



HAL
open science

Identité de la route vs identité des territoires : formes et échelles de la patrimonialisation et de l'appropriation d'un axe fonctionnel national : analyse appliquée à la route nationale 7

Pierre-Louis Ballot

► To cite this version:

Pierre-Louis Ballot. Identité de la route vs identité des territoires : formes et échelles de la patrimonialisation et de l'appropriation d'un axe fonctionnel national : analyse appliquée à la route nationale 7. Géographie. Université Grenoble Alpes [2020-..], 2020. Français. NNT : 2020GRALH005 . tel-03080164

HAL Id: tel-03080164

<https://theses.hal.science/tel-03080164>

Submitted on 17 Dec 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

THÈSE

Pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITE GRENOBLE ALPES

Spécialité : **Indiquer la spécialité qui figure sur votre carte d'étudiant**

Arrêté ministériel : 25 mai 2016

Présentée par

Pierre-Louis Ballot

Thèse dirigée par **Marie-Christine Fourny, PR, Université Grenoble Alpes**, et
codirigée par **P Anne-Marie Granet-Abisset, PR, Université Grenoble Alpes**

préparée au sein du **Laboratoire Pacte (UMR CNRS 5194)**
dans **l'École Doctorale Sciences de l'Homme, du Politique et du Territoire**

Identité de la route vs identité des territoires : formes et échelles de la patrimonialisation et de l'appropriation d'un axe fonctionnel national. Analyse appliquée à la route nationale 7

Thèse soutenue publiquement le **17 juin 2020**
devant le jury composé de :

M. Xavier Bernier

Professeur, Sorbonne Université, Président du jury

M. Laurent Cailly

Maître de conférences, Université de Tours, Examineur

Mme Nadine Cattan

Directrice de recherche, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne,
Rapporteuse

Mme Marie-Christine Fourny

Professeure, Université Grenoble Alpes, Directrice de thèse

Mme Anne-Marie Granet-Abisset

Professeure, Université Grenoble Alpes, Co-directrice de thèse

M. André-Frédéric Hoyaux, Professeur, Université Bordeaux
Montaigne, Rapporteur

M. David Nicogossian

Pilote en appui aux territoires, Cerema, Invité



Remerciements

Me voici bientôt arrivé au terme de la longue route de la thèse. Une route intense, prenante, entêtante, jalonnée de hauts, de bas, de moments de découragements mais aussi de bonheurs inimaginables. On a souvent l'impression que l'arrivée est encore lointaine. Et pourtant, elle arrive tôt ou tard, sans que l'on n'y croit vraiment. Cette route, qui aura duré quatre ans et demi, m'a aussi conduit à de nombreuses rencontres, sans lesquelles elle n'aurait assurément pas été aussi belle.

C'est à Marie-Christine Fourny que s'adressent en premier mes remerciements. Sa rigueur, son exigence, ses conseils, son regard éclairant et sa franchise auront été des guides importants durant ce travail de thèse, qui m'auront permis de progresser et d'aller toujours plus loin. Merci Marie-Christine pour la grande disponibilité que tu as montrée tout au long de ce travail et pour ton soutien dans la dernière ligne droite.

Mes remerciements s'adressent également à Anne-Marie Granet-Abisset, qui a co-dirigé cette thèse. Je la remercie pour les idées nouvelles et stimulantes qu'elle a su me donner lors de nos échanges, toujours constructifs, et qui m'auront permis de découvrir l'importance de la pluridisciplinarité.

C'est à Xavier Bernier, Laurent Cailly, Nadine Cattan, André-Frédéric Hoyaux et David Nicogossian que j'adresse ensuite mes plus chaleureux remerciements pour avoir accepté d'évaluer ce travail de thèse. M'en voici tout aussi heureux qu'impressionné.

Parce que les rencontres importantes remontent parfois à loin, je tiens ici à remercier Philippe Escoubet, mon ancien professeur d'histoire et de géographie au collège, pour m'avoir conseillé d'emprunter la voie de la géographie il y a 10 ans, alors même que j'hésitais à me lancer sur d'autres chemins.

Parmi les nombreux enseignements qui m'auront marqué au cours de mon cursus en licence et master recherche de géographie, je pense en particulier à ceux de Guy Di Méo, André-Frédéric Hoyaux, Nicolas Lemoigne et Denis Retailé, qui m'auront convaincu que la voie empruntée était la bonne.

Au laboratoire Pacte, où la chance m'aura été donnée de mener ce travail de thèse dans les meilleures conditions possibles, les remerciements pourraient prendre plusieurs pages.

C'est d'abord l'équipe administrative du laboratoire que je remercie, pour son appui indispensable dans toutes les démarches administratives que connaît la vie d'un doctorant. Merci à Patricia Clarin, Catalina Esparza et Nathalie Léardini, avec qui il m'a plus particulièrement été donné d'échanger. Catalina, merci également pour ta grande gentillesse et ta bienveillance lors de mon arrivée au laboratoire, et pour te soucier du bien-être de chaque doctorant.e au laboratoire.

C'est ensuite aux collègues enseignants-chercheurs et chercheurs rencontrés au cours de ces années que j'adresse mes remerciements. Pour les échanges au cours des séminaires d'équipe et des déjeuners du midi, les séminaires préparés collectivement, les enseignements dispensés en commun à l'Institut d'urbanisme et de géographie alpine, les ateliers d'écriture ô combien stimulants, les discussions relatives à ma thèse, les encouragements dans la dernière ligne droite, et pour tout ce que j'ai appris en les côtoyant,

merci en particulier à Karine Basset, Cristina Del Biaggio, Nicolas Buclet, Sonia Chardonnel, Gilles Debizet, Adriana Diaconu, Myriam Donsimoni, Grégoire Feyt, Pierre-Olivier Garcia, Luc Gwiazdzinski, Myriam Houssay-Holzschuch, Kirsten Koop, Pierre-Antoine Landel, Emmanuel Roux, Kamila Tabaka, Magali Talandier, Josselin Tallec et Silvère Tribout.

L'évocation de mes collègues me permet de faire un détour vers l'IUGA, où la chance m'a été donnée d'enseigner durant deux années. Je remercie Sébastien Leroux, responsable des Licences, et l'équipe administrative, pour leur gentillesse et leur appui dans cette aventure passionnante qu'est l'enseignement.

Un grand merci à tous les doctorant.e.s rencontré.e.s au cours de ces années, et que j'ai eu le plus grand plaisir à côtoyer. Qu'il s'agisse de nos nombreux échanges, des projets communs (je pense en particulier aux séminaires *MéthéoGéo*), des séances de travail collectives, du partage de nos expériences de vie de doctorant.e.s, et de tous les très bons moments passés au laboratoire ou en dehors, je mesure en écrivant ces lignes la chance que j'ai eu de tomber sur des personnes aussi ouvertes d'esprit. Merci :

aux doctorant.e.s rencontré.e.s au tout début de la route de la thèse, et qui de leur côté y étaient déjà engagé.e.s : Audrey, Marjolaine, Alice, Sarah, Edith, François, Vanessa, Romain, Lucas, Cheikh, Sami Ramzi, Marina, Yoann, Jérémy, Gentiane, Djamel, Pierre, Caroline, Antoine...

aux doctorant.e.s avec qui la route a débuté en même temps : Florent, Hélène, Marco, Jean, Valérie, Adam...

et aux doctorant.e.s rencontré.e.s en cours ou en fin de route : Sylvestre, Odile, Lise, Nassima, Quentin, Baptiste, Ludovica, Michela, Fatima-Ezzahra, Lou, Thibault, Laurent, Antoine, Alexia, Yann, Flore, Pierre-Alexandre...

Pour les randonnées dans le Vercors ou à Belledonne, les montées de la Bastille, les aventures sportives et scientifiques, les passions sportives communes, les sorties culturelles, les cafés, les discussions scientifiques et de co-bureaux... et autant de bons moments qui m'accompagneront longtemps, mes pensées vont à Sylvestre, Odile, Florent, Marco, Jean, Hélène, Nassima, Lise, Lucas, Cheikh, Quentin, Baptiste, Michela, Romain, Vanessa et Ludovica.

Les mots ne suffiront pas à vous remercier pour tout ce que chacun.e d'entre vous m'a apporté au cours de ces années. Merci à tou.te.s pour votre amitié, votre bienveillance, votre présence et vos conseils toujours avisés.

Merci à Sylvestre et à Odile pour leur soutien et leur présence réconfortante dans la toute dernière ligne droite de la thèse.

Un grand merci à ma collègue historienne et amie Emma-Sophie Mouret. De notre première communication à Paris au mois de janvier 2016 (4 ans déjà !) aux innombrables heures de travail pour notre chapitre d'ouvrage, en passant par le projet actuel d'une nouvelle communication commune, je tiens à te remercier Emma-Sophie pour ta gentillesse, ton amitié, ta bienveillance, tes encouragements, et pour toutes nos discussions toujours enrichissantes. Je te souhaite la plus belle des fins de thèse.

Cette thèse aura bénéficié d'une aide précieuse pour sa finalisation.

Mes remerciements s'adressent d'abord à Isabelle André-Poyaud et Estelle Ployon, pour le temps et l'aide précieuse qu'elles m'ont apporté dans la réalisation d'une grande partie des cartes de ce manuscrit. Merci également à Florent, qui aura aussi contribué à la réalisation de plusieurs cartes du manuscrit.

Merci à celles et ceux qui ont accepté de relire mon travail, et ainsi contribué à grandement l'améliorer : Audrey B., Audrey C., Emma-Sophie, Guilhem, Marjolaine, Odile et Sylvestre.

Cette fin de thèse aura été marquée par une vacation de trois mois au Cerema Centre-Est. Je tiens ici à remercier chaleureusement David Nicogossian, pilote en appui aux territoires, pour m'avoir offert cette opportunité et permis de découvrir le monde de l'expertise. Merci David pour ces trois mois enrichissants, où j'ai non seulement participé à des projets passionnants, mais aussi compris par dessus-tout l'importance du collectif dans tout projet entrepris. Merci également aux membres du Département Construction Aménagement Projet pour leur accueil et leur appui au cours de ces trois mois.

Mes remerciements s'adressent également à l'Ecole doctorale Sciences de l'Homme, du Politique et du Territoire, pour l'appui et le soutien qui nous sont apportés tout au long de la thèse. Je remercie notamment Lourdemarie Luete, gestionnaire responsable de l'Ecole doctorale, pour sa gentillesse et sa grande disponibilité tout au long des différentes démarches effectuées, du début à la fin de thèse.

Ces quatre ans et demi auront été également l'occasion de participer à de nombreux événements scientifiques (colloques, séminaires...), tous plus enrichissants les uns que les autres, et au cours desquels l'occasion m'aura été donnée d'échanger avec de nombreux collègues. Qu'ils en soient tous ici remerciés, et notamment Mathieu Flonneau, Jean-Baptiste Fréty, Laurent Gagnol, Claire Hancock, et Jean-François Staszak.

Cette thèse n'aurait pas pu aboutir sans la participation précieuse d'un ensemble de personnes rencontrées le long de la route nationale 7.

Mes remerciements s'adressent d'abord aux différents acteurs (élus, acteurs touristiques, résidents) qui œuvrent à la valorisation et à la promotion de la RN7 à l'échelle locale, et qui ont bien voulu m'accorder du temps pour s'entretenir à mes côtés.

Ce sont ensuite les usagers rencontrés au hasard des trajets et des arrêts que je remercie, pour des entretiens qui le plus souvent se sont avérés passionnants.

Merci également à toutes les personnes rencontrées dans les communes, les mairies, les offices de tourisme, les campings et les relais-routiers pour l'aide précieuse qu'elles m'ont apporté dans la réalisation de ce travail. Je pense en particulier au personnel du Relais de la Sanne (Isère) et du camping des Nations, à Auberives-sur-Varèze (Isère), ainsi qu'à Monsieur Patrice Vatan, résident de Cosne-Cours-sur-Loire (Nièvre).

Un grand merci à Thierry Dubois, historien de la route nationale 7, pour les entretiens qu'il m'a accordés dans le cadre de ce travail et qui auront grandement contribué à le documenter.

Enfin, je ne sais pas si remercier son terrain de recherche aurait du sens. Je tiens seulement à dire que je mesure au bout de ces quatre ans et demi la chance inouïe qu'il m'a été donnée de travailler sur la route, et la RN7 tout particulièrement. Partir vers le sud, approcher de Paris, contempler les volcans d'Auvergne depuis Lapalisse, admirer le Mont Blanc depuis Fourvière, être tenté de gravir le Mont Ventoux depuis Orange... C'est bien sur la route que j'ai pour le moment vécu mes plus belles émotions géographiques. Et ce dont je suis maintenant certain, c'est que c'est dans le mouvement que l'on comprend le mieux la géographie.

Enfin, et parce qu'il faut parfois s'écarter quelques temps de la route de la thèse...

A Bordeaux, mes remerciements s'adressent d'abord à mes « amis de licence » : Clément B, Clément D, Jordi, Kévin, Pierre, Roman, Jean-Fresnel, Sylvain, Yannick et Killian. Bien que nous ayons désormais vogué vers des horizons professionnels et géographiques différents, notre amitié est toujours là. Merci pour les très bons moments passés avec vous depuis toutes ces années (à Bordeaux, Grenoble, Porto et ailleurs), et que la fin de thèse et nos occupations diverses auront rendu plus rares ces derniers temps. Mais ce n'est que partie remise !

Merci à Guilhem, Cécilia, et Aurélie pour leur amitié et les bons moments passés à leurs côtés lors de mes escapades bordelaises. J'ai aussi une pensée pour tous les membres de l'association Doc Géo, auprès de qui mon aventure dans la recherche a débuté en master 1, et qui m'ont tant apporté : Aurélie, Pierre-Amiel, Angéline, Marie, Maxime et Frédérique.

Merci aux membres de l'Association des Lecteurs de Jean-Marie Gustave Le Clézio, pour leur amitié et leur soutien, et pour le plaisir que j'ai à travailler à leurs côtés depuis tant d'années.

Enfin, c'est à ma famille polytopique que j'adresse un grand merci. Qu'il s'agisse des séjours en région parisienne ou à Marseille, merci à chacun.e d'entre vous pour votre présence réconfortante et votre affection.

Une pensée pour Christiane et Bernard, qui ne m'auront pas vu aller au bout de ce travail.

Merci à ma Grand-mère pour son affection et son soutien depuis toutes ces années.

Et puis, c'est bien chaque jour que je mesure la chance d'avoir des parents aussi aimants et affectueux que les miens. Merci sera un mot bien faible pour vous exprimer tout mon amour et toute ma reconnaissance pour ce soutien sans faille depuis toujours.

Résumé :

Cette thèse souhaite contribuer au renouvellement des approches consacrées à la route en sciences sociales. Considérant la relation réseaux-territoires au prisme de la géographie culturelle, elle ambitionne de montrer que la route ne constitue pas seulement un support de déplacement, mais est dotée de significations pour ses usagers et les territoires traversés. L'hypothèse est que la route constitue une dimension de la territorialité, et conduit à la construction d'une « territorialité mobile », qui appréhende la mobilité comme un facteur de constitution des territoires et des territorialités. La thèse considère le cas des routes nationales françaises, qui ont longtemps compté parmi les principaux axes de communication du pays, et qui depuis les années 1990, font l'objet d'un intérêt patrimonial. Ces routes ne sont alors plus appréhendées uniquement dans leurs dimensions fonctionnelles, mais aussi dans leurs dimensions symboliques. La recherche a porté sur la route nationale 7 (RN7), qui sur 996 kilomètres, relie Paris à Menton (Alpes-Maritimes). Ces rapports territorialités/mobilités sont étudiés dans l'action collective d'acteurs territoriaux pour une part, et dans les pratiques individuelles d'usagers de la route d'autre part. L'entrée par la patrimonialisation permet d'opérer une démarche multiscalaire, en réfléchissant successivement à la construction de la RN7 comme un objet patrimonial, aux formes de mobilisation collective de l'objet route, dans ses acteurs (associations, musées et collectivités locales), ses valeurs et ses objectifs territoriaux, puis à l'appropriation opérée par les usagers. L'emploi de méthodes d'enquête qualitatives conduit d'abord à observer que la construction patrimoniale de la RN7 s'appuie sur des critères de différente nature, à la fois sociétaux, historiques et géographiques. Ces critères sont ensuite réinterprétés et réappropriés par les territoires à travers les actions patrimoniales mises en place. L'appréhension de la RN7 comme un objet patrimonial et sa mobilisation comme un outil de promotion des territoires conduisent à des formes de relation consubstantielles entre la RN7 et les territoires. Enfin, l'analyse du vécu de la RN7 chez des riverains, chauffeurs-routiers et touristes montre que la route constitue une dimension de leur territorialité, qu'elle soit appropriée dans ses dimensions patrimoniales ou fonctionnelles, et que sa pratique relève généralement d'un choix et de stratégies personnelles. Cette thèse permet ainsi de caractériser la place de la route dans la construction d'une « territorialité mobile », en soulignant, d'une part, la signification qu'elle peut donner aux territoires, et, d'autre part, le lien indissociable qu'elle entretient avec les territoires pour acquérir elle-même une signification.

