



Direction
Territoriale
Rhône
Saône

CSSCT!

Commission de Santé et de Sécurité et des Conditions de Travail Locale

23 JUIN 2026

Administration et invités :



F. Bourgeois



L. Mekaoui



S. Hall



B. Vidal



P. Barbiero

CFDT :



C. Lamalle



Y. Charriere



M. Gomez



L. Magnin



L. Lodolo



E. Vuillier

FO :



N. Milesi



C. Figuereo



P. Mottner

Ordre du jour

1. **Approbation du compte-rendu du 24 mars 2026, tableau de suivi des mesures prises et suivi des actions du plan d'action RPS**
2. **Point sur la réglementation des permis bateaux**
3. **Bilan de l'accidentologie du deuxième trimestre**
4. **Bilan d'activité du secrétaire du CSSCTL du premier semestre 2026**
5. **Bilan de formation 2025 et programmation 2026**
6. **Présentation de la fiche projet sur l'utilisation de l'échelle et fiche de vérification de l'échelle**
7. **Point présentation procédure pour les DATI**
8. **Point sur les visites de sécurité 2026 et présentation de la fiche de visite de sécurité des chantiers**
9. **Point d'information sur la décision relative à l'alcool à VNF**
10. **Questions diverses**

Le secrétariat adjoint de séance est assuré par le secrétaire de la CSSCTL : Éric Vuillier.



Approbation du compte-rendu du 24 mars 2026, tableau de suivi des mesures prises et suivi des actions du plan d'action RPS :

Le compte-rendu du 24 mars 2026 est approuvé à l'unanimité.

Concernant le tableau de suivi des mesures prises, **Bruno VIDAL** indique que les visites de sécurité sont bien établies, il n'est donc plus utile qu'elles figurent dans ce tableau.

Le **Secrétaire de la CSSCTL** fait remarquer qu'il avait été décidé de jumeler le tableau de suivi général et le tableau de suivi des actions du plan d'actions RPS.

FO demande si tous les saisonniers sont dotés en vêtements de travail.

Bruno VIDAL répond qu'une note à ce sujet a été diffusée expliquant qu'il fallait lancer une commande une dizaine de jours avant l'arrivée des saisonniers. Selon lui, il n'y a eu aucune remontée de difficultés. S'il y a des besoins au dernier moment pour des chaussures de sécurité, il est possible d'utiliser la carte achat. Cependant, cela relève de l'exceptionnel car normalement tout devrait avoir été anticipé.

La **CFDT** fait remarquer qu'il y a quand même des problèmes de commandes dans les centres. Il y a aussi des difficultés de communication sur le sujet.

La **CFDT** interroge aussi la Direction sur le fait de récupérer les vêtements au départ des agents et la méthodologie pour le faire afin de savoir qui gère, qui stocke... La règle est censée être fixée par l'établissement.

Bruno VIDAL répond qu'il doit y avoir un marché national.

FO complète en indiquant que les gestionnaires de vêtements sur les centres ne savent pas où en sont les commandes. Il y a donc des difficultés de communication avec le terrain.

Bruno VIDAL demande à être en copie des mails lors des remontées de dysfonctionnements tels que ceux énoncés afin d'en avoir pleinement connaissance. Pour information, le marché stipule que la commande doit être livrée sous 10 jours pour les saisonniers et 90 jours pour les autres agents.

Frédérique BOURGEOIS indique que, si le contrat du marché avec les fournisseurs n'est pas respecté, la DTRS doit le faire remonter au niveau national. Il est nécessaire d'expertiser le sujet.

La **CFDT** fait remarquer que cette pratique est mal perçue par les différentes hiérarchies quand les dysfonctionnements sont remontés directement. Ce n'est pas à l'agent de le faire mais à la personne qui est en charge des commandes.

Le **Secrétaire de la CSSCTL** constate beaucoup de dysfonctionnements en rapport avec les commandes de vêtements. Il serait nécessaire de faire un retour d'expérience avec ceux qui ont passé les commandes et quelques encadrants par rapport au délai de livraison mais aussi la qualité et la taille des vêtements. Une réunion en distanciel serait importante car il y a quand même beaucoup de problématiques. Il serait judicieux d'objectiver afin d'examiner des cas concrets.

