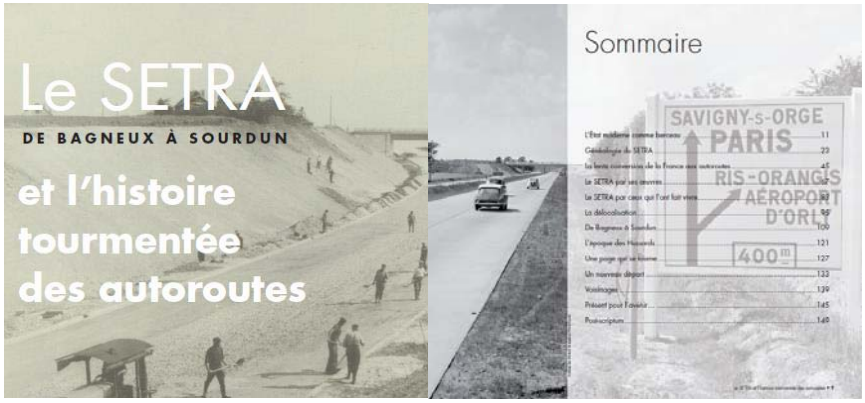
Le SETRA et l'histoire tourmentée des autoroutes

Christian Després, Presses des Ponts, 2014

Presses des Ponts



L'INVENTION DE L'« ÉQUIPEMENT »

Quand le SETRA est créé, le 1er janvier 1968, la France traverse une période particulièrement féconde de son histoire.

Le général de Gaulle est aux commandes. Réélu par la première élection présidentielle au suffrage universel qu'a connu notre pays, trois années plus tôt, il conduit avec imagination et exigence la restructuration de l'État. Mais il n'entrevoit pas les troubles sociaux du printemps prochain qui le feront vaciller et annonceront sa retraite.

Bien au contraire, le régime a toute confiance dans les vertus de la planification, jouit d'une croissance forte et croit en l'amélioration des conditions de vie par l'accès à la consommation de masse. Celui qui confesse une « certaine idée de la France » est entouré d'hommes de grande envergure qui vont l'aider dans ce vaste chantier de construction d'un État moderne.

Ce sont d'abord ses deux Premiers ministres :
Michel Debré, l'homme de la Fidélité, qui assume la réorganisation territoriale du pays à la Libération, puis corédige la constitution de 1958 ;
Georges Pompidou, l'homme de la modernité, qui enclenche une politique active d'aménagement du territoire et de développement des grands équipements.
Ce sont ensuite deux grands commis de l'État :
Paul Delouvrier, le père des « villes nouvelles » et de l'IAURP [1] ;
Olivier Guichard, [illegible]

Publics et des Transports, autant au niveau des administrations centrales que des services déconcentrés. Rompu aux croisements culturels de par son histoire personnelle, capable de la synthèse en politique (il fut aussi ministre de François Mitterrand), Pisani était l'homme de la situation.

De Gaulle, hôte de Colombey, a pu voir Pisani à l'œuvre en Haute-Marne, d'abord en tant que préfet, puis comme sénateur. Dans ce département très rural, où l'on ne connaît pas les faux-semblants, les deux hommes ont su s'apprécier pour leurs qualités propres et le sens de l'État, au-delà de leurs divergences politiques.

C'est le décret du 20 janvier 1966, acte de naissance du ministère éponyme, qui fait naître ce concept administratif novateur d'« Équipement ». Le terme se veut fédérateur des forces vives qui s'activent, – tant dans le domaine des transports que de la construction, des infrastructures et de l'urbanisme – à améliorer la vie quotidienne de la nation. Si elle devient rapidement populaire – notamment grâce aux DDE – l'appellation de ce ministère donne du fil à retordre à ceux qui doivent le traduire dans d'autres langues, en particulier en anglais où il est victime du faux ami « Equipment ».

LA MISE EN PLACE DES DDE

DIRECTIONS DÉPARTEMENTALES DE L'ÉQUIPEMENT

C'est au travers de ces nouvelles structures départementales créées en mars 1967 par le décret n° 67-278 que l'action du nouveau ministère de l'Équipement va démontrer son efficacité.

« La difficile genèse de l'Autoroute du Sud »

LE SEANF

SERVICE SPÉCIAL D'ÉTUDES DE L'AUTOROUTE DU NORD DE LA FRANCE

Au plan administratif, le SEANF (désigné aussi parfois SANF ou encore SSEANF) est le premier service à vocation exclusivement autoroutière à avoir été constitué en France.

On peut fixer au 27 août 1941 la date de sa création, « arrachée » par le directeur des routes de l'époque Jacques Boulloche au secrétaire d'État aux transports du gouvernement de Vichy, Berthelot [1]. Au plan technique, des travaux autoroutiers avaient cependant déjà été exécutés avantageux par les Ponts et Chaussées, notamment ceux relatifs au tronçon Saint-Cloud Orgeval, mais leur caractère limité et l'absence de volonté politique de généraliser la construction de ce type d'infrastructures firent qu'on ne jugea pas nécessaire d'en retirer la maîtrise d'œuvre aux services ordinaires.

Si son caractère précurseur peut avoir une forte valeur symbolique dans l'histoire autoroutière française, dans les faits, le SEANF fut une structure de taille réduite, réunissant tout juste une poignée de fonctionnaires au sein de la direction des routes sous la direction de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Teissier du Cros.

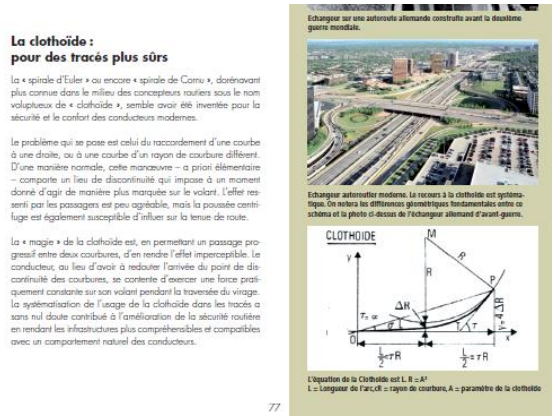
Dans les toutes premières semaines de la Libération, ce dernier plaida pour la transformation du SEANF en structure de plus grande envergure compétente sur l'ensemble des projets nationaux dont le rapport lévêque avait lancé la gestation. Les bases du Service Spécial des Autoroutes étaient posées.

(1) Se reporter au sous-chapitre « La période de l'occupation » pour le rappel du contexte particulier de cette époque

L'hypothèse « résistante »

LES CHAUSSÉES ET LES RENFORCEMENTS COORDONNÉS

Le point de rupture est atteint au cours de l'hiver 1962-1963



Prix de lancement : 20 €
Presses des Ponts – 15 rue de la Fontaine-au-Roi
75127 Paris Cédex 11

Presses des Ponts