Mots-clés : route, patrimonialisation, territoires, usagers, actions patrimoniales, pratiques, territorialités, territorialité mobile, routes nationales, route nationale 7, France.

Abstract :

This thesis aims to contribute to the renewal of approaches dedicated to the road in the social sciences. Considering the relationship between networks and territories through the prism of cultural geography, it intends to show that the road is not only a support for travel, but also has meanings for its users and the territories it crosses. The hypothesis is that the road constitutes a dimension of territoriality, and leads to the construction of a "mobile territoriality", which considers mobility as a factor in the constitution of territories and territorialities. The thesis focuses on the case of French national roads that have long been among the country's main communication axes and that have been the subject of heritage interest since the 1990s. These roads are no longer considered only in their functional dimensions, but also in their symbolic dimensions. The research focuses on the national road 7 (RN7), which connects Paris and Menton (Alpes-Maritimes) over 996 kilometers. These territoriality/mobility relationships are studied through the collective action of territorial actors on one hand, and through the individual practices of road users on the other hand. The entry through heritage enables a multiscale approach that successively considers the construction of the RN7 as a heritage object, the forms of collective mobilisation of the road object, its actors (associations, museums and local authorities), its values and its territorial objectives, and then the appropriation made by users. The use of qualitative survey methods leads first to the observation that the heritage construction of the RN7 is based on different types of criteria (societal, historical, and geographical). These criteria are then reinterpreted and re-appropriated by the territories through the implemented heritage actions. The understanding of RN7 as a heritage object and its mobilisation as a tool for promoting territories leads to consubstantial forms of relationship between RN7 and territories. Finally, an analysis of the experience of the RN7 among local residents, road drivers and tourists shows that the road has a dimension of their territoriality, whether it is appropriate in its heritage or functional dimensions, and that its practice is generally a matter of choice and personal strategies. This thesis thus makes it possible to characterize the place of the road in the construction of a "mobile territoriality", by underlining, on one hand, the meaning it can give to territories, and, on the other hand, the inseparable link that it maintains with the territories in order to acquire itself a meaning.

Keywords : road, heritage, territories, users, heritage actions, practices, territorialities, mobile territoriality, national roads, route nationale 7, France.

Financement

Du 1^{er} octobre 2015 au 30 septembre 2018, cette thèse a bénéficié d'une allocation de recherche doctorale de la région Auvergne-Rhône-Alpes, dans le cadre du dispositif ARC (Communautés académiques de recherche, ARC 7 : Innovations, Mobilités, Territoires et Dynamiques Urbaines).

Elle a été réalisée au sein du laboratoire de recherche en sciences sociales Pacte (CNRS UMR 5194) et de l'Ecole doctorale Sciences de l'homme, du politique et du territoire (ED SHPT) de l'Université Grenoble Alpes.

Je remercie le laboratoire Pacte de m'avoir permis de réaliser ma thèse dans des conditions de travail optimales, par l'attribution d'un bureau dans ses locaux ainsi que par l'octroi de financements destinés à la réalisation de mon travail de terrain et à ma participation à des manifestations scientifiques afin d'y présenter mes travaux de thèse.



Sommaire

Introduction générale	p.1
<u>Première partie</u> : La patrimonialisation, un outil d'analyse des dimensions territoriales de la route	p.7
<u>Chapitre 1</u> : Contribuer au débat mobilité-territorialité par l'étude d'une infrastructure de transport	p.10
<u>Chapitre 2</u> : La route, une infrastructure en interaction avec les territoires et dotée de significations pour ses usagers	p.35
<u>Chapitre 3</u> : La route nationale 7 : un terrain, des méthodes d'enquête	p.61
<u>Deuxième partie</u> : Des formes d'appropriation plurielles de la route	p.116
<u>Chapitre 4</u> : La construction patrimoniale de la route nationale 7 : une mobilisation d'éléments du passé et du présent	p.119
<u>Chapitre 5</u> : La patrimonialisation de la route nationale 7 par les territoires : un outil de connexion réseau-territoire	p.132
<u>Chapitre 6</u> : Une route nationale 7 vécue et appréhendée dans ses dimensions fonctionnelles et patrimoniales	p.182
Conclusion générale	p.228
Références bibliographiques	p.234
Références filmographiques et radiophoniques	p.250
Annexes	p.251
Table des figures	p.276
Table des matières	p.279

Précisions rédactionnelles

Il convient d'apporter plusieurs précisions relatives à la rédaction du manuscrit de thèse et donc au contenu du corps du texte.

Une réflexion qui alterne entre des « nous », des « on » et des « je »

Afin de traduire ma réflexion et ma démarche opérée dans ce travail de thèse, ce sont les pronoms « nous » et « on » qui ont été en grande partie utilisés dans le manuscrit, et ce dans le but d'y impliquer au maximum ses lecteurs.trices.

Pour certains passages, j'ai toutefois préféré utiliser le pronom « je », notamment lorsqu'il est question du cadre méthodologique et du travail de terrain réalisé. Et ce parce que je suis également convaincu, tout comme le géographe Jean-Baptiste Frétigny, que « *l'objectivation de la recherche passe par l'explicitation et l'analyse de son contexte de réalisation en l'absence de neutralité spontanée de l'activité de recherche.* » (Frétigny, 2013).

Références aux travaux mobilisés

Dans les chapitres 1 et 2, consacrés à l'état de l'art, les phrases et/ou mots « entre guillemets » font référence à des extraits d'articles ou de chapitres d'ouvrages analysés et commentés.

Références aux documents analysés

Dans le chapitre 4, les phrases en *italique* et « entre guillemets » font référence à des extraits de documents analysés (ouvrages, hors-séries de magazines et reportages télévisuels).

Références aux entretiens réalisés

Dans les chapitres 5 et 6, les phrases et/ou mots en *italique* et « entre guillemets » font respectivement référence à des propos tenus par des acteurs patrimoniaux de la RN7 (chapitre 5) et des propos tenus par des usagers de la RN7 (chapitre 6).

Dans les passages consacrés à la retranscription d'un extrait d'entretien mené auprès d'un acteur patrimonial ou d'un usager, les phrases en *italique* feront référence à leurs propos, quand les phrases en style normal feront référence à mes propos.

Notons que dans certains des extraits d'entretien qui seront retranscrits, trois points entre crochets ([...]) seront parfois insérés entre les propos tenus par un acteur patrimonial ou un usager interrogé. Cela signifiera qu'entre les propos situés avant ces crochets et les propos situés après ces crochets, d'autres propos ont été tenus par les acteurs patrimoniaux ou les usagers, et qu'il n'a pas semblé nécessaire de les retranscrire pour notre analyse.

Afin de rendre la lecture de ces extraits d'entretiens la plus claire possible, j'ai volontairement supprimé les hésitations (ex. euh), les répétitions (ex. donc euh donc euh) et les silences observés par les personnes interrogées ou moi-même, leur présence dans la retranscription des entretiens n'apportant de plus aucun élément supplémentaire pour leur compréhension.

Mots et expressions entre guillemets

Dans le manuscrit, les mots et expressions « entre guillemets » qui ne renvoient ni à une référence théorique, ni à un document analysé, ni à un entretien, font référence à des néologismes ou des termes qui s'écartent du langage régulier (ex. expressions familières).

Avant-propos

Le projet de cette thèse a vu le jour suite à la réalisation d'un programme de recherche interdisciplinaire intitulé *La Nationale 7 : de la réalité au mythe, un axe structurant des territoires rhône-alpins* (2013-2015). Dirigé par Anne-Marie Granet Abisset (PR en histoire contemporaine, Université Grenoble Alpes, UMR LARHRA) et financé par l'ARC 7 (Innovations, Mobilités, Territoires et Dynamiques Urbaines), il a rassemblé des chercheur.e.s du laboratoire Larhra (CNRS UMR 5190) et du laboratoire Pacte (CNRS UMR 5194), ainsi qu'un membre de la SAGHD (Société d'Archéologie, d'Histoire et de Géographie de la Drôme). Des étudiant.e.s du Master 1 Innovation et Territoire de l'Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine ont également pris part à son déroulement, en réalisant une série d'entretiens auprès d'usagers de la RN7 sur le tronçon Valence-Montélimar (Drôme) lors d'une sortie de terrain au mois d'octobre 2013.

En trois années, ce programme de recherche a poursuivi un double objectif : comprendre et caractériser le processus de mythification puis de patrimonialisation qui caractérisé la RN7 depuis les années 1950, en étudiant son histoire dans la longue durée et toutes les transformations dont elle a fait et fait encore aujourd'hui l'objet (ex. (ré)aménagements, déclassements...); construire la route comme un « *objet global* », en réunissant différentes disciplines des sciences humaines et sociales (ex. histoire et géographie) autour de cette thématique, afin de créer une « *synergie* » en croisant et recoupant les apports respectifs des disciplines réunies.

Quelques mois avant la fin du programme de recherche, l'idée est née de proposer un sujet de thèse en géographie consacré à la route. A partir de l'exemple de la route nationale 7, l'objectif consistait à appréhender la route dans sa territorialité, c'est à dire comme un objet doté de significations plutôt qu'un objet d'ordre essentiellement fonctionnel. Dans un contexte scientifique actuel où la route, en géographie, est souvent étudiée dans ses dimensions fonctionnelles et utilitaires, cette thèse a donc souhaité expérimenter une autre approche de la route. En ce sens, elle s'est inscrite dans la continuité de travaux menés en géographie ou d'autres disciplines des sciences humaines et sociales (ex. anthropologie et ethnologie) qui ont eux aussi proposé d'autres approches de la route. Dirigée par Marie-Christine Fourny (PR en géographie, Université Grenoble Alpes, UMR Pacte) et Anne-Marie Granet-Abisset, cette thèse a bénéficié du mois d'octobre 2015 à septembre 2018 d'un financement du dispositif ARC7, qui a encouragé cette codirection et donné un aspect bidisciplinaire à ce travail.

De par son approche, cette thèse fait également écho à un autre programme de recherche, intitulé *TerrHab, de l'habitabilité à la territorialité, et retour : à propos de périurbanités, d'individus et de collectifs en interaction* (2011-2014), qui a rassemblé des chercheur.e.s du laboratoire Pacte, du laboratoire Citeres (CNRS UMR 7324, Université de Tours), de l'ancien laboratoire Set (CNRS UMR 5603, Université de Pau et des Pays de l'Adour), du laboratoire AuSser (CNRS UMR 3329, Université Paris-Est Marne-la-Vallée), et de l'équipe d'accueil Lidilem (Université Grenoble Alpes).

Dirigé par Marie-Christine Fourny, Romain Lajarge (PR en sciences humaines et sociales, ENSAG, Laboratoire Cultures Constructives) et Martin Vanier (PR en géographie, Ecole d'Urbanisme de Paris) et consacré aux pratiques d'habiter des personnes résidant dans les espaces périurbains, ce programme a interrogé le rôle joué par la mobilité dans la

construction territoriale opérée par ces personnes et dans la constitution d'une identité périurbaine.

Dans la continuité de ces travaux sur le thème de l'habiter en mouvement et de l'habitabilité des territoires, des chercheur.e.s du programme ont ainsi souhaité proposer une étude des valeurs territoriales d'une infrastructure de transport, qui permet la réalisation effective de cette mobilité, et qui n'est donc plus uniquement appréhendée comme un support permettant de se rendre d'un point à un autre de l'espace.

Ma candidature pour ce projet de thèse a été motivée non seulement par un intérêt pour le thème de la route depuis plusieurs années, mais aussi et surtout par une analogie avec les travaux réalisés dans le cadre de mes mémoires de master 1 et 2 recherche en géographie (2014 et 2015).

Dans le cadre de ces travaux, je me suis intéressé au rôle joué par la mobilité dans la construction territoriale opérée chez des navetteurs de longue et moyenne distance. Pour répondre à ces questions, une série d'entretiens ont été menés auprès de navetteurs de la ligne TGV Lille-Paris (mémoire de master 1), de navetteurs de la ligne TER Chartres-Paris (mémoire de master 2), et de la liaison aérienne Bordeaux-Paris (mémoire de master 2). Par cette approche, ce travail a souhaité montrer que la mobilité prend place dans l'expérience spatiale des individus et participe pleinement à la construction de leurs territorialités.

La réalisation de ce travail de thèse m'a donc permis de poursuivre et d'approfondir les questionnements de recherche amorcés dans mes deux mémoires, mais cette fois-ci à partir de l'étude des valeurs territoriales d'une infrastructure de transport.

Le programme de recherche sur la route nationale 7 s'étant terminé trois mois après le commencement de la thèse, carte blanche m'a été donnée quant à la construction de la problématique et des hypothèses de recherche.

En route !

Introduction générale

« *Qu'est-ce qu'une route ? A première vue, une question qui ne se pose pas. Interroger ce qu'on a chaque jour sous les pieds ou les roues donnerait même envie de rire.* »
(Régis Debray, 1996).

Débuter cette thèse par une citation du philosophe Régis Debray n'a pas pour but de définir d'emblée ce qu'est une route. Elle fait plutôt écho aux réactions apparues chez des personnes lorsqu'il était question de mon sujet de thèse.

Faire une thèse sur la route... pour certains, cela n'avait pas grand sens de s'intéresser à un « *bout de bitume* » qui nous permet de se déplacer. Pour d'autres, il s'agissait d'un sujet « *improbable* » et « *pas sexy* », où l'on avait du mal à voir ce qu'il allait pouvoir en ressortir. Plus qu'un désamour de la route, ces réactions traduisent à mon sens le caractère banal qu'on a fini par lui donner au fil des années. En effet, nous empruntons chaque jour ou presque des routes. Quels que soient leur forme, leur revêtement et l'espace dans lequel elles s'inscrivent, ce sont elles qui nous permettent de nous déplacer, d'organiser notre quotidien, ou de partir à la découverte d'ailleurs proches et lointains. Elles font partie de nous, de notre histoire, et nous n'y prêtons parfois même plus attention. Pourtant, la route sert bien plus qu'à se déplacer. Son rôle est multiple, pluriel.

Pour le géographe Jacques Lévy, le premier acte de la mondialisation est la diffusion d'*homos sapiens* sur l'ensemble de la planète (Lévy, 2003), qui ont donc tracé des routes pour partir à sa découverte. Pour les territoires, la route a très tôt représenté un outil de développement et d'échange, qui a aussi permis la circulation des hommes et des marchandises. Mais la route n'est pas que terrestre. N'est-ce pas grâce aux routes maritimes ouvertes par Christophe Colomb en 1492 que s'est faite la conquête de l'Amérique par l'Europe ? Ainsi, la route représente parfois le moyen de conquête et de découverte de nouveaux territoires.

La route intrigue, fascine, appelle au dépaysement, à l'aventure. Le domaine artistique l'a vite compris. Qu'il s'agisse des aventures de Sal Paradise et Dean Moriarty (*Sur la route*, Jack Kerouac, 1957), ou de Carole Dunlop et Julio Cortázar (*Les autonomes de la cosmoroute*, Carole Dunlop et Julio Cortázar, 1983), la route y apparaît comme un monde à part, en soi, où au-delà de partir à la découverte du monde et d'autrui, on part également à la rencontre de soi. Dans *Easy Rider* (Dennis Hopper, 1969), comment ne pas oublier le trajet en motos de Wyatt et Billy, épris de liberté, sur la mythique Route 66 jalonnée de paysages s'étendant à perte de vue ? Car c'est aussi cela, la route : partir où l'on veut, quand on le veut, à la rencontre de l'imprévu...

La route, un objet géographique

Très tôt, les géographes se sont intéressés aux voies de circulations, qu'il s'agisse des routes, des chemins, des itinéraires¹...

¹ Les différences qui caractérisent ces voies de circulation seront évoquées dans le chapitre 1 (p.10) et le chapitre 2 (p.35).

Dans un article publié en 1902 dans le *Bulletin de géographie historique et descriptive*, Paul Vidal de La Blache regrette qu'aucun inventaire plus poussé n'ait été effectué sur les routes et les chemins de l'ancienne France, qui à ses yeux jouent un rôle prépondérant dans le développement des civilisations (Vidal de La Blache, 1902).

Jusque dans les années 1950, les travaux s'attachent essentiellement à une description physique de la route (Brunhes, 1926 ; Cavaillès, 1946) et à une étude de la circulation humaine (Ratzel, 1904 ; Capot-Rey, 1946).

