

TRAVAUX DE MEMOIRE AARSCET

HISTOIRES DE SEREQUIP

Divers témoignages rassemblés par Pierre LALITTE

Juillet 2014

Préambule de Pierre Lalitte

René Gay, auteur de « Histoires du BETURE », m'avait demandé, il y a quelque temps, de faire également une « Histoire de SEREQUIP ».

Quand j'ai vu le travail fourni par René pour ses histoires béturiennes, de même que les travaux accomplis par nos amis Henri Ramin, pour l'histoire de la SESIRT, Jean-François Lhermitte pour celle du BETEREM et même Jean BOULARD pour celle de la SEDES, j'ai pensé que je ne pourrai pas aller au bout de cette tâche. Mais contrairement à mes prédécesseurs, je me suis dit qu'il fallait peut-être mieux faire un travail d'équipe :

◆ J'ai donc essayé de monter un historique chronologique de l'histoire de SEREQUIP.

◆ J'ai demandé à certains de mes anciens collègues de raconter tout ou partie de leur carrière à SEREQUIP.

◆ C'est ainsi que j'ai obtenu les témoignages de Thadée HUFNAGEL (l'un des pionniers de SEREQUIP), Lise PIGUET (chargée, dès la création de SEREQUIP, de la mise en œuvre et du suivi de ses différentes facettes administratives, ainsi que du service général), mon épouse Anne-Marie (qui était à SEREQUIP avant moi !), Jacques DEVILLERS pour l'agence de Nancy, moi-même, Jean-Pierre NERRIÈRE et Michel TERRASSON (pour la partie CERAU de SEREQUIP) et Serge DEVIGNY (lors de la fusion avec le département Génie civil du BETURE)

Je les remercie de leur participation.

1/Les domaines de compétences de SEREQUIP

SEREQUIP, depuis sa réorganisation en 1971, a développé quatre grandes lignes d'activités qui se rattachent aux domaines :

- Des transports et de la circulation,
- De l'infrastructure routière,
- Du génie civil urbain et du bâtiment,
- Des méthodes.

À chacun de ces quatre domaines d'activités correspond, dans l'organigramme, une division de SEREQUIP.

2/ Historique chronologique de SEREQUIP.



SEREQUIP

1966 : Naissance de SEREQUIP, à partir de la Division Ouvrages d'Art d'EUREQUIP, dirigée alors par Philippe DEMONSABLON et son adjoint Alain BLANC. Les deux actionnaires sont, à part égale, EUREQUIP et la SERI (Société d'études et réalisations industrielles, filiale de la Régie Renault). SEREQUIP était alors implantée Avenue du Roule à Neuilly.

1967 : Déménagement à RUEIL-MALMAISON et création, en plus de la Direction Études d'Ouvrages d'Art dirigée par Alain BLANC et Thadée HUFNAGEL, d'une autre Division sous la direction de MADIGNIER, et spécialisée en études d'organisation, de formation, de programmation d'études et de développement de Société.

1968 : La Société Centrale pour l'Équipement du Territoire (S.C.E.T.) a pris, en 1968, une participation dans SEREQUIP, dont le capital a été porté à 600 000 Francs. La SCET devient alors actionnaire de SEREQUIP pour 1/3, ainsi que SERI Renault et EUREQUIP. Philippe DEMONSABLON quitte la Société et est remplacé par Marc PORTIER.

1969 : Suivant la volonté de Marc PORTIER, déménagement de SEREQUIP de Rueil-Malmaison à Avenue Félix Faure, dans le quinzième arrondissement de Paris.

1970 : La SCET rachète toutes les actions de SEREQUIP. Marc PORTIER en devient le Président et Jacques BRUNET le Directeur Général.

1971 : Dans le courant de cette année, la SCET a réorganisé son secteur Études et a transféré à SEREQUIP :

- les activités du BETURE (Division Génie Civil et Bâtiments du BETURE : agence de la Rue Bellini, à Puteaux, dirigée par Fernand GOUBET).
- par l'intégration de la division Transports et Circulations du CERAU (Centre d'Études et de Réalisations de l'Aménagement Urbain), relatives à l'économie et la sociologie des transports, dirigée par M. Jean DESCHÊNE.
- celles de la SCEPROG (Société Centrale d'Études de Programmation) relatives à l'ordonnancement, la recherche opérationnelle, le calcul scientifique, l'informatique et les études de systèmes.
- Et encore le CREDOC (Centre de Recherche pour l'Étude et l'Observation des Conditions de vie).

SEREQUIP devient alors 100 % SCET.

Les équipes d'ingénieurs et de techniciens qui œuvraient dans ces domaines ont été transférées en même temps.

À cette époque, SEREQUIP devient l'actionnaire principal de la SESIRT (Société d'Études et de Réalisation de Signalisation Routière TOUBAS), société spécialisée dans la signalisation routière, mais également pour les autoroutes et les centres des grandes villes, et dirigée par Henri RAMIN. Enfin, SEREQUIP a une participation de 49 % dans le BETEREM (Bureau d'Études Techniques pour l'Urbanisme et l'Équipement de la Région Méditerranéenne) dont le siège est à Marseille.

Ainsi, SEREQUIP passe d'une vingtaine de personnes (en Infrastructure et sensiblement plus avec la création des Antennes notamment) en partant de Rueil, puis à environ soixante-dix personnes à Félix Faure, et à plus de cent cinquante personnes (dont une soixantaine d'ingénieurs) début 1972. Huit agences régionales ont été mises en place à Paris, Nancy, Brest, Nantes, Valence, Annecy, Lyon et Lille.

SEREQUIP a été également représentée à Rennes et à Rouen.

D'autres petites agences ont pu être installées en fonction des besoins, comme à Aix en Provence, pour l'étude de la future Autoroute A51, qui a remplacé la fameuse « Route Napoléon », la RN 85, qui doit aller de Marseille à Grenoble, en passant par Sisteron et Gap (seule la partie Marseille et sud de Gap est en service aujourd'hui).

1972 : SEREQUIP est officiellement rattachée à la Scet, et il y a la création de nombreuses agences ou antennes, ainsi que des prises de participation dans certaines agences du BETURE (BETERALP et BETEREM en particulier).

1973 : Regroupement de l'ensemble des salariés de la Région Parisienne à TRAPPES, dans un immeuble neuf et moderne, construit par la CDC.

1974 : Jacques BRUNET prend la Direction Générale de SCETAUROUTE (Société créée en 1970) et celle de SEREQUIP est confiée à Dinh MANH TOAN.

1976 : Après son départ comme Directeur à la S.A.P.N., c'est Michel DROCOURT qui prendra la relève.

1979 : Restructuration des Bureaux d'Études de la SCET et de la CDC : SEREQUIP disparaît, la plupart de ses agents se retrouvant à SCETAUROUTE (qui s'appelle maintenant EGIS), les informaticiens à l'I.S.T. (Informatique Scientifique et Technique) et d'autres à la SCET, au BETURE, à la SCIC, à TRANSROUTE ou bien dans d'autres sociétés du groupe CDC ou encore dans le privé.

3/ Une expérience intéressante à la Direction des Études techniques de SEREQUIP : Celle de Thadée HUFNAGEL.



En 1961, Philippe DEMONSABLON dirigeait un petit bureau d'études, créé par des ingénieurs de l'entreprise CHEMIN. Début 1962, des rumeurs concernant un éventuel dépôt de bilan de l'entreprise CHEMIN, mirent peu à peu fin aux activités de ce bureau d'études.

Philippe DEMONSABLON me proposa alors de continuer avec lui, ailleurs, et j'acceptai cette proposition. Philippe DEMONSABLON connaissait Silvère SEURAT, Président-Directeur Général d'EUREQUIP, société dont les deux activités principales étaient la Formation et le Conseil en Organisation. Pour y développer une activité à caractère très technique, on a créé alors une Division Ouvrages d'Art.

Nous fûmes, dès Avril 1962, trois à intégrer les locaux d'EUREQUIP, Rue des Sablons, dans le 16^{ème} arrondissement : Ph. DEMONSABLON, M. SALMERON et Thadée HUFNAGEL.

Quelques projets de ponts courants, la programmation du calcul du coefficient de sécurité au glissement des murs de quai, avec l'aide d'un ingénieur d'IBM, la volonté de créer un bureau d'études opérationnel, ont conduit à passer à une dizaine de personnes à la fin de l'année.

En 1963, nous fut confié le dossier d'avant-projet du pont de Conflans en remplacement d'un pont ancien. En fait, deux ponts jumeaux pour franchir la Seine entre Charenton et Ivry. Je fus chargé d'établir la note de calculs du tablier et responsable des plans correspondants.

Ce fut, sans doute, notre première référence importante.

