

## Voyage 34 : « Escale en “ Piscénie “ ! »

Ne cherchez pas la Piscénie sur une carte de la galaxie, ni sur Internet, le commandant de bord de l'ISS ENTERprise s'est octroyé la liberté d'inventer l'appellation, mais ce n'est pas la chaleur (pile !) de la canicule (de sac !) qui lui a tourné la tête (de haut niveau !).

De longue date l'atterrissage de notre vaisseau sur la planète FR34 - Hérault était prévu, programmé, obligatoire au coeur de la petite colonie de Pézenas, dont les habitants portent le doux nom de Piscénois.

Il règne à cet endroit un climat tout à fait particulier et propice à la rêverie, à la poésie, mais aussi au calembour et à la gaudriole. Cette particularité fut révélée au siècle dernier (le XXème) par l'apparition d'un spécimen tout à fait unique de la faune locale, le plus célèbre des enfants de Pézenas, l'étonnant, l'incomparable (de lapin !) , l'inénarrable (de lapine aussi !), le merveilleux, bref l'unique **Boby Lapointe**.



*« J'ai un penchant naturel pour les mots et leur côté farce, et je ne sais pas m'empêcher de mettre cette farce à toutes les sauces ! »*

C'est un peu la définition toute en simplicité de Boby Lapointe par Boby alors que les élites culturelles de l'époque le qualifiaient volontiers de « *magicien du verbe* », de « *prince du jeu de mots* », de « *prestidigitateur du mot* », d'« *illusionniste vocal* », d'« *enchanteur qui fait pleuvoir les gags* » ou de « *roi incontesté du calembour* »!

Effectivement Boby sera à jamais le seul artiste à concocter et mêler des jeux de mots périlleux : « *la petite écuyère qui ne trouvait pas ça louche* » des textes acrobatiques

*« Amélie, dont les doux nénés  
Doux nénés de nounou moulés  
Dans de molles laines lamées  
Ou mêlées de lin milanais ... »*

et du pur bonheur poétique

*« Dans mon pays, y'a tant de chaleur qu'on peut montrer tout nu son coeur. »*

Mais il est une facette moins connue du poète ... Il aurait pu , et même il aurait dû devenir ingénieur...

Né en 1922, il fait ses humanités au collège de Pézenas. Après un bac MathElem en 1940, il suit les cours d'une classe de MathSpé à Montpellier pour intégrer SupAero ou Centrale. Mais il doit abandonner ses études car il est appelé en 1942 par les chantiers de jeunesse instaurés par l'occupant allemand, puis enrôlé de force et déporté en Allemagne en 1943 au Service du Travail Obligatoire (STO). En novembre 1943, il s'évade une première fois mais, repris, il récidive début 1944 sous le pseudonyme de Robert Foulcan !

Par la force de l'Histoire, Boby ne sera donc jamais ingénieur mais deviendra scaphandrier, commerçant en produits agricoles à Pézenas avant de “monter à Paris” et d'y tenir un magasin de bonneterie. Pour vivre, il est tour à tour électricien, fort des halles, barman, livreur et installateur d'antennes de télévision . « *Dans la vie, j'ai eu des hauts et des bas ; dans les hauts j'installais des antennes et, dans les bas, j' étais scaphandrier.* » Mais, comme le disait un journaliste de l'époque « *avec un nom comme ça, il ne pouvait que percer !* »

Sa carrière d'artiste poète, chanteur et prestidigitateur du mot débute en 1959 avec ses deux chansons fétiches « *Aragon et Castille* » et « *Avanie et Framboise* ». Elle est marquée notamment par une amitié indéfectible avec Georges Brassens.



Mais chassez l'ingénieur et il revient au galop ! En mars 1968, Boby met un point final à son système bibi-binaire, une écriture alphanumérique qui, au lieu d'utiliser la base dix comme la numération habituelle, utilise la base 16. Cette base est aujourd'hui d'un emploi courant chez les informaticiens car elle facilite les conversions de et vers la base deux (système binaire) dont se servent les ordinateurs. Cette invention brevetée en 1971 prouve que Boby LAPOINTE a largement contribué au développement de l'informatique ... mais toujours avec humour et jeu de mots car on peut traduire aussi “bibi” par “moi” !