Puis, les voies de circulation vont progressivement devenir l'apanage de la géographie des transports (Lay, 1992). Les dimensions de la route y sont analysées au prisme du transport ou de la desserte des territoires, et de nombreux travaux s'intéressent également aux impacts environnementaux et économiques liés à l'aménagement des infrastructures de transport dans un territoire.

De même, l'étude des mobilités s'oriente aujourd'hui encore sur la question des usages et des comportements, et la route reste essentiellement abordée en tant que support matériel des flux.

La route, un objet aux dimensions symboliques et identitaires

Ces vingt dernières années, des travaux en sciences sociales ont proposé de dépasser l'appréhension fonctionnelle et utilitaire de la route, en s'intéressant par exemple à sa dimension vécue et symbolique. Menés en partie dans le champ de l'anthropologie, de l'ethnologie et de la géographie anglo-saxonnes, ces travaux sont guidés par l'hypothèse selon laquelle la route « compte pour les gens » (Harvey et Knox, 2015). Pour les anthropologues Dimitris Dalakoglou et Penny Harvey, la route incarne également l'« infrastructure matérielle paradigmatique du XXI^e siècle » (Dalakoglou et Harvey, 2012), en ce qu'elle soutient à la fois la société et les économies des pays (ex. pays en développement). Les approches développées s'attachent principalement à montrer la place qu'occupe la route en tant qu'élément organisateur de la vie humaine à travers l'histoire (Snead, Erickson et Andrew Darling, 2009 ; Harvey et Knox, 2015), et le rôle qu'elle joue dans la création d'interactions sociales et l'organisation de la vie quotidienne des individus (Meier, Ben Israel, Roded et Abu-Ajaj, 2016 ; Diener et Batjav, 2019).

Ces approches s'avèrent stimulantes pour analyser les dimensions territoriales de la route en géographie.

Des territorialités hybrides articulant mobilité et territorialité

Les années 2000 voient l'émergence en sciences sociales de nouvelles approches de la mobilité. Généralement définie comme un déplacement d'un point A à un point B de l'espace, elle devient alors considérée comme une composante intrinsèque de la vie sociale des individus, et conduit à une vision englobante, où le spatial serait indissociable du social. Ces approches contribuent à l'apparition d'un « mobility turn » (Hannam, Sheller et Urry, 2006) et d'un nouveau « paradigme mobilitaire » (Kaufmann, 2004 ; Urry, 2005) en sciences sociales. Elles constituent également un cadre stimulant pour associer dans un « même schéma de pensée » (Berroir et Cattan, 2006) le réseau et le territoire, généralement considérés comme antagoniques car relevant d'une métrique spécifique (Lévy, 1993).

Les travaux réalisés proposent ainsi de souligner la dimension intégrative qui existe entre le réseau et le territoire, et de définir les formes de territorialité qui en résultent. Parmi les néologismes élaborés pour en rendre compte, nous retrouvons celui de « territorialité mobile », apparu à la fin des années 2000². Il invite à observer comment la mobilité prend place dans l'expérience spatiale des individus et participe à la construction de leurs territorialités (Cattan, 2012, 2014 ; Terrhabmobile, 2013).

La route, une dimension de la territorialité ?

Parmi ces travaux, certains d'entre eux ont analysé la construction d'une « territorialité mobile » à travers l'étude du vécu et des sociabilités des individus en situation de mobilité quotidienne (Terrhabmobile, 2013 ; Cailly et Fourny, 2013), ou à travers les pratiques d'un lieu de mobilité (Frégnny, 2013)³.

En s'appuyant sur ces travaux et sur ceux qui soulignent les significations autres que fonctionnelles que peuvent acquérir les infrastructures de transport pour les usagers, cette thèse se propose d'étudier la route. Elle porte donc sur une « arête » du réseau de transport, qui permet de « faire lien » et de se rendre d'un point à un autre de l'espace.

Dès lors, la thèse s'interroge sur la place et le rôle qu'occupe la route dans la construction de territorialités collectives et individuelles. Fait-elle partie intégrante de ces territorialités, ou reste-t-elle appréhendée dans ses dimensions fonctionnelles et utilitaires (et donc inscrite dans les spatialités), ou fait-elle aussi l'objet d'attachements, d'affects, de conscientisation, ou d'autres relations l'inscrivant dans les territorialités ?

La thèse fait le choix de répondre à cette problématique de deux manières, en considérant les liens entre la route et les territoires traversés d'une part⁴, et les usagers de ces routes d'autre part.

La patrimonialisation, un outil d'analyse des territorialités de la route

Depuis une vingtaine d'années, des routes font l'objet d'un intérêt patrimonial, qui conduit à les appréhender autrement que dans leurs dimensions fonctionnelles et utilitaires. Les raisons de cet intérêt sont diverses : à la fois liées à la structure de la route (relief et ouvrage d'art, comme les routes du Vercors), aux lieux et sites pittoresques qu'elles traversent (comme les routes nationales françaises), et aux mythes qu'elles véhiculent (comme la Route 66 aux Etats-Unis). Ces routes, autrefois identifiées par les lieux qu'elles desservaient et permettaient de rejoindre, deviennent l'objet même du voyage.

C'est par le terme de patrimonialisation que nous qualifions cet intérêt et cette valorisation. En effet, la patrimonialisation désigne un processus qui « s'applique aussi bien à un objet qu'une réalité idéale [...], et qui est une reconnaissance et de mise en valeur d'édifices, d'espaces hérités, d'objets et de pratiques. » (Fagnoni, 2011). Ce processus aboutit à la construction d'un patrimoine, qui est un « objet censé mériter d'être transmis du passé, pour trouver une valeur dans le présent. » (Lazzarotti, 2003).

² Dans la thèse, la « territorialité mobile » sera désignée comme une notion, dans la mesure où il s'agit d'un concept en cours de construction.

³ Dans ses travaux consacrés aux aéroports, le géographe Jean-Baptiste Frégnny emploie la notion de « territorialité en réseau ». Proche de celle de « territorialité mobile », nous verrons dans le chapitre 1 quelles différences les caractérisent.

⁴ Le terme territoire fait référence à une entité politico-administrative (ex. communes) délimitée par des frontières administratives et administrée par des autorités compétentes (ex. mairie pour les communes). Ces territoires politiques sont aussi envisagés comme des espaces d'action, de stratégie et d'identification.

En s'appuyant sur des travaux menés en géographie qui soulignent l'existence d'une « parenté conceptuelle » entre le patrimoine et le territoire (Di Méo, 1994, 2007 ; Gravari-Barbas, 1995), il apparaît que la patrimonialisation tend à conférer un statut de « territoire » à la route, puisqu'elle en détermine les limites, en élabore les représentations et les discours, sélectionne des hauts-lieux emblématiques, voire entreprend des commémorations.

Toutefois, l'objectif n'est pas d'étudier le processus de territorialisation de la route via son processus de patrimonialisation, mais d'observer comment la route est appréhendée par les territoires et les usagers lorsqu'elle est patrimonialisée. L'hypothèse générale est que la route, en étant saisie dans des modalités liées davantage à sa symbolique plutôt qu'à sa fonctionnalité, donne lieu à la construction d'une « territorialité mobile », caractérisée par une forme intégrative des liens route-territorialité⁵.

L'entrée par les territoires et par les usagers nous conduit : d'une part, à s'intéresser aux liens réseau-territoire et à la dimension vécue de la route ; d'autre part, à réfléchir à des formes d'appropriation collective (territoire) et individuelle (usagers) de la route, qui mettent potentiellement en lumière différentes formes de « territorialité mobile ».

Notion polysémique, l'appropriation fait l'objet de nombreux débats en géographie, qui ne s'accordent pas tous sur sa définition et sur son utilisation dans la discipline (Ripoll et Veschambre, 2006). Si des géographes jugent cette notion « trop large » (Debarbieux, 2003 ; Lévy, 2003), d'autres au contraire soulignent sa pertinence pour analyser le rapport à l'espace des individus (Ripoll et Veschambre, 2006). Dans le cadre de cette thèse, la notion d'appropriation sera mobilisée au sens d'une appropriation « symbolique » et « identitaire », c'est à dire au sens d'une « portion d'espace terrestre (un lieu ou un ensemble de lieux) qui est associée à un groupe social ou une catégorie au point de devenir l'un de ses attributs, c'est à dire de participer à définir son identité sociale. » (Ripoll et Veschambre, 2006).

Dans la thèse, l'entrée par la patrimonialisation est donc à envisager comme un outil pour analyser la construction d'une « territorialité mobile » au prisme de la route.

Les routes nationales en général, la route nationale 7 en particulier

La thèse se penche sur le cas des routes nationales françaises⁶. Apparues pour la plupart au I^{er} siècle avant J.-C. (époque romaine), elles ont longtemps constitué les principaux axes de circulation du pays. Jusqu'à la fin des années 1960, les routes nationales assurent l'essentiel des flux de circulation du pays, qu'il s'agisse de flux à l'échelle locale (ex. riverains) ou à l'échelle nationale (ex. touristes durant les vacances). Puis, la mise en service de l'autoroute au début de la décennie 1970 va contribuer à drainer une partie des flux auparavant présents sur les routes nationales (Dubois, 2012 ; Flonneau, 2016). Depuis les années 1990, les routes nationales font l'objet d'un intérêt patrimonial, qui valorise leur passé historique et leurs divers agréments (ex. paysages traversés).

C'est la route nationale 7 (RN7) qui a été retenue comme terrain d'étude. Sur 996 km, elle relie Paris à Menton (Alpes-Maritimes)⁷.

⁵ Dans la thèse, le terme « forme intégrative » sera employé pour désigner les relations systémiques et consubstantielles entre la route et les territoires/territorialités.

⁶ Bien qu'une partie de ces routes fassent l'objet d'un déclassement en départementales depuis 2005, il a toutefois été décidé de les appeler « routes nationales » dans l'ensemble du manuscrit.

⁷ Pour les communes citées à plusieurs reprises dans le manuscrit, leur localisation géographique (département où elles se situent) ne sera mentionnée qu'une seule fois.

Ce choix fait suite, dans un premier temps, au programme de recherche interdisciplinaire *La Nationale 7 : de la réalité au mythe, un axe structurant des territoires rhône-alpins* (2013-2015), dont découle en partie cette thèse. L'objectif est donc d'apporter de nouveaux éléments de connaissance sur la RN7, qui s'inscrivent parfois dans la continuité des recherches menées dans le programme.

La RN7 occupe ensuite une place pionnière dans le processus de patrimonialisation des routes nationales françaises. C'est elle qui la première a éveillé un intérêt patrimonial, qui s'est par la suite étendu à d'autres routes nationales (ex. RN6 et RN10). Qu'il s'agisse des publications (ouvrages, articles de presse...) ou des actions patrimoniales qui ont vu le jour le long de son tracé, la RN7 offre ainsi un matériau plus riche à analyser que les autres routes. Notons enfin que depuis une dizaine d'années, la RN7 fait également l'objet de travaux académiques. Essentiellement menés en histoire et en géographie, ils ont pour objectif de comprendre les fondements du mythe de la route et de retracer son histoire au regard de celle de la société française (Flonneau, 2016 ; Frey et al., 2018 ; Musset et al., 2019).

Démarche de la thèse

La thèse se structure en **deux parties**.

La **première partie** a pour objectif de poser les différents jalons de ce travail. Son raisonnement se structure en trois chapitres.

Le **chapitre 1** revient sur le cadre théorique dans lequel s'inscrit ce travail. Consacré au débat sur les liens mobilité-territorialité en sciences sociales, il permet de justifier pourquoi cette thèse entend y contribuer en prenant la route comme objet d'étude.

Un objet d'étude auquel est consacré le **chapitre 2**, dédié aux travaux qui constituent un cadre de réflexion stimulant pour cette thèse. Leur analyse permet d'identifier les apports de cette thèse pour étudier les dimensions territoriales de la route, et de justifier l'entrée par la patrimonialisation opérée. Des éclaircissements sont alors apportés sur la conception dont fait l'objet la patrimonialisation dans ce travail, et sur la manière dont elle est mobilisée.

Le **chapitre 3** est quant à lui consacré au terrain d'étude de la thèse, la route nationale 7. Son but n'est pas tant de s'en tenir à une description monographique que de démontrer comment d'une route appréhendée dans sa dimension utilitaire, la RN7 est progressivement devenu l'objet d'un intérêt patrimonial. Une présentation du cadre méthodologique de la thèse est également effectuée. Il permet de revenir sur les différentes méthodes qualitatives mobilisées pour répondre à la problématique, et de souligner toutes les spécificités d'un terrain comme la route.

La **deuxième partie** apporte des réponses à la problématique générale et aux hypothèses de recherche. Elle fait le choix de regrouper l'ensemble des résultats, et donc d'analyser successivement la construction patrimoniale générique de la RN7, l'appropriation qui en est faite par les territoires (dimension collective), puis par les usagers (dimension individuelle).

Ainsi, le **chapitre 4** s'attache à identifier les critères qui pour des acteurs patrimoniaux justifient le processus de construction patrimoniale de la RN7.

Cette construction patrimoniale est ensuite analysée au prisme des actions patrimoniales locales mises en place par les territoires, qui valorisent la RN7 à l'échelle locale (**chapitre 5**). Puis, c'est au vécu de la RN7 qu'est consacré le **chapitre 6**. En considérant différents motifs, fréquences et échelles de pratiques la RN7, le but est d'analyser la signification que

donnent les usagers à la route. Cette signification est-elle liée à des éléments génériques de la RN7 ou s'explique-t-elle par une série d'autres aspects, propres aux pratiques de chaque usager ?

Première partie : La patrimonialisation, un outil d'analyse des dimensions territoriales de la route

Première partie : Introduction

Cette **première partie** a pour but d'étayer la problématique et les hypothèses générales de cette thèse. Pour cela, elle explicite le choix : de contribuer au débat sur les liens mobilité-territorialité par l'étude des valeurs territoriales d'une route ; de privilégier une entrée par le processus de patrimonialisation de la route ; de retenir la route nationale 7 comme terrain d'étude.

C'est au débat sur les liens mobilité-territorialité qu'est consacré le **chapitre 1**. Apparu au début des années 1990 en sciences sociales, ce débat s'interroge sur l'évolution des constructions territoriales individuelles et collectives sous l'accroissement du phénomène de mobilité à l'échelle mondiale. En mobilisant une littérature francophone et anglophone, le but est de montrer comment d'une conception sédentaire du territoire en géographie dans les années 1980, des travaux en sont progressivement venus à caractériser l'existence d'une forme intégrative des liens mobilité-territorialité.

Parmi les différents néologismes créés pour en rendre compte, nous justifierons alors pourquoi c'est celui de « territorialité mobile » (Cattan, 2008 ; Terrhabmobile, 2013)⁸ qui a été retenu dans cette thèse. En revenant sur les différentes approches qui ont mobilisé cette notion dans leur démonstration, nous expliquerons pourquoi cette thèse souhaite y contribuer via l'étude des valeurs territoriales d'une infrastructure de transport, et en l'occurrence de la route. Le choix est alors justifié d'analyser les liens entre la route et les territoires traversés, ainsi que le vécu de la route chez ses usagers.

Dans cette logique, le **chapitre 2** est consacré à la route, appréhendée en tant qu'objet de recherche en sciences sociales. L'objectif est double : positionner cette thèse au regard des travaux qui en sciences sociales ont proposé une approche des routes en plusieurs points similaires à celle que nous adoptons ; spécifier et justifier l'approche de la route choisie dans ce travail pour répondre à la problématique et aux questionnements posés.

En mobilisant à nouveau une littérature francophone et anglo-saxonne, le chapitre revient successivement sur les travaux qui ont analysé la forme intégrative des liens voies de circulation-territoire ainsi que sur les dimensions symboliques et identitaires que peuvent revêtir les voies de circulation. Le choix de ne pas restreindre la réflexion aux routes et de l'étendre aux voies de circulation en général (ex. rues, boulevards, avenues...) est lié au constat que les travaux qui leur sont consacrés font eux aussi écho à la problématique et aux questionnements de cette thèse, et qu'ils présentent des approches similaires à celles adoptées pour l'étude des routes.

En capitalisant sur ces travaux, nous justifierons alors pourquoi l'entrée par la patrimonialisation paraît pertinente pour analyser les dimensions territoriales de la route d'une part, et son lien avec les territoires traversés et le vécu qu'en ont les usagers d'autre part. Nous justifierons également pourquoi l'analyse porte sur le processus de

⁸ Les deux références mentionnées renvoient à des travaux qui les premiers ont utilisé la notion de « territorialité mobile ».

patrimonialisation des routes nationales françaises, et pourquoi c'est la route nationale 7 qui a été retenue comme terrain d'étude.