Frédérique BOURGEOIS note cette idée pour alerter les chefs de ST et organiser une visio avec les gestionnaires de commande sur sites. Cela permettra de réexpliquer les procédures.

Le **Secrétaire de la CSSCTL** indique que l'action menée par le BSP pour les nouveaux arrivants est manquante dans le tableau.

La **CFDT** fait remarquer que, sur le plan forte chaleur, il faut penser à communiquer les mesures mises en place pour les salariés de droit privé qui n'ont pas le même libellé de modalité horaire.

Frédérique BOURGEOIS continue la présentation du plan d'actions RPS en annonçant la mise en place de la boîte à idées virtuelle et la création d'une adresse mail dédiée.

Chaque agent pourra ainsi écrire à cette adresse pour partager ses idées. Les messages envoyés ne seront accessibles qu'au Secrétaire de la CSSCTL et au BSP. La Direction n'aura pas de vision dessus.

Le but est de faire un premier tri notamment par rapport aux questions déjà traitées.

Certains sujets devront probablement être abordés en CSSCTL. Il faudra, dans tous les cas, apporter des réponses à tous les messages. Le retour par rapport aux diverses propositions sera collectif.

L'idée est de faire un document sous Teams afin de mettre à disposition de tous les agents un répertoire dédié. Il sera alimenté au fur et à mesure par les idées et les questions posées ainsi que par les réponses qui auront été données. Il doit y avoir une transparence sur ce qui entre dans cette boîte à idées et ce qui en ressort.

Il faut également travailler un message d'information aux agents qui explique comment cette boîte à idées fonctionne et à quoi elle sert afin de la mettre en œuvre assez rapidement.

Le **Secrétaire de la CCSTL** présume que certaines questions seront peut-être d'ordre personnel. Dans ce cas, il faudra réorienter les agents vers les bons interlocuteurs. Le but de cette boîte à idées est de faire progresser le collectif dans l'organisationnel ou sur d'autres sujets.

Bruno VIDAL fait une intervention sur la seconde action. Les différents outils utilisés par les agents ont été répertoriés dans un tableau. Il sera envoyé aux différents chefs de service concernés afin qu'ils puissent le compléter en cas de oubli. Il sera présenté prochainement au CSSCTL. La troisième action concerne la mise en place, au mois de septembre, d'une formation de secours en santé mentale sur la base du volontariat. Cela permettra aux assistants de prévention, au secrétaire de la CSSCTL et au SG de tester cette formation. Si cela est probant, il faudra regarder la façon de la déployer.

Une formation complémentaire de deux jours sur les RPS sera ouverte aux agents qui le souhaitent. Cette année encore, une formation sensibilisation aux RPS sera organisée pour les nouveaux arrivants.

La **CFDT** demande si la Direction va remettre en place une journée pour les nouveaux arrivants ayant pour objectif la présentation de l'action sociale et des organisations syndicales. Le parcours d'intégration des nouveaux arrivants est très positif mais il faut être vigilant à ne pas couper le lien avec l'action sociale et les syndicats.

Bruno VIDAL répond qu'un travail est en cours sur le sujet.



Point sur la réglementation des permis bateaux :

Présentation faite par **Patrice BARBIERO**

Le document est constitué de 4 parties.

La première évoque le contexte et les types de bateaux à VNF, la seconde concerne les permis exigés, la troisième porte sur les conditions d'obtention des différents permis et la dernière fait un focus sur la formation « Certificat de Qualification de Conducteur de l'Administration Fluviale », qui est le plus haut niveau de permis pour les pilotes bateaux.

A VNF, il n'y a pas de bateaux plaisance. Les embarcations détenues sont des bateaux de commerce dans le jargon législatif ou des engins flottants. On parle de bateaux de marchandises (pousseurs, remorqueurs), de bateaux à passagers et d'engins flottants qui portent des installations destinées à effectuer des travaux. La notion de longueur est primordiale pour déterminer le type de permis que doit détenir le pilote. La DTRS possède 26 embarcations motorisées dont une de plus de 20m ainsi que plusieurs barges.

La **CFDT** s'interroge sur l'usage qui est fait du bateau en lui-même. Il existe un permis quand le bateau est utilisé seul. Quand il est utilisé en pousseur ponctuel, la question est de savoir si cela change sa catégorie, s'il est habilité à pousser et si le pilote détient le permis adéquat. La réglementation n'est pas très claire sur le sujet.