Pour l'ensemble de son oeuvre, la mission StarITPETrek propose à la puissance publique de décerner à Boby LAPOINTE le diplôme d'Ingénieur des TPE avec une spécialité d'Ingénieur des Travaux Poétiques Enchanteurs !!

## Voyage 34 : « Escale en “ Piscénie ” ! »

### « Piloter des projets de A à Z ! »

Guillaume DESINDE est responsable adjoint “Ville et mobilité” au sein de la société “INGEROP Conseil et Ingénierie” à Pérols.



Guillaume n'est pas à proprement parler un Héraultais pur sucre, mais sa trajectoire professionnelle s'est orientée avec insistance vers le Sud de l'hexagone. Natif de Forbach (FR 57 - Moselle) en Lorraine (je ne sais pas vous mais moi ça me parle beaucoup plus que Grand-Est...), il choisit, après le bac, d'émigrer déjà un peu plus au Sud... à Strasbourg pour y suivre une classe préparatoire scientifique. « *Au terme des concours, j'ai choisi l'ENTPE avec une voie d'approfondissement “Infrastructure et Circulation”, sans avoir, à cette époque, une attirance particulière pour le service public, mais plutôt pour l'ingénierie de projets, les réalisations concrètes avec une affinité particulière pour l'usage de l'informatique. Mon fil conducteur s'est révélé assez vite autour des transports et des infrastructures.* »

Guillaume appartient donc à la 52e promotion de l'ENTPE. En 2007, il rejoint sa première affectation à la Direction Interdépartementale des Routes (DIR) Centre Est à Moulins (FR 30 - Allier) comme chef du pôle “Etudes et conception des routes” et chef du pôle administratif. « *Ce n'est pas vraiment ce que j'espérais. Les débats de primo affectation ont tourné à la foire d'empoigne car certains postes attractifs se sont révélés déjà fléchés. Il restait les postes obligatoires et notre groupe s'est un peu disloqué...* »

De fait, Guillaume a le sentiment d'être poussé dans la piscine et de devoir apprendre à nager ensuite. Son pôle est responsable de la production de 4 unités “Etudes et travaux neufs” fusionnées (24 agents au total) mais sans avoir autorité directe sur les projets eux-mêmes. « *Notre seule intervention technique consistait dans l'organisation du contrôle de production et la gestion des compétences. J'avais l'impression d'être un entraîneur de foot, mais qui n'aurait jamais joué ! Le seul point positif est que j'avais l'obligation de tout comprendre.* »

En 2010, Guillaume poursuit sa route toujours plus au sud. Il rejoint les rangs du Service “Ingénierie Routière” (SIR) de la Direction Interdépartementale des Routes (DIR) Méditerranée à Montpellier, comme chef de projets routiers. « *Cette fois, je pilotais des projets sur les autoroutes A75 et A750 et sur les routes nationales 116 et 580 notamment, depuis la mise au point du programme jusqu'à la réalisation. Je me suis fait réellement plaisir pendant 4 années, jusqu'à ce que les procédures environnementales et réglementaires croissantes pour faire aboutir les projets ne me poussent à rechercher un périmètre d'intervention plus urbain.* »

Il n'empêche que Guillaume semble désormais se fixer dans l'Hérault car il intègre en 2014 les services de la Direction “Génie urbain” de la ville de Montpellier au poste de responsable adjoint du service “Bureau d'études”. « *C'est le grand écart à tous les points de vue ! Le périmètre géographique est plus réduit et les projets plus petits mais en nombre important. Et puis, les contacts sont directs avec les élus, la population et tous les acteurs locaux. A part le bitume, tout est différent ! Un poste très formateur où la stratégie et la politique ont tendance à largement concurrencer la technique... Malgré tout lorsque les projets sont votés, ils se réalisent effectivement.* »

