



GROUPEMENT FONDE EN 1855

Manifeste de l'ingénierie publique en Outre-Mer

Bien commun de la Nation nécessaire à l'égalité des territoires de la République

Parce que, dans ces territoires :

- *seule l'ingénierie publique permettra la mise en œuvre opérationnelle des politiques publiques nationales : transition énergétique et écologique, prise en compte des risques majeurs, réduction des inégalités territoriales, mise en accessibilité totale des territoires... ;*
- *aux fortes contraintes et aux enjeux particuliers, l'ingénierie publique demeure un vecteur indispensable de partenariat entre État et collectivités territoriales ;*
- *aux situations économiques, sociales et culturelles propres, l'ingénierie publique constitue un vecteur de développement économique et de création d'emplois.*

les **Ingénieurs des Travaux Publics de l'État** souhaitent mobiliser l'ensemble des acteurs intervenant dans les régions et territoires ultra-marins pour la **préservation de ce bien commun de la Nation.**

Répondre aux **nouveaux enjeux** (transition énergétique, adaptation au changement climatique, excellence environnementale, accessibilité),
tout en assurant un **traitement efficace et indispensable** des **problématiques traditionnelles** (logement social, urbanisme raisonné, besoins en infrastructures, mobilité durable),
passe par le déploiement d'une **ingénierie de la puissance publique** (notamment au niveau de l'État) **forte, impartiale, reconnue et au service de l'intérêt général.**

Il serait parfaitement illusoire de croire qu'une solution d'ingénierie publique au rabais serait source d'économies sur nos territoires d'Outre-Mer, **tant leurs besoins et leurs potentiels sont extraordinaires.**

Un retard structurel sur des enjeux cruciaux

Le constat est partagé entre préoccupation légitime pour l'intérêt général, retards structurels certains et dimension hors-norme des projets mis en œuvre :

- un **déficit** généralisé de **logements sociaux** ;
- des **services publics environnementaux** parfois **défaillants**, quand ils ne sont pas, tout simplement, inexistants (en matière d'assainissement mais aussi d'adduction d'eau potable, de gestion des déchets, ... *par exemple, en 2007, la Cour de justice des Communautés européennes a condamné la France pour infraction au droit communautaire en matière d'environnement, concernant 14 **décharges non autorisées** - dont la quasi-totalité en Outre-Mer*) ;
- des chantiers d'envergure de **Rénovation Urbaine** (le plus grand chantier au niveau national ayant été en Guadeloupe, plus de 20 000 habitants concernés) et de **résorption de l'habitat insalubre** ;
- des projets d'**infrastructures et de transport** à la hauteur des contraintes et des besoins de ces territoires (La Nouvelle Route du Littoral - 1 Milliard 660 millions d'euros, Plan Global des Déplacements en Guyane).

Dans toutes ces champs d'intervention, chaque politique mise en œuvre est stratégique et déterminante pour un développement durable de ces territoires et nécessite en cela la mise en œuvre de compétences en **aménagement du territoire**, afin de concilier les objectifs **d'excellence technique, de rentabilité, d'efficacité et de prise en compte du contexte local**.

Des enjeux spécifiques majeurs

A l'échelle territoriale des Outre-Mers, l'**excellence environnementale** est souvent mise en exergue dans la promotion de politiques publiques nationales et communautaires (points chauds, la biodiversité, les biotopes inédits tels que les forêts primaires, les lagons, les mangroves, les récifs coralliens, les réserves marines...).

Parallèlement, la **prévention des risques**, et par extension la **préparation** de la **gestion de crise**, est une **dimension inhérente** à tous les projets d'aménagement, la quasi totalité des risques naturels envisageables étant présents : cyclones, tsunamis, éruptions volcaniques, séismes, glissements de terrain... Viennent s'y ajouter les risques industriels, compte tenu de la concentration des populations autour des pôles d'activités, et enfin les risques en terme de sécurité civiles dus à un climat social délicat, des infrastructures fragiles et un isolement géographique (vulnérabilité des dépôts de carburants, des installations portuaires, populations isolées...).

Ces enjeux nécessitent le développement de **compétences techniques spécifiques au contexte local** au delà des besoins basiques mais incontournables en gestion de crise (infrastructures, routes, ...) justifiant la présence d'ingénieurs confirmés dans ces domaines.

Le **retrait de l'ingénierie publique d'État** qui jouait auparavant un rôle moteur de facilitateur, d'ensembliser et à même d'améliorer les projets de manière itérative, a participé au ralentissement de l'activité durement ressenti sur l'économie de ces territoires, d'autant que l'offre d'ingénierie privée souvent défailante ou d'un coût prohibitif n'est pas à même d'y pallier.

