

Voyage 11 - épisode 2 : « Dame Carcas sonne ... le retour ! »

Si vous avez manqué l'épisode précédent de notre grande série intergalactique :

L'équipage du StarITPETrek les a vus, les ITPE Audois mais pas tous ! (sur une musique stridente et Hitchcockienne)

Tout avait bien commencé en août 2020 par l'atterrissage de l'ISS ENTPrisE sur un camping à Carcassonne et la rencontre avec trois ITPE, Hélène, Maxime et André. Mais par une sombre journée, alors qu'il cherchait un cassoulet que jamais il ne trouva..., le commandant de bord apprit que la mission risquait d'être infectée par le virus envahisseur de la COVID. La suite : Une auberge vite abandonnée, un équipage trop inquiet pour continuer son voyage et un retour précipité vers une orbite de confinement.

Egaré sur son chemin de campagne, certes, mais pas perdu... grâce à la précision astronomique de ses appareils de géolocalisation et à la sagacité de l'équipage¹, notre vaisseau s'est posé une seconde fois sur la planète Audoise.

« Je suis un pur produit de l'adaptabilité ! »

Vincent CLIGNIEZ est directeur départemental des territoires et de la mer de l'Aude.



Bien que natif d'Aix-en-Provence, Vincent passe la quasi-totalité de ses jeunes années à Lyon, y enchaîne bac et classe préparatoire et choisit l'ENTPE pour son enseignement généraliste et un peu aussi pour l'indépendance procurée par une scolarité rémunérée.

Vincent appartient à la 38e promotion de l'ENTPE (1993) avec le choix d'une voie d'approfondissement informatique. « *L'informatique c'est mon dada ! J'ai toujours pratiqué le développement et la programmation à mes heures perdues.* ». Logiquement, il devient pour 5 ans chercheur - doctorant au sein de la division Erosion Torrentielle, Neige et Avalanche (E.T.N.A.) du CEMAGREF (devenu INRAE) de Grenoble et développe notamment un outil de représentation du terrain pour la simulation des risques naturels. « *J'ai pu réellement m'éclater même si la recherche est un milieu spécifique et un tantinet fermé.* » Aucun doute là-dessus car Vincent obtient pour ses recherches le 1er prix des Jeunes Chercheurs aux Septièmes Rencontres de la recherche de la région Rhône-Alpes.

Son premier poste opérationnel, Vincent le choisit dans le droit fil de sa trajectoire orbitale initiale. Il devient en 1998 responsable de la cellule Risques de la DDE de l'Isère et se frotte aux premiers PPR multirisques de ce beau département.

Mais les alizés cosmiques le font sérieusement dévier vers une orbite subtropicale en 2001. Il atterrit à Mayotte comme délégué à l'environnement du Préfet puis, en 2003, comme responsable de la Cellule Hydraulique, Environnement et Assainissement à la Direction de l'Équipement. « *Fais ce qui te plaît, c'est pour moi un principe de base et, à cette époque, j'ai été contaminé par le virus de l'Outre-mer...* »

De retour en métropole en septembre 2005, Vincent enchaîne des postes qui « *m'ont permis de connaître une grande partie des domaines d'action d'une DDE puis d'une DDT* ». Responsable du bureau Communication, Contrôle de Gestion et Modernisation de la DDE du Cher, puis Secrétaire Général de la DDE de la Nièvre, il traverse, sur ces postes stratégiques, la décentralisation du domaine routier et la création des DDT par fusion DDE/DDAF.

¹ Charité bien ordonnée commence par soi-même !!

Voyage 11 - épisode 2 : « Dame Carcas sonne ... le retour ! »

« Ces étapes très structurantes m'ont poussé à me confronter à de gros services. » Challenge réussi à n'en pas douter car Vincent dirige, de 2009 à 2011, le service Loire et Voies Navigables de la DDT de la Nièvre, rattaché à VNF, avec un effectif de 350 personnes et la gestion, l'exploitation et l'entretien de 550 kms de voies navigables sur 8 départements, puis enchaîne par le service Habitat, Bâtiment et Construction de la DDT du Cher.

En 2016, fort d'un parcours particulièrement varié tant par les domaines abordés et leur sensibilité que par l'exigence managériale des postes occupés, Vincent devient cadre dirigeant interministériel, aux commandes en second du vaisseau DDT de l'Yonne avant de devenir le commandant de bord de la DDTM de l'Aude.

