

RÉSUMÉ

Les infrastructures autoroutières sont jugées indispensables au fonctionnement de nos sociétés et économies contemporaines. Parce qu'elles traversent les époques, les valeurs et les attentes sociales (Roseau, 2022), elles font l'objet d'interventions continues – réparation, adaptation, régénération ou transformation – qui assurent leur permanence dans les territoires. Cette thèse interroge les modalités de cette permanence au regard des politiques publiques, notamment celles de « transition ». Elle analyse l'évolution d'un système autoroute-territoire, entendu comme l'ensemble des relations matérielles, institutionnelles et symboliques qui se tissent entre les infrastructures autoroutières et les territoires qu'elles traversent et desservent. Elle propose une histoire urbaine de ce système, de 1950 à 2025.

Au croisement des *science and technology studies*, des *infrastructure studies* et de la discipline architecturale, la recherche mobilise notamment des travaux sur les temporalités des infrastructures (Moss, 2024) et sur les transitions socio-techniques. Trois hypothèses structurent la recherche : le système autoroute-territoire actuel demeure principalement organisé par les logiques autoroutières ; les politiques contemporaines de transition prolongent davantage la trajectoire engagée depuis les années 1960 qu'elles ne constituent une rupture ; enfin, les discours et les représentations contribuent à produire des imaginaires qui participent à la reproduction des logiques précédentes.

Réalisée au sein du Laboratoire Ville Mobilité Transport et de l'Observatoire de la condition suburbaine, cette recherche s'inscrit en grande partie dans le cadre d'une convention CIFRE menée au sein de Bordeaux Métropole. Elle mobilise une approche croisant l'analyse des politiques publiques, des discours et des images, à partir d'un corpus composé de documents de planification, d'archives et d'entretiens. Le terrain métropolitain bordelais et sa rocade sont abordés comme une configuration révélatrice de mécanismes plus généraux de l'évolution des infrastructures autoroutières dans les espaces métropolitains.

La première partie empirique montre comment l'autoroute s'est constituée comme « guide » de la planification entre 1950 et 1995 et participe à la métropolisation bordelaise. La seconde analyse les transformations de l'autoroute depuis les années 1990 jusqu'à 2025 comme un processus de reconfiguration plutôt que de rupture. L'ensemble met en évidence la constitution d'un appareil autoroutier, construit dans un régime de congestion (Gopakumar, 2020).

Les résultats montrent que la coévolution entre autoroute et territoire (Leheis-Guillot, 2011) est structurée par cet appareil autoroutier, les logiques autoroutières orientant davantage les trajectoires territoriales que l'inverse. Ils mettent également en évidence un paradigme de production matérielle et immatérielle continue de l'autoroute dans lequel les actions environnementales s'intègrent principalement aux dispositifs existants. Par exemple, une voie réservée aux transports en commun et des aménagements réglementaires environnementaux sont réalisés dans le cadre d'un élargissement à 2x3 voies. Plus largement, les paradigmes successifs du développement, de la ville durable puis de la transition correspondent moins à des ruptures qu'à des formes renouvelées de légitimation de l'autoroute. Enfin, la thèse propose la notion de diversification de l'autoroute pour qualifier l'élargissement progressif des fonctions attribuées à l'infrastructure (énergétiques, écologiques ou foncières). Cette diversification constitue l'un des mécanismes contemporains de la reproduction de l'autoroute. Au-delà du cas bordelais, cette thèse propose un cadre d'analyse contribuant au renouvellement de clés de lecture des infrastructures et territoires dans le temps long.

ABSTRACT

Motorway infrastructures are widely regarded as indispensable to the functioning of contemporary societies and economies. Because they endure across changing historical periods, values, and social expectations (Roseau, 2022), they are subject to continuous interventions—repair, adaptation, regeneration, and transformation—that ensure their long-term persistence within territories. This research examines the modalities of this persistence in relation to territorial public policies, particularly those concerned with «transition», by analysing the evolution of a motorway–territory system, understood as the set of material, institutional, and symbolic relationships that develop between motorway infrastructures and the territories they traverse and serve. It offers an urban history of this system from the second half of the twentieth century to 2025.

Situated at the intersection of Science and Technology Studies (STS), infrastructure studies, and architectural research, the dissertation draws in particular on scholarship on infrastructural temporalities (Moss, 2024) and sociotechnical transitions. The research is structured around three hypotheses: first, that the motorway–territory system remains primarily organised according to motorway logics; second, that contemporary transition policies extend rather than disrupt the trajectory established since the 1960s; and third, that discourses and representations produce imaginaries that contribute to the reproduction of this system.

Conducted within the Laboratoire Ville Mobilité Transport and the Observatoire de la condition suburbaine, the research has been carried out largely through a CIFRE industrial PhD partnership with Bordeaux Métropole. It adopts an approach combining the analysis of public policies, discourses, and visual representations, drawing on a corpus of planning documents, archival materials, and semi-structured interviews.

The Bordeaux metropolitan area and its ring road are examined as a revealing configuration through which to analyse broader mechanisms shaping the evolution of motorway infrastructures in metropolitan regions.

The first empirical section shows how the motorway became a guiding framework for spatial planning between 1950 and 1995, contributing to the metropolisation of Bordeaux. The second analyses transformations of the motorway from the 1990s to 2025 as a process of reconfiguration rather than rupture. Together, these analyses reveal the emergence of a motorway sphere, structured around a regime of congestion (Gopakumar, 2020).

The findings show that the co-evolution of the motorway and the territory (Leheis-Guillot, 2011) is structured by this motorway apparatus, with motorway logics shaping territorial trajectories more strongly than the reverse. The PhD research also identifies a paradigm of continuous material and immaterial production of the motorway, within which environmental measures are primarily incorporated into existing infrastructural arrangements. For example, a dedicated public transport lane and environmental mitigation measures are implemented as part of a widening project from two to three lanes in each direction. More broadly, the successive paradigms of development, the sustainable city, and transition represent less a series of ruptures than renewed forms of legitimising the motorway. Finally, the research introduces the concept of motorway diversification to describe the gradual expansion of the functions attributed to motorway infrastructures—including energy production, ecological services, and land development. This diversification constitutes one of the contemporary mechanisms through which motorways are reproduced. Beyond the Bordeaux case, the research contributes new perspectives on the long-term of infrastructures and territories