

Voyage 60 : ...A la pointe de la transition énergétique ? !

Les prophètes ont toujours tort d'avoir raison ! (Boris Vian)

Lors de son exploration de la planète FR60 - Oise, la mission StarITPEtrek est tombée en arrêt devant un vaisseau d'une apparence complètement inédite qui ne manqua pas de titiller la curiosité scientifique et historique de tout l'équipage de l'ISS ENTerPrise.



Faisant appel à ses souvenirs d'enfance alimentés par la lecture de la revue de vulgarisation scientifique "Tout l'Univers", notre commandant de bord ne tarda pas à identifier l'engin qui défraya la chronique scientifique et sportive de la toute fin du XIXe siècle autant par ses performances et son style que par le nom que lui donnât son créateur : La **"Jamais Contente"**.



Le 29 avril 1899, cette torpille sur roues, conduite par **Camille Jenatzy**, son inventeur-ingénieur-metteur au point-pilote, fut pour l'éternité le premier véhicule à franchir le cap de vitesse des 100 km/h.

Il y eut donc un avant et un après JC ... mais qui aurait pu (du?) être une déflagration déterminante à l'échelle du monde entier car la JC de CJ était un véhicule électrique !

127 ans plus tard, en effet, à la lumière de notre désormais indispensable "Transition énergétique", on se prend à regretter amèrement que l'énergie électrique ait été abandonnée si rapidement au profit des énergies fossiles dont nous connaissons les quantités limitées et dont nous devons désormais apprendre douloureusement à nous passer pour le bien de notre planète !

« Nul n'est prophète en son pays » dit le proverbe mais il ne s'applique pas vraiment à Camille Jenatzy, et pas seulement parce qu'il était belge... mais parce que ses uniques buts étaient la performance et la vitesse. Il ne semble pas non plus avoir été très sensible à la nature et à la biodiversité car il est décédé dans un accident ... de chasse.

La mission StarITPEtrek admet qu'objectivement l'énergie électrique contribue moins au réchauffement de la planète et provoque moins de nuisances et de pollutions atmosphériques. Par contre, pour la fabrication des batteries de stockage elle est très consommatrice de "terres rares" qui, par définition, sont en quantité limitée dans le sol terrestre... Et puis, par exemple, n'a-t-on pas évacué un peu rapidement l'hydrogène qui est aussi une source d'énergie non polluante aux réserves importantes ?

L'ingénieur se pose (et se doit de poser) ce type de questions et réunir les données scientifiques et techniques pour éclairer en toute objectivité les choix de société. Malheureusement, les mondes économiques et politiques ont une fâcheuse tendance à ignorer les conclusions qui ne mènent pas dans la direction qu'ils souhaitent. L'ingénieur est bien trop souvent un **"Jamais Content"** !

« Très fière d'avoir rendu le Mont Saint-Michel à la Bretagne ! »

Jeanne-Marie GOUIFFES - BIZIEN est directrice du département "Ports et navigation" au sein de la direction technique "Risques, eau et mer" du Cerema à Margny-les-Compiègne.

Tout le monde l'aura compris, Jeanne-Marie est bretonne ! Native de la colonie de Rosporden sur FR29 - Finistère, elle y déroule une scolarité réussie... ce qui contrarie un peu ses projets. *« Je voulais être agricultrice, mais on trouvait que je travaillais bien à l'école ! »*



Jeanne-Marie enchaîne donc par les classes préparatoires scientifiques du lycée Sainte-Anne à Brest. *« A cette époque, j'ai ressenti un intérêt pour les travaux publics. En plus ma mère m'incitait à entrer dans la fonction publique parce que « c'est plus sûr ! ». L'ENTPE correspondait donc parfaitement, d'autant qu'elle me permettait d'acquérir l'autonomie financière. Ma mère m'a en effet incitée à opter pour le statut de fonctionnaire parce que « c'est plus sûr pour la famille ! ». Il faut aussi reconnaître que je n'ai pas vraiment eu le choix car c'est le seul concours que j'ai réussi...mais je ne l'ai jamais regretté ! »*