L'adaptabilité est une qualité fréquemment reconnue aux Ingénieurs des ITPE. Le commandant en chef d'une flotte commerciale inter-galactique privée, rencontré lors d'un G 2560 sur Alpha du Centaure, nous a confié récemment : « J'aime bien les ITPE car ils savent qu'il ne savent pas tout ! »

Pour moi, une étape déterminante a été de suivre en 2018 le Cycle Supérieur du Développement Durable développé par le ministère. Au regard du dérèglement climatique, de la perte de biodiversité, de la dégradation des milieux et de l'épuisement des ressources naturelles, l'accompagnement de la transition écologique (qui est surtout une transition sociétale) est aujourd'hui l'enjeu majeur que nous devons tous intégrer dans nos pratiques individuelles et nos relations professionnelles avec nos partenaires, élus et acteurs du territoire. Il faut véritablement sortir du dogme de la croissance, redevenir « terriens » et notamment appliquer au quotidien la règle de sobriété des 3 M : Moins, mais mieux !par Vincent CLIGNIEZ

« Le rail puis le canal... et une voie nouvelle dans le social ! »

Louis GODARD est adjoint à la responsable du service Politique Sociale de la Direction Départementale de la Cohésion Sociale et de la Protection des Populations de l'Aude (DDCSPP 11).

Parisien de souche, au terme d'une classe préparatoire au lycée Buffon, Louis intègre l'ENTPE par concours externe en 2003. Il appartient donc à la 51ème promotion des ITPE et choisit la voie d'approfondissement Transports - Modélisation.

Attiré par le domaine ferroviaire, Louis s'engage sur cette voie ferrée et trouve sa première gare à la DRE de Haute-Normandie comme chargé de mission Frêt, au sein de la Mission Inter-modalité et Grands Travaux. En 2009, la DRE devient DREAL, et Louis s'y aiguille vers le poste de chargé de mission Ferroviaire. « Intéressant, mais intéressant seulement... grâce notamment au développement du report modal, aux études de faisabilités du Plan de Relance et surtout aux excellentes compétences d'un technicien expert du domaine ferroviaire. Et puis, Rouen, je n'ai pas vraiment accroché. » Au final, Louis réalise qu'il n'est pas forcément sur la voie qui lui convient vraiment.



Et puis, à ces moments perdus, Louis s'est pris d'intérêt pour la randonnée, la montagne et l'escalade. La Normandie même Haute n'en est pas le terrain idéal... d'autant plus que la compagne de Louis travaille sur Carcassonne ! En 2009, Il quitte le rail pour voguer vers les Pyrénées, sur les voies navigables du Sud Ouest. Louis prend la direction (dans les deux sens du terme) du Canal du Midi et de la subdivision fluviale Languedoc Ouest de VNF à Carcassonne.

Voyage 11 - épisode 2 : « Dame Carcas sonne ... le retour ! »

Louis découvre une subdivision « à l'ancienne », avec un effectif de 60 agents et autant de vacataires, un budget de près de 6 millions d'euros, et 150 km de voies équipées de 35 écluses à gérer ainsi que l'alimentation en eau du canal du Midi par le réseau des étangs de la Montagne Noire. « *C'est une équipe passionnée par le volet historique du Canal du Midi comme en témoigne l'attachement des agents. Quelques temps après mon arrivée, j'ai été invité au pot de départ en retraite d'un agent d'exploitation qui quittait le poste de sa première et unique affectation !* »

A ce contexte, est venue s'ajouter la pression technique, mais aussi médiatique et politique, générée par le nécessaire abattage des ormes plus que centenaires du Canal du Midi, atteints par le chancre coloré. « *Sans aucune expérience antérieure, nous avons dû mettre au point chaque étape de l'abattage, du transport et la destruction d'arbres de 30 mètres de haut en alignement sur les bords du Canal ...* »

Après 6 années très intenses et des événements personnels, Louis, sans pouvoir quitter Carcassonne, fait le pari d'une toute autre voie et intègre son poste actuel à la DDCSSPP 11. Il est en charge du volet logement et principalement du suivi des expulsions locatives, du suivi des personnes prioritaires à l'accès au logement social, du suivi du Droit Au Logement Opposable (DALO), de l'animation des réformes des attributions et du suivi des conventions des aires d'accueil des gens du voyages. « *J'ai dû bosser fort pour acquérir des compétences dans le domaine social, mais je suis très satisfait de ce que j'ai trouvé, avec l'avantage de pouvoir communiquer plus facilement avec mes interlocuteurs de DDT.* »

« *Mes dossiers sont souvent lourds sur le plan humain, mais il ne faut laisser personne à la rue. Et puis quelle satisfaction de proposer une alternative et de réussir une procédure !* »

Pas de doute, Louis est un ITPE d'engagement et son investissement très fort dans le domaine social mérite notre attention. La mission StarITPEtrek avec ses gens du voyage inter-galactique en est particulièrement touchée !

