à l'examen professionnel d'Ingénieur des TPE, pour la première fois cette année. Le résultat est particulièrement satisfaisant puisque 7 ctrl (sur 22 lauréats) sont reçus alors le décret venait juste de paraître lors de l'ouverture des inscriptions. Cela prouve la

pertinence de cette modification statutaire et justifie notre revendication d'ouverture de la liste d'aptitude pour les contrôleurs.

### **CAP Centrale des contrôleurs les 27 et 28 avril 2004**

La prochaine CAP aura à l'ordre du jour les promotions :

- Liste d'aptitude pour l'accès à CTRL : 26 postes pour 2004, et 20 postes minimums pour 2003 qui seront augmentés par les postes non pourvus des concours.
- Tableau d'avancement à CTRL Principal : 164 postes répartis 144 AIT (aménagement infrastructures terrestres) 14 AIFMP (aménagement infrastructures fluviales maritimes et portuaires) 6 PBSM (phares et balises et sécurité maritime)
- Tableau d'avancement à CTRL Divisionnaire. 158 postes répartis 138 AIT, 14 AIFMP, 6 PBSM.

### **Utilisation des listes complémentaires d'admission au concours pour le recrutement de Chef d'équipe des TPE : NOUVELLE REGLE**

Application du décret n°2003-532 du 18/6/03 et note DPSM du 23/12/2003

L'administration peut désormais recourir à un lauréat de la liste complémentaire d'un concours de CEE des TPE pour pourvoir à des vacances intervenant entre deux concours : le nombre de nominations de candidats inscrits sur la liste complémentaire d'un concours de CEE ne peut être supérieur à 200% du nombre de postes offerts au concours, que ces nominations soient prononcées pour permettre le remplacement de candidats inscrits sur la liste principale qui n'ont pas été nommés (reconduction d'une disposition antérieure) ou pour pourvoir des vacances d'emplois survenant dans l'intervalle entre deux concours (nouvelle possibilité)

Toutefois cette nouvelle possibilité doit s'articuler avec la circulaire DPS/GB2 du 16/6/95 définissant le tour de priorité, à savoir :

- 1) mutation interne au service
- 2) nomination des anciens lauréats de la liste principale (3 dernières années)
- 3) mutation externe
- 4) NOUVEAU = nomination des lauréats de la liste complémentaire à hauteur de 200% du nombre de postes offert
- 5) Les postes vacants résiduels sont à répartir pour 20% des emplois à pourvoir à la liste d'aptitude et pour 80% des emplois à pourvoir u concours professionnel.

### **Bilan de la mise en oeuvre de l'ARTT (note DPSM 16/03/04)**

Les services doivent répondre avant le 15 avril, à la deuxième enquête de la direction du personnel.

Les réponses devront être présentées aux représentants locaux du personnel.

Les résultats seront présentés au comité national de suivi en juin.

### **RAPPEL taux de rémunération et calcul de récupération des heures supplémentaires (excepté OPA)**

	Taux de rémunération horaire	Récupération pour 1h
HS1 ( 14 premières heures)	107%	1h04 min.
HS2 (HS suivantes)	127%	1h16

HS4 (HS de nuit de 22h à 7h)	214%	2h08
------------------------------	------	------

## MURMURES D'ECLUSES

- VNF fait actuellement un état des lieux des pratiques des SN notamment au niveau des horaires de navigation. Le nouveau schéma directeur sera soumis au conseil d'administration de VNF fin juin 2004. Les périodes de navigation (haute et basse saison) pourraient être définitivement fixes et les mêmes pour tous. Il semblerait que la fermeture du 1<sup>er</sup> mai ne sera pas remise en cause. A suivre...
- VNF et l'État s'apprêtent à signer un contrat d'objectifs et de moyens pour les 4 années à venir. Seraient intégrées l'ensemble des évolutions dues aux réformes (décentralisation, LOLF, réorganisation des services de l'État) et les engagements de l'État pour les nouvelles infrastructures de transports.  
4 axes se dégagent :
  - appuyer le développement durable du transport fluvial pour répondre au transfert modal dans un contexte national et européen
  - contribuer à la réussite de la décentralisation
  - s'engager sur des objectifs de qualité de service envers les usagers et en faveur du développement durable
  - définir les conditions et mettre en œuvre les actions permettant à VNF d'être un établissement public disposant de l'ensemble de moyens nécessaires à son action.
- Rallongement des sas d'écluse grand gabarit  
Le problème se pose en terme de gabarit par rapport aux plus grosses unités à écluser (convois poussés de 2 barges)  
La question du rallongement des écluses de la grande Saône (par rapport au Rhône) est aujourd'hui posée (gain de 6h de transport entre Lyon et Pagny). A plus longue échéance, cette question peut se poser ailleurs.

### Bulletin d'adhésion à la *CFDT*

Nom/Prénom :

Grade :

Service :

Adhère à la CFDT à compter du :

Signature

à retourner auprès d'un militant CFDT ou à  
Ministère de l'Équipement – permanence CFDT  
30 passage de l'Arche – 92055 LA DEFENSE CEDEX