Elle rejoint effectivement les bancs de la 40e promotion de l'ENTPE (1995) et opte pour une voie d'approfondissement "Ingénierie maritime et fluviale (IMF)". *« Je ne voulais pas faire de route et cela m'a paru la voie la plus complète. Et puis mes origines bretonnes ont influencé ce choix. Je n'en ai pas de regret même si je considère que cette VA aurait du être plus approfondie sur l'hydraulique et les aménagements portuaires. J'ai particulièrement apprécié les nombreuses sorties terrain dont ceux du barrage de la Rance et du port de Sète. Ce n'est pas un hasard si la 40 a produit des responsables de grands ports nationaux ! »*

En 1995, pour sa première affectation, Jeanne-Marie intègre le Service technique central des ports maritimes et des voies navigables à Compiègne (FR60) comme responsable de la subdivision "Ouvrages et programmes de restauration". *« Je dois dire que j'aurais préféré un peu plus de maritime que de fluvial, mais ce fut une très bonne entrée en matière qui m'a donnée l'occasion de rétablir une vérité historique ! Dans le cadre de la maîtrise d'ouvrage des travaux de rétablissement du caractère maritime du Mont Saint-Michel, nous avons rénové le barrage du Couesnon et détourné à l'est du Mont Saint Michel le flot de ce petit fleuve qui marque la frontière entre Bretagne et Normandie. Le Mont est donc de fait redevenu breton en redevenant une île ! »*

Le Maritime reprend le dessus en 1999, lorsque Jeanne-Marie devient responsable de la subdivision "Etudes et travaux neufs" du service maritime des ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais. *« J'avais le projet de partir vers un port... plutôt en Polynésie Française mais les planètes ne se sont pas alignées. En fait je me suis beaucoup plu au port de Calais qui était en forte croissance avec des projets et des budgets importants, notamment sur les postes des lignes trans-Manche. »*

En 2003, une double mobilité du couple conduit Jeanne-Marie à changer de trajectoire pour rejoindre la DDE de la Seine-Maritime (FR76) à Rouen comme responsable d'une subdivision "Constructions publiques". *« J'ai aimé la conduite d'opération de projets variés pour le ministère de la Justice et pour la direction interdépartementale des routes (DIR) Nord-Ouest. Et puis, je n'ai pas totalement abandonné le domaine maritime avec de la conduite d'opération pour le port de Dieppe. »*

Promue ingénieure divisionnaire, Jeanne-Marie rejoint en 2007 les effectifs du centre d'études techniques de l'équipement "(CETE) Normandie Centre" à Rouen, comme responsable du pôle de compétence national "Risques technologiques et urbanisme". *« Un poste intéressant par le rôle national de concentration de la compétence et de "chef d'orchestre" du domaine pour tous les CETE. »*

Une nouvelle mobilité conjointe en 2011, mais cette fois choisie pour Jeanne-Marie, la conduit à la DREAL Nord - Pas-de-Calais à Lille, au poste de responsable du pôle "Aménagement du territoire". *« Je m'y suis passionnée notamment pour l'instruction des avis de l'Autorité Environnementale et particulièrement pour les contacts avec les porteurs de projets. »*

Sans doute poussé par un "besoin d'ailleurs", Jeanne-Marie sollicite en 2018 une mobilité conjointe vers Wallis-et-Futuna (FR 986) qui s'avérera impossible... Qu'à cela ne tienne, inversion de cap, ce sera la Guyane (FR 973) où Jeanne-Marie intègre les effectifs de la direction générale des territoires et de la mer (DGTM) comme adjointe du chef de service "Urbanisme, logement, aménagement". *« Un poste à dominante sur le logement social (population en croissance forte) et sur les constructions publiques. On y retrouve le sens de la fonction publique en positif comme en négatif ! Une étape attachante au point que notre fils aîné et moi-même ne voulions plus repartir ! »*

Le retour s'effectue malgré tout en 2022 et Marie-Jeanne rejoint la direction technique "Risques, eau et mer" du Cerema à Margny-les-Compiègne comme responsable du groupe "infrastructures fluviales et portuaires" puis en 2024, à la tête du département "Ports et navigation", son poste actuel. *« Un service d'une quarantaine d'agents consacré au pilotage des activités du département sur les thématiques portuaires, maritimes et fluviales (transport, performance et gestion des infrastructures et du patrimoine, sécurité et technologies de la navigation) ainsi qu'à l'animation du secteur d'activités "Ports et voies navigables" au sein du Cerema. »*