L'année 2015 voit la création de la métropole de Montpellier. Guillaume est transféré d'office en 2016, avec les 15 agents du bureau d'études “Voirie urbaine”, au sein de la direction “Aménagement” des services de la nouvelle collectivité “Montpellier Métropole”. « *Les modes de fonctionnement étaient identiques et nos études se concrétisaient toutes. Notre fait de gloire fut la rénovation de la Grand'rue Jean Moulin, une des principales rues piétonnes commerçantes du centre ville. Nous avons utilisé du granit breton et du calcaire de Bourgogne en dissociant, comme le fait la ville de Paris, la fourniture et la pose pour avoir les garanties maximales sur la qualité des approvisionnements.* »

Mais l'aventure en collectivité tourne court dans un désaccord statutaire emporté juridiquement face à la Métropole... « *De toute façon, je voulais sortir de ma zone de confort et tenter le privé ! Au moins, la rentabilité, c'est un objectif parfaitement clair !* »

Guillaume a donc rejoint son poste actuel en 2020. INGEROP est un groupe d'ingénierie français indépendant, spécialisé en mobilité durable, transition énergétique et cadre de vie. Son siège est à Rueil-Malmaison (FR 92 - Hauts-de-Seine). Fort de 2.600 collaborateurs, il compte 90 implantations dans le monde dont 30 en France. Il a réalisé en 2022 un chiffre d'affaires de 316 millions d'euros.

Le commandant de bord de la mission StarITPETrek a lui aussi vécu un “grand saut” dans le secteur privé pendant une douzaine d'années de son parcours professionnel. Avec Guillaume, il peut témoigner de l'intérêt d'une telle expérience pour forger le capital “compétences” et “management” d'un ITPE. Mais il faut reconnaître aussi que cela secoue quelquefois assez fort, un peu comme au passage d'un champ d'astéroïdes dans l'espace !

## Voyage 34 : « Escale en “ Piscénie “ ! »

### **L**a rénovation Grand' Rue Jean Moulin : un projet mémorable

Lorsque notre Directrice nous a annoncé un lundi matin « le maire veut rénover la Grand' Rue Jean Moulin », nous avons tous été surpris, sans trop vraiment y croire : « Rénover LA Grand'Rue ? Mais vous êtes sûr ? Les travaux vont être compliqués ! ».

*Il faut souligner qu'il s'agit d'une des principales rues piétonnes du centre historique de Montpellier, plutôt étroite, où se trouvent près de 100 commerces... De plus, nous partions de zéro : juste une volonté politique. Et avec du recul, j'ai compris que c'était ça ce qui était intéressant en collectivité territoriale : tout mener de A à Z. Reformuler la commande des élus, définir les objectifs, arrêter le programme et le coût, concerter, communiquer, planifier et phaser les travaux, coordonner l'intervention concessionnaires réseaux, anticiper les difficultés, choisir les dispositions techniques adéquates, respecter les prescriptions de l'architecte du patrimoine, limiter les nuisances durant le chantier, assurer la continuité des accès et des livraisons aux commerces, maintenir les accès pompiers, ...*

*Le principal enjeu technique que je retiens dans cette opération est le choix de la pierre naturelle à poser au sol. À la fois résistante, non glissante, esthétique et d'origine française. Un choix cornélien. En effet, l'architecte du patrimoine souhaitait de la pierre calcaire pour éclaircir la rue et mettre en valeur les bâtiments, nous, les agents techniques, préconisons plutôt du granit pour sa robustesse et sa résistance à la glissance, et le maire avait une préférence pour le basalte, pour sa couleur sombre... En définitive, après de longs et nombreux échanges, un compromis a pu être trouvé avec des dalles calcaires posés en pieds de façade pour souligner le bâti et corriger les irrégularités de nivellement de la rue, et un remplissage général de la voie avec des pavés et dalles en granit sombre.*