Patrice BARBIERO répond que des documents sont associés au bateau et à son titre de navigation pour définir ce qu'il est habilité à faire. Dans certains cas de figure, des bateaux sont utilisés ponctuellement pour pousser d'autres engins sur quelques centaines de mètres.

Il y a eu une réforme en 2022 qui concernait la partie professionnelle y compris VNF. Elle définit les modalités de délivrance et d'acquisition des permis.

Il existe des nouveaux certificats de qualification qui concernent notamment les pilotes et les hommes de pont. Chacun d'entre eux doit avoir un livret de service.

Pour les embarcations de moins de 20m et non motorisées, aucun permis n'est exigé.

Pour les bateaux de moins de 20m avec une motorisation adaptée, il faut le permis PC.

Pour ceux de plus de 20m, le CQC de l'Administration Fluviale est obligatoire.

Pour la flotte privée, il s'agit du CQC.

Donc pour un pousseur seul, le permis PC est suffisant. Dès lors qu'il est en poussage ou remorquage, le CQC AF est obligatoire.

Le **Secrétaire de la CSSCTL** demande si la transposition des anciens permis est possible et s'ils sont encore valables.

Patrice BARBIERO conseille aux agents de faire transposer leurs permis dans la nouvelle législation car cela est possible jusqu'en 2032. La communication doit être faite auprès des hiérarchies dans les ST.

La différence est que le CQC est valable dans le privé et le CQC AF n'est valide que dans l'administration fluviale mais les conditions d'obtention sont allégées par rapport à un CQC classique. Il faut 540 jours de navigation pour le CQC et 180 pour le CQC administration fluviale. Il est donc très important pour nos agents de faire cette bascule. Tout en sachant que le permis B n'existera plus. Par la suite pour le CQC AF vers le CQC, des passerelles seront envisageables sous réserve de validation des 540 jours de navigation.

Le **Secrétaire de la CSSCTL** demande s'il existe un recensement de toutes nos embarcations et de leur catégorie au niveau de la DTRS.

Patrice Barbiero indique que tous les bateaux, motorisés et non motorisés figurent dans le logiciel IMMAT.

Le **Secrétaire de la CSSCTL** préconise de constituer un tableau où figurerait chaque bateau avec son habilitation et le permis nécessaire. Il faudrait que ce document soit accessible au plus grand nombre pour faciliter la rédaction des plans de prévention.

Patrice BARBIERO complète la présentation en indiquant qu'un permis plaisance suffit pour les bateaux avec moins de 12 passagers. Au-delà de 12 passagers et quelle que soit la taille du bateau un CQC AF est indispensable. Pour les détenteurs du permis PC, il est intéressant de faire une simple demande d'extension au permis plaisance auprès du service instructeur.

Pour transporter des passagers qui ne sont pas des hommes de pont, il faut que le pilote détienne une Attestation Spéciale Passager. Concernant les conditions d'obtention des différents permis, VNF ne fera plus passer de permis plaisance, les actions de formation sont axées sur le permis PC pour après faire une demande de transposition en permis plaisance.

Le **Secrétaire de la CSSCTL** s'interroge sur la définition juridique du passager car il n'est pas autorisé de conduire un bateau seul, il faut être au moins deux. Il demande également s'il y aura une communication au niveau des ST afin que les agents puissent demander une équivalence sur les nouveaux permis.

Patrice Barbiero répond que si tous les passagers ont l'habilitation homme de pont avec un livret de service, ils ne sont pas considérés comme passagers.

Frédérique BOURGEOIS indique que les informations sont déjà passées, mais un rappel peut être fait. Il faudrait créer en parallèle, un tableau concernant les informations sur les bateaux avec l'habilitation et le permis correspondants ainsi qu'un second tableau avec les agents et les permis qu'ils détiennent. Il est nécessaire d'avoir ces documents bien distincts car ce ne sont pas les mêmes services qui gèrent.

Patrice BARBIERO indique ensuite qu'il n'y a pas de modification concernant le permis PC par rapport à avant avec un examen théorique d'une heure et un examen pratique de deux heures. Pour le CQC AF, il faut certificat médical complet et il faut justifier de 180 jours de navigation, sur n'importe quelle embarcation, en tant qu'homme de pont ou de pilote avec un permis PC. Chaque agent possède un livret de service qui doit être validé tous les 15 mois.