Le nombre d'agents du personnel augmentant, Philippe DEMONSABLON engagea un ingénieur polyvalent, expérimenté, pour prendre la Direction des Études : Alain BLANC.

Les locaux devinrent insuffisants, et en Février 1964, EUREQUIP s'installa dans de nouveaux bureaux, avenue du Roule à Neuilly.

En 1964 et 1965, des projets dans divers domaines permirent d'embaucher du personnel en plus.

Il faut citer l'étude de l'échangeur du boulevard périphérique avec la voirie urbaine à Issy les Moulineaux et le pont dit du Point du Jour (pont aval du Boulevard Périphérique : franchissement de la Seine entre Issy les Moulineaux et Boulogne).

J'ai eu la responsabilité de l'avant-projet détaillé (APD) du pont avec une équipe spécialement constituée pour l'élaboration de ce dossier.

On peut citer aussi l'exploitation du programme de stabilité des murs de quai et soutènement qui donna lieu à un article dans la Revue Générale des Routes et Autoroutes.

Ces projets ont contribué à conforter la bonne réputation de la Division AOA.

Mais ils furent loin d'être les seuls : des programmes de calcul automatisé furent élaborés par un groupe scientifique et aussi des études de circulation et des études sur maquettes.

Des directives furent diffusées concernant l'utilisation du PERT (Project Évaluation and Review Technique : schéma de programmation des tâches).

Une collaboration fut contractée avec le Service Spécial des Autoroutes pour mettre au point un programme dit PPI (Poutrains Précontraintes Isostatiques).

Fin 1965, une note de Silvère SEURAT annonça une orientation nouvelle pour l'activité AOA, devant aboutir à une extension de la clientèle.

Toutefois, pour s'assurer des moyens financiers supplémentaires, une Association était envisagée.

Ainsi, le 1^{er} Janvier 1966 naissait une Société nouvelle : SEREQUIP, constituée par parts égales par Seri Renault Engineering et EUREQUIP, dont l'apport était la Division AO et le Service du Calcul Scientifique.

La Direction Générale de SEREQUIP revenait à Silvère SEURAT et la Direction Technique à Philippe DEMONSABLON : les études continuèrent sans aucun changement à Neuilly toute l'année 1966.

Il faut noter que les projets relatifs à des infrastructures situées en Meurthe et Moselle et en Loire Atlantique faisaient penser à des opportunités d'implantation d'antennes en Province.

C'est en 1967 que de nouveaux changements eurent lieu : déménagement de SEREQUIP à Rueil-Malmaison, rue du Fort, dans un pavillon ; engagement d'ingénieurs pour la Province.

Pour ce qui me concernait, je quittais ma spécialisation en ouvrages d'art pour l'ensemble des études de routes et autoroutes, notamment les voies urbaines et péri-urbaines de Nantes, avant et aussi après qu'une petite antenne fut mise en place et dirigée par Cyril MAURIN.

Pour Nancy, ce fut M. DENIAU qui prit la responsabilité de monter une antenne plus importante que prévue, car le développement des études dans l'Est fut tout de suite opérationnel.

Silvère Seurat conviait tout le personnel d'EUREQUIP et aussi, par la suite, celui de SEREQUIP, à un dîner de début d'année. À deux reprises, on a pu voir à ces dîners François Parfait, Directeur Général de la SCET, à l'époque.

Rien d'étonnant, donc, si en 1968 on a appris que la SCET entrerait pour un tiers dans l'actionnariat de SEREQUIP. La conséquence en fut qu'au deuxième semestre 1968, le remplacement de Philippe DEMONSABLON par un nouveau Directeur Général : Marc Portier.

M. Portier décida le déménagement de SEREQUIP à Paris, Avenue Félix Faure, en juin 1969.

Il fut aussi chargé de procéder à une restructuration des Bureaux d'Études de la SCET, œuvrant dans divers domaines.

Une première étape fut d'englober toutes ces activités dans SEREQUIP. Elles concernaient principalement les infrastructures de transport, routes, autoroutes, le génie civil, le calcul scientifique, l'ordonnancement.

En 1970, la SCET rachètera toutes les actions de SEREQUIP. Dès le 1^{er} Janvier 1971, Jacques Brunet prit la Direction Générale, Marc Portier conservant la Présidence. La fiche des références, en Annexe, est de cette époque.

On peut également noter que 1970 a vu naître une Société, SCETAUROUTE, chargée d'assurer la maîtrise d'œuvre complète de la réalisation des autoroutes concédées aux Sociétés d'Économie Mixte créées à partir de 1963 (SAPRR, SANEF, etc.).

La première plaquette, située en annexe, donne l'organisation des Départements d'EUREQUIP, la Division AOA passant à vingt agents. Elle date de 1972 et se trouve en tête d'un cahier de références touchant aux domaines cités ci-dessous :

- Transports et Circulation.
- Infrastructures et Ouvrages d'Art.
- Génie Civil et Superstructures.
- Méthodes et Informatique.

L'ensemble était localisé en trois endroits à Paris et dans neuf villes de Province.

La seconde étape de la restructuration fut de réunir un maximum des bureaux composant SEREQUIP dans un même lieu à Trappes, dans un immeuble construit pour la CDC.

Le déménagement eut lieu en Juillet 1973. En Avril 1974, la Direction Générale revint à DINH MANH TOAN, Jacques BRUNET prenant la Direction Générale de SCETAUROUTE.

Fin 1974, M. DINH me prévint de la liquidation prochaine du Département Infrastructures de SEREQUIP. Ayant le choix entre un groupe d'experts de la SCET et SCETAUROUTE, j'ai choisi cette dernière Société et ainsi de rester « opérationnel ».

3/ Le vécu de Lise PIGUET -

EUREQUIP, Société spécialisée en Conseil et Organisation ainsi qu'en Formation a été fondée en 1959 par Silvère SEURAT qui en était le P.D.G. En 1962 il y crée une nouvelle branche d'activité de bureau d'études : la Division Ouvrages d'Art. Le Directeur Technique en est Philippe DEMONSABLON (polytechnicien). En septembre 1965, à mon arrivée à EUREQUIP, son Adjoint était Alain Blanc, Ingénieur en Chef, je travaillais avec eux.

Le 1^{er} janvier 1966 une nouvelle société indépendante d'EUREQUIP est créée, SEREQUIP, avec deux partenaires à parts égales (50/50). Silvère Seurat apportait dans la corbeille l'ensemble de la branche de la Direction technique et les calculs scientifiques, d'EUREQUIP. Le second partenaire, la SERI (Sté d'Etudes et de Réalisations Industrielles), filiale de Renault basée à Suresnes apportait lui l'équivalence en apport financier.

A l'automne 1966, des mouvements de personnel sont intervenus à la Direction Technique. Silvère Seurat créa la fonction de Secrétaire Général dans la société et y recruta Jean PELLION (Polytechnicien) et ami, pour ce poste.

Quelques mois après, dès janvier 1967, nous avons déménagé à Rueil-Malmaison, rue du Fort. Cela concernait l'ensemble de SEREQUIP dont tout le Bureau de dessin, dirigé par M Grandjean, qui était installé dans un bureau démontable, situé dans le jardin du grand pavillon. C'était un peu "folklorique" et par exemple, on ne pouvait pas, par sécurité, arrêter le chauffage la nuit, sinon les dessinateurs ne pouvaient plus travailler sur les calques durant toute la matinée en raison de l'humidité.

Des anecdotes, il y en avait beaucoup... Pour rejoindre cette implantation proche du centre-ville, mais très excentrée par rapport à la gare (25 minutes de marche), les bus étaient bien peu nombreux à l'époque. Seule consolation, l'été, on y dégustait les cerises du jardin en abondance, on ne peut pas tout avoir...

C'est peu après notre arrivée qu'un poste fut créé pour assister le Secrétaire Général, Jean PELLION. Je l'ai occupé pendant 5 ans avec grand plaisir et je voudrais ici rendre un hommage à Jean PELLION. Ce fut une expérience très riche, fructueuse et intéressante, avec un homme de cœur, très généreux, y compris même des aides personnelles de sa part à des salariés, lorsque ce n'était pas le rôle de la Société de le faire. J'ai beaucoup appris, c'était en outre un homme qui faisait confiance, était très cultivé et discret. Pour moi, ce fut une des belles rencontres de ma carrière.

Dans ce poste, outre l'assistance à Jean PELLION, il fallait reprendre l'ensemble des tâches administratives faites encore jusqu'en 1966 par EUREQUIP. Antérieurement, j'avais à l'origine une double formation (comprenant le droit social) et un poste antérieur de 3 ans auprès du "Chef du Personnel" d'une Entreprise de 1300 personnes où la palette de mes tâches était alors très large dans le domaine du personnel.

