

L'EAU FORTE

Supplément gratuit au n°161 de JALONS CFDT

EDITO

Le secteur navigation de la CFDT Equipement a rencontré la DTT (direction des transports terrestres) et VNF fin janvier. Ceci dans le cadre de la décentralisation, d'une part, et du contrat d'objectifs Etat/VNF d'autre part.

De profonds changements vont s'opérer dans ce secteur qui végétait sur son passé.

Sur certains canaux, le tourisme fluvial est devenu l'unique activité, saisonnière la plus part du temps. Quand les infrastructures ne permettent pas de transport fluvial, cette activité relève-t-elle toujours du simple service public ou plutôt du seul intérêt touristique, « boostant » ainsi l'économie locale ? La question mérite d'être posée.

Mais ce qui est dangereux avant tout, c'est le désengagement progressif de l'Etat et de VNF sur ces voies là. Ce désengagement a-t-il pour but de forcer la main aux collectivités, de manière plus ferme que ne le laisse supposer la cadre expérimental.

Moins d'investissements, moins d'effectifs, que restera-t-il de ce réseau au bout du compte?

Cette décentralisation à venir nous engage à soutenir nos collègues des routes dans leur lutte actuelle pour de meilleures conditions de transfert.

Ce qu'ils obtiendront avec nous, par exemple sur la prime mobilité, les garanties statutaires et le maintien du revenu, les agents des voies navigables transférables en bénéficieront eux aussi le moment venu.

Concernant le contrat d'objectifs, l'effort de développement du réseau magistral et du trafic, la modernisation des barrages... cela va dans le bon sens.

Par contre la logique financière de VNF, établissement public à caractère industriel et commercial, n'est pas acceptable.

Avec la LOLF (loi organique relative à la loi de finance) comme outil, la gestion à la baisse des effectifs, c'est une profonde restructuration qui attend les services dans les années à venir de la part de VNF, aidée en cela par la pyramide des âges (départs en retraite)

En prime, même si l'établissement public s'en défend, le transfert des personnels Etat à VNF, d'ici l'horizon 2010, est envisagé.

C'est cette hypothèse probable qui nous conduit aujourd'hui à une étroite collaboration avec la CFDT de VNF (majoritaire au sein de l'établissement) sans pour autant renier notre attachement à notre fonction, à notre statut et au service public.

C'est en regardant devant nous et non derrière, que nous défendrons l'intérêt du personnel et des voies navigables.

Christian Fourcoual - Responsable secteur VN/PM de l'UFE-CFDT

SOMMAIRE

- Edito
- Réforme du statut des agents et CEE : réunion du 11/02
- Compte-rendu des audiences CFDT / VNF / DTT
- Décentralisation : Compte-rendu réunion du 10/02

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

Militant permanent secteur VN/PM
Christian Fourcoual
port.06.20.35.48.88
ChrisFourcoual@aol.com

Suite à la signature du contrat d'objectifs Etat/VNF et à la mise en place de la décentralisation, la CFDT a demandé et obtenu une audience de la D.T.T et de V.N.F

Réunion du 24 janvier avec la DTT

DTT: M. PAPINUTTI chargé de la sous direction des Transports par Voies Navigables

CFDT : Christian FOURCOUAL (UFE), Laurent TAVELLA (SN Toulouse), Jean-François PONS (SN Strasbourg).

Réunion du 27 janvier avec VNF

VNF: M. G. JANIN (directeur Général), Mme M.H FOUBET (directrice ressources humaines), M. LENFANT (pilotage des services)

CFDT : Christian FOURCOUAL (UFE), Laurent TAVELLA (SN Toulouse), Patrick BECKER (SN Strasbourg), Patrick GROSROYAT (UFE), Claude DENET (VNF)

☞ La décentralisation du réseau régional

Question CFDT : Les collectivités sont-elles intéressées par le transfert du réseau non-magistral, directement ou par expérimentation?

Selon la DTT, elles ne se bousculent pas! Elles sont dans l'expectative. Le transfert des routes aux départements, de certains personnels de l'éducation nationale dans les régions et le contexte politique actuel (opposition gouvernement/régions et gouvernement/départements suite aux dernières élections régionales et cantonales 2004) y sont pour quelque chose.

Selon VNF, les régions sont plus intéressées par les ports que par les canaux. Néanmoins certaines s'intéressent à ces derniers : Midi-Pyrénées, Alsace (projet réouverture du canal déclassé), Bourgogne (mais pas trop emballée !), Nord (canal de Roubaix); le conseil général du Loiret qui gère déjà le canal d'Orléans est intéressé par le canal de Briare et surtout son pont.