Pour l'avenir, Jeanne-Marie a confié à la mission StarITPEtrek qu'elle s'orienterait plutôt vers une direction départementale des territoires et de la mer (DDTM). Dans ces conditions la mission l'invite à renoncer à toute hypothèse en Normandie du fait de ses affirmations au sujet du Mont-Saint-Michel ! Par contre, il est clair que les DDTM bretonnes ne manqueront pas de tenir compte de tels états de service !

« Grâce au réseau, on est jamais seul ! »

Charles BIZIEN est directeur adjoint de "l'Ingénierie et de la maîtrise d'ouvrage" de Voies Navigables de France (VNF) à Compiègne.

Charles est le fruit d'un rapprochement qui, géographiquement, impressionne ! Il s'agit en l'occurrence d'une diagonale Est-Ouest quasi parfaite entre un père breton du Finistère Nord (Plouguernau sur FR29) et une mère nordiste (Trelon sur FR 59). L'attraction planétaire de FR59 étant à l'époque plus forte que celle de FR29, il partage sa jeunesse et sa scolarité entre Trélon, Fourmies et Maubeuge puis s'oriente vers les classes préparatoires scientifiques du lycée Faidherbe à Lille. *« Mon rêve de devenir pilote de chasse s'est assez vite estompé en raison de ma santé et je visais plutôt l'école nationale supérieure des télécommunications (ENST) mais je n'ai pas réussi à la décrocher ! J'étais bien classé pour l'ENTPE et le génie civil avec les ouvrages d'art et aéroportuaires ont scellé ma décision. »*

Comme sa future épouse, Charles appartient donc à la 40e promotion de l'ENTPE (1995) avec spécialisation "Ingénierie maritime et fluviale" (IMF). *« La formation à l'école balaye un spectre très large d'activités et permet d'acquérir une bonne base sans faire de nous des spécialistes. Elle forge le raisonnement et la réflexion sur des sujets complexes faisant appel à plusieurs disciplines. Mais son effet essentiel est de nous faire intégrer un réseau de connaissances et de compétences au sein duquel on ne se sent jamais seul ! »*



En sortie d'école, Charles accomplit un service militaire qui renoue un peu avec son rêve initial. En poste à la DDE du Nord, il devient élève officier de réserve à la sous-direction du génie de l'Air de la direction centrale de l'infrastructure de l'air (DCIA). *« Un préalable tout à fait intéressant qui a encore renforcé mon intérêt pour le domaine aéroportuaire. »*

Inutile de préciser que, géographiquement, les étapes de la carrière de Charles ne sont jamais très éloignées de celles de son épouse. En 1996, il rejoint le service maritime des ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais comme responsable de la subdivision d'exploitation du port de Calais (16 agents). *« Une chance pour moi d'avoir, dès mon premier poste, été mis en responsabilité dans une affectation correspondant étroitement à ma spécialisation avec des activités particulièrement variées comme la gestion technique des ouvrages non concédés du port intérieur, l'exploitation des quais et terre-pleins du port de commerce, la gestion du domaine public maritime et le service local des bases aériennes pour l'aérodrome de Calais-Dunkerque. Au final, un premier poste très formateur. »*

Ce ne sont pas les postes "musclés" qui effrayent Charles. En 2000, il rejoint en détachement le service des dragages et de l'hydrographie du Port Autonome du Havre (FR76) comme adjoint chargé de la maîtrise d'oeuvre de Port 2000, qualifié de "projet du siècle". *« On n'a pas tous les jours l'occasion de participer à un projet de l'ordre du milliard en euros ! »*

Charles décide en 2006 de rejoindre la DDE 76 pour être immédiatement intégré à l'équipe de préfiguration de la direction interdépartementale des routes (DIR) Nord-Ouest, puis pour en devenir le responsable du pôle "Entretien et gestion de la route" en 2007. *« Une belle aventure pour la création d'un bel outil en étroite coordination avec l'administration centrale, puis un excellent poste dédié à l'ingénierie de l'entretien des chaussées, des dépendances bleues et vertes, et des équipements du réseau routier national. »*