Pour passer le CQC classique il faut justifier de 540 jours de navigation. Il est donc important de noter et faire valider, dans le bon délai, toutes les heures de navigation dans le livret.

La **CFDT** demande si le certificat médical est nécessaire juste au moment du permis ou lors du renouvellement d'aptitude et quelle est la durée de validité de ce permis. Il est important que tout soit clair pour les chefs de ST afin que le sujet soit correctement maîtrisé.

FO complète la question pour savoir s'il est nécessaire de consulter un médecin agréé ou si le médecin de prévention est habilité.

Patrice BARBIERO doit vérifier tous ces éléments.

Steven HALL précise qu'il est important de bien identifier les relais, que ce soit les chefs de ST ou les préventeurs.

Patrice BARBIERO fait un focus sur le CQC AF car c'est une nouveauté pour l'établissement. VNF a décidé de mettre en place un groupe de travail à l'échelle nationale pour réfléchir à la manière de former les agents pour passer ce nouveau permis. Un programme de formation a été validé officiellement par la DGITM.

La formation test a débuté en début d'année et va être amenée à évoluer en fonction des retours des candidats qui vont bientôt se présenter à l'examen. A l'échelle nationale, 16 agents sont inscrits pour ce permis dont 5 pour la DTRS. Le parcours de formation est composé de trois étapes et est effectué par un prestataire externe.

Il est assez lourd avec une semaine de formation théorique dans un centre agréé à Strasbourg et ne peut pas se faire en distanciel. Il faudra chercher d'autres lieux en France afin de limiter les distances pour les agents provenant du sud.

Pour l'épreuve théorique, il s'agit d'un QCM et d'une étude de cas d'une heure. La seconde étape est la préparation à l'épreuve pratique en interne à VNF avec un nombre minimum de franchissement d'ouvrages et de manœuvres à effectuer.

Pour chaque candidat, il faut trouver un pilote instructeur en interne. Une grille d'évaluation pour les pilotes instructeurs a été mise en place afin de suivre la progression du stagiaire ainsi qu'une fiche de sortie à remplir. Le but est d'avoir au moins deux instructeurs afin de palier en cas d'absence de l'un des deux.

La troisième étape est une formation complémentaire, il faut détenir le CRR (radiophonie). Il est aussi fortement recommandé d'avoir l'habilitation extincteurs, l'habilitation électrique et la formation management car le pilote sera en position de commandement.

Patrice BARBERIO rajoute que l'épreuve pratique peut se faire sur un bateau VNF.

La **CFDT** pense nécessaire de bien communiquer les règles et le cadrage aux formateurs et les informer sur les conditions de mise en œuvre. Il faut également être vigilant sur le nombre de jours maximum annuels autorisés pour chaque formateur et en mesurant bien l'ampleur de la tâche.

Le **Secrétaire de la CSSCTL** tient à rappeler qu'il existe le volet législatif avec l'obtention des permis mais qu'il y a aussi la formation obligatoire de l'employeur et pour l'adaptation à l'outil comme dans le cas pour la drague ou le brise-glace.

Frédérique BOURGEOIS rappelle qu'il s'agit d'une formation test, les échanges sont très constructifs et le retour d'expérience des stagiaires sera très utile.



Bilan de l'accidentologie du deuxième trimestre 2026 :

La présentation est faite par le **BSP**

Depuis le 1er janvier 2026, 15 événements sont comptabilisés dont 6 incidents de service, 1 accident de trajet avec arrêt et plusieurs accidents de travail dont 3 avec arrêt.

3 événements se sont produits depuis et ne sont pas inclus dans le document.

Auparavant, les gestionnaires en ST envoyaient le nombre de jours d'arrêt de travail au BSP. Dorénavant, les chiffres arrivent en décalage car les informations remontent directement au SGAP.

La **CFDT** remarque que lorsque les différentes informations transitent directement par Béthune, les ST ne sont plus forcément au courant et cela génère parfois des loupés et fausse les statistiques dans ce cas précis pour l'accidentologie.

Bruno VIDAL indique que seul le pôle de gestion du BRHF peut demander au SGAP les informations sur les nombres de jours d'arrêt de travail.

