

# De paysages autoroutiers à l'émergence de territoires de projet

Manon Espinasse

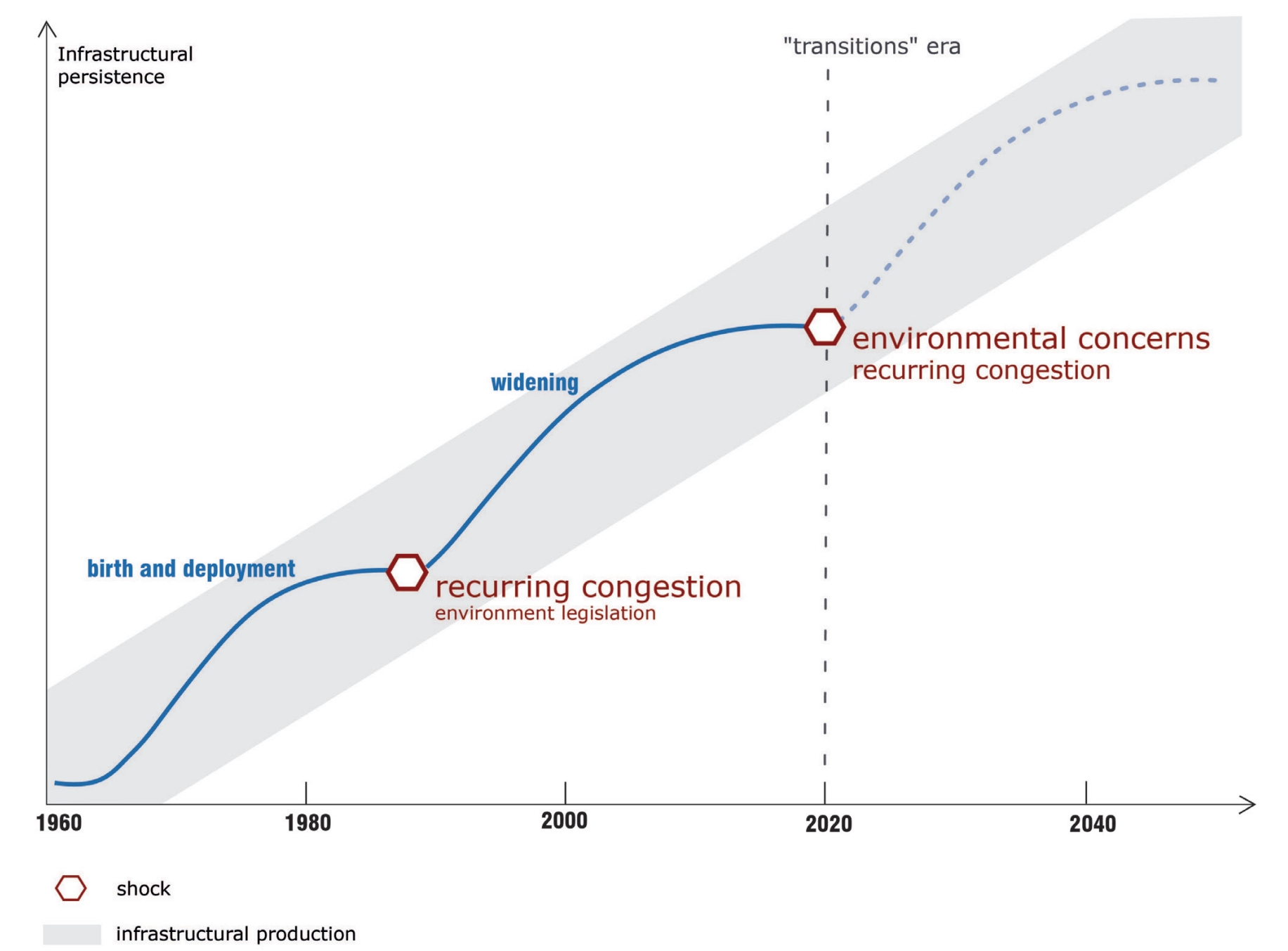
Sous la direction de  
Nacima Baron  
Laboratoire Ville Mobilité Transport  
Eric Alonzo  
Observatoire de la condition suburbaine

Observer, représenter, évaluer les territoires de la route pour conduire les transitions des entrées métropolitaines bordelaises par la régénération de l'infrastructure autoroutière.

Thèse CIFRE-Bordeaux Métropole  
En préparation depuis mai 2022.