Un terrain d'étude dont il est en grande partie question dans le **chapitre 3**. Si l'objectif est de donner quelques informations générales sur la RN7 (ex. géographie actuelle), le but est surtout de retracer son histoire de l'époque romaine à aujourd'hui. Cette chronologie permet de comprendre pourquoi, si elle était au départ appréhendée dans ses dimensions fonctionnelles, la RN7 a progressivement fait l'objet d'un processus de mythification et de patrimonialisation dans le courant de la deuxième moitié du XX^e siècle.

Cette étape conduit ensuite à préciser les objets d'analyse retenus pour répondre à la problématique et aux hypothèses de recherche, et donc à présenter la démarche adoptée dans la deuxième partie de la thèse, consacrée aux résultats.

Une présentation du cadre méthodologique de la thèse sera également effectuée dans le chapitre. Il reviendra sur les méthodes mises en place pour analyser la construction patrimoniale de la RN7, le contenu des actions patrimoniales locales, et le vécu des usagers de la route. Cette partie du chapitre permettra également de revenir sur les différents questionnements qui se sont posés sur le statut de la route en tant que terrain de recherche.

Chapitre 1 : Contribuer au débat mobilité-territorialité par l'étude d'une infrastructure de transport

I - L'émergence de nouvelles formes de territorialités sous l'effet des mobilités

Avant d'évoquer les territorialités, il paraît nécessaire de revenir dans un premier temps sur les premières mobilisations du terme territoire en géographie, qui traduit le rapport des sociétés à l'espace. Mobilisé à partir des années 1980, ce terme fait d'abord l'objet d'une conception sédentaire dans la discipline.

1-1 - Une conception sédentaire du territoire en géographie dans les années 1990

C'est sous l'impulsion du colloque Géopoint *Les territoires de la vie quotidienne* (1982) et des travaux de Jean-Paul Ferrier (Ferrier, 1984) que le territoire connaît une « revitalisation » (Elissalde, 2002) dans la discipline géographique.

Terme mobilisé dans les années 1960 pour évoquer les politiques d'aménagement en France (ex. avec la création en 1963 de la DATAR⁹), ces approches souhaitent faire du territoire un « objet de la géographie » (Ferrier, 1981). Elles le mobilisent comme un outil conceptuel voire méthodologique pour comprendre la construction du rapport des individus à l'espace et l'appropriation qui en résulte.

Si c'est cette opération d'appropriation qui pour Maryvonne Le Berre transforme un espace en territoire, qu'un groupe social construit « pour assurer sa reproduction et la satisfaction de ses besoins vitaux » (Le Berre, 1992), des travaux menés par la suite en proposent d'autres acceptions.

Pour Roger Brunet, il s'agirait ainsi d'une forme « consciente et objectivée » de l'espace (Brunet, 1992), quand pour Claude Raffestin, le territoire renvoie à un espace « informé par la sémiotique », que crée l'homme « en tant qu'il appartient à une culture » (Raffestin, 1986). Quant à Guy Di Méo, le territoire est selon lui caractérisé par une composante « espace social » (interaction des rapports sociaux et spatiaux) et une composante « espace vécu » (le rapport subjectif que l'individu socialisé établit avec l'espace) (Di Méo, 1991).

De nombreux autres travaux porteront sur le territoire au cours des années 1990 ou le mobiliseront dans leurs approches, contribuant à en faire un terme « à la mode » en géographie française durant cette décennie (Di Méo, 1998).

Bien qu'ils proposent différentes définitions du territoire, les travaux précédemment évoqués ont pour point commun de l'assimiler à une portion d'espace terrestre spécifique, que Bernard Elissalde qualifie d' « ensemble monoscalaire conçu comme une aire délimitée et étanche, et animé par des acteurs inclus dans ses limites » (Elissalde, 2002). Cette conception sédentaire du territoire semble s'expliquer par les origines du terme, apparu au

⁹ DATAR : Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale.

XIII^e siècle dans le langage courant, et qui est issu du terme latin *territorium*, lui-même étant un dérivé de *terra* (qui signifie la terre).

Surtout employé à partir du XVI^e siècle, il fait alors essentiellement référence à une portion de la surface terrestre dominée et gérée par une puissance politique (ex. Etat), qui légitime son contrôle par l'instauration de frontières le transformant en une entité politico-administrative. On a ainsi à faire à une appréhension politique du territoire, qui serait un « support exclusif » (Elissalde, 2002) de l'autorité.

C'est cette conception du territoire comme un espace délimité qui sera donc remobilisée, en géographie, dans l'étude du sentiment d'appartenance individuel ou collectif à un espace en particulier.

L'accroissement du phénomène de mobilité dans la société occidentale à la fin des années 1980 soulève dans le même temps un premier enjeu lié à la persistance du modèle territorial tel qu'il a jusqu'ici été conçu.

1-2 - L'apparition du phénomène de mondialisation : la « fin des territoires ? »

Le processus de mondialisation donne lieu à un développement accéléré des réseaux matériels (ex. réseaux de transport) et immatériels (ex. réseaux de télécommunication), qui permettent à de nombreux individus de se déplacer de plus en plus fréquemment et sur des distances de plus en plus importantes.

Dans son ouvrage *Global Financial Integration - The End of Geography* (1992), le géographe Richard O'Brien prédit la « fin de la géographie » sous l'effet de la globalisation financière et du développement des télécommunications (O'Brien, 1992). S'il n'emploie pas le terme de territoire, il évoque cependant les « localisations géographiques à l'échelle du globe », qui à ses yeux perdent de leur importance sous « l'essor des télécommunications », qui génère une contraction des distances.

En 1995, le politiste Bertrand Badie publie un ouvrage intitulé *La fin des territoires. Essai sur le désordre international et sur l'unité sociale du respect*, où il expose sa théorie selon laquelle le phénomène de mondialisation met à mal le modèle du territoire hérité de l'Etat-nation (Badie, 1995). Bien qu'il s'appuie sur plusieurs facteurs pour étayer sa thèse (ex. mise en échec de la relation citoyenne), l'auteur souligne que c'est surtout l'essor des réseaux matériels et immatériels et la montée en puissance des flux transnationaux qu'il entraîne qui rend le territoire « trop étroit » pour faire face à ces échanges, et de moins en moins pertinent comme support d'une identité politique citoyenne.

Prédire la « fin » de « la géographie » ou des « territoires » via le processus de globalisation et de mondialisation souligne ainsi l'importance qui est accordée aux frontières dans cette conception du territoire. Ces frontières s'effaceraient sous l'effet des flux, et entraîneraient donc dans le même temps la disparition des territoires, puisqu'elles en définissent les limites.

Dans ce contexte de changement, des travaux vont s'intéresser à l'évolution du rapport aux territoires chez les individus.

1-3 - Des territorialités « bousculées » par les mobilités

Pour désigner le lien qu'un individu ou un collectif tisse avec le territoire, des géographes emploient dès les années 1980 le terme de territorialité (Raffestin, 1980). Apparue en 1852, il a au départ une connotation politique et juridique, et renvoie à tout ce qui relève d'un « territoire considéré politiquement » (Di Méo, 2014).

Progressivement mobilisé en géographie, le terme de territorialité a d'abord le mérite, pour des géographes, d'intégrer la dimension symbolique dans l'étude du rapport des individus au territoire (Aldhuy, 2008). Ainsi, pour Bernard Debarbieux, la territorialité correspond à la « valeur emblématique que l'espace représente pour un groupe donné, au fondement de son identité et des rapports à l'autre et à l'ailleurs. » (Debarbieux, 1995). S'il est question d'un « groupe donné », précisons toutefois que pour de nombreux géographes, la territorialité est surtout une expérience individuelle de l'espace.

Notons que cette conception de la territorialité trouve des échos avec le courant de la « géographie humaniste », apparue dans les années 1960 dans le champ de l'école française de géographie régionale (Sanguin, 1981), et qui a connu un renouveau dans les années 1970. En réaction au courant positiviste de la géographie anglo-saxonne, la géographie humaniste entend redonner sa place aux expériences existentielles de l'homme, et s'intéresse à son « rapport sensible, intuitif, faisant appel à l'imaginaire, au rêve, à l'esprit. » (Ley et Samuels, 1978). Elle donne lieu à des travaux qui interrogent la place de l'expérience dans la construction du rapport à l'espace et aux lieux (Tuan, 1977) ou encore les multiples potentialités de la réflexion humaine en géographie (Buttimer, 1993). Dans cette perspective, d'autres travaux qui s'inscrivent dans le courant de la géographie phénoménologique soulignent l'intentionnalité de chaque habitant dans la construction territoriale qu'il opère et qui reconfigure en permanence leur réalité (Hoyaux, 2000).

Dans un second temps, la territorialité contribue surtout à « bousculer » et à complexifier la conception du territoire comme un espace délimité. Pour des auteurs comme Claude Raffestin, la territorialité s'apparente en effet à une « multidimensionnalité du vécu territorial par les membres d'une collectivité, par les sociétés en général » (Raffestin, 1980), quand pour Xavier Piolle, elle relève des « divers modes d'appropriation mis en oeuvre par les populations usant du même espace. » (Piolle, 1991). Ainsi, la représentation du territoire chez un individu peut être bien plus « large, éclatée et dispersée » (Raffestin, 1980) que l'espace où il évolue. De même, cette appropriation s'opère selon « différentes modalités » (Arnauld de Sartre et Gagnol, 2012), et n'implique pas qu'elle ait nécessairement pour support un « territoire borné »¹⁰.

A des approches qui « laissent souvent de côté les réactivités induites par les interactions avec des ensembles spatiaux voisins et de même niveau » (Elissalde, 2002), des travaux soulignent au contraire les formes multiples et complexes que peuvent prendre les territorialités.

C'est par exemple le cas des travaux de Joël Bonnemaïson, consacrés à l'archipel mélanésien du Vanuatu (Bonnemaïson, 1986). L'auteur appréhende cet archipel comme un « réseau parcouru par les pirogues », qui lui donne une « configuration réticulée ». Il ne prend toutefois pas en compte les routes empruntées par les habitant.e.s dans sa

¹⁰ Dans un numéro de la revue *L'Espace géographique* paru en 1991 et consacré au territoire, un débat entre Guy Di Méo et Xavier Piolle fait ressortir une opposition entre territoire et territorialités. Pour Guy Di Méo, la matérialité du territoire est le fondement des représentations qui en sont faites (Di Méo, 1991). Pour Xavier Piolle, cette conception du territoire relève d'une vision sédentariste et le réduit à une forme spatiale, alors qu'à ses yeux, la géographie devrait étudier les territorialités « mis en oeuvre par les populations usant du même espace » (Piolle, 1991). Cette opposition entre territoire et territorialités sera à nouveau débattue lors du colloque *La fin des territoires*, organisé en 1991 par Xavier Piolle.

conception du territoire mélanésien du Vanuatu, qui pour lui correspond davantage aux « espaces des sociétés locales reliées par les routes ». Bien qu'il intègre les réseaux dans son analyse, Joël Bonnemaison privilégie toutefois le modèle territorial sédentaire, dans la mesure où c'est dans les territoires délimités que s'affirment pour lui les « géosymboles », définis comme « un lieu, un itinéraire, une étendue qui pour des raisons religieuses, politiques ou culturelles prend aux yeux de certains peuples et groupes ethniques, une dimension symbolique qui les conforte dans leur identité. » (Bonnemaison, 1981).

A l'instar de cette approche, les travaux consacrés aux territorialités individuelles et collectives interpellent généralement sur la dimension réticulaire et archipélagique qui les caractérisent, et en particulier ceux consacrés aux peuples autochtones (Chivallon, 1997).

Dans les années 1990, des chercheurs prennent conscience que l'espace de vie (Frémont, 1976 ; Di Méo, 1991) des individus tend à se transformer. Autrefois caractérisé par une logique de proximité avec l'espace résidentiel dans l'ensemble de leurs actes du quotidien, on assiste progressivement à un « éclatement » de ces espaces de vie sous l'effet de la mobilité (Cailly et *al.*, 2013). Il s'en suit une multiplication des lieux pratiqués au quotidien, et parfois distants d'une centaine de kilomètres, comme l'illustre par exemple le cas des personnes résidant en province et se rendant journalièrement et par l'intermédiaire du train à Paris pour travailler (Lanéelle, 2004).

Des travaux consacrés à ces transformations formalisent plusieurs termes pour caractériser ces nouvelles formes de construction territoriale sous l'effet des mobilités.

1-4 - L'accroissement du phénomène de mobilité ou l'éclatement des espaces de vie

C'est par le terme de « multi-appartenance territoriale » que Xavier Piolle désigne les nouveaux modes de vie issus de l'accroissement de la mobilité dans les actes du quotidien (Piolle, 1990). En analysant ces nouveaux rapports aux territoires, l'auteur rappelle l'opposition binaire entre « sédentarité » et « mouvement », et propose quelques avancées pour la dépasser. Ainsi, pour lui, considérer la mobilité comme un « phénomène social de première importance » place les chercheurs en situation d'incertitude par rapport aux structures tant spatiales (les territoires) que sociales (les identités). Xavier Piolle explique pourquoi il est à ses yeux impossible de séparer mobilité et identité, tant la première jouerait un rôle essentiel sur les appartenances sociales plus ou moins fortes qu'elle multiplie, complexifiant l'identité collective et son articulation à l'espace et portant en elle de multiples facteurs d'instabilité. Cela entrerait alors en rupture avec un modèle social de sédentarité, dans lequel les divers actes de production et de reproduction d'un groupe social s'effectueraient normalement dans un même espace dont ce groupe serait l'occupant.

Pour Rémy Knafou, ce phénomène accru de mobilité à travers le monde marquerait justement un retour du « nomadisme » dans nos sociétés, qu'il décrit lui aussi comme étant pourtant essentiellement « sédentaires ». Ce qui, selon l'auteur, doit là aussi conduire à analyser le rapport des individus aux territoires au prisme de leurs diverses mobilités géographiques (professionnelles, touristiques...), qui conduiraient à l'apparition d'une « planète nomade » (Knafou, 1998).

Cette diversité des lieux pratiqués par les individus amène des géographes à proposer par la suite une redéfinition de l'habiter. Ainsi, pour Mathis Stock, si les individus pratiquent une multitude de lieux différents, ils tisseraient également un rapport spécifique avec chacun d'entre eux. Nous aurions ainsi à faire à des « individus géographiquement pluriels » (Stock, 2001), qui construiraient une forme d'« habiter poly-topique » et donc une identité individuelle composée de plusieurs référents géographiques (Stock, 2003). Parmi les

nouvelles formes d'habiter qu'engendre le polytopisme, il est question de la multirésidentialité, définie comme « la pratique de deux logements au moins, où un individu ou groupe d'individus séjourne. » (Duchêne-Lacroix, 2013). Les travaux consacrés à ce phénomène de multirésidentialité ont cherché à caractériser les différentes formes qu'il peut prendre (Legrand et Ortar, 2011 ; Duchêne-Lacroix, 2013) ou à saisir ses évolutions plus récentes (Clivaz et al., 2017)¹¹.

En axant leurs travaux sur la ville, les géographes Yves Chalas et Geneviève Dubois-Taine montrent que la mobilité participe également à « bouleverser » les logiques spatiales, en rendant « proche ce qui est lointain » et « lointain ce qui est proche » (Chalas et Dubois-Taine, 1997). Ce qui pour eux aboutirait à une transformation de la ville « traditionnelle » sous l'effet des mobilités et à l'émergence de nouvelles formes de ville : « ville-territoire », « ville-pays », « ville-archipel »...

Un processus que mettra en lumière Laurent Cailly dix ans plus tard dans son travail consacré à l'espace périurbain, où la mobilité constitue là aussi un facteur de modification du sens de la proximité et fait émerger une multi-territorialisation des rapports sociaux, formant dès lors une « territorialité en archipel » chez les individus (Cailly, 2007).

De manière concomitante, plusieurs travaux en sociologie rendent compte des transformations de la société sous l'effet des mobilités et des flux matériels et immatériels.

Dans son ouvrage *L'ère de l'information. La société en réseaux (Volume 1)* paru en 1998, le sociologue Manuel Castells souligne que le réseau « constitue la nouvelle morphologie sociale de nos sociétés » (Castells, 1998). Son constat est que sous l'effet du phénomène de mondialisation et des révolutions technologiques engendrées, de multiples changements ont affecté les sphères économiques et professionnelles, ainsi que les pratiques sociales et spatiales, qui ont donné naissance à une « société en réseaux ». Cette expression fait référence aux nouveaux rapports développés par les individus à l'égard de l'espace et du temps, qui s'inscriraient ainsi dans une dynamique réticulaire. L'un des apports importants de l'auteur par rapport aux travaux précédemment cités est toutefois de montrer comment les NTIC (Nouvelles technologies de l'information et de la communication) donnent à cette dynamique réticulaire une réelle « capacité de structuration sociale ». Pour souligner cette importance de la place de l'information dans nos sociétés, Manuel Castells emploiera le terme d'« informationnalisme », qui fait référence à un « système techno-économique résultat de l'interaction entre les technologies du savoir et de l'information et des modes d'organisation des activités économiques qui favorisent l'innovation, la flexibilité et l'adaptabilité » (Castells, 1998).