*Finalement, après 24 mois de travaux, avec des interruptions pendant les périodes de soldes et les fêtes de fin d'année, la Grand'Rue rénovée a été livrée à temps, juste avant la fin du mandat. Objectif atteint !*

.....Guillaume DESINDE

La Grand'Rue avant (07/2017)



et après travaux (07/2019)



## Voyage 34 : « Escale en “ Piscénie ” ! »

« **Changer les choses sur le terrain pour améliorer le cadre de vie des habitants !** »

**Sophie METTETAL** est cheffe du service “Aménagement territorial Ouest” (SATO) de la DDTM de l'Hérault à Béziers.



Les origines de Sophie se situent aux confins Est des systèmes planétaires FR25 - Doubs et FR52 - Haute-Marne. Sans hésitation elle précise : *« Je suis de Franche-Comté ! »*. De fait, au terme de ses scolarités primaire et secondaire, elle intègre une classe préparatoire scientifique à Besançon (FR25 - Doubs). *« Je dois une fière chandelle aux profs qui m'ont poussée vers cette voie ! »*

Sophie rejoint les rangs de la 48e promotion de l'ENTPE (2003) et opte pour une voie d'approfondissement “Transports”. *« Ma motivation première était et demeure le service public. Mon père était agent de maîtrise à EDF et notre logement se situait au dessus de la subdivision qui était donc au centre de mon terrain de jeu ! »*

Mais en 2003, Sophie choisit le ministère chargé de l'Industrie comme chargée d'études au service technique de l'énergie électrique et des grands barrages (STEEGB). *« Je voulais être à Paris et je suis très satisfaite de mon choix. J'ai collaboré à l'écriture de la réglementation des règles de sécurité et de classification des barrages et digues, au contact des collègues de l'Équipement et de l'Agriculture, et j'ai eu aussi la chance de participer à des missions d'inspection des installations sur le terrain dans des sites de montagne magnifiques ! »*

Ce qui n'empêche pas Sophie de suivre son fil conducteur initial, les transports et particulièrement le domaine des infrastructures routières. En 2007, elle peut ainsi se rapprocher de son compagnon installé sur FR84 - Vaucluse en rejoignant les effectifs de la toute jeune direction interdépartementale des routes (DIR) Méditerranée à Marseille FR13 – Bouches du Rhône au poste de responsable du pôle “Politique routière”. *« 2007, c'est l'année de création des DIR. Tout était donc à inventer dans le fonctionnement et l'organisation de la structure. Notre effectif était constitué en majorité de jeunes techniciens tout juste sortis d'école et le déficit de compétence était important alors que nous avions à gérer un réseau routier de 750 kms d'itinéraires structurants en plaine, en montagne et en zone urbaine. En janvier 2009, un épisode neigeux exceptionnel s'est abattu sur Marseille et tout était à l'arrêt ! J'ai du aller chercher des sandwiches à Aix-en-Provence en circulant sur une autoroute à l'arrêt pour alimenter des équipes au bord de l'épuisement ! A coup sûr, mon poste formateur ! »*

En 2010, Sophie « suit son conjoint » à Montpellier et intègre le service “Transports” de la DREAL Languedoc-Roussillon comme adjointe au chef de la division “Maîtrise d'ouvrage” et responsable du pôle “Qualité et assistance opérationnelle”. *« J'ai beaucoup appris du pilotage de grands projets tels que l'achèvement de l'autoroute A75 et son raccordement à l'A9 à Béziers qui ont un vrai impact en terme d'aménagement du territoire. Les contacts auprès des élus, des exploitants, des prestataires études et maîtres d'oeuvre et de la population notamment les expropriés, une vraie source d'enrichissement personnel et formatrice sur le plan humain. »*