Mais la difficulté du transfert réside sur la question de la gestion hydraulique, dans l'alimentation des nappes phréatiques, dans les liaisons de canaux à cheval sur différentes régions ou départements.

Actuellement, VNF est consulté par l'Association des Départements de France (ADF) et des ententes inter-régionales ou communautés de régions ne sont pas à exclure.

Question CFDT : Qu'advient-il si aucune collectivité ou groupement n'est demandeur ?

La DTT en convient, si cette situation perdure après 2008, il y aura effectivement un risque de désengagement de VNF pouvant conduire à la fermeture partielle ou totale de la voie navigable.

La question d'un transfert imposée a été envisagée. Elle est aujourd'hui abandonnée pour ne pas "charger la barque" de la décentralisation..... Mais demain qu'en sera-t-il ???

VNF accompagne l'Etat dans l'application de la loi. L'établissement met « la pédale douce » sur le réseau régional au niveau des investissements (sauf pour la sécurité) en privilégiant le grand gabarit. Même démarche pour les effectifs.

Il n'y aura pas de fermeture totale pour des raisons hydrauliques, mais pour la navigation..... ???

En cas de transfert, VNF se positionnera dans le créneau concurrentiel de prestataire.

Question CFDT : Et les missions régaliennes ?

Aujourd'hui, la D.T.T et V.N.F identifient et quantifient les missions VNF et celles qui resteront à l'état (missions régaliennes: police de la navigation, de l'eau....) Pour ces dernières, il est envisagé de les mettre sous l'autorité de la D.R.E (sans forcément de mobilité) afin de bien les déconnecter de celles de VNF (exemple : dissociation commission de surveillance/ADVE)

Question CFDT : *que deviendront les personnels VNF dans le cadre d'un transfert ?*

VNF : suivant l'article L122 du Code du Travail, la ou les régions / départements ont l'obligation de reprendre les contrats de travail des employés VNF. Selon toute vraisemblance, il devrait y avoir une période d'essai et de transition avec un accompagnement en doublon (personnels VNF / régions)

Question CFDT : *Et les OPA?*

Concernant, les OPA, selon la DTT, ils ne sont pas concernés de la même façon par la décentralisation que ceux des routes et des parcs en particulier.

Paradoxalement, si leur devenir n'est pas pour autant assuré malgré les différents groupes de travail réunis jusque là, la DTT estime qu'il sera nécessaire d'en recruter afin d'assurer des tâches spécifiques (maintenance électromécanique...)

Qu'en pense la CFDT ?

En finalité, le transfert sur la base du volontariat...ou imposé, du réseau non-magistral se fera d'ici l'horizon 2010.

Nous avons demandé que la transparence et la concertation soient de mise, ainsi que l'application de la prime de mobilité pour les personnels qui seront transférés (avec un montant ré-évalué).

Nous avons dénoncé l'anticipation de cette décentralisation qui conduit à réduire davantage les effectifs des voies transférables et notamment le personnel exploitation.

*D'autre part, au travers des discussions, il apparaît que nos missions de services publics seront abandonnées au profit du « **passage des bateaux de tourisme** », devenant une activité touristique à part entière. Le tout serait régi par une ou plusieurs collectivités territoriales et pourrait engendrer de réelles modifications de fonctionnement (nombre de jours de navigation, horaires d'ouvertures, avec toutes les conséquences sur les organisations du travail ...).*

Contrat d'objectifs ETAT/VNF 2005-2008

Question CFDT : *Quel devenir statutaire des personnels en poste sur le réseau magistral ?*

Pour la DTT, ceux-ci restent mis à disposition de VNF ...jusqu'en 2008. Après ?.....aucune certitude !

L'éventualité d'un transfert dès 2005 des personnels à VNF a été étudiée puis abandonnée, toujours pour ne pas charger la barque en plus de la décentralisation.

VNF ne répond pas au-delà du contrat soit 2008. Pour le moment, les agents restent mis à disposition

Question CFDT : *Et les effectifs ?*

DTT : En ce qui concerne les effectifs, le contrat fixe à 2% la baisse annuelle des effectifs. Mais cette baisse de 2% est une moyenne qui varie dès 2005 d'un service à l'autre. Une fois de plus, et nous l'avons dénoncé, c'est le secteur exploitation qui en fait les frais.