En axant également son analyse sur les réseaux d'information et plus particulièrement sur la pratique d'Internet, Alain Lefebvre a montré que cette dernière conduisait à l'apparition d'une « multiterritorialité » (Boure et Lefebvre, 2000) chez les individus, dans la mesure où ces derniers se trouvent connectés à plusieurs lieux de manière simultanée, sans pour autant effectuer de déplacement physique.

Dans leurs travaux consacrés au phénomène de migration, des sociologues vont montrer comment celles-ci participent à redéfinir les territorialités des individus. C'est notamment le cas d'Alain Tarrus, dont les travaux portent sur le phénomène de migration à l'échelle internationale, et qui propose la notion de « territoires circulatoires »

¹¹ Cette référence renvoie à un appel à contributions pour le 11^e numéro de la revue *Géo-regards*, intitulé *Les multiples facettes de la multirésidentialité*, et co-dirigé par Christophe Clivaz, Patrick Rérat, Jean Ruegg et Mathis Stock. Cette référence n'étant pas encore parue, c'est ce qui explique pourquoi elle n'est pas mentionnée dans la bibliographie.

(Tarrus, 1993) pour qualifier la territorialité des migrants. La formalisation de cette notion part alors du constat qu'une certaine socialisation s'opère dans des « espaces supports » aux déplacements. Les individus se reconnaissent à l'intérieur des espaces qu'ils investissent ou traversent au cours d'un moment précis de leur parcours, et la mobilité devient ainsi potentiellement génératrice d'un « lien social original ».

Des travaux menés en sociologie et en géographie sur les diasporas s'interrogent également sur la territorialité des peuples en situation de dispersion à travers le monde, et qui pour la sociologue Chantal Bordes-Benayoun invite à dépasser les « frontières des catégories et procédures de pensée par lesquelles nous avons coutume de passer. » (Bordes-Benayoun, 2002). Plusieurs approches soulignent le caractère nécessairement réticulaire de la territorialité de ces peuples. Pour le géographe Michel Bruneau, l'espace « discontinu » et « réticulé » des diasporas privilégie par exemple une « échelle locale des communautés » et une « échelle internationale des circulations » (Bruneau, 1994). Pour le géographe Georges Prévélakis, la configuration en réseau est une « caractéristique des diasporas » (Prévélakis, 1996). Non territorialisée, l'identité d'un peuple en situation de diaspora va se construire et être « activée et reproduite par le réseau ».

L'ensemble de ces travaux rendent compte des transformations territoriales et sociétales induites par l'accroissement des mobilités, et permettent d'observer comment en géographie, ces dernières ont participé à décloisonner la conception sédentaire des territoires.

Toutefois, on observe comment ce sont les constructions territoriales qui constituent l'objet d'étude, et non pas tellement les mobilités, qui restent appréhendées comme un « phénomène » et envisagées en tant que lien fonctionnel permettant de se rendre d'un point à un autre de l'espace.

A l'inverse, et de manière concomitante, plusieurs travaux menés en géographie et sociologie vont appréhender la mobilité comme un objet d'étude, et contribuer à l'émergence progressive d'un « paradigme mobilitaire » (Kaufmann, 2004 ; Urry, 2005) en sciences sociales.

II - Des nouvelles conceptions de la mobilité en sciences sociales

L'intensification du phénomène de mobilité à l'échelle mondiale dans les années 1990 interpelle des géographes et sociologues anglo-saxons, qui constatent qu'elle a jusqu'à présent fait l'objet d'une attention moindre en sciences sociales, contrairement au territoire ou au paysage (Cresswell, 1996).

Dès la fin de cette décennie, une série de travaux menés en géographie, sociologie et anthropologie voient ainsi le jour, contribuant à faire progressivement de la mobilité un champ d'étude et un objet de recherche des sciences sociales (Mincke et Kaufmann, 2017).

A travers une série d'approches qui portent aussi bien sur le temps de déplacement, les télécommunications, que les migrations (internationales, touristiques...), des chercheurs vont proposer, au-delà de dépasser l'appréhension classique de la mobilité comme un simple déplacement d'un point à un autre de l'espace, de la considérer comme un nouveau cadre d'analyse pour comprendre l'espace et la société, contribuant ainsi à la naissance d'un « mobility turn » (Hannam, Sheller et Urry, 2006) en sciences sociales.

Une partie des travaux s'inscrivant dans ce courant de pensée vont venir « bousculer » des théories relatives au territoire et à l'organisation de la société en sciences sociales, qui dans cette thèse vont servir de cadre pour poursuivre la réflexion.

2-1 - Penser le monde avec et par le mouvement

A l'instar des travaux cités dans la première partie du chapitre, ceux s'inscrivant dans le courant du « mobility turn » interpellent également les conceptions sédentaires du territoire en géographie, et plus largement en sciences sociales. Ils soulignent comment cette prise en compte du mouvement dans les réflexions consacrées à l'espace et à la société doit conduire à ne plus considérer le territoire seulement comme un espace délimité, servant de « support » à la construction identitaire des individus et d'une nation (Cresswell, 2002). Ces travaux prolongent, entre autres, les réflexions du géographe John Agnew sur le « piège territorial » (Agnew, 1994). Avec ce terme, l'auteur souhaite interpeller les géographes politiques sur la nécessité de considérer des logiques autres que territoriales, et qui obligent « à ne plus penser les Etats comme les seuls conteneurs de sociétés de plus en plus transnationales et mondialisées ».

Selon les sociologues Mimi Sheller et John Urry, les travaux menés avant les années 1990 n'ont pas su saisir et caractériser suffisamment le rôle joué par la mobilité dans le fonctionnement et l'organisation de l'espace. En mobilisant des travaux menés sur la ville en sociologie au XX^e siècle (Hawkins, 1986 ; Lynch, 1993), ils soulignent par exemple comment la place tenue par l'automobile n'a pas été assez analysée, alors même que celle-ci entraînait des changements dans la perception de la distance, la socialisation des individus ou encore la perception du temps (Sheller et Urry, 2000, 2006).

Toujours pour ces deux sociologues, plusieurs travaux menés à la fin des années 1990 sur l'espace maritime (Gilroy, 1993) et les migrations transnationales (Cohen, 1997) montrent comment les lieux, loin d'être des unités distinctes et séparées, sont au contraire interconnectés du fait des flux et des mobilités (ex. matériels, immatériels, de personnes...), ce qui invite là aussi à en proposer de nouvelles définitions.

Sans postuler que la mobilité entraîne la disparition des territoires et les remplace par un monde « déterritorialisé » et « sans limites » (Hardt et Negri, 2000), le « mobility turn » invite lui aussi à renouveler la conception sédentaire du territoire en géographie, en montrant comment d'autres conceptions devraient justement voir le jour. De même, le but est d'interroger la construction de processus sociaux dans le mouvement, et non au sein de portions d'espace marquées par des limites bien définies (Sheller et Urry, 2006).

Si cet objectif est similaire à celui soulevé dans des travaux en géographie française cités précédemment (Piolle, 1990 ; Knafou, 1998 ; Stock, 2003 ; Cailly, 2007), le « mobility turn » conduit toutefois une réflexion sur l'acte même de mobilité.

Pour mener leurs réflexions, des géographes et sociologues anglo-saxons repartent de la théorie de la « modernité liquide », élaborée par le sociologue Zygmunt Bauman en 2000 (Bauman, 2000).

Partant du constat que la société moderne est caractérisée par des flux et une mobilité incessante, Zygmunt Bauman stipule que la vie des individus s'en trouve nécessairement impactée. Le terme « liquide » vient traduire l'idée de Zygmunt Bauman selon laquelle tout est en permanence « flexible » dans la société moderne, et que les relations sociales sont amenées à changer en permanence. De même, le sociologue considère que le système est « en mouvement », et que les entités sociales comprennent ainsi non seulement les

personnes mais aussi les machines et les informations. C'est pourquoi, selon lui, la « vitesse de circulation des personnes, de l'argent, des images et des informations est primordiale. ». Sans parler d'un monde totalement « liquide », « fluide » ou « mobile », des sociologues et géographes anglo-saxons vont toutefois proposer de nouvelles définitions de la mobilité, qui à la manière de Zygmunt Bauman, soulèvent l'idée d'un processus indissociable du monde social.

En 2000, John Urry publie un ouvrage intitulé *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, dans lequel il démontre comment nous serions passés du « social comme société » au « social comme mobilité » (Urry, 2000).

Pour lui, l'accroissement du phénomène de mobilité a transformé la société, qui loin de constituer un ordre au sein de l'Etat-nation, est plutôt définie par un « chaos et une contingence de complexités enchevêtrées ». Si elle constitue avant tout un phénomène spatial, la mobilité est selon le sociologue également un phénomène social, puisqu'y sont aussi intégrés les objets, les idées ainsi que la communication. Ainsi, les différents types de rapports sociaux se liraient à travers les différentes formes de mobilité, d'où cette idée d'abandonner la notion de société en sociologie pour lui subtiliser celle de mobilité.

Sans considérer la mobilité comme une totalité structurante de la vie sociale, d'autres travaux en sociologie et géographie francophones et anglo-saxonnes vont également proposer une approche intégratrice et pragmatiste de la mobilité.

2-2 - Une mobilité englobante

Dans ses travaux consacrés à la mobilité, le sociologue Vincent Kaufmann définit celle-ci comme un franchissement de l'espace qui s'accompagne d'un changement social, et qui fait ici référence à l'adaptation que va devoir opérer un individu à l'égard du nouvel espace produit par son déplacement (ex. une personne qui travaille dans une ville différente de celle de son lieu de résidence). C'est ce qui explique pourquoi la mobilité, selon l'auteur, est un « phénomène spatial à deux faces » (Kaufmann, 2002, 2004), qui allie l'intention et l'action, et dont les manifestations sont liées à des temporalités spécifiques. De même, chaque forme de mobilité (ex. longue distance, courte distance...) est intriquée avec une autre, et les modifications d'une pratique de mobilité spécifique entraînent des changements sur un autre type de pratique de mobilité. Ce qui conduit à un « arrangement » des rapports sociaux et spatiaux.

De manière concomitante, et dans la continuité de cette définition proposée par Vincent Kaufmann, le géographe Michel Lussault va lui développer une approche pragmatique de la mobilité, qui serait donc tout autant une action qu'une situation (Lussault, 2003).

Cette approche suggère principalement que la mobilité ne constitue pas un « temps creux », dénué de sens et de substance, mais bien un « temps plein », qui est au contraire doté de significations pour les individus. Dans le troisième temps de ce chapitre, nous verrons comment la construction du temps de déplacement comme un « temps plein » est tout aussi bien lié aux activités et sociabilités spécifiques développées au cours de ce dernier, à l'ambiance qui le caractérise ou encore à la gestion et aux ajustements qu'il nécessite au quotidien dans les cadre des activités familiales ou individuelles.

L'ensemble des approches de la mobilité évoquées dans cette deuxième partie du chapitre nous montre que depuis une vingtaine d'années, celle-ci peut être appréhendée en sciences sociales autrement qu'un simple déplacement d'un point à un autre de l'espace. Dans les différentes définitions évoquées et développées, on voit que la mobilité présente une forte composante sociale, et serait ainsi indissociable du monde social qu'elle participe à définir et à structurer (Büscher et Urry, 2009).

Dès lors, si les chercheurs soulignent comment ces approches et définitions nous invitent à repenser l'organisation de l'espace et de la société, il apparaît également qu'elles conduisent à remettre en question les définitions et représentations classiques du territoire en sciences sociales.

Nous avons vu que les premières utilisations du terme territoire en géographie dans les années 1980 ont eu tendance à le considérer comme une portion d'espace distincte et délimitée. De fait, les territorialités individuelles ont elles aussi été analysées au prisme d'une seule et même portion d'espace, où s'opèrerait l'ensemble des actes du quotidien des individus.

Des travaux menés en géographie française dans les années 1990 et des travaux s'inscrivant dans le « mobility turn » ont au contraire montré que sous l'effet des mobilités, les espaces de vie des individus avaient tendance à se multiplier, et comment des rapports sociaux se construisaient dans le mouvement, et donc non plus uniquement dans un seul et même espace.

En s'inspirant de ces travaux et des nouvelles conceptions de la mobilité qui y sont véhiculées, des géographes soulignent dans les années 2000 l'insuffisante prise en compte à leurs yeux du rôle joué par la mobilité dans l'analyse des constructions territoriales individuelles. Selon eux, il manque des approches qui associent le territoire et la mobilité dans un même « schéma de pensée » (Cattan et Berroir, 2006 ; Cattan, 2012).

C'est dans cette optique que plusieurs travaux proposent d'articuler ces deux objets dans l'analyse de phénomènes spatiaux, contribuant ainsi à caractériser la construction de nouvelles formes de territorialités.

III - Des « territoires de la mobilité » à la « territorialité mobile » : pour une association du territoire et de la mobilité dans un même « schéma de pensée »

Cette troisième partie revient sur la notion de « territorialité mobile », employée dans la thèse. Elle explicite les raisons de son apparition et évoque les travaux qui l'ont jusqu'ici utilisée. Son but est de justifier pourquoi c'est cette notion que l'on souhaite mobiliser, et de souligner les apports que la thèse entend proposer.

Au préalable, il s'agit de rappeler que des réflexions ont déjà été menées sur les liens mobilité-territoire, et que des néologismes associant ces deux termes ont été formalisés dès les années 1990. Si les questionnements sont en plusieurs points similaires à ceux soulevés dans les travaux qui emploient la notion de « territorialité mobile », des différences apparaissent néanmoins.

3-1 - Rendre compte de l'interrelation territoire-mobilité : une préoccupation apparue dès les années 1990

Dans le souci de comprendre l'impact du développement des réseaux de transport et de communication (NTIC) sur l'organisation des territoires, des chercheurs formalisent dès le début des années 1990 des néologismes pour rendre compte des liens entre territoire et mobilité. En 1991, l'urbaniste Gabriel Dupuy parle de « territorialité réticulaire » (Dupuy, 1991) pour décrire le rôle des réseaux dans l'organisation du territoire dans une société de communication. Employé pour la première fois en 1986 dans un rapport écrit par le géographe Paul Bavoux et le sociologue Jean-Paul Payet, le néologisme « territoires de la mobilité » sera ensuite repris comme intitulé d'un ouvrage dirigé par le psychosociologue Michel Bonnet et l'anthropologue Dominique Desjeux (2000). Quelques années plus tard, des travaux consacrés aux enjeux spatiotemporels des nouvelles pratiques de mobilité (Vodoz et *al.*, 2004) ou aux migrations en Méditerranée (Baby-Collin et *al.*, 2010) emploieront également ce néologisme. Sans faire l'objet d'une véritable conceptualisation, ce néologisme désigne le plus souvent la structure de nouveaux territoires sous l'effet de la mobilité.

Mentionnons également la notion de « territorialité en réseau », employée dans plusieurs travaux menés dans les années 2000, et sur laquelle nous reviendrons plus amplement dans la suite de la partie (sous-partie 3-4-3-2, p.27).

Avant d'évoquer la notion de « territorialité mobile », nous revenons sur les travaux qui analysent la place du mouvement dans les processus de spatialisation et de territorialisation.

3-2 - Une primauté du mouvement dans les processus de spatialisation et de territorialisation

C'est dans des travaux qui déconstruisent la dichotomie nomadisme-sédentarité qu'est souligné le rôle joué par le mouvement dans les processus de spatialisation et de territorialisation.

Dans leur essai intitulé *Mille plateaux* paru en 1980, et qui s'inscrit dans le prolongement de l'ouvrage *L'anti-Oedipe* (1972), le philosophe Gilles Deleuze et le psychanalyste Félix Guattari continuent à revisiter et réinterroger l'histoire de la pensée occidentale. Pour eux, cela passe par une déconstruction de la pensée sédentariste qui a caractérisé l'« écriture » de la pensée occidentale, et par une tentative de « réconciliation » de la civilisation occidentale avec le nomadisme.

A la figure de l'« arbre avec son fondement racine » qui est assimilée à la pensée occidentale et à un Etat sédentaire, les deux auteurs proposent celle du « rhizome » (Deleuze et Guattari, 1980) pour décrire et analyser le fonctionnement de la société contemporaine. D'une organisation des éléments basés sur un principe hiérarchique et partants d'une base, nous passerions ainsi à un système « acentré et non hiérarchique », défini par une circulation d'états et un mouvement transversal sans début ni fin, où tout élément peut affecter ou être affecté par un autre. C'est à un fonctionnement par « alliance » plutôt que par « filiation » (contrairement au précédent système d'organisation) que donnerait alors naissance le rhizome.