Promue ingénieure divisionnaire, Sophie reste à Montpellier change de sujet et devient, en 2015, directrice adjointe du centre d'évaluation, de documentation et d'innovation pédagogique (CEDIP) de la DRH des ministères de l'Environnement et du Logement. *« Une étape importante à titre personnel par ma participation au programme “#Culture transition”, très marquant par son ouverture sur des orientations très disruptives qui ré-interroge le sens de l'action publique... Après 4 années, j'ai ressenti la nécessité de revenir à du travail plus concret, pour faire progresser et changer les choses sur le terrain, et naturellement je me suis orientée vers la DDTM. »*

Sophie rejoint la DDTM de l'Hérault en 2019 au poste d'adjointe au chef du service “Habitat, constructions et affaires juridiques”. *« Une opportunité que j'ai saisie immédiatement car je voulais aborder le volet humain et les aspects sociaux de l'aménagement et, aussi, parce qu'il y a des gens sur le territoire ! C'était particulièrement motivant et enrichissant d'accompagner les petits et grands projets des élus locaux et de contribuer à améliorer le cadre de vie des habitants. Il n'y a pas de solution miracle, je crois aux initiatives locales ! »*

Depuis 2022, sur son poste actuel, elle est un peu directrice de l'Ouest de l'Hérault car son service assure le relais de terrain de l'ensemble des services de la DDTM sur un périmètre de 162 communes et avec un effectif de 25 agents. *« Et, sur ce périmètre, nous sommes également chargés de la vigilance territoriale, avec surveillance par drones, pour la lutte contre la “cabanisation”. Près de 1.000 nouvelles constructions illégales par an sont observées en zone naturelle ou agricole situées pour le plupart en zone inondable et risque fort feux de forêt. »*



La mission StarITPETrek tient à rassurer les lecteurs. Sophie développe une énergie impressionnante dans tout ce qu'elle entreprend mais sans doute pas au point de taguer les murs de la DDTM avec tous les sujets rencontrés dans son cadre professionnel, ou à venir ! Si tel devait être le cas, elle pourrait bien un jour manquer de place et devoir attaquer la façade principale...

## Voyage 34 : « Escale en “ Piscénie ” ! »

### « Mon livre de chevet a toujours été l'Atlas ! »

**Frédéric MARTY** est chef du bureau “Ingénierie et patrimoine” au sein des services de la Direction Interdépartementale des Routes Massif Central à Clermont-l'Hérault (District Sud).



Bien que né à Marseille, Frédéric se qualifie volontiers de « pur Héraultais par sa mère et son père ». Avec un père gendarme, il a forcément bourlingué un peu... Frédéric fréquente l'école primaire en Lozère, puis le collège et le lycée à Clermont-l'Hérault. « J'aurais aimé devenir militaire cependant mes aptitudes sportives m'ont permis de jouer au hand-ball en Nationale 1 et m'ont valu des reports d'incorporation successifs. De fait, j'ai changé mon fusil d'épaule et engagé un cursus universitaire en sciences de la terre à la fac de Montpellier 2. il faut dire que, de tout temps, j'ai été passionné par l'astronomie, la planétologie et surtout la géologie. Mon livre de chevet, c'est l'Atlas ! »

Effectivement, Frédéric décroche successivement une licence (1998), une maîtrise (1999) en sciences de la terre et un DESS en “Risques géologiques, imagerie de surface, de sub-surface et cartographie” (2001). « J'ai commencé à réaliser que ce qui me plaisait vraiment c'était l'ingénierie forensique<sup>1</sup> appliquée aux désordres d'origine géologique. Au cours du stage DESS, j'ai eu l'occasion d'appréhender environ 200 mouvements de terrain avec les techniciens de la DDE 34; une super entrée en matière qui m'a conduit à postuler au concours exceptionnel de recrutement sur titres de technicien supérieur de l'Équipement spécialité “Géologie et géotechnique”. »