FO demande une précision sur les soins post arrêt de travail suite à un accident de travail. Apparemment, ce temps de soins doit être pris sur du temps personnel et non pas sur du temps de travail.

Selon la DRHM, il est possible d'étudier un aménagement d'horaires et il existe un certain nombre de dispositifs qui permettent de répondre à des situations particulières suite à un accident de travail tel que le temps partiel thérapeutique. **FO** s'interroge sur la sensibilisation des ST face à ces éventuelles situations.

Bruno VIDAL indique qu'il n'y a pas d'autorisation spéciale particulière pour faire des soins. La communication sur le sujet par la DRHM n'est pas redescendue.

Frédérique BOURGEOIS demande à **FO** le mail de la DRHM afin de travailler ce sujet.

Le **Secrétaire de la CSSCTL** indique, que suite au bilan de l'accidentologie, aucun cas ne nécessite véritablement d'analyse accident profitable à la prévention.



Bilan d'activité du secrétaire du CSSCTL du premier semestre 2026 :

La présentation est faite par **Éric VUILLIER**

Le **Secrétaire de la CSSCTL** a participé à l'élaboration des points à l'ordre du jour des 4 CSSCTL en collaboration avec le BSP et Bruno VIDAL. Il y a eu deux réunions APP et CLSP en visio, il a travaillé avec le BSP sur la formation SST pour les nouveaux arrivants. Il a participé aux visites de sécurité sur le CRR et la GS et a rédigé les compte-rendu de ces visites. Il a travaillé sur l'analyse de l'arbre des causes de Gray. Il a assisté à la réunion sur les vêtements de travail avec le prestataire All Mer. Il était également présent aux SLHSCT des ST GS, CRR et CRS. Il y a eu une réunion sur le risque de chutes de hauteur. Il a participé au point relatif à la programmation des prochaines visites de sécurité, au séminaire SST de la DTRS et à la réunion nationale des secrétaires de CSSCT.



Bilan de formation 2025 et programmation 2026 :

La présentation est faite par **Bruno VIDAL**

Pour rappel, il y a environ 64000€ de budget par an pour ce qui concerne la formation. Une majeure partie de ce montant est consacré aux formations habilitantes.

Le **Secrétaire de la CSSCTL** s'interroge sur les formations internes. Depuis que la charte du formateur est appliquée avec le droit à 15 jours par an et par formateur, la Direction a-t-elle identifié des blocages sur les différentes formations ?

Bruno VIDAL répond qu'aucune remontée n'a été faite pour signaler un quelconque problème. Il n'y a eu aucune demande de dérogation non plus. En cas d'annulation de formation par manque de formateurs internes, il faudra faire appel à un prestataire externe. Il a fallu poser un cadre plus strict suite à l'analyse des différentes pratiques des années antérieures. Cependant, en cas de formations urgentes à mettre en place, il est possible de faire une dérogation sur les 15 jours maximum.

La **CFDT** fait remarquer que le coût d'une prestation externe sera tout de même plus important pour l'établissement.

FO reprend l'exemple concernant les formations PSC1 initial et recyclage et s'interroge sur le coût que cela représente de les externaliser.

Bruno VIDAL répond que ces formations passeront par un marché UGAP. Dorénavant, la dénomination appliquée est « Gestes qui sauvent » et cette formation sera moins approfondie que les précédentes. Ce sera quand même plus onéreux que de passer par des formateurs internes mais il s'agit d'une directive nationale.

La **CFDT** suggère de faire un bilan et un suivi des besoins en formation pour les agents, afin de mieux organiser et lisser les dépenses.

Linda MEKAOUI indique qu'un suivi des habilitations par agent existe en DTRS afin d'anticiper les dates d'échéance. Ce tableau est consultable par tous.

Le **Secrétaire de la CSSCTL** demande si l'évolution du réseau de formateurs internes est stabilisée. Il y a un ressenti de déficit à ce niveau, il est nécessaire de conforter et consolider ce pôle de formateurs internes.

Bruno VIDAL souhaiterait recenser les besoins dès l'automne. Il est compliqué de remplacer un formateur lors de son départ. Le réseau est quand même stable et le nombre de personnels formés est proche des 80% en DTRS.