Promu ingénieur divisionnaire, en 2009, Charles engage un nouveau challenge. Il devient chef du service des ateliers et des dragages du Grand Port Maritime de Rouen. *« 215 agents pour trois gros chantiers: la gestion opérationnelle des dragages d'entretien, l'armement des dragues et les travaux de réparation navale et de maintenance industrielle. Un poste enrichissant mais copieux à l'excès ! »*

Charles rejoint en 2011 les rangs de Voies Navigables de France (VNF) en direction territoriale "Nord Pas-de-Calais" à Lille comme adjoint au chef du service "Maîtrise d'ouvrage" auquel il succède en 2015. *« Outre la politique d'investissement de la DTer, nous avons en charge la maîtrise d'ouvrage avec conduite d'opération intégrée pour un très beau programme de travaux comme la réouverture du canal de Condé Plommeroeul et le re-calibrage de la Deûle au gabarit 3000t. »*

Comme son épouse, Charles traverse l'Atlantique pour intégrer en 2018 la DEAL de la Guyane qui deviendra en 2019 la DGTM de Guyane. Il occupe successivement les fonctions de chef du service "Infrastructures, transports et éducation routière" (160 agents), puis, en 2020, de directeur adjoint en charge de l'aménagement des territoires et de la transition écologique (250 agents). *« Sur le plan professionnel, une étape très positive qui m'a confronté à toutes les activités liées aux infrastructures routières, mais aussi un excellent séjour pour toute la famille ! »*

Au retour, en 2021, Charles retrouve son secteur de prédilection. Il rejoint la Société du canal "Seine-Nord-Europe (SCSNE) au poste de directeur du secteur "Écluses et systèmes". *« Grâce au réseau des ITPE pour le premier contact, j'ai eu ainsi l'occasion de participer à mon "deuxième projet du siècle"... avec comme dossier majeur, la construction de cinq écluses de grande hauteur et d'une écluse à petit gabarit assurant la connexion entre le canal du Nord et le nouveau canal à grand gabarit. »*

Depuis 2023, Charles a retrouvé VNF comme directeur adjoint de l'ingénierie et de la maîtrise d'ouvrage et un portefeuille bien garni... de près de 300 projets et la direction de 7 services opérationnels et 130 agents répartis sur le réseau. *« J'ai eu la chance de me faire plaisir tout au long de mon parcours, et le réseau des ingénieurs TPE y a largement contribué ! »*

La mission StarITPEtrek souhaite qu'il y ait assez de projets (et de siècles !) pour satisfaire pleinement les ingénieurs des TPE ! En l'occurrence, Charles appartient sans aucun doute à la catégorie des **Inlassables Travailleurs sur Projets Exceptionnels** !

« Faire un vrai métier d'ingénieur : concevoir et réaliser des infrastructures ! »

Eric VACHET est directeur de projet "Secteur 6 - Pont canal de la Somme" au sein des services de la Société du Canal Seine - Nord Europe (SCSNE) à Compiègne.

Au classement des plus parisiens des Ingénieurs des TPE, Eric est certainement bien placé. Né à Paris intra-muros, il y passe sa jeunesse et une scolarité plutôt réussie jusqu'à un baccalauréat scientifique. Pour l'échauffement, et avant d'intégrer les classes préparatoires du lycée Saint-Louis, il engrange une licence de Mathématiques « *par pur plaisir !* »

Attiré par l'ENTPE en raison des multiples disciplines et domaines d'activité enseignés, il intègre la 44e promotion de l'école (1999) et opte en 3e année pour une voie d'approfondissement "Génie civil - Ouvrages d'art". « *A vrai dire, j'ai réellement apprécié mes études d'ingénieur, mais, à la fin, j'avais une réelle envie de passer aux choses concrètes dans la vie active. Malgré mon attrait certain pour des disciplines moins techniques prodiguées par l'école, je voulais faire un vrai métier d'ingénieur pour concevoir et réaliser des infrastructures. Je pense que les formations en alternance devraient commencer à l'ENTPE dès la première année. En ce qui me concerne, je me serais senti utile plus tôt, alors que l'enseignement de l'école couvre énormément de disciplines dont on ne voit pas toujours l'intérêt. J'avais quelquefois l'impression d'être un légume qu'on fait pousser en serre ! A contrario, les séminaires sur le développement personnel m'ont passionné !* »