J'ai donc créé les 3 axes suivants : Personnel (avec ses différentes facettes relationnelles et administratives), Comptabilité (excepté le bilan confectionné par un Expert-Comptable), Facturations (y compris des déclarations fiscales). J'avais également en charge le service Général de la société avec un coursier (homme à tout faire). Par la suite, une Dactylographe fut recrutée.

Cette année là, les mouvements de personnel étaient très nombreux, il y avait ceux qui n'ont pas suivi à Rueil, ceux qui avaient acceptés, mais à qui cela ne convenait pas et également des recrues assez nombreuses de jeunes diplômés dont certains commençaient leur carrière professionnelle.

Cette implantation permettait d'accueillir toutes les nouvelles recrues et nous rapprochait géographiquement de la Seri à Suresnes.

En 1968, un nouveau et troisième partenaire financier, la SCET, entra à hauteur d'un tiers dans le capital de SEREQUIP. Ph DEMONSABLON a quitté la société. Marc PORTIER l'a remplacé, dans un premier temps en qualité de Directeur Technique tout en assurant encore une fonction de Directeur Technique à la Sté du Tunnel sous le Mont Blanc où il avait pour patron le Président E. Balladur. Il a été nommé Directeur Général de SEREQUIP. Il a ensuite décidé de déménager SEREQUIP de Rueil-Malmaison.

Des nouveaux locaux bruts ont été achetés Avenue Félix Faure à Paris (15^{ème}) puis aménagés principalement en "bureau paysagé", une nouveauté à l'époque. Sous sa houlette, J. PELLION me

confia également le suivi de l'aménagement intérieur des locaux avec les intervenants des différents corps de métiers. C'était neuf pour moi, mais un beau challenge. En juin 1969, nous y emménagions.

En 1970, la SCET racheta toutes les actions de SEREQUIP.

Début 1971, Jacques BRUNET fut recruté et nommé Directeur Général. De grands changements d'organisation dans les Bureaux d'Études se préparaient en 1971. Le Secrétaire Général Jean PELLION quitta SEREQUIP et retourna travailler à EUREQUIP jusqu'à sa retraite. Son remplaçant est arrivé, André DROUARD.

Une nouvelle Direction fut créée à la SCET, la Direction des Bureaux d'Études (DBE), Marc PORTIER en prit la Direction.

Début 1972, Il y avait 3 implantations parisiennes à SEREQUIP :

. 147, Avenue Victor Hugo (16^{ème}) où étaient basées la Direction Générale, la Division Transport et Circulation dirigée par M. DUCHENNE, ainsi que le Secrétariat Général et les services administratifs qui s'étaient étoffés, certains personnels venant du CERAU, du CREDOC, de la SCEPROG, etc...

. 153, Avenue Victor Hugo (16^{ème}) immeuble où était basée la Division du Génie Civil venant de Puteaux (Immeuble Bellini), dirigée par M. GOUBET.

. 91, Avenue Félix Faure (15^{ème}) Division Infrastructure et ouvrages d'Art ainsi que Méthodes et Informatique, essentiellement ancien personnel SEREQUIP.

De retour de congé maternité mi-janvier 1972, on me demanda de venir au 147 Avenue Victor Hugo et non à Félix Faure pour ma reprise. Mon poste avait éclaté et la partie concernant le Personnel attribuée à un homme proche de la retraite, M. CHEMLA.

Parmi plusieurs propositions de Jacques BRUNET, je choisis la plus novatrice et dans un domaine que je n'avais jamais abordé : mettre en œuvre un système de contrôle de gestion pour l'ensemble de la Société. Cela nécessitait pour moi une formation préalable, ce qui fut fait. Cela m'a permis également ultérieurement de mieux appréhender les domaines financiers. Il y avait beaucoup de réticences au sein du personnel pour me laisser instaurer ce système, mais certains m'en ont aussi parfois montré toutes les finesses. J'y suis arrivée et je suis restée à ce poste 2 années.

En 1972, la SESIRT (Sté d'Études de Signalisation Routière), antérieurement au BETURE devint une filiale de SEREQUIP, son Directeur restant Henri RAMIN.

Au 1er janvier 1973, la première loi concernant la Formation Professionnelle Continue (promulguée en 72) entra en application. La personne en charge du personnel ne voulait pas s'occuper de la mise en œuvre de ce dossier. Il s'agissait d'une loi novatrice mais avec encore beaucoup d'imprécisions. En 1965, à EUREQUIP nous avions déjà des journées de Formation (une des branches d'activités de la société), cela m'avait très intéressée. Depuis, j'avais eu l'occasion à plusieurs reprises d'en suivre également à SEREQUIP et j'y croyais. Je me suis donc signalée volontaire auprès de la Direction qui l'a bien sûr accepté. J'ai pris ce dossier qui, par ailleurs, me permettait de renouer quelque peu avec la fonction Personnel.

Le 15 juin 1973 les salariés des 3 adresses parisiennes déménagèrent et furent regroupés à Trappes (78), dans un immeuble neuf construit pour la CDC dont SEREQUIP avait effectué les études et suivi la construction. Deux autres sociétés s'y installèrent également à la même période le BETURE et SCETAUROUTE.

Cette implantation, bien que neuve et fonctionnelle présentait bien des inconvénients. Si l'on y venait par la SNCF, aucun transport en commun n'existait pour relier la gare, qui était très éloignée, à cet immeuble. Pour ceux qui étaient motorisés, le trajet final n'était guère meilleur pour eux car aux heures d'entrée et de sortie, il leur fallait compter près d'une ½ heure matin et soir pour arriver à passer le seul et unique petit pont existant qui permettait d'entrer ou de sortir de cette zone

d'implantation, aux heures normales de travail.

Cette période a, elle aussi, laissé des souvenirs mémorables à ceux qui l'ont vécue...

Le premier février 1974, M. DINH MANH TROAN est arrivé à SEREQUIP pour assurer la Direction Générale de SEREQUIP, M. Jacques BRUNET devenant Directeur Général de SCETAUROUTE. J'ai quitté SEREQUIP également à cette date pour prendre de nouvelles fonctions à la SCET Direction Régionale Parisienne.

Ensuite ... la liquidation de SEREQUIP fut décidée.

La plupart des personnels rejoignirent SCETAUROUTE avec une organisation à l'arrivée qui était :

. Jacques BRUNET Directeur Général,

. DINH MANH TROAN Directeur,

. Alain BLANC Directeur de l'ensemble d'un Département comportant 3 services :

- Service Génie Civil Urbain – Responsable M. GOUBET

- Service Infrastructures – Responsable Th. HUFNAGEL

- Service Informatique et Méthodes – Responsable M. ZERVUDAKI.

Etc...

4/ À SEREQUIP dans les années 70 : L'expérience d'Anne-Marie Lalitte :

Étude du trafic Est Ouest dans le centre de la France :

Cette étude avait comme objectif de calculer le trafic en vue de déterminer les investissements à réaliser pour assurer une liaison Est-Ouest pour les véhicules légers et les poids lourds.

Elle a nécessité la modélisation du réseau routier et autoroutier de France (soit environ 3 000 éléments). Chaque élément était évalué en fonction de sa capacité et de sa vitesse de parcours présumé : une série de coefficients permettait de tenir compte de la nature de la route : pente, sinuosité, largeur, etc.

De plus un trafic était « injecté » au point de passage des frontières, l'ensemble représentait l'état de la circulation sur le territoire, des hypothèses permettaient ensuite d'estimer l'état futur.

Les calculs étaient réalisés de nuit (moins cher) sur les ordinateurs du SETRA, les données étaient sur cartes perforées dans deux bacs métalliques très lourds contenant chacun environ 2000 cartes perforées. Le coût de chaque calcul était considérable, d'où le soin apporté à la modélisation.

J'ai retrouvé les suites de cette étude :

- Au BETURE par l'aménagement de la RN89.
- À SCETAURROUTE pour la réalisation de l'autoroute A89.

Étude origine-destination place de l'Etoile à Paris :

À SEREQUIP le département trafic avait réalisé un relevé des numéros d'immatriculation des voitures entrant et sortant Place de l'Etoile à l'heure de pointe le matin et le soir. Le résultat était un plein carton de cassettes sur lesquelles on trouvait le nom de l'avenue, l'heure d'enregistrement et le sens de circulation ; chaque cassette contenait un quart d'heure d'enregistrement. Le responsable du projet est venu demander l'aide du service informatique.