« Les opportunités m'ont souvent été favorables ! » Effectivement, elles permettront à Frédéric de rester sur son territoire de prédilection aussi bien géographiquement que professionnellement. A la seule exception géographique de son affectation en 2002 au centre d'études techniques de l'Équipement (CETE) de Lyon comme chargé d'études en géologie et géotechnique. « Là, au contact d'un expert en géotechnique, qui fut mon mentor, j'ai appris le métier en m'orientant progressivement vers l'ingénierie de réparation. »

Mais Frédéric ne tarde pas à regagner le Sud Est de l'Hexagone. En 2007, il rejoint les rangs du CETE Méditerranée comme chargé d'études “Risques naturels” au Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées (LRPC). « A tendance plutôt régaliennne, ce poste ne comportait pas suffisamment de technique à mon goût ». C'est pourquoi, promu technicien supérieur principal, il choisit en 2009 de devenir chargé d'affaires en mécanique des sols au sein du même CETE et de son LRPC. « Je faisais beaucoup de contrôles de chantier, des journées très denses. Les entreprises de forage et de travaux géotechniques m'ont appris énormément sur le métier. »

En 2013, Frédéric est reçu premier en spécialité “Sciences de la Terre” au concours de recrutement sur titres d'ingénieur des TPE. « Encore une opportunité favorable qui me permet entre autres de rester dans le sud au Laboratoire d'Aix-en-Provence. » Il devient en 2014 chef de la section “Risques rocheux” dans la même structure devenue direction territoriale Méditerranée (DTER Med) du Cerema. « Les laboratoires m'ont offerts une très importante autonomie avec un excellent réseau métier, me donnant l'opportunité de pouvoir transmettre mon expérience et participer à la rédaction de guides techniques.. »

Un évènement familial oblige Frédéric a revenir s'installer dans l'Hérault en 2015. « Avec une nouvelle chance de pouvoir retrouver un poste dans mon domaine d'activité ! » Effectivement, il intègre la direction interdépartementale des routes (DIR) Méditerranée comme chef du “Bureau d'études Ouvrages d'art” au SIR de Mende-Montpellier.

« Je me suis régalé sur un vaste territoire entre le sud du Massif Central et les Alpes du Sud car plus de 75% de mon activité concernait la maintenance et la réparation des ouvrages depuis le diagnostic jusqu'à la maîtrise d'oeuvre de conception et de travaux ! Une occasion à ne pas manquer de pouvoir de maintenir ma spécialité de géologue géotechnicien suite à mon départ du Cerema .. »

En 2022, Frédéric rejoint son poste actuel au sein de la DIR “Massif Central”, un peu un retour aux sources. En effet, « j'ai plus de 460 ouvrages à suivre et entretenir, sans compter les domaines routiers connexes (chaussées et bassins). C'est, pour moi le meilleur des terrains de jeu car je continue toujours d'apprendre dans de nouveaux domaines techniques ! »

Frédéric a obtenu en 2019 la qualification d'expert national “Géotechnique et risques naturels” par le Comité d'évaluation scientifique et technique de domaine du ministère. Cette qualification a été renouvelée en 2023. Il enseigne le Génie Civil en IUT et en université et participe ou anime un réseau à l'origine de la publication ou le renouvellement de guides techniques concernant la gestion, le suivi et la maintenance des ouvrages d'art et/ou géotechniques.

<sup>1</sup> A partir des retours d'expérience de défaillances, et avec une approche systémique, l'ingénierie forensique a pour but de mettre en évidence la chaîne des évènements d'un processus conduisant à la défaillance pour en améliorer tous les aspects de la prévention.

## Voyage 34 : « Escale en “ Piscénie ” ! »

Le parcours de Frédéric témoigne de l'excellence technique atteinte par les spécialistes et experts formés à l'origine par le ministère de l'Équipement au sein des services et structures hautement spécialisées relevant aujourd'hui notamment du Cerema. Une technicité de pointe qui a essaimé dans l'univers entier et grandement participé à la notoriété de la galaxie France en matière d'infrastructures.