Cette figure donne lieu à un processus permanent de territorialisation-déterritorialisation : la territorialisation est permise par le mouvement, qui donne ensuite lieu à la déterritorialisation, et la succession de lieux ainsi créés font le rhizome.

Dans la continuité de cette pensée, le géographe Denis Retaillé propose une quinzaine d'années plus tard le concept d'« espace mobile » (Retaillé, 1998).

Partant d'une critique du territoire tel qu'il a été conceptualisé dans les années 1980 et 1990 en géographie, l'auteur souligne la nécessité de donner corps à d'autres formes de territoire et de ne pas s'en tenir à une seule et même vision.

Pour lui, et un peu à la manière du rhizome, les processus de territorialisation et de déterritorialisation relèvent d'ajustements permanents, et le territoire, en tant qu'il est un espace délimité et de pouvoir, viendrait donner un « coup d'arrêt » (Retaillé, 2015) à ces processus.

A partir de ses travaux sur le nomadisme conduits dans l'espace sahélien, Denis Retaillé propose ainsi une nouvelle grille de lecture pour « traiter du monde contemporain ». Pour lui, l'espace est le résultat d'un usage et « d'une fixation par l'expérience arrêtée », et résulterait d'une interaction permanente, où s'entrecroisent des distances et des échelles multiples, donnant ainsi lieu à une spatialité plus complexe que celle liée aux « propriétés d'étendue et de localisation ». L'espace serait donc le fruit d'une recomposition permanente permise par le mouvement.

Quelques années plus tard, le géographe Laurent Gagnol invite également à dépasser l'opposition sédentaire-nomade, en proposant une réflexion sur l'émergence d'une « géographie nomade » (Gagnol, 2009).

A partir d'une étude du vécu des touaregs Kel Ewey dans le nord du Niger, l'auteur montre que le territoire constitue « paradoxalement » un outil heuristique pour repenser le nomadisme. Ainsi, le territoire constituerait un modèle stimulant pour comprendre l'évolution du monde postmoderne, marqué par la fluidité et la circulation, et il conviendrait dès lors de parler de « nomadité » (Gagnol, 2011) pour en faire une « condition normale » ainsi qu'un « état de choses complet et achevé ». Ce qui doit conduire dans le même temps à déconstruire la sédentarité comme modèle dominant, et à opérer un transfert conceptuel.

Bien que son approche diffère des travaux précédemment cités, évoquons également les travaux du géographe Xavier Bernier sur les spatialités du traverser.

Pour lui, traverser l'espace ne se réduit pas à un simple franchissement d'un point à un autre, mais participe au contraire à faire d'une distance parcourue une unité d'espace (Bernier, 2013). Le mouvement deviendrait ainsi une condition *sine qua non* dans la construction du rapport à l'espace chez l'individu.

Si ces travaux mettent en avant le rôle joué par le mouvement dans les processus de spatialisation et de territorialisation, ils n'appréhendent cependant pas ces deux processus dans une logique de co-construction commune : l'espace et/ou le territoire seraient la conséquence du mouvement, et non pas l'inverse.

Formalisée en 2008, la notion de « territorialité mobile » propose justement de réfléchir à l'imbrication susceptible de s'opérer entre la mobilité et le territoire, et conduit ainsi à considérer ces deux objets sur un même plan.

3-3 - Pour un renouvellement du paradigme territorial en géographie

Dans une série d'articles publiés à partir de 2006, la géographe Nadine Cattan souligne la nécessité de renouveler le paradigme du territoire en géographie (Berroir et Cattan, 2006 ; Cattan, 2008, 2012, 2014).

L'analyse de ces articles permet d'identifier, d'une part, les principaux freins qui expliquent que la pensée d'une « territorialité mobile demeure encore aujourd'hui inachevée » (Cattan, 2008), et d'appréhender, d'autre part, les travaux qui présentent les avancées les plus significatives pour participer au renouvellement de ce paradigme.

Pour Nadine Cattan, la notion de « territorialité mobile » permet de penser la mobilité dans les mêmes termes que le territoire, c'est à dire comme « un vecteur de production sociale et spatiale » (Cattan, 2014).

Aux difficultés empiriques et méthodologiques pointées par des chercheurs pour justifier la prise en compte des mobilités dans l'analyse de phénomènes spatiaux, Nadine Cattan évoque un premier frein d'ordre symbolique, et lié à la « métaphysique de la sédentarité » (Cattan, 2008) qui caractériserait nos sociétés.

Nous avons vu que les conceptions du territoire en géographie et plus largement en sciences sociales relevaient au départ d'une vision sédentaire. Pour Nadine Cattan, c'est cette vision qui persiste et ferait de la sédentarité l'un des derniers symboles identitaires de la civilisation urbaine moderne, et expliquerait l'absence de prise en compte d'autres formes de territorialités et de rapports aux territoires.

Le deuxième frein identifié par l'auteure est d'ordre conceptuel et découle directement du premier, puisqu'il renvoie à cette difficulté d'associer dans un « même schéma de pensée » (Cattan, 2008) le réseau et le territoire, dont la géographe Valérie November s'était aussi demandée si ces concepts pouvaient « être mis en relation » ou « correspondaient à deux systèmes explicatifs différents » (November, 2002)

Considérés au départ comme antagoniques car relevant de métriques spécifiques (Lévy, 1993), le réseau et le territoire ont en effet souvent été analysés dans l'opposition en géographie, l'idée étant que l'un supplante généralement l'autre dans l'organisation spatiale de la société (ex. idée d'une « fin des territoires » du fait du développement des réseaux). Sans s'en tenir exclusivement à la dichotomie réseau-territoire, Nadine Cattan rappelle qu'une partie du discours géographique est structurée par une opposition de catégories et de concepts (ex. centre-périphérie, ville-transport...). Elle poursuit ainsi des réflexions menées par le géographe Yves Chalas, pour qui les chercheurs ne voient pas assez ces derniers comme « deux entités complémentaires à articuler et comme si chacune des paires ne formait plus qu'un seul ensemble » (Chalas, 2000).

Notons que cette dichotomie entre le territoire et le réseau a pu être déconstruite dans quelques travaux, dont ceux du géographe Joe Painter (Painter, 2009). Pour lui, le territoire n'a pas d'« existence réelle » sans les réseaux, et ne doit pas être considéré comme le « produit de relations en réseau », mais comme un « effet » des réseaux. Loin d'être des entités immuables aux limites bien définies, les territoires sont au contraire « poreux, incomplets et instables », et (re)créés en permanence par les réseaux humains et non-humains.

Dans la continuité des deux premiers freins évoqués, le troisième serait institutionnel, et renverrait à la gouvernance et au budget liés à des territoires délimités et bornés.

En revenant sur une série de travaux menés sur les mobilités genrées, Nadine Cattan précise que ce sont ces derniers qui constituent à ses yeux les « avancées conceptuelles les

plus significatives » (Cattan, 2008). Elle mobilise particulièrement les travaux qui ont contribué à réinvestir les notions d'espace et de lieu, et à montrer que loin de constituer des lieux fixes et immuables, l'espace et le lieu sont au contraire définis par les interrelations sociales qui se jouent à multiples échelles. Ainsi, c'est le mouvement qui fait que les lieux sont en perpétuelle recomposition (McKay, 2004).

Nadine Cattan effectue ensuite un retour sur la notion de trans-territoire (Cattan, 2012), qui s'inscrit dans la continuité de celle de translocalité (Appadurai, 1995), qui renvoie à un espace créé à la fois par les populations locales et les populations mobiles. Par trans-territoire, Nadine Cattan entend un « espace qui associe aux caractéristiques propres du lieu lui-même les spécificités des liens qui le relie avec l'extérieur et cela décliné à toutes les échelles » (Cattan, 2012). Un jeu multiscale s'opère, qui conduit à une non-fixité des lieux, devenus fluides et dilués.

Pour autant, les travaux mobilisés par Nadine Cattan et/ou cités dans la première partie du chapitre relèvent selon elle davantage de l'« incantation de ce que devrait être le changement » plutôt que d'un réel changement conceptuel et épistémologique.

Les paragraphes suivants abordent les travaux qui ont souhaité dépasser les freins précédemment cités et mobilisé la notion de « territorialité mobile » pour en rendre compte. Bien que des approches ne soient pas directement reliées à celle adoptée dans cette thèse, il paraît néanmoins nécessaire de les citer, afin de voir sous quels angles se sont posés les questionnements, et quelles différentes formes peut prendre la « territorialité mobile ». Cette démarche permettra ensuite de se concentrer sur les principaux travaux desquels découle le questionnement de cette thèse.

3-4 - Les différentes approches et mobilisations de la notion de « territorialité mobile »

Les travaux dont il va être question proposent chacun une grille de lecture différente, qui s'apparente successivement à une approche analytique, ontologique et constructiviste.

3-4-1 - Des territoires interdépendants

Plusieurs travaux s'attachent d'abord à concevoir les territoires non plus en termes de répartitions et de localisations, mais bien en termes d'interdépendances et d'articulations, du fait principalement des nombreux flux matériels et immatériels qui les traversent et les relient (Cattan et Fréty, 2011).

Ces travaux s'inscrivent dans la continuité de ceux qui ont souligné cette nécessité de repenser les acceptions classiques du territoire, et ont cherché à caractériser de nouvelles formes d'organisation et de gouvernance territoriales.

C'est par exemple le cas du géographe Martin Vanier, qui en 2008, a formalisé le terme d'« interterritorialité » (Vanier, 2008) pour désigner les relations entre les territoires ainsi que les relations entre les territoires et les opérateurs de réseau (ex. SNCF). En se plaçant dans une perspective aménagiste et politique, l'auteur préconise une interaction des différentes entités de gouvernance locale (ex. communauté urbaine, région...) pour repenser plus largement la gouvernance des territoires, qui selon lui connaît des bouleversements avec « l'individualisation, les nouvelles temporalités, la croissance de la mobilité et l'empire des réseaux. » (Vanier, 2008).

Toujours dans le souci de caractériser cette transformation des territoires, Martin Vanier expliquera quelques années plus tard comment cette transformation passe selon lui par le renforcement et la politisation de leur dimension réticulaire, d'où cette proposition d'« hybrider » les réseaux et les territoires dans les politiques territoriales à mettre en place (Vanier, 2015).

C'est dans l'étude des mutations des systèmes urbains que des géographes vont introduire la notion de « territorialité mobile » pour les caractériser.

Dans le cadre du programme ANR-MEREV (2007-2009)¹², une étude des flux et des mobilités de passagers à l'échelle européenne a été réalisée. Elle avait pour but de rendre compte des nouvelles configurations entre métropoles européennes qui en résultent. Les analyses, qui se concentrent sur quatre métropoles (Berlin, Bruxelles, Londres et Paris), montrent qu'il existe plusieurs types d'organisation réticulaire entre celles-ci, qui sont ainsi étudiées dans des logiques d'interconnexion et d'intégration, et donc en termes d'interdépendance (Berroir et *al.*, 2009).

Dans la poursuite de ces approches, des travaux plus récents ont analysé les systèmes urbains français (Berroir et *al.*, 2017). Face à une appréhension généralement segmentée de ces relations, il est ici proposé de prendre en compte plusieurs types de relations interurbaines (ex. mobilités individuelles, liens entre établissements économiques...). La mise en lumière de nouvelles dynamiques urbaines et territoriales montre que toutes les échelles auxquelles se déploient les interdépendances et les articulations entre les lieux présentent chacune un intérêt socio-politique. Ce qui doit conduire, pour les chercheurs, à la mise en place de nouvelles formes de politique d'aménagement et d'action publique territoriale prenant en compte le fait que les villes appartiennent à plusieurs systèmes.

Si ces travaux sont axés sur les relations entre les espaces urbains, d'autres vont davantage s'intéresser aux pratiques de mobilité chez les individus.

3-4-2 - Le temps du déplacement : un facteur de continuité plutôt que de rupture dans le quotidien des individus

A partir des années 2000, une série de travaux menés en géographie, sociologie et psychologie environnementale va porter sur le temps du déplacement, jusqu'alors considéré en sciences sociales comme un « temps mort » (Fichelet et May, 1970) et sans consistance propre.

Ces travaux s'intéressent aussi bien au vécu et aux activités et sociabilités développées par les individus durant le trajet (Meissonnier, 2001 ; Lanéelle, 2004, 2005 ; Flamm, 2005 ; Daems, 2007 ; Laurier et *al.*, 2008 ; Frétny, 2011 ; Pearce, 2017) qu'à la construction d'ambiances affectives (Watts, 2008 ; Bissell, 2009, 2010), et à la gestion du temps de trajet (Lyons, Gain et Hollet, 2007).

S'inscrivant pour la plupart dans le courant du « mobility turn » décrit précédemment (sous-partie 2-1, p.16), ils participent non seulement à sortir le déplacement de la « boîte noire » (Hannam, Sheller et Urry, 2006) dans laquelle les sciences sociales l'avaient rangé, mais aussi à montrer que ce dernier peut être doté de significations pour ses usagers.

Bien qu'il soit souligné, par exemple, que des activités réalisées par les individus s'inscrivent dans le prolongement de celles menées au quotidien (Meissonnier, 2001 ; Frétny, 2011),

¹² MEREV : Mobilités circulatoires entre les métropoles Européennes et Reconfiguration des Espaces de Vie.

tous ces travaux ont pour point commun de limiter leur analyse au seul habitacle du transport.

Ainsi, si on a vu que les travaux s'attachant à caractériser l'émergence de nouvelles formes de construction territoriale sous l'effet des mobilités n'intégraient pas le vécu de celles-ci dans leur analyse, il apparaît à l'inverse que les travaux précédemment cités n'interrogent pas l'articulation de l'espace-temps de la mobilité avec celui de la sédentarité¹³.

Si ce dernier aspect a pu être soulevé dans de récents travaux en sociologie (Peters, Kloppenburg et Wyatt, 2010) et en urbanisme (Amar, 2012), c'est dans le cadre du programme de recherche intitulé *TerrHab : de l'habitabilité à la territorialité, et retour : à propos de périurbanités, d'individus et de collectifs en interaction (2011-2014)*¹⁴ qu'il va faire l'objet d'une investigation plus approfondie. En portant son étude sur le vécu des personnes résidant dans les espaces périurbains, l'équipe de recherche Terrhabmobile va interroger le rôle joué par la mobilité dans la construction territoriale opérée par ces personnes et dans la constitution d'une identité périurbaine.

En tant qu'« opérateur de continuité spatio-temporelle » (Terrhabmobile, 2013) dans le quotidien, la mobilité participe à créer des relations sociales basées sur la proximité spatiale entre les individus. Par une analyse de la mobilisation de cette proximité spatiale par les personnes et des types de réseaux collectifs qui en émanent, les chercheurs montrent non seulement que ces réseaux prennent différentes formes (sociabilités d'opportunité, amicales, ou caractérisées par un collectif d'habitants mobilisés...), mais aussi et surtout comment le recours à ce « système social localisé » (Terrhabmobile, 2013) apparaît pour les ménages comme une condition du mode de vie périurbain. L'habitabilité au sein de cet espace se définit donc en partie, chez les ménages, par leur capacité à activer ce « système relationnel » (Terrhabmobile, 2013) pour organiser leur mobilité.

Si la mobilité participe ainsi et dans un premier temps à mobiliser des identités territoriales, il apparaît également et dans un second temps qu'elle concourt à la production de nouvelles identités collectives.

En outre, si le déplacement, considéré ici comme un élément permettant la mise en proximité des lieux, génère des collectifs caractérisés par le partage d'un mode de vie commun (Cailly et Fourny, 2013), il instaure aussi des proximités au sein des habitacles, où s'établissent des règles de sociabilité particulières.

C'est dans le cadre de cette recherche qu'une première définition de la « territorialité mobile » est d'ailleurs formalisée : « La mobilité et l'agencement tendanciellement réticulaire des modes d'habiter n'est plus seulement appréhendée comme une organisation en archipel, en des lieux multiples, mais comme une nouvelle manière de mobiliser et/ou de construire du territoire. Elle considère les agencements des lieux et de moments dans leurs morphologies et dans les pratiques qui les produisent, ainsi que dans leurs significations, leurs usages ou les sociabilités associées. La mobilité spatiale constitue un opérateur au cœur de ce processus : elle tisse des liens et assure la continuité entre les lieux de pratique de l'individu. » (Terrhabmobile, 2013).

¹³ L'expression « espace-temps de la sédentarité » fait référence à tout espace-temps qui n'est pas relié directement à celui de la mobilité.