Après quelque remuement de méninges, nous avons trouvé (Gérard GRATTON, Jean-Pierre MOUGIN et moi) une solution aussi simple qu'élégante :

Chaque avenue a reçu un numéro ; s'il s'agissait d'une sortie, on ajoutait 100 à ce numéro, l'indication de l'heure n'a pas été utilisée. Seules les indications : enquête du soir ou du matin ont été conservées. Il ne restait plus alors qu'à trier par les numéros d'immatriculation, puis à remplir une matrice origine-destination :

Exemple :

423 AB 78 2 (entrée Champs Élysées).

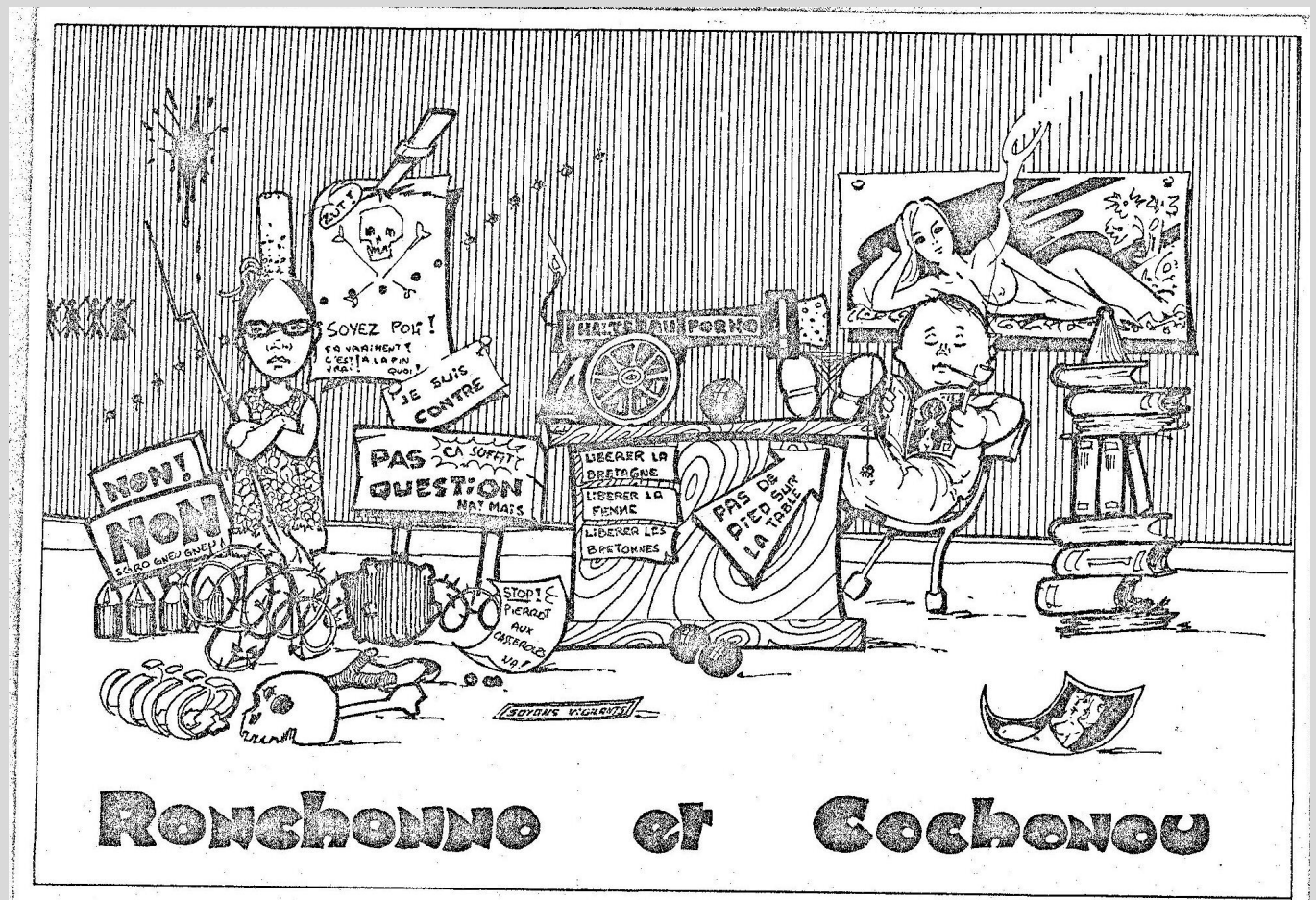
423 AB 78 104 (sortie Avenue Foch).

Après quelques ajustements (si un véhicule apparaît plusieurs fois, l'avantage est donné aux mouvements qui ne sont pas dans la diagonale de la matrice - entrée et sortie par la même avenue) puis retraitement un peu plus fin des 'rebutés', nous avons pu rendre à nos collègues, à moindre coût et dans des délais raisonnables, des résultats satisfaisants.

Dans le service de Gérard GRATTON, il y avait un « original » (pour ne pas dire « hurluberlu ») en la personne de Jean-Pierre MOUGIN, malheureusement décédé prématurément. Voici quelques-unes de ses « originalités » :

1. Toujours coiffé avec un « pétard », barbe hirsute, fringué n'importe comment !
2. Sur son CV, il avait marqué : **Marié, deuxchats !**
3. Quand il rentrait en réunion, **il se déchaussait et pendait ses chaussures à une patère.**
4. Au cours des réunions, **il passait son temps à dessiner.** Il tournait les feuilles de son calepin à dessins, ce qui avait le don d'énerver certains participants à ces réunions.

On trouvera ci-dessous un dessin qu'il avait fait lors de l'une de ces réunions (me représentant, avec mon collègue Pierre POITRINAL, dit PP, et dont une spécialité était de lire des livres « cochons » au cours des heures de bureau !) :



Et pourtant, Jean-Pierre était un ingénieur remarquable, très intelligent, un excellent collaborateur et collègue, et de plus, c'était peut-être le seul à avoir tout retenu des sujets et résolutions étudiées lors des réunions !

5/ L'agence de Nancy de SEREQUIP, par Jacques DEVILLERS

L'agence SEREQUIP de NANCY a été mise en place en 1967 dans le cadre d'une mission d'audit "EUREQUIP" sur la réorganisation des services de la DDE de Meurthe et Moselle.

Cette mission a débouché sur le constat, entre autres, d'un retard conséquent dans les études routières et autoroutières qui a amené à la mise en place de deux actions :

◆ Une mission d'études dirigée par Michel DENIAU, d'où la création de l'agence SEREQUIP.

◆ L'installation d'une cellule "ordonnancement" au sein de la DDE 54 dont j'ai eu la charge en liaison avec EUREQUIP qui continuait sa mission de réorganisation.

L'agence a continué sa mission jusqu'en 1971, date à laquelle il y a eu changement du directeur départemental de l'Équipement. Le nouveau DDE n'ayant pas renouvelé le contrat d'études, l'agence s'est retrouvée sans activité et l'équipe en place a été transférée à Annecy pour y créer une nouvelle agence.

Marc PORTIER m'a alors demandé de rester à Nancy afin de garder un pied dans la région.

J'ai donc repris l'agence en restant seul pendant une année à prospecter les départements voisins, Moselle, Bas-Rhin, Haut-Rhin et Vosges, avec l'aide d'Alain BLANC et de Michel DENIAU.

L'activité a repris progressivement en 1972, et j'ai dû faire appel à du renfort de Paris, dont Patrick CHOISSET et Bernard LIGIER.

Début 1973, l'obtention de contrats d'études a permis à l'agence de repartir avec l'embauche de deux ingénieurs, Jean-Pierre MAURICE et André BECQUER, de deux dessinateurs Daniel PALIN et Alain GAUTIER, et la mutation sur Nancy de Bernard LIGIER déjà sur place depuis plus d'un an.

Jusqu'à fin 1976, l'agence a eu une charge de travail suffisante permettant un travail d'équipe dans une ambiance qui a laissé des bons souvenirs à ceux qui ont connu le 46 rue Verlaine.

C'est à ce moment-là que SCETAUROUTE est arrivé à Nancy pour piloter la construction des autoroutes dites LORRAINE-BOURGOGNE; et tout le personnel SEREQUIP Nancy a été intégré dans cette nouvelle agence, d'abord en sous-traitance puis tous furent mutés au fil des années.

L'agence SEREQUIP de NANCY a donc été opérationnelle de 1967 à 1976, et j'en ai eu la direction à partir de 1971.

6/ L'EXPERIENCE DE PIERRE LALITTE

Je suis entré à SEREQUIP en Mai 68 (ça ne s'invente pas !) en tant qu'ingénieur. J'étais dans la division des études techniques, dont le directeur était Alain BLANC, et j'étais sous les ordres de Thadée HUFNAGEL.



Mon boulot consistait principalement à étudier des ouvrages d'art, tels que ponts, viaducs et autres ouvrages (murs de soutènement, etc.).