En 2000, Eric choisit la coopération pour faire son service militaire. Il fait partie de la dernière génération devant s'acquitter des obligations militaires. Il devient donc ingénieur coopérant au Liban, au sein d'une équipe d'assistance à maîtrise d'ouvrage dispensée par le port autonome de Marseille pour l'extension du port de Beyrouth et la réalisation d'une étude socio-économique sur le développement du port de Tripoli. « *J'ai eu la chance de découvrir le Liban et le Moyen Orient à une période relativement calme de libération du Sud Liban. Une expérience très sympathique même s'il fallait franchir au moins 3 check points sur toutes les routes et composer de loin avec une corruption institutionnalisée !* »

Pour sa première affectation, Eric est impatient « *d'exercer la fonction de maîtrise d'ouvrage avec maîtrise d'œuvre intégrée et de piloter des travaux tout de suite, et pas uniquement des études* ». Il rejoint donc en 2001 les effectifs de la DDE du Val-d'Oise (FR95) au poste de chef de projet d'infrastructures routières et de transports collectifs (tramway). « *Avec 10 agents, nous assurons la maîtrise d'œuvre de projets urbains importants comme la re-qualification de l'autoroute A115 ou la construction du tramway T2 La Défense-Bezons. Mais notre unité a disparu avec l'extinction décidée de la maîtrise d'œuvre publique...* »

Sans quitter le domaine routier, Eric se positionne en 2004 au sein de la DDE de Seine-Saint-Denis (FR 93) comme chef de la subdivision des voies rapides urbaines.

« *Mon objectif initial était de faire du management et, avec 65 agents, un contexte RH assez dur et beaucoup de projets, je dois dire que j'ai été servi ! Et la situation ne s'est pas allégée avec le transfert vers la DIR Ile-de-France (DIRIF) au moment de sa création en 2007. Heureusement, le climat s'est progressivement amélioré avec d'importantes réflexions lancées notamment sur la sécurité au travail.* »

Eric rejoint en 2007 l'administration centrale et passe une année peu enthousiasmante à la direction générale des routes (DGR), Grenelle de l'environnement oblige, comme adjoint au chef du bureau des opérations routières sur le réseau non concédé. Dès lors, il prend la décision de changer de domaine et il intègre en 2008 les effectifs de la direction générale des infrastructures de transports et de la mer (DGITM) comme chargé de mission "Grands projets ferroviaires". « *En charge de dossiers importants dont la ligne ferroviaire Lyon-Turin, la LGV Nîmes-Montpellier et le pilotage de la revue des projets ferroviaires et fluviaux pour l'élaboration du Schéma national des infrastructures de transports, j'ai participé à tous les échanges et les négociations aux niveaux les plus élevés. J'ai réellement eu l'impression de revivre !* »

Promu ingénieur divisionnaire 2011, Eric choisit de poursuivre au sein de Voies navigables de France (VNF) comme adjoint du chef de service "Grands travaux" puis en 2014 comme responsable de l'unité territoriale Seine-Nord à Compiègne (FR60). « *Ces affectations figurent au nombre de mes postes préférés. Le premier pour la conduite d'opérations de modernisation des barrages, des écluses et de créations de passes à poissons sur un territoire incluant l'Île-de-France, la Normandie, la Picardie, la Bourgogne et la Champagne-Ardennes. Le second pour la préfiguration puis la direction d'une nouvelle structure à 5 niveaux impliquant le management de 200 agents, la refonte complète des méthodes d'exploitation et des niveaux de service. Il s'agissait de la découverte d'un territoire et d'une expérience humaine inoubliable. J'ai également beaucoup apprécié la poursuite de mon expérience en grands projets via mon rôle de représentant territorial pour la reconstruction des barrages de l'Aisne et de la Meuse et les études amont du Canal Seine-Nord Europe en tant que futur exploitant.* »