Présentation de la fiche projet sur l'utilisation de l'échelle et fiche de vérification de l'échelle :

La présentation est faite par **Bruno VIDAL**

Un accident, qui aurait pu être très grave, a donné suite à une analyse d'arbre des causes. Une fiche projet d'utilisation d'une échelle a été établie à l'époque par David DUFAY. Par la suite, le Secrétaire de la CSSCTL a travaillé sur une fiche de vérification des échelles. Les deux documents sont présentés ce jour pour faire remonter d'éventuelles remarques. Après, ils seront diffusés aux assistants de prévention et aux chefs de ST.

Le **Secrétaire de la CSSCTL** indique que les règlementations sur les échelles et les escabeaux ne sont pas claires. Les VGP sur ce type de matériel ne relèvent pas d'une obligation. Cependant, dans le code du travail, pour ces équipements, il est de la responsabilité de l'employeur de faire respecter les consignes du fabricant.

A l'achat, il est impératif d'avoir la fiche de préconisation du fabricant qui précise le type de vérification à effectuer sur le matériel fourni, la périodicité, l'obsolescence et les bonnes conditions d'utilisation. En tant qu'employeur, c'est une obligation d'avoir pris connaissance de cette fiche et de la faire respecter. La fiche précise aussi les mesures concernant le stockage. Certaines échelles ont été mises au rebus. Le but est d'harmoniser l'achat de ces équipements au niveau de la DTRS pour faciliter les vérifications et les connaissances des fiches fournisseur. La fiche d'utilisation doit être annexée au DUERP.

La **CFDT** demande à ce que les agents puissent s'approprier facilement ces fiches dans la pratique.

Frédérique BOURGEOIS demande à ce que toutes les remarques sur ces deux fiches soient remontées pour effectuer une validation définitive.



Point présentation procédure pour les DATI :

La présentation est faite par **Linda MEKAOUI**

Face au travail isolé, certains agents ressentent de l'inquiétude.

Lors d'une section locale, certains d'entre eux ont demandé les solutions envisageables face à ces situations. Lors d'une formation ergonomie, un prestataire a fait une proposition d'équipement adapté. Il s'agit de montres connectées. Une expérimentation de ces DATI a été proposée auprès des agents du CRR, sur la base du volontariat. Le projet est soutenu par la DIEE car cela représente un coût assez élevé.

Lors de la dernière SLHSCT du CRR, certains agents ont exprimé leur ressenti négatif par rapport à ce dispositif et sur le fait qu'ils aient été un peu forcés pour tester ces montres. A partir de ce moment-là, le BSP a revu les procédures mises en place par le ST en rappelant qu'il s'agissait bien d'une expérimentation basée sur le volontariat.

La **CFDT** partage les inquiétudes de certains agents envers ce dispositif. Aujourd'hui certaines interventions nécessitent de se déplacer à deux et ce matériel pourrait justifier le fait de n'intervenir à l'avenir qu'à une seule personne.

La **CFDT** interroge donc la Direction et souhaite connaître son point de vue pour qu'il ne réside aucune volonté cachée derrière ce projet.

Pour la **CFDT**, ce dispositif ne remplace pas la sécurité des interventions, notamment la nuit, sur la base de deux personnes. Il faut être vigilant aussi aux zones blanches sur le petit gabarit. Elle reconnaît que cette expérimentation, au départ, avait pour but de vouloir améliorer les conditions de travail des agents mais la communication au niveau des ST a été maladroite.

FO complète en disant que ce dispositif alerte et ne secourt pas. Il s'agit uniquement d'un outil de sécurité supplémentaire.

Steven HALL affirme qu'il n'y a pas de plan caché derrière tout cela. L'objectif est de constituer des équipes plus musclées et d'éviter les situations de travailleurs isolés. Du point de vue de la Direction, ce sera un matériel supplémentaire face aux situations dangereuses.

Le **Secrétaire de la CSSCTL** indique que la note nationale sur le travail isolé a été validée et il est dommage qu'elle ne soit pas encore communiquée. Il est important de rappeler que certaines tâches en travail isolé sont interdites, notamment lorsque qu'il y a risque de chute de hauteur et risque de chute à l'eau. Ce sont des préventions primaires.

Steven HALL suggère d'identifier et de répertorier toutes les situations de travail isolé.