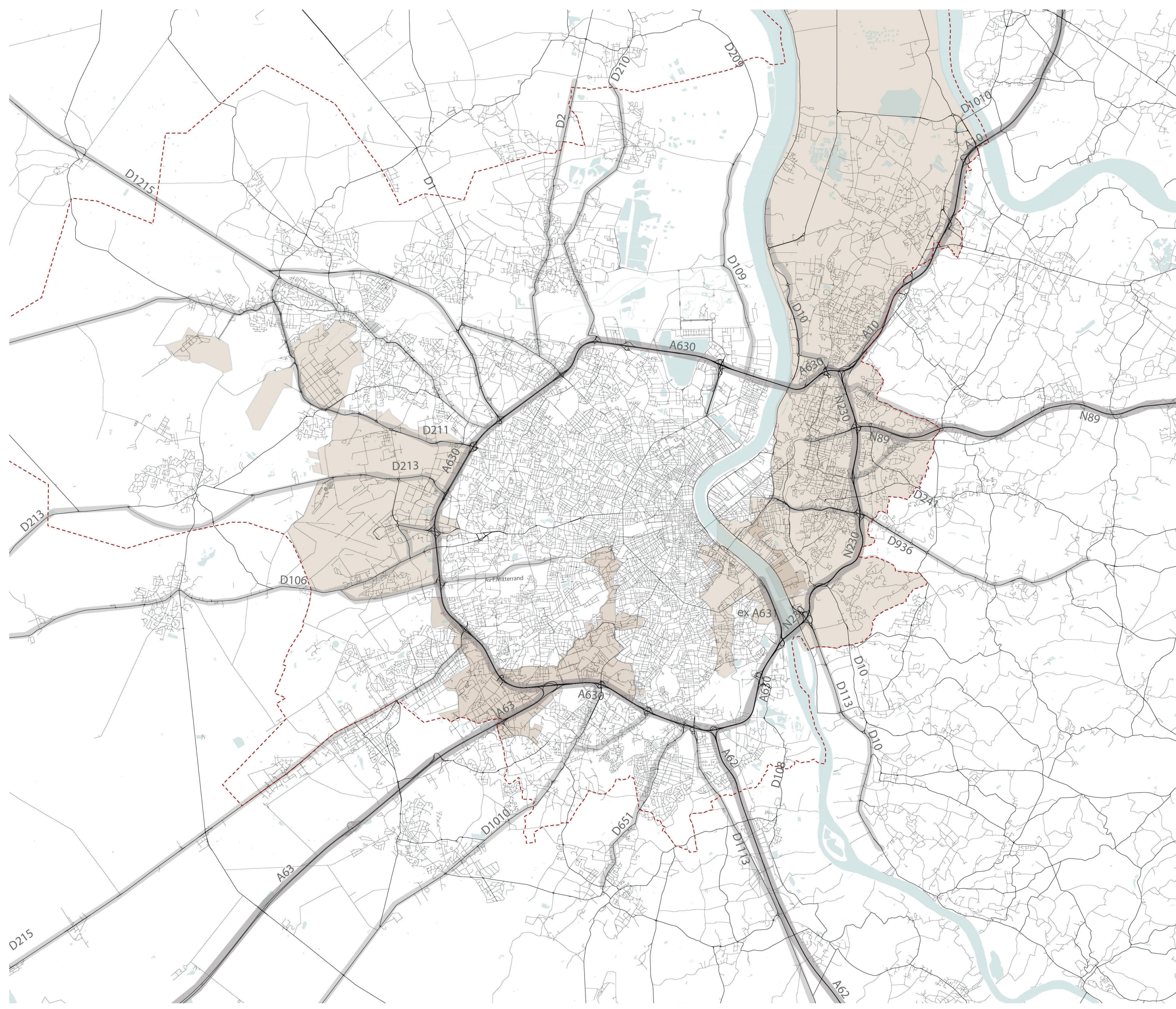
Les infrastructures autoroutières contribuent au dépassement des limites planétaires et sont elles-mêmes exposées aux conséquences de ces dépassements. Elles constituent des éléments jugés indispensables au fonctionnement de nos sociétés et économies actuelles. Parce qu'elles transcendent époques, attentes, valeurs, une série d'actions (réparation, adaptation, régénération, transformation) assure leur permanence. Le paradigme des transitions (traduction politique pour la mise en œuvre d'un futur désirable en tant que changement relatif aux limites planétaires énoncé dans le Rapport Meadows) interroge les modalités de cette permanence. Quelle place et rôle de l'infrastructure autoroutière dans des territoires en « transition » ? Quelles pensées, modalités, quels imaginaires guident les relations entre infrastructure et territoire et quelles formes urbaines et formes autoroutières ?