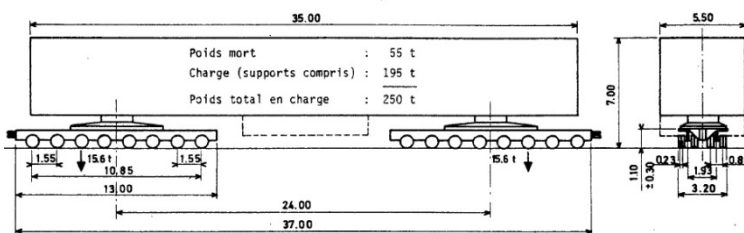
J'ai tout de suite été mis dans le bain avec l'étude de deux gros viaducs situés dans la région de Thionville : études de définition, avant-projets sommaires (APS), avant-projets détaillés (APD), et pour certaines parties des ouvrages (tabliers, piles et culées), étude d'exécution et en particulier du ferrailage.

Je me rappelle que sur ces deux viaducs, il y avait une particularité que je ne connaissais pas : le dimensionnement, en particulier des piles de ces viaducs, sous l'effet d'un séisme potentiel ! Je ne vous dis pas ! Prise en compte de cet événement particulier, par l'étude des torsions, des cisaillements et autres calculs de résistance, surtout pour les piles d'ouvrage. J'en profite pour remercier, ici, Thadée HUFNAGEL, sans lequel je n'aurais pas pu mener ces études jusqu'au bout.

Rappelons que tous les plans étaient faits par le bureau de dessin, sous la houlette de Pierre GRANDJEAN, aidé par Jacqueline BOURBÉE et Pierre THIRIET.

En dehors de ces travaux, j'ai eu à étudier un grand nombre d'ouvrages (dont je ne me souviens plus très bien lesquels, peut-être à l'exception du viaduc de Colombes, au-dessus du CD 101, d'une longueur d'environ 300 m. et également ceux du contournement de Vienne, sous la gouverne de Charles-Willy SALZMANN : des ouvrages courbes très imposants, avec études de définitions, APS et APD).

CONVOI-TYPE D.2F.2 *



Un des principaux calculs laborieux pour ces ouvrages routiers ou autoroutiers était leur comportement à l'effort tranchant et au moment fléchissant sous l'effet du passage de « convois » dits de types « B », « D », etc. : passage de plusieurs engins de 10 tonnes roulant de front, de 20 tonnes, etc., et pour

finir par des convois d'engins militaires tels que tanks et autres engins très lourds, supposés avoir un poids de plus de 300 Tonnes au total. Si le pont était bien calculé pour résister à ces passages de convois, il n'y avait plus grand chose à craindre !

Je me suis alors aperçu que je passais beaucoup de temps à ces calculs, et que les ordinateurs (des « gros » comme ceux d'IBM à Sablons à Neuilly) pouvaient apporter non seulement une aide substantielle mais des solutions rapides et efficaces.

Avec le « mathématicien » et programmeur de SEREQUIP, le célèbre Daniel VINCENT, qui était un peu tête en l'air, nous avons ainsi créé un programme pour faciliter ces divers calculs. Le programme et les données étaient sur cartes perforées, (on nous appelait les « poinçonneurs de Rueil »), numérotées, et bien calées dans des bacs pouvant contenir 2000 cartes (si elles se renversaient, il fallait tout reclasser dans l'ordre !), et l'on portait le tout au guichet de la Société IBM à Sablons (Neuilly).

La durée du traitement était variable, il nous arrivait de rester un quart d'heure ou deux avant d'avoir les résultats, sinon, il fallait attendre le lendemain, voire plus longtemps.

Lors de l'arrivée des premiers ordinateurs en France, vers 1973, des Wang 2200 A et 2200 B, il m'avait paru intéressant de faire ces calculs sur ces matériels plutôt que d'aller chez IBM.

Mais je ne vous dis pas la galère ! Ces micro-ordinateurs avaient 2 Ko de mémoire vive RAM



(d'où leur nom 2200), ce qui était ridiculement faible (actuellement n'importe quel micro portable en possède plusieurs Go, ce qui est 500 000 fois plus grand que ce que nous avons !). Le langage de programmation utilisé était le basic, pas très évolué, mais qui nous a cependant permis d'écrire tous nos programmes. Ils possédaient quand même un petit écran et un lecteur de cassette, qui nous servaient à stocker nos programmes et nos données.

Au milieu des années 70, le Port autonome de Paris a demandé à SEREQUIP une étude sur le soutènement des berges de la Seine, grosso modo de la sortie de Paris jusqu'à Vernon !



Ces berges devaient être consolidées par des palplanches. À l'époque, les palplanches étaient calculées de façon empirique, par des méthodes élaborées par les marchands de métal ! Je ne vous dis pas les résultats, et ces palplanches étaient largement surdimensionnées.

M. Bourdon, Ingénieur Technique en Chef du Port Autonome, suivait cette étude, et nous avait prescrit d'utiliser les caractéristiques des terrains à soutenir, obtenus à l'aide

du pressiomètre Ménard.



Duc d'Albe.

Avec Daniel Vincent, nous avons élaboré une méthode mathématique, en quelque sorte un « modèle » pour simuler les déformations des ouvrages (pour les connaisseurs, résolution de systèmes de huit équations à huit inconnues, dont quatre aux dérivées partielles d'ordre quatre !).



Pour donner un exemple précis, avec le mode de calcul des palplanches, calculées avec la méthode empirique de Sacilor, cela donnait des fiches de plus de 20 m, alors que notre méthode donnait des fiches de l'ordre de 4 m ! En prenant un coefficient de sécurité de 2.5, on arrivait à 10 m de fiche au lieu des 20 m, ce qui conduisait, compte tenu du poids des palplanches et du coût de l'acier à l'époque, à des économies substantielles, sinon considérables.

D'autant plus qu'il y avait d'autres ouvrages associés : piles de passerelles, ducs d'albe, etc. tous faits en palplanches ou cylindres de tôles en acier.

À ma connaissance, il n'y a jamais eu d'effondrement de ces ouvrages calculés par notre méthode !

Vers la fin des années 70, SCETAUROUTE nous avait demandé si nous pouvions participer à leurs projets autoroutiers. Je me suis mis au travail, et j'ai ainsi pondu deux programmes OPERA et CAMERA.

Le premier, OPERA, avait pour fonction les calculs des avants projets sommaires d'autoroutes (calculs des tracés d'axes en plan, avec courbes de raccordement, clothoïdes simples, courbes en S et courbes en C), mais le programme allait jusqu'aux dessins des vues en plans, des profils en travers, des profils en long et des calculs sommaires des cubatures.

Petite anecdote : on raconte, mais est-ce vrai, qu'au début de l'utilisation des autoroutes, il y avait des panneaux de signalisation avec l'inscription :



« Attention ! Clothoïdes ! ».

Et les gens pensaient que c'étaient de drôle de bestioles qui allaient franchir

Le programme CAMERA était lui adapté aux calculs des avants projets détaillés.

Mais les deux grandes spécificités de ces programmes étaient :



Le visionnage des « pertes de tracés » et la correction des profils en long.



Les vues perspectives de l'autoroute, telles qu'elles auraient pu être vues par un automobiliste, en réglant sa vitesse de circulation. Le défilement de ces perspectives était obtenu grâce à une console de visualisation, située au Beture, et managée par un matériel Mitra 15.

Ces travaux ont été particulièrement appréciés des agents de SCETAUROUTE, pour l'élaboration de leur projet, et ils n'hésitaient pas à faire venir les gens du SETRA (organisme de contrôle) pour leur faire visualiser leur projet (grâce à une console de visualisation du BETURE). Ces outils ont permis à SCETAUROUTE de gagner beaucoup de temps pour l'acceptation définitive de leurs études.

Ces prestations m'ont permis de rencontrer pas mal d'ingénieurs et techniciens de SCETAUROUTE, et de travailler sur les études de A1, A6, A31 (Beaune-Dijon), A65 (Pau-Orthez), A68 (Toulouse-Albi), etc.

En 1976, je prête main-forte à l'équipe de SEREQUIP d'Aix en Provence, dirigée par BUSNEL, pour les études d'APS et d'APD de l'autoroute A51, Aix-Sisteron-Grenoble.

Je salue au passage Bruno TARDY, Bernard LAVOINE, LORGE, BROUARD, etc. que je revois avec plaisir, pour certains d'entre eux, lors des sorties organisées pour les Assemblées Générales d'EGIS Trait d'Union.

Notas de René Gay :

- Je ne sais plus sur quel matériel travaillaient les informaticiens avant Trappes, les ordinateurs personnels n'arrivèrent qu'après les années 80)

- Je me souviens à Trappes d'une démonstration de calcul et dessin informatique d'un tracé d'autoroute mis au point par le service, notamment l'entrée d'une autoroute dans un tunnel. C'était la 1^{ère} fois que je voyais cela et je fus très impressionné !