« Dur sur le MoU... ! »

Dominique MAURELLET est inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes et chef de l'antenne de Port-La-Nouvelle du Centre de sécurité des navires (CSN) d'Occitanie au sein de la Direction Inter-régionale de la Mer Méditerranée.



Bien que natif de l'Oise (60), Dominique passe la majeure partie de sa jeunesse à La-Tranche-Sur-Mer (85). « *Notre maison était sur la dune avec vue sur mer et accès direct à la plage ! Mon orientation était scellée... d'autant plus qu'une cousine s'était mariée avec un officier de la marine marchande...* »

Après un an de prépa à Cancale, Dominique intègre l'HYDRO, Ecole Nationale Supérieure Maritime et obtient en 2003 le diplôme d'études supérieures de la Marine Marchande. Il est Officier de 1ère classe (c'est à dire sans limite de longueur de navire) de la Marine Marchande. Il embarque sur la ligne de transports Tunis-Marseille, puis sur un navire cablier, et enfin sur un vraquier de la Compagnie Dreyfus, un navire de 300m de long, 45m de haut et 180.000 tonnes de charbon reliant l'Australie à l'Asie via le Brésil et l'Europe et obtient en 2005 le brevet de Second Capitaine². « *C'était passionnant et je réalisai mon rêve de gosse !* »

En route pour une carrière au long cours ? Pas tout à fait, car Dominique rencontre l'âme soeur, se marie et incline nettement à « *se stabiliser à terre* ». L'occasion se présente avec le concours d'Inspecteur des Affaires Maritimes (IAM), au terme duquel, Dominique intègre l'Ecole Nationale de la Sécurité et de l'Administration de la Mer (ENSAM) à Nantes.

² L'organigramme d'un navire marchand est presque aussi simple que celui de notre vaisseau spatial : un commandant est assisté d'un second capitaine pour la navigation et les manoeuvres et d'un chef mécanicien...

Voyage 11 - épisode 2 : « Dame Carcas sonne ... le retour ! »

Une formation de 2 ans dont la première vise à « mariniser³ » les élèves (ce qui n'était pas vraiment nécessaire pour Dominique) et la seconde à apprendre le métier d'inspecteur de la sécurité des navires (ISN).

Un ISN est en premier lieu un **inspecteur du pavillon** (aucun rapport bien sûr avec les oreilles!). Il contrôle à ce titre les navires professionnels français en vue de leur délivrer ou non un « permis de navigation ». C'est un contrôle technique et administratif à périodicité réglementaire de 1 an pour les transports de passagers, 2 ans 1/2 pour les chalutiers par exemple. « *Le rapport de visite s'apparente souvent à la liste des travaux à réaliser sur le navire ! Des missions d'audit sur la sûreté, le management de la sécurité et la certification sociale des navires sont également sollicitées pour ceux qui naviguent à l'international.* »

L'ISN est, aussi un **inspecteur de l'Etat du Port**. Il s'agit d'exercer les contrôles prévus par les conventions internationales sur les navires battant pavillon étranger qui utilisent les ports du littoral de l'antenne de Port-La-Nouvelle. En l'occurrence, le réglementaire est édicté par le **MoU de Paris** (Mémorandum of Understanding on Port State Control) ratifié par les 27 pays de l'Europe (compris le Royaume-Uni).

Au final, un métier qui convient bien à Dominique qui rêve d'un corps unique de Coast Guard Européen. « *J'aime bien aller sur les bateaux, rencontrer les armateurs et les marins, mais j'aimerais aussi mieux connaître les métiers des Ingénieurs des TPE dont les IAM font désormais partie. Par contre si c'est pour aller dans un bureau en DREAL...* »

La navigation interstellaire que pratique notre mission n'est pas encore sujette à un Mémorandum. Mais avec tous les touristes qui pointent désormais leur nez dans l'espace, il faudra immanquablement prévoir un MoU particulièrement dur !



Le plan de vol de la mission StarITPEtrek

Semaine 31 : Bourges et le Cher

Semaine 33 : Tulle et la Corrèze

Semaine 36 : Dijon et la Côte d'Or

Semaine 38 : Saint Brieuc et les Côtes d'Armor

³ La marinisation est l'opération qui consiste à adapter un moteur terrestre à un refroidissement par eau de mer, expression très peu usitée chez nous car il est rare de vouloir transformer un vaisseau spatial en sous-marin !