En 2018, Eric est de retour à la DGITM, cette fois comme chef du bureau des Ports. « *Le bureau exerce la tutelle du ministère sur les 13 grands ports maritimes nationaux. Notre dossier majeur était la fusion HAROPA (Le Havre-Rouen-Paris) et la refonte du modèle économique des ports. Au final, je constate que je n'ai pas cessé de re-boucler le parcours "Travaux-Maîtrise d'œuvre -Stratégie"!* »

Sur son poste actuel de directeur de projet au sein de la SCSNE, Eric poursuit dans le domaine fluvial sur un dossier qu'il connaît déjà bien. Il a sous sa responsabilité, depuis 2020, la conception-réalisation du plus grand pont-canal du monde. L'ouvrage permettra au canal d'enjamber les marais, les étangs et les zones arborées de la vallée de la Somme sur 1,3 km de long à 30m de haut avec une largeur de 45m. *« Les travaux lourds doivent débuter en 2028 pour une durée de 3 à 4 ans. Évidemment, après avoir mené toutes les procédures très complexes qui précèdent la réalisation concrète d'un tel formidable ouvrage, j'aimerais bien en voir la réalisation ! Mais qui sait ce que me réserve l'avenir ? »*

La mission StarITPETrek étant dotée d'un transmutateur temporel, elle a la réponse à l'interrogation d'Eric. Nul doute qu'avec ce fameux pont-canal, il a atteint les sommets d'un passionnant métier d'ingénieur terrestre.

Pour aller plus loin encore, les ingénieurs des TPE devront sans aucun doute ajouter les infrastructures stellaires à leurs objectifs, même si la déception a été grande ce constater que les fameux canaux de la planète Mars sont apparemment une illusion d'optique !

« J'ai toujours été un geek ! »

Jérémy HETZEL est directeur adjoint de la direction départementale des territoires (DDT) de l'Oise à Beauvais.

Comme son nom l'indique, Jérémy est originaire du système planétaire alsacien, plus particulièrement de la planète FR67 - Bas-Rhin et de sa colonie principale, Strasbourg. Au terme d'une scolarité réussie, il y intègre les classes préparatoires du Lycée Kleber.



« Ma première difficulté "professionnelle" a été de choisir mon orientation parmi tous les concours auxquels nous avons accès. Il se trouve que l'ENTPE dont le slogan était "L'école des choix", me permettait justement de ne pas choisir trop tôt compte-tenu de l'éventail très large des formations proposées qui toutes m'intéressaient ! De plus, elle figurait parmi les mieux classées et permettait d'accéder au statut de fonctionnaire et à l'autonomie financière. Elle m'offrait en outre la possibilité de me spécialiser dans le domaine qui m'a toujours passionné, l'informatique. J'ai toujours été un geek ! »

De fait, Jérémy intègre la 49e promotion de l'ENTPE (2004), opte évidemment pour une voie d'approfondissement "Informatique" et complète le tout par un diplôme d'études approfondies (DEA) "Extraction des connaissances à partir des données".

« L'école dispense une formation très complète sur les domaines techniques même si mon niveau d'exigence en informatique était très élevé. Par contre, rétrospectivement il me semble que le cursus sur le management aurait pu être un peu plus dense et soutenu. »

Naturellement, pour sa première affectation, Jérémy se positionne sur un poste de chargé d'études "Informatique - développement" au sein du Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE) de Metz (FR 57-Moselle). *« Ce début de carrière me convenait parfaitement même si après 3 ans, j'avais le sentiment d'en avoir fait le tour. »*

De fait en 2007 Jérémy décide de s'engager sur une autre voie et rejoint la DDE de la Somme (FR80) à Amiens comme responsable du pôle "Constructions Publiques". *« Dommage qu'à mon arrivée sur ce poste le ministère ait décidé l'arrêt des prestations pour le compte des communes... Heureusement les projets de l'Etat en Somme ne manquaient pas avec notamment le Conservatoire National des Arts et Métiers (CNAM) à Amiens et la réforme de la carte judiciaire du ministère de la Justice. »*