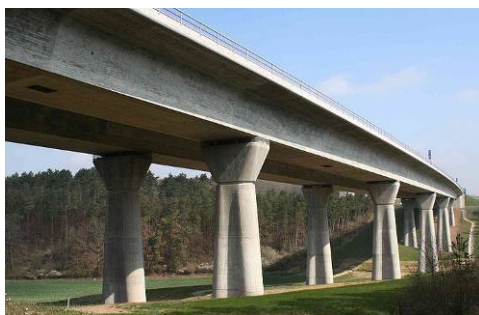
Mon dernier travail à SEREQUIP a consisté en l'étude de nombreux ouvrages d'art autoroutiers (près d'une centaine !), sur A6, tels que les PICF, PIPO, PSBA, PSBP et autres viaducs à caissons ou voussoirs, étude qui nous avait été fournie par SCETAUROUTE.



PICF (Passage Inférieur en Cadre Fermé).



PIPO (Passage Inférieur en Portique Ouvert)



PSDP (Passage Supérieur à dalle précontrainte)

Bien entendu, tous ces ouvrages ont été calculés par nos soins, aussi bien en avant-projet sommaire, qu'en avant-projet détaillé, ainsi que certains en projet d'exécution (les Entreprises qui avaient obtenu l'obtention de la construction de ces ouvrages n'hésitaient pas à faire appel à nous, sachant que nous avions toutes les « billes » pour les calculs détaillés de ces ouvrages).

J'ai quitté SEREQUIP fin 1979, lors de la restructuration des Bureaux d'études voulue par la CDC, et après un bref séjour d'un an à l'IST (Informatique Scientifique et Technique), après sa liquidation, je suis rentré à la SCET en 1982.

Et pour finir, deux anecdotes :

Lorsque l'on rentrait dans le bureau d'HUFNAGEL, on ne voyait pas son bureau, tellement il était encombré !

Il y avait sur le bureau des piles de dossiers épais, le tout recouvert d'au moins une dizaine de plans (taille C0, voire B0) bien étalés, qui retombaient jusque par terre !

Arrivait alors le chef, Alain BLANC, qui disait : « HUFNAGEL, apportait-moi le dossier F47 Bis, s'il vous plaît ».

On voyait HUFNAGEL soulever tous les plans, écarter des dossiers, prendre, en soulevant quelques-uns, le bon dossier, et l'apporter à Blanc, l'opération durant moins de 5 mn !

Plus tard, le chef informatique, ZERVUDAKI, avait un bureau nickel : en y passant le doigt dessus, il n'y avait aucun grain de poussière ! Les dossiers étaient rangés soigneusement dans des dossiers suspendus.

Un jour, je viens le voir pour lui demander un dossier. J'attends toujours !

Moralité : Je préfère de loin le « bordel organisé » d'HUFNAGEL, et c'est ce que j'applique chez moi.

Conclusion : Merci Thadée !

Il y avait avec moi, dans notre bureau, un grand gaillard d'au moins 1.90 m et très costaud. C'était Jacek KISIELEWSKI, qui termina sa carrière comme chef d'agence EGIS à Bordeaux, avant de disparaître prématurément.

Il avait une fâcheuse habitude : il fallait que les deux fenêtres du bureau soient constamment grandes ouvertes, même en plein hiver quand il gelait ! Il y avait des courants d'air frigorifiants !

Et ce qui devait arriver arriva. Il a attrapé une bonne pneumonie, qui l'a cloué au lit quelques jours.

7/LES ÉTUDES DE TRANSPORT À SEREQUIP : L'expérience de Jean-Pierre NERRIÈRE

Comme Pierre LALITTE évoque dans son récit le Centre de Calcul d'IBM aux Sablons à Neuilly, où il allait faire des calculs lourds, j'en profite pour signaler que c'est là que j'ai commencé ma carrière. Deux années (1966-68) occupées en grande partie à transcrire et beaucoup enrichir un logiciel anglais d'affectation de trafic sur un réseau routier (urbain en général).

Un chargé d'études du CERAU utilisant assez souvent ce logiciel j'ai ainsi connu le CERAU, posé ma candidature et été embauché en Septembre 1968, avec pour début un an de formation au C.E.P.E (Centre d'Études des Programmes Économiques).

Au CERAU je fus, de Septembre 69 à Juin 71, chargé d'études : générales d'abord puis assez vite uniquement transport.

Après la dissolution du CERAU, j'ai poursuivi à SEREQUIP, de juillet 71 à Mai 80, date à laquelle un bon nombre d'équipes ont été transférées à une nouvelle société, TRANSROUTE.

À SEREQUIP, au bout de quelque temps, j'ai eu la responsabilité d'une équipe d'ingénieurs et chargés d'études : Jean-Marie NETTER, Jean de la BRUNETIERE, Georges BETRANCOURT, LANG, KIM technicien d'études et Evelyne REBILLON (devenue LEREUIL après son mariage) chargée de l'informatique.

Nos clients étaient :

- des administrations ou services d'études centraux : Direction des Transports Terrestres (DTT), Institut de Recherche des Transports (IRT), SETRA/CETUR (Centre d'Études des Transport Urbains du Ministère de l'Équipement) pour lesquels nous faisons des études méthodologiques ou de synthèse.

- des collectivités locales (agglomérations, départements) et les services de l'État correspondants (DDE surtout) pour lesquels nous faisons des études : de planification à moyen ou long terme (réseau routier et/ou de transport en commun), de réorganisation des réseaux de transport, de stationnement et de rentabilité d'investissement.

- quelquefois des clients à l'étranger, ministères en général, pour des études de plan de transport urbain, de rentabilité d'investissement ou des missions de conseil.

- assez rarement des clients privés, par exemple Merlin Gerin à Grenoble.

Le mode d'obtention des contrats était majoritairement la réponse à des appels d'offre. Avec un taux d'échec important, car la concurrence était vive. Je ne saurais dire combien de ces réponses j'ai faites, l'amertume de l'échec étant plus souvent au rendez-vous que la joie du succès.

Après 1975 le secteur des SEM Transport de la SCET s'est fortement développé : création de SEM en 72 à Toulouse, en 75 à Grenoble, en 77 à Orléans et en 78 à Nantes, Montpellier, Bayonne et Valenciennes.

Nous avons alors commencé à avoir des interventions de gré à gré avec ces SEM, en général via le Service Transport de la SCET dirigé par Michel GUILLOT de SUDUIRAUT et où Philippe ROCHEFORT, également ancien du CERAU, était Chargé de Mission.

Pour l'étranger nous étions en contact avec SCET INTERNATIONAL et son réseau d'où des missions ou études courtes à Damas, Douala, Buenos-Aires et Ryad et des contacts avec SCET MAROC, SCET TUNISIE et SCET CAMEROUN.

À l'intérieur de SEREQUIP nous avons des coopérations avec l'équipe Circulation rattachée à la SESIRT (équipe avec laquelle nous avons finalement fusionné, mais peut-être à TRANSROUTE), et assez peu, autant que je m'en souviens, avec les équipes Exploitation de la Route et Infra.

Mon souvenir le plus marquant correspond au plus gros contrat que nous ayons obtenu, celui des plans de Transport et de Circulation des villes de Rabat et Casablanca. Nous avons répondu à un appel d'offres de la Direction des Routes du MAROC, certainement en coordination avec SCET MAROC.

J'ai été assez surpris d'apprendre un jour que nous étions finalistes. J'ai alors eu un « oral » à passer à Rabat à la Direction des Routes où j'ai croisé dans les couloirs l'autre finaliste, le représentant français du bureau d'études anglais Freeman and Fox, qu'il m'a semblé avoir déjà vu dans l'avion.

Après avoir été retenu nous avons dû nous organiser sérieusement, ce que je me souviens avoir fait, notamment, avec Alain BLANC. Il nous fallait un chef de projet sur place pour deux ans, que nous n'avions pas.

J'ai alors contacté Raymond PIC, en poste au CETE d'Aix, que je ne connaissais pas encore très bien mais dont je savais qu'il pouvait être intéressé par ce genre de mission. Sa réponse positive nous arrangea beaucoup.

Il alla s'installer, avec sa famille, à Rabat à la SCET MAROC avec comme adjoint Michel TERRASSON de l'équipe Circulation, basé à Casablanca. J'assurais depuis Trappes la direction du projet et faisais de nombreuses missions sur place. Je me souviens bien de longues séances de travail entre nous qui se terminaient vers deux ou trois heures du matin, quelquefois en relation avec le côté très scrupuleux de Raymond PIC.

Le travail effectué fut très important, notamment la réalisation de deux grandes « enquêtes ménages » dans chacune des villes, organisées et réussies par Raymond PIC et Michel TERRASSON puis exploitées à Trappes.

En 1981 et 82, à TRANSROUTE, nous avons réitéré cette expérience marocaine en réalisant les Plans de Transport et de Circulation de Dakar, toujours avec Raymond PIC et Michel TERRASSON.