C'est VNF qui répartit entre les services les effectifs et les moyens financiers, mais la DTT fixe les priorités en terme de sécurité et assure l'autorité d'emploi des personnels.

VNF : pour 2005, cela a été fait au plus pressé. Pour 2006 une réunion est prévue avec tous les chefs de service. Un travail d'étude de la pyramide des âges par service est à faire dans le cadre des départs en retraite.

VNF veut une réflexion globale sur l'évolution des services avec critères de choix. Il y aura un renforcement en catégorie « A » pour faire face aux 40millions € d'investissement à utiliser, donc diminution de poste de « C ». Pour VNF les postes à l'entretien sont plus faciles à soustraire notamment sur le petit gabarit. Mais il est plus difficile de toucher aux personnels des DDE mixtes.

VNF confirme sa politique et sa volonté d'automatisation du « petit gabarit » afin de redéployer les postes d'exploitation « économisés » sur le réseau magistral.

L'établissement veut mettre un terme aux travaux en régie dans les logements de service.

Qu'en pense la CFDT ?

Après 2008, le transfert des personnels à VNF se fera d'une façon ou d'une autre.

Nous avons revendiqué et défendu le maintien de notre statut Etat si cela devait se produire. Nous avons fait remarquer que le statut VNF n'était pas celui de la Fonction publique Territoriale, mais un statut privé.

En réponse, la D.T.T a confirmé le maintien du statut dans les mêmes conditions que pour la décentralisation..... affaire à suivre !

D'ici là les effectifs de catégories « C » subiront des coupes sombres ! De moins en moins de travaux à l'entretien et des agents spécialistes (maçons, menuisiers, plombiers...) qui devront se reconvertir sans aucun plan de formation à l'horizon !

Quant à croire que VNF n'a pas d'idée au-delà de 2008 sur le devenir de l'ensemble des personnels, nous ne sommes pas dupes ! D'ailleurs VNF veut renégocier la convention collective qui la lie avec son personnel, une renégociation par le bas en prévision des arrivées prochaines ?

☞ Schéma directeur d'exploitation

Question CFDT : *Où en est-on ?*

DTT/VNF : Attendu depuis septembre dernier, il sortira en ...mars 2005 ou avril ! Mais uniquement pour le réseau magistral (attente de sa validation par le conseil d'administration de VNF)

Pour le réseau transférable, rien n'est calé. Des discussions sont encore en cours mais il y aura un minimum à garantir avec du champ libre. Ainsi, chaque Service pourra proposer ses propres horaires d'ouverture à la navigation (calé sur des plages horaires nationales) en fonction des réalités du terrain (tourisme et/ou commerce) mais surtout en fonction de ses crédits et du régime indemnitaire dont il dispose.

Qu'en pense la CFDT ?

Modifier les horaires, les saisons risquent de changer les cycles et en conséquence le calcul de l'ISH (indemnité pour sujétions horaires) Il ne doit pas y avoir de perte de revenu.

En réponse, VNF s'est engagé à suivre de près cette question afin qu'il n'y ait pas de perte de revenu. Nous jugerons dans les actes et nous constatons que la question du revenu est maintenant dans le champ de VNF. Encore un indice pour notre devenir !

☞ Réorganisation des services navigation

Question CFDT : *Il y a-t-il des réorganisations territoriales des services navigation à venir ?*

Un premier temps envisagé, il n'y a pas de regroupement de services détachés (exemple: Nivernais, Bourgogne...); seuls sont actés, le rattachement du service maritime de la Gironde au SN Sud Ouest au 01/01/2006 et du SN Languedoc-Roussillon au SN Rhône-Saône.

La DTT se dit étrangère aux réorganisations internes, que la CFDT constate et dénonce dans certains services et nous renvoie vers VNF et les Directions des Services concernés.... **C'est donc à ce niveau que nous devons agir !**

VNF : il va falloir faire avec moins de moyens, donc des réorganisations ne sont pas à exclure. Il faut rationaliser pour ne pas fermer. Il y a des choses à faire mais cela ne doit pas être fait au détriment des gens tout en précisant que VNF n'a donné aucunes directives nationales mais précise tout de même que chaque Service est « souverain ». Par conséquent, chaque Service doit faire en sorte **d'optimiser les tâches** afin d'assurer un meilleur Service Public.

VNF est en discussions avec la DPSM pour un éventuel élargissement de l'application de la prime de mobilité.

