Service d’études techniques des routes et autoroutes (SETRA): historique

Le SETRA, Service d’études sur les transports, les routes et leurs aménagements(anciennement Service d’études technique, des routes et autoroutes) est un service technique français à compétence nationale du ministère de l’Écologie, du Développement Durable et de l’Énergie dont la tutelle est exercée par la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM). Il intervient dans les domaines de la route, des ouvrages d’art et plus largement des transports en France. Pour une histoire complète du SETRA et des services dont il est issu, se reporter à l’ouvrage de Christian Després : "Le SETRA et l’histoire tourmentée des autoroutes".

Né en 1968, le SETRA peut être considéré comme un des maillons fondateurs d’une politique pleine d’ambition: celle qui, achevant la reconstruction d’après guerre, visait à mettre la France sur la voie de la modernité en matière de développement des infrastructures. Afin d’atteindre cet objectif, le général de Gaulle s’était entouré d’hommes d’envergure comme Paul Delouvrier – père des villes nouvelles – et Edgard Pisani qui organisa la naissance en 1966 du ministère de l’Équipement par fusion du ministère des Travaux publics et des Transports et du ministère de la Construction. Dans la foulée étaient créées les directions départementales de l’équipement, les DDE.

L’acte de naissance du SETRA est l’arrêté du 1er décembre 1967 «portant organisation du service d’études techniques des routes et autoroutes », signé par François-Xavier Ortoli, ministre de l’Équipement et du Logement de Georges Pompidou. La spécificité monomodale de ce nouveau service est affirmée : nous sommes bien dans le monde de la route, déterminés à assurer sa postérité avec la construction planifiée des routes de nouvelle génération,les autoroutes.

Toutefois, le SETRA n’est pas né d’une génération spontanée. Il s’est au contraire constitué à partir de trois services préexistants : le plus ancien, le service central d’études techniques (SCET), avait été créé aux lendemains de la Grande Guerre, par un arrêté du 18 décembre 1918; le service spécial des autoroutes (SSA), créé à la fin de la dernière guerre, en 1945, et établi rue Liancourt à Paris ; le service des études et recherches de la circulation routière, créé lui aussi dans l’après-guerre, a partiellement été versé dans les effectifs du SETRA.

Par la suite, plusieurs modifications de structures sont intervenues:

en 1969, une division de l’informatique, chargée d’installer et de gérer le centre informatique de l’administration centrale a été intégrée au SETRA; c’est un lieu où se concentrent puissance de calcul et savoir-faire informatique en une époque où les techniques de traitement de l’information se répandaient dans les administrations;

en 1970 a été créé le CETU (Centre d’Études des Tunnels), qui est rattaché fonctionnellement au SETRA;

en 1971, les activités liées au milieu urbain ont été regroupées au sein d’une division unique, qui est séparée du SETRA en 1976 pour constituer le CETUR. En 1995, le CETUR a quitté Bagneux pour Lyon et est devenu le CERTU (Centre d’Études et de Recherches sur les Transports Urbains). Cette séparation a entraîné un resserrement des missions du SETRA sur l’espace interurbain;

en 1975, la création du SERES (Service de l’Exploitation Routière et de la Sécurité) au sein de la direction des routes et de la circulation routière a réduit le potentiel et le domaine de compétence du SETRA en matière de sécurité et d’exploitation

Le SETRA est devenu en 2013, au sein du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) la Direction des infrastructures de transport et matériaux (DITM).