La réforme territoriale et la création des directions départementales interministérielles (DDI) conduit, en 2010, Jérémy à se positionner sur l'organigramme de la DDTM 80 au poste de responsable de l'Unité Territoriale du Grand Amiénois. *« Avec un effectif de près de 20 agents sur 3 sites et un territoire correspondant au tiers du département, notre mission était de conseiller et d'orienter le public et les collectivités sur toute problématique ou demande concernant les missions de la DDTM. »*

En 2014, promu ingénieur divisionnaire, Jérémy (avec sa famille!) décide de rejoindre la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) de la Guadeloupe (FR971) au poste d'adjoint au chef de service "Risques-énergie-déchets" et responsable de la gestion de crise et du pôle "Risques naturels". *« La Guadeloupe est concernée par tous les risques naturels à l'exception des feux de forêts ! Les plus fréquentes sont les tempêtes tropicales et les inondations. Mais la culture locale a pleinement, et depuis longtemps, intégré ces crises comme "la contrepartie du paradis sur terre" ! »*

En 2015 Jérémy devient chef du service "Sécurité, Expertises et Crises" de la DDT de l'Oise (FR60) à Beauvais. *« Une première confrontation avec les domaines de la sécurité et de l'éducation routières s'est avérée très enrichissante et intéressante. Le volet "Expertises", lui, concernait essentiellement le conseil au Préfet pour la gestion du patrimoine immobilier de l'État et, avec mon expérience des constructions publiques, je m'y suis adapté sans trop de difficulté. »*

L'année 2018 voit Jérémy rejoindre les rangs de la DREAL Hauts-de-France (FR59). Il intègre l'équipe de direction du service "Eau et nature" comme chargé de mission "Qualité et connaissance" et référent "Eolien". *« Mon rôle était essentiellement transversal au sein de la DREAL sur la contribution du service à l'Autorité Environnementale, la contribution biodiversité et paysage à l'instruction des dossiers éoliens, et la démarche la qualité de direction régionale, notamment pour son laboratoire d'hydrobiologie. »*

Au final, un challenge réussi pour JérémY qui rejoint le cercle des cadres dirigeants de l'administration territoriale de l'Etat (ATE) et prend son poste actuel de directeur adjoint de la DDT de l'Oise en 2023. « *Un nouveau défi qui repose essentiellement sur 2 aspects : la gestion des relations avec le Préfet et avec le Territoire, et puis le management interne d'une DDT de 170 agents (chiffre 2025). Cela me conduit à changer de sujet tout le temps ! Pour mieux accompagner et fédérer le territoire, nous avons créé un Comité Départemental de la Connaissance Territoriale (CDCT) qui permet à tous les acteurs locaux, partenaires et interlocuteurs de l'Etat de partager les études et les données ; et nous avons lancé ou accompagné plusieurs documents stratégiques départementaux (schéma de cohérence logistique, étude sur les volumes disponibles, projet agricole départemental, etc.)* »

La mission StarITPEtrek constate une nouvelle fois que la formation et la culture des ingénieurs TPE est "DATE-compatible", c'est-à-dire parfaitement favorable à l'émergence de cadres dirigeants de l'Administration Territoriale de l'Etat particulièrement en prise directe avec les Territoires. Le CDCT de la DDT de l'Oise est un bel exemple d'outil de connaissance, de concertation et de dialogue.

... Et si enfin, au lieu d'imposer d'en haut, **on Commençait à Discuter Calmement (au plus près) du Territoire !**

Le plan de vol prévisionnel 2026 de la mission StarITPEtrek



Semaine 16 : Vannes et le Morbihan (2e passage)
 Semaine 18 : Metz et la Moselle
 Semaine 20 : Nevers et la Nièvre
 Semaine 23 : Lille et le Nord
 Semaine 25 : Beauvais et l'Oise
 Semaine 27 : Alençon et l'Orne
 Semaine 30 : Arras et le Pas-de-Calais
 Semaine 32 : Clermont-Ferrand et le Puy-de-Dôme
 Semaine 36 : St Pierre et Miquelon

Serge ECHANTILLAC
 06 03 86 16 64
sergechantillac@gmail.com