¹⁴ Ce projet de recherche, financé par l'ANR Espace et Territoire et composé d'une équipe pluridisciplinaire (géographes, sociolinguistes, architectes, anthropologues et sociologues), avait pour objectif de comprendre pourquoi les grandes périphéries des villes et des métropoles, alors qu'elles sont de plus en plus habitées, étaient réputées comme étant inhabitables, et dénoncées comme la « moins bonne façon » d'habiter les territoires, selon les valeurs sociales, fonctionnelles, économiques et environnementales dominantes.

Cette définition se fonde sur l'idée que la mobilité est une activité fondamentale de la vie des individus, et constitue un « cadre de l'expérience » (Fourny et Cailly, 2019). Elle permet de souligner les distinctions qui s'opèrent entre la « territorialité mobile » et des formes d'habiter et de territorialité réticulaire dont il a été question précédemment dans le chapitre (Piolle, 1990 ; Stock, 2003 ; Cailly, 2007) : les déplacements n'occupent plus seulement un rôle fonctionnel qui permet de relier les différents territoires entre eux, mais « font territoire » et se réalisent avec le territoire.

De manière concomitante, des réflexions similaires vont être menées sur la construction de nouvelles formes de territorialité dans et par les pratiques de mobilité, mais cette fois-ci à partir de l'étude du vécu d'une infrastructure de transport par ses usagers.

3-4-3 - Une approche des infrastructures de transport sous l'angle des territorialités

Qu'il s'agisse des arêtes (routes, voies ferrées, canaux fluviaux...) ou des nœuds (gares, aéroports...) d'un réseau de transport, les infrastructures ont fait et font encore aujourd'hui l'objet d'une littérature abondante en géographie, urbanisme et aménagement. Rappelons que jusqu'au « mobility turn » apparu à la fin des années 1990 en sciences sociales, la mobilité était principalement appréhendée comme un déplacement d'un point A à un point B de l'espace (Frétygny, 2011). De fait, les infrastructures de transport, qui permettent la réalisation physique effective de ces déplacements, ont été essentiellement étudiées dans leurs dimensions fonctionnelles.

En géographie des transports, où cette approche est prédominante, ce sont généralement les impacts économiques et environnementaux sur les territoires que ces infrastructures traversent qui sont questionnés, tout comme l'organisation de leurs dessertes ainsi que les reconfigurations territoriales qu'elles engendrent (Bavoux et *al.*, 2005).

Depuis les années 1980, une série de travaux en sociologie et géographie ont toutefois dépassé ces approches, en s'intéressant par exemple davantage au vécu des individus, ce qui a conduit des auteurs à parler d'« humanisation » (Dosse, 1997) des espaces du transport.

Tout en rappelant pourquoi cette conception entre en opposition avec celle du « non-lieu » proposée par l'anthropologue Marc Augé (Augé, 1992), la partie qui suit revient sur les travaux qui ont également contribué à questionner la porosité entre ces infrastructures de transport et les territoires dans lesquels elles s'insèrent.

3-4-3-1 - L'étude des infrastructures de transport en sciences sociales : des « non-lieux » aux « espaces humanisés »

En 1992, paraît un essai intitulé *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité*, écrit par l'anthropologue Marc Augé.

Dans ce dernier, l'auteur propose le terme de « non-lieux » pour qualifier les « espaces fonctionnels nés de la mondialisation, standardisés et déshumanisés, porteurs d'une rupture avec les lieux « anthropologiques » comme le foyer. ». Des espaces qui pour lui seraient le contraire « d'une demeure, d'une résidence, d'un lieu au sens commun du terme. ».

Si Marc Augé identifie les supermarchés ou encore les grandes chaînes hôtelières comme des « non-lieux », ce sont surtout les infrastructures de transport (ex. gares, aéroports, voies rapides...) et les moyens de transport (ex. trains, avions, voitures...) qui selon lui en sont les

plus représentatifs, du fait de l'anonymat qui caractérise chaque individu et de l'absence de liens et d'interactions entre eux.

A ses yeux, les espaces du transport et plus largement de la mobilité constitueraient ainsi des « temps morts » dans le quotidien et la vie sociale des individus.

Si les travaux de Marc Augé ont connu un retentissement important dans les sciences sociales et fait l'objet de nombreuses critiques, une série d'approches ont montré dans le même temps que les lieux de mobilité peuvent au contraire être dotés de significations pour leurs usagers.

Avant même la parution de l'essai de Marc Augé, un « tournant pragmatiste » (Clot-Goudard et Tillous, 2008) s'opère dès les années 1980 avec les travaux du sociologue Isaac Joseph. Son approche permet en effet d'appréhender les lieux de mobilité autrement que par leurs seules dimensions fonctionnelles, et ainsi d'« humaniser le réseau, conçu au départ pour accueillir les flux » (Clot-Goudard et Tillous, 2008).

Si des travaux d'Isaac Joseph se sont attachés à caractériser la dimension « espace public » du métro (Joseph, 1987), un des apports majeurs de l'auteur reste son étude menée sur les gares urbaines et la place qu'elles occupent dans la ville (Joseph, 1999). Au-delà de montrer que les gares ne constituent pas de simples lieux de passage, il met surtout en lumière les rapports qu'elles entretiennent avec l'espace urbain environnant et de quelle manière elles participent à sa définition, d'où sa proposition du terme « villes en gares » (Joseph, 1999). Cette approche s'avère ainsi stimulante pour questionner l'articulation entre réseau (ici, l'infrastructure de transport) et territoire (ici, la ville), et l'hybridation parfois susceptible de s'opérer entre les deux.

A travers ses travaux et prospectives consacrés aux stations de métro, le sociologue et urbaniste Georges Amar propose lui la notion de « lieu-mouvement » (Amar, 1989) pour souligner leur évolution au cours des années 1980.

Si pour l'auteur, les stations de métro et plus largement les gares sont par « excellence » les lieux de l'« entre-deux », il s'avère également qu'elles sont un « concentré d'urbanités » et ont de fait un « rôle urbain » à jouer (Amar, 1989, 1996), qui n'est donc plus seulement lié à la circulation qu'elles permettent. Ainsi, la notion de « lieu-mouvement » traduit l'idée d'un espace situé à l'articulation entre réseaux et territoires (Sander, 1996), qui doit non seulement rendre la circulation des personnes possible, mais aussi prendre en compte dans son aménagement des attributs de l'environnement dans lequel il s'insère. La difficulté à définir ces « lieux-mouvement » réside alors dans le fait que si chaque station de métro se veut être homogène sur l'ensemble du réseau (et ce pour permettre par exemple aux individus de se repérer de manière similaire à chacune d'entre elles), le territoire lui présente au contraire une forte hétérogénéité selon sa localisation et le temps.

Si ces travaux invitent eux aussi à questionner l'articulation entre réseau et territoire et leur potentielle hybridation, d'autres travaux montreront dans les années qui suivent que les espaces du transport peuvent être appropriés par les usagers, sans toutefois questionner leur articulation avec les territoires.

Dans ses travaux consacrés aux espaces de la mobilité urbaine, la géographe Marion Tillous analyse par exemple la construction d'une identité territoriale chez les individus au contact de pôles d'échanges (Tillous, 2009). Elle montre ainsi que le réseau peut faire territoire, ce qui conduit à effacer l'opposition qui les caractérise.

Si le contenu de ces travaux s'avère fécond et stimulant, d'autres proposent toutefois de prolonger ces réflexions, en questionnant notamment l'hybridation susceptible de s'opérer entre les territorialités propres aux espaces de la mobilité et les territorialités du quotidien.

3-4-3-2 - Des lieux de mobilité révélateurs des « territorialités en réseau » : l'exemple des aéroports

C'est plus spécifiquement à travers des travaux consacrés aux aéroports qu'il est montré comment la pratique et l'appropriation de ces lieux nous informent sur la construction des territorialités individuelles à plus large échelle. C'est ce que met en lumière le géographe Jean-Baptiste Frétigny à partir d'une étude de l'aménagement et de l'expérience des aéroports Paris Roissy-Charles-De-Gaulle, Amsterdam Schiphol, Francfort-sur-le-Main et Dubaï International (Frétigny, 2013).

S'inscrivant dans le prolongement d'approches qui déconstruisent l'idée selon laquelle les aéroports seraient des non-lieux (Breure et Van Meel, 2003 ; Adey, 2004, 2010 ; Cresswell, 2006), l'objectif de ce travail est de montrer que ces derniers peuvent constituer des « laboratoires privilégiés » d'observation des nouveaux rapports au lieu et au territoire construits par les individus dans la mobilité, en même temps que des lieux de mise en pratique et en catégorie de ces mobilités.

L'un des autres apports de cette recherche est de souligner la place des aéroports en tant que révélateurs des « territorialités en réseau » construites par les individus.

Par une étude de la pratique et du vécu de ces quatre aéroports auprès d'une centaine d'individus, Jean-Baptiste Frétigny montre en effet que l'expérience d'un lieu de mobilité (ici, un aéroport) prend sens à bien plus large échelle que le lieu lui-même.

Ainsi, si l'aéroport ne s'apparente ni à un non-lieu ni à un « temps mort » dans le vécu des individus, mais bien au contraire à un lieu où ils y développent des activités spécifiques, il apparaît également que l'aéroport fait « partie intégrante » des « territorialités en réseau » des individus.

La fréquentation et la pratique des aéroports ne sont donc pas perçues comme une rupture dans le vécu des individus, mais bien au contraire comme une continuité. Révélateurs d'« expériences présentes dans d'autres lieux », les aéroports s'insèrent de trois façons distinctes dans les « territorialités en réseau » selon Jean-Baptiste Frétigny, qui propose les trois figures suivantes pour en rendre compte : le « lieu de mobilité poldérisé » (aéroport du quotidien), le « lieu de mobilité archipelisé » (aéroport de l'ordinaire à distance), et le « lieu de mobilité insularisé » (aéroport du hors-quotidien).

Un des autres apports du travail de Jean-Baptiste Frétigny est la réflexion multiscalaire qu'il développe. Pour lui, si les lieux de passage permettent d'analyser les expériences de mobilité à micro-échelles, ils invitent dans le même temps à saisir l'inscription de ces pratiques dans des constructions territoriales et réticulaires à de multiples échelles.

La notion de « territorialité en réseau » mobilisée par Jean-Baptiste Frétigny s'inscrit dans le prolongement des approches qui soulignent que les territorialités des individus se construisent dans et par la mobilité, et non pas au regard d'un seul et même espace.

Déjà employée dans de précédents travaux (Cattan, Berroir et Saint-Julien, 2005 ; Di Méo, 2006 ; Monnet, 2007 ; Matthey, 2008 ; Sepulveda, 2011), la « territorialité en réseau » fait référence dans les travaux de Jean-Baptiste Frétigny aux territorialités construites en réseau et aux territorialités « alternatives », qui diffèrent des « territorialités aréolaires légitimes » (Dupuy, 1991).

Si cette notion présente des similitudes conceptuelles avec celle de « territorialité mobile », il est intéressant de revenir sur les raisons que l'auteur avance pour justifier pourquoi il préfère mobiliser la notion de « territorialité en réseau », ce qui montre quelles nuances apparaissent avec celle de « territorialité mobile ».

Ce choix est d'abord lié au fait que les mobilités étudiées par Jean-Baptiste Fréty le sont à large échelle et concernent un large éventail (mobilités quotidiennes, touristiques...), ce qui implique le fait que tous les individus ne sont pas en situation de mobilité au quotidien (ex. les touristes). Dès lors, certains d'entre eux sont amenés à construire leurs territorialités en situation d'immobilité (physique), à travers par exemple la mobilisation de réseaux de communication. La mobilité n'est dès lors plus envisagée comme une composante « exclusive » de la construction des « territorialités en réseau ».

C'est un aspect qui n'est pas nécessairement pris en compte dans la notion de « territorialité mobile », ni, *a priori*, dans ce travail de thèse.

Le fait pour Jean-Baptiste Fréty de mobiliser la notion de « territorialité en réseau » répond également au souhait de saisir les « logiques sous-jacentes relevant du territoire et du réseau ». Sans vouloir forcément signifier si un acte relève strictement d'une logique (ex. territoire) ou d'une autre (ex. réseau), elle ambitionne de montrer que la notion de territoire doit être sans cesse repensée et définie en prenant en compte les agencements réticulaires des individus. Ce point diffère là aussi par rapport à la notion de « territorialité mobile », qui propose au contraire d'associer territoire et mobilité dans un même schéma de pensée, et sur un « même plan » (Prévelakis, 2016).

La partie suivante présente un tableau synthétique des différentes théories et approches évoquées au cours de ce premier chapitre. Il permet, d'une part, de montrer dans le prolongement de quelles approches s'inscrit plus spécifiquement ce travail, et, d'autre part, de préciser quelle contribution ce dernier entend apporter aux débats passés et en cours.

3-5 - Synthèse de l'état de l'art

Le tableau 1 synthétise les points clés de l'état de l'art réalisé dans le chapitre. Son objectif est de revenir sur les principales approches consacrées à l'analyse des liens entre mobilité et territorialité depuis les années 1990.

Tableau 1 - Les relations mobilité-territorialité : principaux axes d'analyse des années 1990 à aujourd'hui

Les relations mobilité-territorialité : principaux axes d'analyse des années 1990 à aujourd'hui				
Phases	Constat	Conception de la mobilité	Approches proposées	Evolutions par rapport à l'étape précédente
Phase 1 (années 1990 et 2000) : Emergence de nouvelles formes de territorialité sous l'accroissement des mobilités	L'accroissement de la mobilité dans les actes du quotidien donne lieu à de nouvelles formes de territorialités, qui ne peuvent plus être analysées en regard d'un seul espace de pratiques	La mobilité est un aspect fonctionnel, qui permet de faire le lien entre les différents espaces pratiqués par les individus	Pratiques et vécu des individus	-
Phase 2 (années 2000) : « Mobility turn » et nouveau paradigme mobilitaire en sciences sociales	Nouveau cadre d'analyse pour comprendre l'espace et la société	La mobilité présente une forte composante sociale, et est indissociable du monde social qu'elle définit et structure	Trois principales approches : - vécu du temps de déplacement, - dév. des télécommunications, - migrations (internationales et touristiques)	La mobilité ne constitue pas seulement un aspect fonctionnel, et fait partie intégrante du quotidien des individus
Phase 3 (depuis les années 2000) : Des formes de territorialité hybrides	Difficulté à associer dans un même « schéma de pensée » le réseau et le territoire	La mobilité est un vecteur de production sociale et spatiale (Cattan, 2014), une nouvelle manière de mobiliser ou de construire du territoire (Terrhabmobile, 2013)	Principales approches : - étude des flux entre les territoires, - pratiques et vécu des individus en situation de mobilité quotidienne, - pratiques et vécu d'un nœud du réseau de transport	La mobilité et la territorialité sont analysées sur un même plan

Réalisation : Pierre-Louis Ballot, 2020.

IV - La route : une dimension de la territorialité ? Approches et objectifs de ce travail de thèse

Le tableau 1 retrace l'évolution des approches consacrées à l'analyse des liens entre mobilité et territorialité depuis les années 1990. Si des travaux ont d'abord caractérisé l'émergence de nouvelles formes de territorialité sous l'effet des mobilités, ceux conduits par la suite ont progressivement souligné la dimension intégrative du lien mobilité-territorialité.

Dans ce second cas, l'évocation des travaux a permis, premièrement, de revenir sur des néologismes élaborés et/ou mobilisés pour rendre compte de l'interrelation entre mobilité et territorialité : « territorialité en réseau », « territorialité mobile »... Parmi ces néologismes, nous avons justifié pourquoi c'est celui de « territorialité mobile » qui a été retenu dans la thèse, et précisé les contours de sa définition (en cours de construction).

Dans un deuxième temps, nous avons dressé un panorama des différents objets et entrées mobilisés par les chercheurs pour caractériser l'articulation entre mobilité et territorialité : flux d'échanges entre les territoires (Berroir et *al.*, 2009 ; Berroir et *al.*, 2017), vécu du temps de

déplacement et sociabilités créés par et dans la mobilité quotidienne (Terrhabmobile, 2013 ; Cailly et Fourny, 2013), pratiques et vécu d'un lieu de mobilité chez les individus (Frétigny, 2013)...

Cette thèse se pose comme premier objectif de poursuivre l'analyse des formes d'articulation entre mobilité et territorialité, et de contribuer ainsi à la construction de la notion de « territorialité mobile ». Pour cela, elle propose de réfléchir à cette articulation à partir de l'étude d'une infrastructure de transport.