Raymond PIC est ensuite resté dans le Groupe, au début à SCET INTERNATIONAL puis à TRANSCET et TRANSDEV où nous avons continué à collaborer jusqu'à mon départ en retraite.

Comme anecdote, je peux citer ce jour où P. ZERVUDAKI m'a présenté, dans son bureau très clean, sa pensée visionnaire selon laquelle il n'y aurait bientôt plus de cartes perforées et qu'il fallait s'y préparer. J'ai bien sûr eu beaucoup de mal à le croire !

Et je peux citer aussi cette réunion de travail à la mairie de Damas où je me trouvais en tant que conseiller accompagnant un bureau d'études libanais. La réunion, consacrée à l'évaluation du trafic sur des variantes d'un boulevard périphérique en projet, se tenait dans un patio, sans table ni bureaux, et il y avait de très nombreux représentants de la mairie et peut-être des ministères. Le thé nous fut servi et la discussion démarra de façon un peu désordonnée, semble-t-il me souvenir. Puis certains représentants syriens quittèrent la réunion, l'un après l'autre, et d'autres arrivèrent, si bien qu'à la fin de la réunion 90% au moins des syriens n'étaient pas les mêmes qu'au début !

Enfin un autre souvenir prend place à Riyad où nous assistions SCET INTER (en la personne de M. VAN DEN BRULE) pour la partie transport de la révision du schéma directeur d'urbanisme de Riyad. Je me souviens :

- qu'il n'y avait pas de numéros dans les rues d'où de longues discussions avec les chauffeurs de taxi.

- qu'en dehors de l'hôtel ou du bureau il n'y avait nulle part où aller.

- qu'à la bibliothèque où l'on pouvait consulter des documents, on était régulièrement mis dehors au moment des multiples prières quotidiennes.

- qu'à la fin de sa révision les données de base du schéma directeur d'urbanisme n'étaient déjà plus tout à fait valables compte tenu de la vitesse à laquelle la construction avançait dans les différents secteurs de la ville, assurée bien sûr par des armées de travailleurs immigrés !

Éléments d'information sur CERAU / SEREQUIP / TRANSROUTE pour les activités Transport et Circulation par Michel TERRASSON.

Chronologie de ma carrière :

De 1969 à 1971 : CERAU

Le CERAU était installé rue Bellini à Puteaux jusqu'à fin Juillet 1969, puis a déménagé au 147 Avenue Victor Hugo, avec une annexe au 153.

Les dirigeants d'alors étaient : Philippe **ROTHIER** (Président), Georges **MERCADAL** (Directeur Général) et Philippe **TERRIS**, mon responsable.

Les principaux collaborateurs dans la division Transports étaient Alain **DANET**, Philippe **ROCHEFORT** et Jean-Pierre **NERRIÈRE**.

Ma fonction et mon poste de travail étaient essentiellement : Chargé d'études.

Études effectuées en Transport et Circulation.

- Exploitation d'informations provenant d'enquêtes de trafic et de modèles de prévision dans le cadre de la préparation du VIème plan (1969 – 1970).
- Études de plans de transport pour le SDAU de Lyon (1970).
- Études de rentabilité financière des liaisons autoroutières de l'Est et des Alpes, avec prévisions de trafic (1970 – 1971).
- Études de la clientèle d'autoroutes à péage (1971).

1971 (2^{ème} trimestre) : BETURE, détaché à SEREQUIP

Période de transition administrative.

Responsables : Alain **DANET** et Philippe **ROCHFORT**, qui ont quitté ensuite le CERAU.

- Études de clientèles des autoroutes à péages (1971 – 1972).

De 1972 à 1979 : SEREQUIP

Dans les locaux de l'ex-CERAU, au 147 Avenue Victor Hugo – Paris XVI ème, puis Rue Gaston MONMOUSSEAU à Trappes (Yvelines) à partir de 1973.

Mes fonctions : Chargé d'études et de missions, puis chef de section « Circulation » dans la direction Signalisation-circulation de la SESIRT.

Les Dirigeants étaient alors Marc **PORTIER** (Président), Jacques **BRUNET**, puis Dinh **MANH TOAN** (Directeur Général) et Henri **RAMIN**, mon Directeur.

Par ailleurs, Jean-Pierre **NERRIÈRE** dirigeait la Division Transports et Roger **MILLAT** la division Exploitation de la route et Stationnement.

Mes principaux collaborateurs étaient : Bernard **ETTEINGER**, Serge **JEHL**, Jean-Paul **LAMBERT**, Alain **PERROUX** et Serge **POEZEVARA**.

Études effectuées en Transport et Circulation :

- Études des trajets terminaux des voyageurs des lignes intercontinentales au départ d'Orly (1972).
- Exploitation d'enquêtes et de prévision de trafic pour une voie expresse à péage à NOUMÉA.
- Étude de rentabilité financière du projet d'autoroute à péage NOUMÉA – PAÏTA (1978).
- J'ai été détaché une année à Scet International, en 1975 – 1976, au Maroc, pour les études complètes des plans de transport et de circulation de Casablanca-Rabat.
- Études de circulation pour des grandes villes en France et à l'étranger :
 1. Études de plans de circulation d'Angers, de Saint-Nazaire et de neuf communes à la périphérie de Grenoble.
 2. Étude de circulation d'une opération de régulation du corridor A12 – A13 (région parisienne) en 1973.
 3. Études de circulation de Mantes-la-Jolie (1974), Nancy (1977), Ryad (1978) et Périgueux (1979).
 4. Étude de stationnement à Belfort (1979).
 5. Étude d'opération de délestage de l'autoroute A13 à Mantes-la-Jolie.
 6. Rédaction de propositions d'études de plans de circulation pour près d'une vingtaine de villes.
 7. Étude du trafic de la liaison Rennes-Nantes (1974).
 8. Étude du plan de circulation de Nouméa (Nouvelle Calédonie).
 - 9.
 - 10.

11. Participation aux études de plan de circulation de : Versailles, Besançon, Brest, Challans, Tarbes, Vallauris et Brétigny-sur-Orge.
 12. Étude d'implantation d'axe lourd de transports en commun dans le secteur de la gare de Nancy (1978).
 13. Organisation et réalisation des mesures liées à l'opération de régulation d'accès « matin île de France » dans le secteur Sud de la Région île de France.
- Études de diagnostics de circulation et de transports (comptages, enquêtes d'origines-destinations, enquêtes de ménages, etc.) pour près d'une trentaine de villes en France (de 1972 à 1978) : Hauts de Seine (1972), Seine Saint-Denis (1973), A12 – A13 (1974), A6 – B6 (1977) et Sarcelles (1978).
 - Études de transport en commun : à Senlis (1979), et du personnel de MERLIN-GÉRIN à Grenoble (1979).

De Juin 1980 à Juillet 1982 : TRANSROUTE

Installé au 2 Rue Stephenson à Saint-Quentin en Yvelines avec SCET International.

- J'ai été détaché un an à Scet International au Sénégal pour les études des plans de transport et de circulation de DAKAR en 1981 et 1982.

En Août 1982, j'ai intégré GÉOCHALEUR.

8/ Quelques souvenirs et anecdotes de la vie de SEREQUIP, par Serge DEVIGNY.

Début 1971 j'intégrais le département Génie Civil du BETURE, rue Bellini à Puteaux. Ambiance jeune et bouillonnante, studieuse et consciente de ses missions ; mais aussi caisse de résonance de la société française, mai 68 n'était pas encore éteint.

C'est dans ce contexte que survint l'agonie d'un BET du groupe, le CERAU. Cette agonie allait susciter de bruyantes manifestations de soutien, jusque dans la cour de la CDC, rue de Lille. Les anciens se souviennent là de la belle voix de Charles Josselin, qu'un brillant avenir politique attendait en Bretagne.

Toujours est-il qu'en 1972, le CERAU bien décédé, libérait ses bureaux de la rue Victor Hugo dans le 16^e arrondissement de Paris.

Plusieurs services du BETURE dont le Génie Civil dirigé par Fernand GOUBET, intégrés à SEREQUIP, emménageaient dans ces bureaux après les travaux nécessités par l'agitation précitée.

Parallèlement, un basculement s'était opéré dans les missions du Génie Civil, en ce sens que ses missions d'assistance technique avaient évolué en véritables missions de maîtrise d'œuvre et portant sur de grands ouvrages d'équipement urbain : parkings, centre commerciaux, bureaux, établissements d'enseignement, etc.

Missions passionnantes mais lourdes et nécessitant un professionnalisme accru.

Les déplacements nombreux étaient facilités par la situation des bureaux dans Paris intra-muros, et la rue Victor Hugo constituait, de plus, un agréable environnement pour tout le personnel.

C'est là que, coup de tonnerre, la nouvelle se répandit qu'un transfert (une déportation pour certains) était décidé à Trappes au lieu-dit « Le Désert ».