Mais certaines circonstances défient toute analyse. Le dimanche 2 août 2018, en weekend touristique en Italie, Frédéric emprunte le viaduc de Gênes. En conduisant, il fait le constat à son épouse « *Il est bizarre ce pont !* ». Le lundi 3 août, le viaduc s'effondre...

---

*Après plusieurs années assidues de pratique du Handball en compétition ou il faut le dire, le corps ne suit plus après un certain âge (chuter sur un parquet à 35 ans ce n'est pas pareil qu'à 20 ans), je me suis orienté vers la pratique de la course à pied et du semi-marathon. Cependant, le sport que je pratique le plus actuellement et qui me procure le plus de bienfaits c'est le vélo de route. Les effets positifs du vélo sur la santé sont formidables et bien connus. Il y a par ailleurs un faible impact sur le corps avec une pratique « à sa mesure et à son propre rythme ». Je recommande « humblement » à tous la pratique de cette activité physique qui apporte au quotidien des effets sur la forme physique et le mental : de quoi résister au stress du quotidien dans un District ou les événements inattendus d'exploitation et parfois graves sont nombreux... « Parfois je me pose des questions en grimant un col : qu'est-ce que tu fais ici ? Je résiste alors à ma petite voix qui me dit d'arrêter de pédaler, car mes muscles me brûlent !... A chaque fin de sortie je me dit toujours que cela valait vraiment le coup de le faire ! Le vélo est un sport accessible à tous ! Les défis auquel je suis confronté dans le sport et plus particulièrement le vélo m'apprennent à persévérer quand les choses deviennent difficiles dans la vie de tous les jours !.....Frédéric MARTY*

---

### « Droit et rigoureux ! »

Salvador NUNEZ est directeur opérationnel “Réseau ASF” au sein de VINCI Autoroutes à Maugio.

Si la grande histoire n'avait pas changé le cours du temps, Salvador serait probablement Ingénieur des Travaux Publics Espagnols... Mais sa famille installée en Andalousie dans la province de Cadix dut émigrer vers le Maroc en raison de la Guerre Civile qui a frappé l'Espagne entre 1936 et 1939. Il grandit à Casablanca, fréquente le Lycée Lyautey et y intègre une classe préparatoire scientifique. « *Je suis espagnol naturalisé français mais je pense qu'avec cette scolarité marocaine, je suis peut-être meilleur en français et en géographie que les français eux-même !* »



Salvador passe les concours des écoles d'ingénieur françaises à Casablanca avec un encadrement assuré par l'Ambassade de France. Il rejoint comme élève ingénieur civil, la 32e promotion de l'ENTPE (1987) et opte pour une voie d'approfondissement “Génie civil”. « *Depuis tout petit je voulais construire des ponts ! J'ai un très bon souvenir de l'ENTPE et la suite m'a prouvé que j'y avais reçu une excellente formation technique.* »

Salvador ne tarde pas à réaliser le niveau de sa formation alors qu'il la complète par une année au Centre des Hautes Etudes de la Construction (CHEC) dont l'objectif de former les élites techniques des entreprises. « *Grâce à l'ENTPE, j'avais un niveau beaucoup plus pointu que les autres élèves. Trois mois avant la fin de ce cursus, nous avions tous de multiples propositions d'emploi !* »

Au final, Salvador rejoint en 1988 le bureau d'études Setec TPI (Travaux publics et industriels) comme ingénieur d'études et se confronte d'emblée à des projets de génie civil urbain complexes. « *Une bonne entrée en matière avec des “moutons à cinq pattes” comme le tramway de Lille. Le problème , c'est que je ne faisais pas de ponts ! Et puis, marié avec un enfant, nous aspirions à une meilleure qualité de vie. J'ai donc regardé ailleurs* »