Par une étude centrée sur le territoire de la métropole bordelaise, la recherche s'intéresse à la manière dont le paradigme des transitions réactualise l'infrastructure autoroutière du paradigme moderniste de l'automobilité et la manière dont ces paradigmes correspondent à des visions et actions d'aménagement du territoire. La recherche étudie système autoroutier et territoire des points de vue matériel (formes, tracés...) et immatériel (acteurs, décisions,...) notamment par leur représentations discursives et graphiques. Elle aborde les relations infrastructures-territoires dans une dimension temporelle, rétrospective et prospective. Le projet propose une analyse historique, cartographique et formelle des dynamiques de transformation morphologique et fonctionnelle des pénétrantes de l'agglomération bordelaise et de sa rocade à l'ère automobile (1950-2025).



## La périodisation de la production de la rocade bordelaise

D'après Dupuy (1991), Offner (1993), Addie et Marino (2024)



— Voies à caractéristiques autoroutières (statut «A», «N», «D»)  
- - - Limite administrative de la métropole bordelaise  
■ Opérations d'aménagement dont le périmètre comprend au moins une voie à caractéristiques autoroutières

## Voies à caractéristiques autoroutières de la métropole bordelaise

### Bibliographie non exhaustive

Addie, J.-P. D., Glass, M. R., Nelles, J. (2024). *Infrastructural Times : Temporality and the Making of Global Urban Worlds* (1er édition). Bristol University Press.  
Apur. (2018). *Atlas des autoroutes urbaines et des voies rapides du Grand Paris*. A'urba, agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine. (2015). *Rocade 2050*.  
Geels, F. (2012). A socio-technical analysis of low-carbon transitions : Introducing the multi-level perspective into transport studies. *Journal of Transport Geography*, 24, 471-482.

Harvey, P., & Knox, H. (2012). The Enchantments of Infrastructure. *Mobilities*, 7(4), 521-536.  
Henke, C. R., & Sims, B. (2020). *Repairing Infrastructures : The Maintenance of Materiality and Power*. The MIT Press.  
Star, S. L. (1999). The Ethnography of Infrastructure. *American Behavioral Scientist*, 43(3).  
Tomato Architectes. (2003). *Paris : La ville du périphérique* (1 1). Le Moniteur.  
Zanda, C. (2020). *The Architecture of a Motorway* (Lettera Ventidue).

L'autoroute est arrivée à Bordeaux dans les années 1960, elle est le résultat de politiques d'intérêt national (développement réseau autoroutier et équilibrage métropolitain territorial) et d'intérêt local (structuration de Bordeaux vers une métropole d'1 million d'habitants.) Elle est porteuse d'imaginaires de développement économique, de désenclavement et de décongestion qui guide toujours aujourd'hui sa production (régénération, élargissement de 2x2 voies vers 2x3 voies). La quête de fluidité est par ailleurs devenue le projet principal de la voie autoroutière circulaire métropolitaine, la rocade. Des instruments de politiques publiques sont mis en œuvre pour y répondre (instances, documents, programmes). La dimension circulatoire nécessaire de cet objet territorial (ainsi que la gouvernance et la réglementation associée) lui confère un statut en dehors ou au-delà de préoccupations territoriales plus larges ou ensemblières. L'infrastructure autoroutière constitue un prérequis à toute opération ou pensée d'aménagement du territoire. La multiplication des politiques publiques de transition ces dernières décennies amènent à penser cette infrastructure au-delà de sa gestion de trafic autosoliste métropolitain ou de camions. Elle est depuis les années 2010, le support potentiel d'autres mobilités possibles, de mobilité décarbonée, partagée (covoiturage ou transports en commun). Les infrastructures autoroutières identifiées comme fractures écologiques deviendraient potentiellement support de corridors écologiques ou puits carbone. L'autoroute bordelaise (spécifiquement la rocade) est aussi imaginée comme support d'un autre flux, support de flux énergétiques renouvelables (avec des portiques photovoltaïques au-dessus de la chaussée). Ces projets esquissent un basculement des images de la congestion, de l'imaginaire du mobile lié à l'infrastructure vers d'autres imaginaires, images et discours tournés vers d'éventuelles approches systémiques entre infrastructure et territoire. Ces tendances reconsidèrent-elles le regard porté sur ces infrastructures ? Sont-elles vectrices de résilience infrastructurelle et territoriale ? Quelles sont les nouvelles formes autoroutières et urbaines qui en découlent ?