☞ Logements de service

Question CFDT : *À quand une instruction pour définir les règles d'occupation des logements de service ? Faute d'instruction depuis l'abrogation de la circulaire 1982 sur le régime indemnitaire, chaque service fait sa propre "cuisine": suppression des logements NAS (nécessité absolue de service), mise en place de loyers élevés (COT), mise en place d'astreinte ou non...sans aucune ligne directrice.*

Un groupe de travail national est créé et se réunit mais les organisations syndicales n'y sont pas associées ! D'autre part, au SN Nord-Est, chaque agent logé en NAS a vu l'avantage en nature que constitue le NAS multiplier par 4 et déclaré sur la feuille de paie de décembre, sans aucune autre forme d'information. C'est la valeur locative qui a été prise en compte.

La DTT nous renvoie à VNF sur cette question, signalant au passage que les cadres (subdivisionnaires) ou administratifs ne devraient pas bénéficier de logement NAS.

VNF : Selon les textes, il n'y a pas de fonction sauf barragiste et concierge qui justifierait un classement du logement en NAS.

Les autres fonctions ne doivent pas être logées en NAS, mais il faut distinguer l'exploitation des autres fonctions. En effet, il ne faut pas négliger l'aspect « utilitaire » des personnels exploitation logés aux abords des voies d'eau.

Les conditions d'occupation et les règles d'astreinte sont sur le site ARTT de la DPSM mais il faudra sans doute cadrer avec la DPSM, la mise en place de ces règles et leur harmonisation entre les Services.

VNF veut mettre fin aux travaux en régie car c'est aussi une question de responsabilité au niveau des mises aux normes. Il y aura plus de contrôles quant à l'utilisation des crédits affectés à la remise en état des maisons éclésières.

Il y a effectivement un groupe de travail, créé fin 2003, avec comme objectif de basculer fin 2005 l'ensemble des maisons éclésières, non classées en NAS ou en US, sous la tutelle de VNF. Une étude est en cours pour confier à un organisme de type HLM la gestion de ces maisons (étude expérimentale sur SN Nord Pas de Calais). La gestion d'un parc immobilier n'est pas le métier de VNF. Après remise en état, les loyers ainsi demandés via des COT, pourront bénéficier de l'APL.

Quant au SN Nord Est, il applique à minima la réglementation.

VNF va recevoir tous les secrétaires généraux des services sur ce sujet, qui concerne également l'avantage en nature du bénéfice pour véhicule de fonction. Pour VNF, les agents qui ne sont pas logés en NAS perçoivent la rémunération des astreintes et payent des impôts et des cotisations sociales sur celles-ci. La déclaration de l'avantage en nature est une mesure d'équité entre le personnel.

Rappel : Les logements classés en NAS ou en US restent sous l'autorité de l'Etat et ne sont donc pas transférés à VNF.

Qu'en pense la CFDT ?

Les organisations syndicales doivent être associées au groupe de travail. Les règles d'occupation doivent être définies et appliquées avec harmonie : NAS pour les éclusiers/barragistes, concierges ; US (utilité de service) pour un agent du service avec loyer modéré sur la base des tarifs fiscaux. Logement NAS et US mises aux normes.

Pour les autres logements, pourquoi pas un organisme type bailleur social si les logements sont remis aux normes et rénovés avec une priorité pour les agents du service et/ou les fonctionnaires, sur le privé ?

Pour la CFDT, la question du dépassement du nombre d'astreinte dû en contrepartie du NAS reste sans réponse.

Représentants CFDT : Lionel MAIRE - Christian FOURCOUAL – François DELATRONCHETTE

■ **Projet de décret pour la création de Direction Générale Equipement en Région**

- les SN seraient rattachés à cette nouvelle structure. La CFDT a donc posé la question de son articulation avec VNF : qui a autorité sur qui et dans quel domaine ?

Pas de réponse claire de l'administration si ce n'est que VNF garde l'autorité fonctionnelle sur la partie des services mis à disposition. L'administration poursuit sa réflexion. Quant aux missions régaliennes (ex : commission de surveillance) elles seraient rattachées à d'autres missions prise en compte par cette structure (ex : contrôle transport)

■ **Instruction DPSM/DTT du 31/01/05**

Cette instruction précise les modalités de transfert et d'expérimentation VN pour le cas particulier des régions Bretagne, Pays de Loire et Picardie (qui ont bénéficié en 1983 d'un transfert de compétence)

Ces régions vont basculer dans un régime transitoire pendant 3 ans maximums. Pendant cette période, les services et les personnels, à titre individuel, seront mis à disposition.

Une convention locale devra être signée avant début avril 2005, à défaut un arrêté conjoint ministère Equipement et celui chargé des collectivités sera pris.