En 1990, Salvador devient chef de projet au sein de Europe Etudes GECTI (EGG), une filiale toulousaine du groupe Freyssinet. Il assure les études et le suivi de la réalisation d'ouvrages d'arts sur autoroutes, et de bouclages des rocade de Toulouse. « *Dans la région, j'ai beaucoup d'enfants ! Je calculais des ponts en permanence, près de 200 au total, y compris les études d'exécution pour les entreprises. Le plus important pour moi, c'était de concrétiser mes acquis tout en apprenant le maximum sur tous les sujets abordés.* »

Progressivement, Salvador devient en quelque sorte l'ingénieur des projets complexes et sensibles. En 1996, Setec TPI « vient le chercher » pour assurer la maîtrise d'oeuvre du tunnel d'Orelle sur A43 ( vallée de la Maurienne). « *Ma première expérience très fructueuse de responsable de la maîtrise d'oeuvre qui s'est prolongée par le viaduc de la Dordogne sur A10 au nord de Bordeaux.* »

Salvador poursuit en 2000, avec la maîtrise d'oeuvre des ouvrages d'art et génie civil complexes de la première ligne de tramway à Bordeaux pour INGEROP comme ingénieur en chef, puis en 2001 avec la gestion du patrimoine d'ouvrages d'art de l'A4 entre Rennes et Strasbourg pour Sanef à Metz, comme directeur adjoint. « *Des chantiers très techniques pour lesquels Sanef manquait de compétence. J'ai fait le boulot, mais le climat ne me convenait pas !* »

## Voyage 34 : « Escale en “ Piscénie ” ! »

Depuis 2002, Salvador est directeur d'opérations pour ASF (Autoroutes du Sud de la France) et enchaîne une impressionnante liste de réalisations : élargissement des autoroutes A62 ( Toulouse/ Montauban), A61(Toulouse) et A9 (Perpignan), modification et modernisation d'aires de services, création de nouveaux échangeurs, déplacement de l'A9 sur Montpellier et élargissement de l'A57 à Toulon, élargissement de l'A52 à Aubagne. « Avec ASF, j'ai basculé sur la maîtrise d'ouvrage. Certaines missions spécifiques comme la création d'une direction territoriale à Orange, la mise en place d'un groupement de maîtrise d'ouvrage dans le cadre de la concession du Tramway entre l'aéroport Saint-Exupéry et la Part-Dieu à Lyon et la restructuration de la maîtrise d'ouvrage chez ESCOTA ont considérablement pimenté mon parcours ! Je crois que j'ai été plutôt bon dans un rôle de pompier, à ma manière, droit et rigoureux ! »

Décoré de la Légion d'Honneur en 2020, Salvador est désormais en charge de la maîtrise d'ouvrage très sensible du contournement autoroutier Ouest de Montpellier avec un objectif de mise en service en 2029. « Même quand il y a lieu d'attendre, la raison et l'intérêt général finissent toujours par l'emporter ! »

Salvador a confié à la mission StarITPEtrek avoir très envie de rester en activité jusqu'à cette échéance de 2029. « Sans être fonctionnaire, je crois que je suis un véritable “ingénieur des Ponts” ... mais mon objectif désormais n'est pas de montrer que je sais faire mais plutôt de transmettre. »

Un “ingénieur des ponts pompier”, voilà qui nous ramène inmanquablement à notre piscénois de Bobby Lapointe

### Le plan de vol 2023 de la mission StarITPEtrek



Semaines 15 et 16 : Nîmes et le Gard  
Semaines 17 et 18 : Toulouse et la Haute Garonne  
Semaines 20 et 21 : Auch et le Gers  
Semaines 22, 23 et 24 : Bordeaux et la Gironde  
Semaines 26 et 27 : Montpellier et l'Hérault  
Semaines 29 et 30 : Rennes et l'Ille et Vilaine  
Semaines 32 et 33 : Châteauroux et l'Indre  
Semaines 34 et 35 : Tours et l'Indre et Loire  
Semaines 38 et 39 : Papeete et la Polynésie Française

Serge ECHANTILLAC  
06 03 86 16 64  
[sergechantillac@gmail.com](mailto:sergechantillac@gmail.com)