Bruno VIDAL intervient afin de relativiser sur le sujet. Pour l'instant, il s'agit simplement d'une opportunité pour tester un outil suite aux demandes récurrentes de certains agents. La DIEE a accepté de financer le projet et 2 ST se sont portés volontaires : PS et CRR. Si techniquement le test est positif, il faudra étudier la manière de gérer les alertes et après de voir s'il est opportun et également possible budgétairement de déployer le dispositif.

Le **Secrétaire de la CSSCTL** indique que ce projet doit avoir un cheminement logique en étudiant au préalable ce qui est interdit et en dernier se poser la question de l'utilisation du système DATI. Il faut également se renseigner auprès d'autres organismes, et les services de les secours, pour avoir leurs retours et leurs modalités d'intervention avec ce dispositif.

Bruno VIDAL précise pour les deux procédures mises en place que la première consiste à tester le fonctionnement technique de la montre et la seconde à faire un projet de gestion des alertes afin d'en faire une expérimentation complète.

Frédérique Bourgeois conclut en demandant un retour d'expérience des ST PS et CRR dans quelques mois afin d'évaluer la pertinence d'un éventuel déploiement de ces montres et de présenter le projet en CSSCTL.



Point sur les visites de sécurité 2026 et présentation de la fiche de visite de sécurité des chantiers :

Il y a eu la visite de sécurité du ST GS sur le barrage de Charnay le 1er juin. Le compte-rendu sera présenté lors de la prochaine CSSCTL.

Il a été convenu de visiter les nouveaux locaux du SFL et le slipway le 29 septembre 2026.

Le **Secrétaire de la CSSCTL** a conçu une fiche de visite sécurité exhaustive comprenant une majeure partie des points à vérifier. Elle est composée d'une rubrique « chantier » et d'une rubrique « locaux ». Dans un premier temps, elle a été testée par le Secrétaire de la CSSCTL lors de la visite à Charnay. Maintenant, les autres membres doivent, à leur tour, la tester lors d'une prochaine visite afin de pouvoir la valider.



Point d'information sur la décision relative à l'alcool à VNF :

La présentation est faite par **Bruno VIDAL**

La DRHM a décidé une application de la charte sur l'alcool à partir du 1er juin 2026 avec une mise en œuvre progressive jusqu'à la fin de l'année. Un guide d'application a été envoyé à destination des managers, mais n'a pas encore été transmis dans les différents ST.

La décision sur cette note précise la possibilité de faire des contrôles en cas de suspicion d'état d'ébriété d'un personnel. Il est donc nécessaire d'habiliter certaines personnes pour réaliser ces contrôles. Une liste restreinte, en interne à VNF, a été constituée en collaboration avec les chefs de ST. Elle est composée des chefs de ST, des chefs de centre, des chefs de pôle et des chefs de BAG.

La **CFDT** demande s'il est prévu une formation pour les personnes habilitées à effectuer ces contrôles.

Le **Secrétaire de la CSSCTL** rappelle que ces agents devront bien connaître la procédure au préalable.

Bruno VIDAL répond qu'il n'y a pas de formation prévue à la base.

En septembre, la DRHM prévoit d'envoyer un flyer aux agents. Il est possible d'organiser une visio avec les agents habilités pour expliquer le guide et les accompagner. La liste des personnels habilités doit être annexée au règlement intérieur.

Il y a, malgré tout, une problématique en terme de jurisprudence concernant l'interdiction de la consommation d'alcool dans un établissement. La norme pour VNF est 0 alcool mais, il y aura des exceptions qui seront listées.



Questions diverses :

Frédérique BOURGEOIS indique que les deux bâtiments de la Quarantaine seront fermés la semaine du 13 juillet pour permettre la mise en cire. Les agents seront soit en congés, soit en télétravail.

La **CFDT** demande si, lors de la mise en place des horaires canicule, la modification de la plage fixe peut être modifiée pour les agents en horaires variables.

Bruno VIDAL répond que le dispositif est déjà mis en place à la Quarantaine mais pas en ST. Si les bureaux disposent d'une climatisation, cela n'est pas possible. Par contre, pour les bureaux non climatisés, il faut formaliser cela en CODIR et généraliser cette possibilité pour les agents au sein des ST.

Enfin, le Secrétaire de la CSSCTL indique qu'il ne suffit pas de faire un simple rappel des principes de base lors des périodes de fortes chaleurs mais également de prendre des mesures concrètes comme l'adaptation des horaires.

VOS ÉLUS CFDT