Ces régions ont 3 ans pour se décider, elles sont prioritaires. Elles peuvent également refuser et la compétence reviendra alors à l'Etat s'il n'y a pas eu d'autres candidats.

Les services de l'Etat sont « invités » à entamer une large concertation, à faire l'inventaire, afin de favoriser les transferts.

Le point sur la décentralisation des VN (rappel : la décentralisation est à la demande et donc facultative)

- sortie du décret prévue en mars en application de la loi dite de décentralisation
- Création d'un nouveau domaine public fluvial Territorial si la collectivité ou groupement... est demandeuse
- Difficultés de décentralisation en raison de la gestion hydraulique qu'il faut prendre en compte (irrigation, crue, centrale...) dans son ensemble et non par rapport à des limites administratives.
- Les premiers contacts collectivités/DTT
 - ARF (voies et ports)
 - Canal de la Somme (dont une partie VNF)
 - Canaux du département du Loiret
 - Deux tronçons de canaux alsaciens
 - Canal du midi
 - CCI portuaire
 - Charente

Face aux questions CFDT sur le devenir du réseau régionale et des ses personnels face au désengagement Etat/VNF, la DTT a été claire :

La priorité de l'Etat c'est de développer le transport fluvial qui est un enjeu de société. Pour ses infrastructures le réseau régional n'est pas la priorité.

Là où il n'y a pas plus d'une péniche par semaine et où la principale activité est le tourisme fluvial, c'est aux collectivités de gérer. D'ailleurs celles-ci savent mieux le faire que l'Etat, elles ont une autre vision de la voie d'eau dans un but touristique.

Concernant ce réseau, effectivement il y aura des problèmes s'il n'est pas repris par les collectivités ou autres. Des mesures seront prises : automatisation ou fermeture partielle ou totale.

Représentants de l'Administration : Laurent TAPADINAS - Dominique SCHUFFENECKER - Patrick GUERIN (Directeur Adjoint DDE 28)...

Représentants des syndicats : FO - CGT et pour la CFDT : Patrick BERGER - Lionel MAIRE - Christian FOURCOUAL - Francis POUJOL

Cette première réunion porte sur le projet de réforme statutaire des agents et chefs d'équipe des TPE. Elle a permis aux organisations syndicales d'exprimer leurs attentes et de connaître les orientations et premières pistes de travail de la DPSM.

Déclaration CFDT

Nous réclamions depuis longtemps la tenue d'une telle réunion pour évoquer les évolutions statutaires attendues pour les corps des agents et chefs d'équipe d'exploitation. Il est urgent de s'y mettre et nous souhaitons obtenir, aujourd'hui, le calendrier de nos discussions, leur contenu, les principales échéances en fonction des exercices budgétaires à venir. En effet si l'objectif est bien l'année 2006 comme nous le souhaitons nous devrions conclure au début du second trimestre.

A entendre le ministre de la fonction publique pour obtenir des avancées catégorielles il faudrait des suppressions d'emplois. Ce n'est pas notre demande mais force est de constater que si les personnels d'exploitation ont beaucoup subi de suppressions d'emplois ils ont peu bénéficié de mesures de revalorisations et d'évolutions statutaires dans la période, hormis l'instauration de la PTETE dans le cadre de la réduction du temps de travail.

Par contre les conséquences des suppressions de 589 agents et chefs d'équipe en 2005, ils les subissent au quotidien dans l'évolution de leurs conditions de travail, de plus en plus difficile et stressantes, avec des cycles d'astreinte de plus en plus souvent soutenu. Ces suppressions ont une conséquence non négligeable sur les déroulements de carrière des agents. 589 suppressions en 2005 dont 131 chefs d'équipe ce n'est pas rien.

Pour les personnels d'exploitation nous sommes en présence de deux corps. Le premier avec les agents d'exploitation (AE) et agents d'exploitation spécialisés (AES) déroule une carrière (sur les échelles 3 et 4) entre les indices majorés 263 (de l'ordre de 980 euros net) et 351 (de l'ordre de 1294 euros), le second, pour les chefs d'équipe et principaux, déroule une carrière (sur l'échelle 5 et l'espace indiciaire spécifique EIS) entre les indices majorés 271 (1010 euros) et 415 (1530 euros).