Des territoires dans un environnement menacés par des mutations en profondeur

L'ensemble des territoires ultra-marins français doivent faire face à des évolutions majeures, à commencer par celles liées au **changement climatique**.

Des faiblesses structurelles ...

- une forte vulnérabilité des territoires de par leur morphologie et leur occupation (concentration des activités en zones littorales) ;
- des mix énergétiques dominés par les énergies fossiles (hormis en Guyane) ;
- des transports en commun à développer offrant peu d'alternatives intermodales.

... à mettre en perspective avec des opportunités réelles :

- architecture bioclimatique en milieu tropical et possibilités d'Approches Environnementales de l'Urbanisme adaptées (à l'occasion des rénovations importantes par exemple) ;
- larges potentiels en énergies renouvelables et possibilités de sites démonstrateurs, notamment pour les énergies marines.

Au-delà de ces aspects, **des évolutions internationales** peuvent concerner directement ces territoires et nécessiter des réponses techniques adaptées et à la hauteur de ces enjeux, dépassant le simple contexte local :

- modification des routes maritimes internationales (ouverture des routes du Nord Arctique, élargissement du canal de Panama, ...) et ce particulièrement pour les Antilles françaises ;
- exploitation de nouvelles ressources (off-shore en Guyane).

Pour répondre à ces défis, **l'existence d'une ingénierie publique structurée** au niveau national et inter-DOM est indispensable **pour promouvoir l'innovation, la diffusion et la valorisation** de solutions techniques et la coordination nécessaire entre ces territoires.

Des contextes institutionnels particuliers

Ainsi la récente **départementalisation** de Mayotte laisse pressentir une croissance des besoins de l'intervention de l'État. A contrario la création de **collectivités uniques** en Guyane et Martinique, ou l'évolution de certains territoires vers plus d'**autonomie** (St Barthélémy et St Martin) ne réduit en aucun cas le **besoin en ingénierie publique**, bien au contraire.

Par ailleurs, les possibilités de légiférer dans les collectivités d'Outremer (comme le permet spécifiquement l'habilitation énergie de la Région Guadeloupe par exemple) ou les besoins d'adaptation de la réglementation nationale sont autant d'opportunités nécessitant une véritable ingénierie pour concrétiser des volontés politiques légitimes en une réalité opérationnelle. Et l'absence de représentation sur place des organismes techniques nationaux (CEREMA, ONEMA...) ne fait qu'accentuer ces besoins

Notons enfin la question délicate mais nécessaire de **l'intégration des territoires** ultra-marins dans leur **espace régional** : coopération internationale de la France avec les États voisins (notamment dans le cadre de traités internationaux), où le couplage d'une ingénierie publique de l'État à celles des territoires permettrait une participation plus qualitative à ces programmes régionaux.

Des opportunités de financements spécifiques

L'attribution de **Fonds Européens** (l'Objectif Convergence ciblant 3,2 Md€ sur la période 2007-2013 pour les régions s'inscrivant dans ce cadre) ou les possibilités de **défiscalisation** (la somme des déductions fiscales, au titre des dispositifs relatifs à l'Outre-Mer, s'élevant à 1,1Md€ pour la seule année 2013) sont autant de leviers appelant le développement de **capacités d'analyse technique et financière** pour le montage et l'accompagnement des dossiers.

Tous ces arguments plaident pour **la préservation et le développement d'une ingénierie publique éclairée** permettant aux décideurs de décrypter les enjeux des projets proposés dans l'environnement complexe de ces territoires, afin d'éviter l'approximation voire le contre-sens technique.

Un positionnement des Ingénieurs des Travaux Publics de l'État à valoriser

En Outre-Mer comme ailleurs, **les Ingénieurs des Travaux Publics de l'État** prodiguent un appui technique **reconnu** auprès de **tous les acteurs publics**.

La grande exposition des ingénieurs vis-à-vis de l'**échelon politique** ou du plus haut niveau de la **représentation de l'État**, plaide pour une **reconnaissance** du positionnement de ce corps de **A/A+** et la prise en compte de ces aspects dans les évolutions de carrière. En Outre-Mer plus qu'ailleurs, la **variété des parcours** et la **mobilité** des ingénieurs liés à l'attractivité des postes demeurent **les meilleurs moyens de garantir le maintien et le développement des compétences collectives**. Il convient donc de les préserver et de les stimuler.

Ce maintien de l'ingénierie publique doit s'accompagner de **conditions d'exercice et de vie de qualité** pour assurer l'attractivité de ces mobilités géographiques lointaines et exigeantes.