La CDC y détenait un terrain, sur lequel serait édifié un immeuble rassemblant les BET du groupe.

J'ai encore à l'oreille les récriminations de tous genres, souvent justifiées, qui ont accompagné la nouvelle : difficultés de transport pour le personnel, pour les déplacements professionnels, pour la clientèle, une fois là-bas on n'entendrait plus jamais parler de nous.

Effectivement, quitter le 16^e pour « Le Désert » n'avait rien d'enthousiasmant.

Il est vrai que le chemin menait au milieu de nulle part ; des champs et, au loin, un bouquet d'arbres. Mais le système respiratoire allait y gagner ce que le moral y perdrait.

La mission de construction des bureaux m'avait été confiée, avec un montage spécifique : j'étais à la fois maître d'œuvre et représentant du maître d'ouvrage, avec l'assistance d'un service de la SCIC (SOPEX).

Grâce à l'entente entre les hommes ce curieux montage a fonctionné parfaitement. Je rendais les comptes au directeur financier de la SCET, Monsieur Perrin, qui partit peu après pour prendre la direction du casino de Divonne les bains.

Monsieur François PARFAIT, directeur général de la SCET, aux prises avec les protestataires, m'interrogeait un jour sur le temps nécessaire pour se rendre à pieds de la gare SNCF de Trappes jusqu'aux futurs bureaux. Il avait tout entendu, une demi-heure, trois quart d'heure, voire une heure.

Je lui répondis un quart d'heure environ, mais il voulut se rendre compte par lui-même.

Son chauffeur nous déposa devant la gare de Trappes, et nous voilà partis à pieds vers les bureaux, chronomètre en main, la voiture suivant au ralenti.

Nous voici finalement installés à Trappes.

À cette occasion, beaucoup ont acquis un logement dans la région et y ont même ultérieurement exercé des mandats politiques.

Je déjeunais à la cantine souvent avec deux collègues de bords carrément opposés en politique ; à toutes fins utiles je me plaçais systématiquement entre les deux.

Chacun des deux a connu une brillante destinée politique.

L'un, Guy MALANDAIN, comme conseiller général des Yvelines, puis député, puis maire de Trappes.

L'autre, Jean MARSAUDON, comme maire de Savigny sur Orge, puis député.

Moi-même, un mandat d'élu local deux fois renouvelé m'attendait dans mon village.

Le travail était intense au Génie Civil, parfois les « charrettes » avec les architectes se prolongeaient tard dans la nuit et parfois les premiers arrivés nous trouvaient endormis dans les canapés du hall d'accueil.

Pour moi, les fréquents déplacements à Paris constituaient un réel problème, problème auquel un heureux hasard allait apporter une solution.

Passant un jour dans les couloirs de la SCET à Montparnasse, je tombe en arrêt devant un bureau vide. Je poursuis mon chemin puis fais marche arrière.

Je découpe tant bien que mal ma carte de visite et l'applique sur la porte. « Wait and see ».

Repassant quelques jours après, rien de changé. J'entrepose mes affaires et m'installe dans les lieux. Pratique ce bureau de passage, on vient ensuite demander mes textes à dactylographier, puis je trouve un jour mes tickets restaurant sur ma table... Deux ans plus tard à l'occasion d'un réaménagement de bureaux, je me trouve viré comme un squatter.

Je sortais de la cantine de Trappes avec des collègues lorsque le responsable de la SCEPROG (service d'informatique), notre collègue ZERVUDAKI, vint à ma rencontre.

Il me dit « DEVIGNY, j'ai besoin de toi, suis moi, tu vas tourner dans un film ».

Interloqué, réticent mais curieux, je le suis en traînant les pieds. Il m'amène dans la salle d'informatique où il m'explique que je dois jouer le rôle d'un architecte dans une séquence publicitaire. Je ne suis pas architecte et je ne connais rien à la pub...

Finalement je cède à ses pressions pour lui rendre service. Le rôle est court et pas compliqué, donc à ma portée, mais je repars perplexe ...

Comme pour la plupart des BET, la fragile situation financière de SEREQUIP était une préoccupation constante de ses dirigeants.

Un après-midi, notre directeur général, Michel DROCOURT, était dans mon bureau et nous calculions laborieusement les encours, c'est-à-dire les recettes attendues (ou espérées...).

La porte s'ouvre et nous voyons entrer une nombreuse délégation, conduite par l'un de mes ingénieurs, laquelle débordait largement dans le couloir. Il déclare véhémentement que le DG ne sortirait pas de mon bureau tant que le jeune « Untel » ne serait pas recruté.

Et là apparaît un grand gaillard, le cheveu coupé court et les oreilles bien dégagées, qui avait effectué un stage à SEREQUIP juste avant son départ pour le service militaire et qui, dès son retour, exigeait de reprendre son poste. Un refus lui ayant été opposé, il avait ameuté avec succès le ban et l'arrière ban.

Dans une ambiance tendue, je préviens fermement que nous sommes dans mon bureau et que, par conséquent, la moindre violence me conduirait à intervenir également violemment.

Alors un « sitting » commence pour plusieurs heures jusqu'en fin d'après-midi, sous le regard duquel nous poursuivons calmement nos calculs, misant sur la dispersion progressive engendrée par l'horaire des derniers trains à la gare de Trappes.

Après la cantine, nous pouvions nous rendre au bar, où le café nous attendait.

J'avais observé que la musique qui y était diffusée était d'un style voilé et sirupeux.

J'en faisais la remarque à notre secrétaire général, ancien de la brigade des mœurs et moustachu, qui, avec un sourire entendu, m'expliqua que les artistes devaient chanter la bouche fermée ; s'ils l'ouvraient cela ouvrirait en même temps le droit à la SACEM d'y réclamer des royalties.

J'ai quitté SEREQUIP fin 1980. Comme beaucoup qui ont essaimé dans le groupe, j'ai constaté que la fraternité acquise dans les BET était, à tous les niveaux, restée intacte au fil des années, même chez ceux dont la carrière s'est poursuivie hors groupe. SEREQUIP est resté une part marquante de notre jeunesse.

9/ Quelques souvenirs d'opérations marquantes de SEREQUIP Génie Civil, par Serge DEVIGNY et Fernand GOUBET

Nos pères fondateurs avait su insuffler une culture de l'intérêt général et du service public tournés vers le développement et la modernisation du pays.

La plupart d'entre nous étaient imprégnés de cette culture, que nous retrouvions chez nos partenaires du groupe.

La clientèle était très hétérogène, publique, semi-publique, privée. SEM, établissements publics, administrations diverses, promoteurs de centre commerciaux et bureaux, etc.

Les architectes étaient très souvent nos partenaires.

Une multitude d'opérations et d'interlocuteurs, le tout baignant dans un grand souffle qui semble s'être estompé aujourd'hui.

Trois agences marquaient le territoire : Lyon (SERALP), Toulouse, Reims.

Voici quelques opérations et missions marquantes relevées dans nos souvenirs.

Chacune d'elles a été une aventure qui mériterait une narration particulière.

- Les grands équipements tertiaires

Les grands centres commerciaux urbains et périphériques avec leur accompagnement.

Lyon Part-Dieu, Limoges l'Aurence, Rouen Saint-Sever, Le Havre Montgaillard, Liévin, Bordeaux Mériadeck, Toulouse Le Mirail, Rennes Alma, Lille La Madeleine, Bobigny, restructuration des Flanades à Sarcelles. Également bureaux à Rouen et à Saint-Etienne.

- Les équipements liés aux infrastructures de transport

Parkings à Strasbourg, Lyon, Reims, Toulouse St Georges et Rouen St Sever.

Aires autoroutières douanières et péagères aux frontières espagnoles, allemandes et suisses (Perthus, Hendaye, Ottmarsheim, Bâle St Louis).

Dépôts de bus de Toulouse et d'Orléans, avec ateliers.

Agrandissement de la gare du Nord à Paris (création de la gare souterraine).

Ouvrages de contournement à Lyon Part-Dieu.

- Établissements d'enseignement

Écoles, collèges et lycées à Fontenay-sous-Bois, Saint Quentin en Yvelines et Cergy-Pontoise

- Assistanes techniques diverses

Direction technique du nouveau Créteil.

Maison de la radio de Riyad, avec SCET INTER.

Parc des expositions de Tunis (Programme des Nations Unies pour le Développement).

Grands entrepôts CITRAIL à Paris Nord et Pantin.

Programmes de 15000 logements en Irak (Mossoul, Kerbala, Basrah).

Préfecture et Hôtel du département de l'Hérault, avec la SCET.

Centre Hospitalier Régional de Lille (plans de recollement avant-projet d'humanisation).

Centre postal de Djeddah en Arabie Saoudite.

Serge DEVIGNY et Fernand GOUBET

Novembre 2013