Ces deux corps sont gérés dans la même CAP. Le premier regroupe environ 77% des effectifs (routes et bases + PM et VN) et le second 23%. Sur les effectifs en PM/VN ces ratios sont de 78% et 22%. Par rapport à nos revendications, il y a un premier rééquilibrage à revoir au profit du corps des chefs d'équipes. En premier lieu parce que les services sont de plus en plus exigeant en terme de mise en responsabilité des agents et d'autonomie il est donc juste, de notre point de vue, de rééquilibrer les effectifs.

Nous tenons dans cette première séance à rappeler nos revendications. En terme de grille indiciaire nous demandons un premier niveau qui regroupe les AE et AES et déroule une carrière entre les indices majorés 285 (1062 euros nets) et 430 (1890 euros) pour culminer au second niveau regroupant les CEE et CEEP à l'indice majoré 490 (2160 euros). Ces déroulements de carrière pourraient s'organiser avec un nombre maximum de 10 échelons, au premier niveau, et de 8 échelons au second. La durée des échelons doit être courte en début de carrière afin de permettre un accès au 4^{ème} échelon en deux ans. Les durées maximums ne devraient pas excéder 3 ans.

Quelle que soit la solution retenue il conviendra d'améliorer notablement les déroulements de carrière d'assurer au maximum une carrière sur les deux niveaux de grade. Ce pourrait par exemple à l'instar de ce qui se pratique pour les ingénieurs des TPE de prévoir en gestion la mise en œuvre d'un contrat de fin de carrière. Aussi en raison des dégradations des conditions de promotions compte des ajustements d'effectifs, en permanence à la baisse, la mise en place d'un ratio promu sur promouvables à hauteur de 20% comme ceux pratiqués dans les corps d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées, d'architectes urbanistes ou d'administrateurs civils...

Il conviendra aussi de revoir les conditions d'avancement de grade (aujourd'hui changement de corps) afin de ne plus perdre aucun poste de promotions de chefs d'équipe comme c'est sûrement encore le cas aujourd'hui en veillant à prévoir les reports des postes non pourvus sur l'examen professionnel sur la liste d'aptitude

Enfin l'amélioration du régime indemnitaire doit se poursuivre pour le porter dans un premier temps à hauteurs de celui des personnels de catégorie C administrative pour le porter à terme à un équivalent de 3 mois de salaire comme de nombreux corps de la filière technique.

Commentaires de la DPSM :

La DPSM a accentué une valorisation attractive du statut. Pour le recrutement, elle indique que les épreuves doivent être bien adaptées par rapport aux missions des futures DIR (Direction Interrégionale Routière) , avec un déroulement de carrière conséquent.

Deux pistes de travail ont été proposées par la DPSM :

1° La logique de la fonction publique est une réduction du nombre de corps, voire une fusion en un corps unique. Le nombre de grades dans ce corps unique ne sera pas inférieur à trois. Il devra permettre aux agents d'évoluer grâce à un niveau de grade intermédiaire pour avoir un déroulement de carrière sans pour autant passer chef d'équipe.

2° Maintien en deux corps : Les agents auraient la possibilité d'un déroulement de carrière plus attractif avec un niveau supplémentaire - possibilité d'accès à chef d'équipe (correspondant à la fonction publique territoriale). La DPSM reconnaît qu'une augmentation indiciaire plus forte qu'aujourd'hui est nécessaire.

La DPSM se pose des questions sur le niveau de recrutement de départ à revaloriser, pour les fins de fins de carrière et la reconversion de certains agents car des difficultés vont apparaître dans les DIR.

En ce qui concerne les chefs d'équipe, elle confirme qu'il est nécessaire de faire évoluer le haut de la grille en augmentant l'indice terminal. .

En ce qui concerne le service actif et une éventuelle majoration du temps passé en service, aucune réponse n'est apportée par la DPSM.

Pour le corps unique ou les deux corps, la DPSM envisagerait de recruter des chefs d'équipe par concours externe. La question se pose. Les organisations syndicales sont unanimement contre.

Pour l'obligation de résidence des agents, il est souhaitable de s'interroger.

D'après le calendrier mis en place pour la réforme, la fin des travaux au 1^{er} janvier 2006 n'est pas réaliste. Il y aura seulement une première mesure au PLF 2006.

Le permis poids lourds ne sera demandé au recrutement mais la DPSM envisagerait de le faire passer aux agents pendant l'année de stage et d'en faire une condition de titularisation (la CFDT est contre).

Des réflexions de travail vont être mis en place, notamment sur le régime indemnitaire.

La prochaine réunion sur la réforme est envisagée dans 2 mois. La DPSM s'engage à fournir aux OS les documents avant celle-ci.