Ce choix est lié au constat, d'une part, que non seulement le temps de déplacement fait sens pour les individus et s'inscrit dans la continuité de l'espace-temps de la sédentarité (Terrhabmobile, 2013), mais que les infrastructures de transport ont elle aussi une signification pour les usagers, qui dépasse leur dimension fonctionnelle (Tillous, 2009 ; Frétigny, 2013).

D'autre part, l'exemple des travaux de Jean-Baptiste Frétigny consacrés à l'aéroport souligne le rôle et la place clé des lieux de mobilité dans l'analyse du « rapport des individus au lieu et au territoire dans la mobilité. » (Frétigny, 2013).

Enfin, si des travaux ont porté sur l'articulation des lieux de mobilité avec l'environnement urbain (Amar, 1989 ; Joseph, 1999 ; Sander, 1996) ou sur leur place dans la construction des territorialités individuelles (Frétigny, 2013), les infrastructures de transport restent toutefois encore assez peu intégrées dans l'analyse des territorialités individuelles et collectives.

Si les travaux qui ont adopté cette approche se sont jusqu'ici plutôt intéressés aux nœuds des réseaux de transport (ex. gares, stations de métro, aéroports), cette thèse propose cette fois d'étudier les « arêtes » des réseaux de transport, qui permettent de « faire lien », et donc de se rendre d'un point à un autre de l'espace. Ce type d'infrastructures renvoie aux voies de circulation, qui prennent différentes formes : rues, boulevards, routes, chemins...

En repartant des travaux précédemment évoqués, cette thèse s'interroge ainsi sur la place et le rôle qu'occupent la route dans la construction des territorialités. Fait-elle partie intégrante de ces territorialités, ou reste-t-elle appréhendée dans ses dimensions fonctionnelles et utilitaires (et donc inscrite dans les spatialités), ou fait-elle aussi l'objet d'une appropriation, d'une conscientisation, ou d'autres relations l'inscrivant dans les territorialités ?

Parmi les différents types de voies de circulation, c'est la route que nous avons choisi de retenir.

Dans l'introduction générale de la thèse, nous avons souligné l'usage courant du mot « route » dans le quotidien : « prendre la route », « traverser la route », « attention à la route », « des bouchons sur la route »... Ce mot « route » englobe généralement d'autres voies de circulation (rues, avenues, boulevards...), qui sont donc recoupées sous un même vocable. Des différences existent toutefois entre chaque voie de circulation, et en s'appuyant sur des définitions élaborées et proposées par les géographes Laurent Bourdeau et Pascale Marcotte dans leur ouvrage *Les routes touristiques* (2015), nous montrons pourquoi il paraît plus pertinent d'étudier la route.

Ce choix est lié, dans un premier temps, à sa dimension matérielle.

La route est une voie de communication publique aménagée pour la circulation des véhicules en général (Bourdeau et Marcotte, 2015). En cela, elle se différencie par exemple

du sentier, qui est une voie publique étroite qui ne permet que la circulation des piétons (Bourdeau et Marcotte, 2015 ; Aquilina et Mahéo, 2015), ou encore du chemin, une voie publique générale plus large que le sentier mais non aménagée pour la circulation des véhicules (Bourdeau et Marcotte, 2015).

Dans un deuxième temps, ce choix s'explique par la dimension scalaire de la route. A l'inverse du chemin, du sentier ou de la rue, qui représentent des voies de circulation « secondaires » (Bourdeau et Marcotte, 2015), la route relie généralement différents territoires (ex. communes, départements voire régions), et s'inscrit donc à une plus grande échelle. Ainsi, son étude permet de prendre potentiellement en compte différents contextes, et donc par exemple diverses formes de rapports des usagers et riverains avec la route.

Enfin, cette thèse souhaite s'inscrire dans la poursuite de travaux qui en sciences sociales ont souhaité dépasser une approche fonctionnelle de la route, et sur lesquels nous reviendrons dans le prochain chapitre.

Comme de nombreuses autres voies de circulation, la première caractéristique d'une route est de traverser et de desservir des territoires.

Précisons qu'ici, le terme territoire fait référence à une entité politico-administrative (ex. communes, départements) délimitée par des frontières administratives et administrée par des autorités compétentes (ex. préfecture pour les départements). Ces territoires politiques sont envisagés comme des espaces d'action, de stratégie et d'identification.

La seconde caractéristique d'une route est de permettre à des usagers de se déplacer.

Les usagers renvoient aussi bien aux personnes qui résident dans les territoires traversés et empruntent la route dans le cadre de leurs activités quotidiennes que celles qui l'empruntent plus ponctuellement dans le cadre d'activités autres (ex. touristes).

Ce sont ces deux composantes de la route (territoires traversés et desservis, présence d'usagers) que nous avons décidé de prendre en compte dans l'analyse effectuée dans la suite de la thèse.

Nous avons vu précédemment que les travaux qui ont analysé l'articulation entre mobilité et territorialité privilégiaient généralement une entrée. Si certains se sont axés sur les pratiques et le vécu des individus en situation de mobilité, d'autres ont par exemple étudié les flux entre territoires.

Parmi ces approches, plus rares sont celles qui ont interrogé la dimension intégrative des liens entre une infrastructure de transport et les territoires qu'elle traverse, ou dans lesquels elle s'implante.

Dans le chapitre 2, nous verrons que les liens entre les infrastructures de transport et les territoires ont été analysés dans de nombreux travaux en géographie des transports, qui s'intéressent généralement aux impacts économiques et environnementaux générés par l'arrivée de ces infrastructures dans les territoires.

En repartant de la conception du territoire comme une entité politico-administrative, l'objectif dans cette thèse est d'observer comment la route fait partie de son identité et donne ainsi lieu à une territorialité composite.

En adoptant une double approche, cette thèse souhaite également mener une réflexion sur deux dimensions de la « territorialité mobile ».

Nous considérons en effet que l'analyse des liens route-territoires puis de la pratique et du vécu de la route chez les usagers va nous conduire à nous intéresser successivement à une dimension collective (le territoire met en jeu plusieurs acteurs que sont les élus, les

habitants...) puis individuelle de la « territorialité mobile » (vécu de la route qui peut différer chez chaque usager).

Aussi, nous faisons l'hypothèse que cette double approche va nous conduire à mettre en lumière différentes formes de « territorialité mobile ». Dans la thèse, le terme est donc mobilisé pour rendre compte de la dimension intégrative des liens route-territoires et du vécu de la route chez les usagers.

Conclusion du chapitre

L'objectif de ce premier chapitre était de revenir sur le débat théorique en sciences sociales sur les liens entre mobilité et territorialité, dans lequel s'inscrit cette thèse.

Son but consistait à montrer comment d'une conception sédentaire du territoire et de la territorialité en géographie dans les années 1990, des travaux en sont progressivement venus à caractériser l'existence d'une forme intégrative des liens entre mobilité et territorialité.

En revenant sur ce débat, le chapitre a permis non seulement de souligner la manière dont la thèse s'inscrit dans son prolongement, mais aussi de préciser ce qu'elle souhaite y apporter. L'occasion a ainsi été donnée de présenter le cadre théorique et conceptuel de ce travail.

Pour opérer cette démonstration, le chapitre a proposé une démarche chronologique en quatre parties.

La première partie est volontairement répartie des années 1980 et 1990, où les mobilisations des termes territoire et territorialité en géographie traduisent alors leur conception essentiellement sédentaire. Si l'accroissement concomitant du phénomène de mobilité dans la société occidentale a conduit des chercheur.e.s à s'interroger sur les nouvelles formes de territorialité qui en résultent, ces travaux laissent toutefois apparaître que la mobilité est essentiellement appréhendée dans ses dimensions fonctionnelles, et donc comme un lien permettant de se rendre d'un point à un autre de l'espace.

La deuxième partie était consacrée aux travaux qui en sciences sociales anglo-saxonnes et francophones, ont proposé de nouvelles approches de la mobilité dans les années 2000. Leur intérêt réside dans les nouvelles définitions et conceptions de la mobilité élaborées, dans la mesure où elle devient considérée comme une composante intrinsèque de la vie sociale des individus, ce qui conduit à une vision englobante, où le spatial serait indissociable du social. Ces approches ont ainsi conduit à l'apparition d'un « mobility turn » (Hannam, Sheller et Urry, 2006) et d'un nouveau « paradigme mobilitaire » (Kaufmann, 2004 ; Urry, 2005) dans le champ des sciences sociales. Si les travaux contribuent eux aussi à interpellier les conceptions sédentaires du territoire, ils constituent surtout un cadre stimulant pour associer dans un « même schéma de pensée » (Berroir et Cattan, 2006) le « fixe » et le « mouvement » et ainsi définir les formes de territorialités qui en résultent.

C'est à ces formes de territorialités hybrides qu'est consacrée la troisième partie. Parmi les différentes notions élaborées pour en rendre compte, nous justifions pourquoi c'est celle de « territorialité mobile » qui est retenue dans la thèse. Il apparaît alors qu'il s'agit d'une notion en cours de construction, qui si elle est mobilisée dans le cadre de ce travail, sera en même temps approfondie par la démarche proposée. En revenant sur les principaux travaux dont elle a jusqu'ici fait l'objet ou qui l'ont mobilisée dans leur analyse, nous avons vu que leurs approches ont privilégié l'étude des flux entre territoires et le vécu et les sociabilités des individus en situation de mobilité quotidienne. En développant un point sur les travaux du géographe Jean-Baptiste Frégnier consacrés à l'aéroport et dans lesquels il est question de « territorialité en réseau », nous voyons également qu'il existe une parenté conceptuelle avec la notion de « territorialité mobile », et qu'elle offre elle aussi un cadre d'analyse stimulant pour cette thèse. Cela souligne ainsi l'importance de ne pas se cantonner aux seuls travaux qui mobilisent la notion de « territorialité mobile ».

En capitalisant sur l'état de l'art réalisé, la quatrième et dernière partie du chapitre explicite les objectifs et la démarche de ce travail de thèse. Elle revient successivement sur

le choix des infrastructures de transport en général et de la route en particulier comme objets d'étude. En choisissant d'analyser successivement les liens entre la route et le territoire, puis le vécu de la route chez les individus, cette thèse prolonge les réflexions conduites : d'une part, sur les liens entre réseau et territoire, qui depuis de nombreuses décennies « taraudent » les géographes mais aussi des chercheurs d'autres disciplines des sciences sociales (Offner et Pumain, 1996) ; d'autre part, sur la construction des territorialités individuelles dans et par la mobilité. A partir de cette double approche, le but de la thèse est également de mettre en lumière différentes formes de « territorialité mobile ».

Chapitre 2 : La route, une infrastructure en interaction avec les territoires et dotée de significations pour ses usagers

I - La route : un objet d'étude ancien dans la discipline géographique

Cette première partie du chapitre dresse une synthèse des travaux dont ont fait l'objet la route et plus généralement les voies de circulation du début du XX^e siècle à aujourd'hui en géographie française. Son but n'est pas de prétendre à l'exhaustivité, mais plutôt d'identifier les principales approches développées dans ces travaux. Elle fait également le choix de ne pas citer de travaux réalisés en géographie anglo-saxonne, dont l'apport dans la construction de la problématique de cette thèse sera souligné ultérieurement dans le chapitre.

En repartant des premiers écrits de Paul Vidal de La Blache et en allant jusqu'aux travaux récemment menés en géographie des transports, son objectif est double : montrer, d'une part, que la route est un objet d'étude ancien dans la discipline, qui très tôt a éveillé des questionnements chez plusieurs géographes ; souligner, d'autre part, comment et pourquoi on s'est successivement intéressé à ses aspects historiques, aux éléments qui la définissent (circulation, morphologie...), et enfin à ses dimensions fonctionnelles.

1-1 - L'étude de la route en géographie durant la première moitié du XX^e siècle : d'un objet à l'importance historique pour les territoires...

En 1902, Paul Vidal de la Blache publie dans la revue *Bulletin de Géographie historique et descriptive* un texte intitulé « Routes et chemins de l'ancienne France », qui constitue l'une des premières évocations de la route au sein de la discipline.

Regrettant qu'il n'existe pas plus de documents permettant de se renseigner sur la construction et la localisation des chemins, itinéraires et routes de France, il propose de retracer un historique succinct de leur développement de l'époque gallo-romaine au début du XX^e siècle.

Si, pour Paul Vidal de La Blache, la France a toujours été une « contrée de grande circulation », c'est en partie lié à la présence de ses différentes voies de circulation (chemin muletier, route de chars, route moderne...), qui ont permis de structurer le pays et de favoriser l'interaction entre les territoires.

S'il souligne le caractère fonctionnel de ces voies et la nature des échanges qu'elles permettent (ex. échanges commerciaux), il insiste cependant plus particulièrement sur l'importance que revêtent les routes et chemins pour la France : une importance historique, en tant qu'ils constituent des « restes vivaces » du passé, une importance sociale, en tant qu'ils ont contribué à unir les différents « petits pays » de la France et à produire des espaces de sociabilité, et enfin une importance économique, dans la mesure où le pays a vécu grâce au développement et à la présence de ces voies de circulation.

Dans ses *Principes de géographie humaine*, publiés en 1921, Paul Vidal de La Blache consacrera également plusieurs passages aux routes et aux chemins, qui selon lui constituent le premier maillage dans l'interaction de l'espace géographique et des besoins du groupe qui l'habite. Ce qui le conduira à dire que « le chemin représente la première marque du territoire et se transforme en témoin presque invisible autour duquel se déroule l'histoire, devenant ainsi une permanence du territoire. » (Vidal de La Blache, 1921).

Bien que ces écrits de Paul Vidal de La Blache soient parfois plus axés sur le phénomène de la circulation, il a l'avantage de ne pas appréhender les routes et les chemins uniquement comme des axes permettant de se rendre d'un point à un autre de l'espace, en montrant notamment comment ceux-ci participent pleinement à la construction d'un pays et à son bon fonctionnement.

Jusque dans les années 1950, la route va faire l'objet de plusieurs autres travaux en géographie, qui l'étudient selon deux principales approches.

1-2 - ...à des approches consacrées à sa description physique et à l'étude de la circulation

Une première approche s'attache essentiellement à effectuer une description physique et matérielle de la route, tout en cherchant à comprendre les raisons qui ont présidé à leur apparition et à leur construction.

Dans sa *Géographie humaine de la France* publiée en 1926, Jean Brunhes s'emploie dans un chapitre intitulé « Maisons et chemins » à décrire les pistes, sentiers et routes qu'il observe lors de ses voyages en Europe du nord et en Egypte. Pour lui, ces voies de circulation font partie intégrante du paysage et contribuent à l'« exprimer », et la route, du fait de sa construction, sinuosité, pente ou encore matériel d'empierrement, constitue à ses yeux un « fait tout plein de géographie » (Brunhes, 1926).

Vingt ans plus tard, en 1946, paraît *La route française. Son histoire. Sa fonction. Etude de géographie humaine*, écrit par Henri Cavallès. Son principal objectif consiste à se demander comment est née la route au fil du temps, et quelles sont ses fonctions premières. Sur une période allant de la Préhistoire à la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'auteur s'intéresse tout autant aux chemins vicinaux qu'aux grandes chaussées, et sans se limiter aux questions de construction, d'amélioration et d'entretien des routes, étudie dans de nombreux chapitres l'usage qu'on en fit et les services qu'elles rendirent.

C'est dans la continuité de ces travaux que s'inscrivent les écrits d'Eric Dardel au sujet de la route dans son ouvrage *L'Homme et la Terre* (1952). Il explique en effet comment la route, au départ établie pour relier des villes entre elles, souligne incidemment la géographie des espaces qu'elle traverse, et « met en évidence les ondulations du sol, anime les larges horizons de la plaine, et éclaire les frondaisons de la forêt. » (Dardel, 1952). Eric Dardel ne s'en tient toutefois pas à une simple description physique et matérielle des routes, en indiquant comment par « la route ou le canal, traduction topographique de la mobilité, l'homme s'exprime spatialement comme constructeur d'espaces. ». Ce qui tend, une nouvelle fois, à montrer comment la route participe à façonner le territoire dans lequel elle s'insère, et inversement.

La route est également évoquée dans les travaux consacrés à la géographie de la circulation.

D'abord en 1903, dans un texte de Friedrich Ratzel intitulé « La géographie de la circulation », et qui est consacré au développement progressif des routes au sein des Etats. L'auteur s'intéresse alors particulièrement à la circulation qui caractérise des routes dans les différentes régions du monde et à leurs spécificités.

En 1946, dans son ouvrage *Géographie de la circulation sur les continents*, Robert Capot-Rey s'intéresse dans un premier temps aux différents types de circulation que l'on peut rencontrer dans le monde : circulation des nomades (dont les déplacements font partie intégrante de la vie) et circulation des sédentaires (qui se déplacent de façon plus occasionnelle), circulation des pèlerins ou encore circulation des touristes. Il évoque ensuite la circulation au sein des différents milieux naturels (forêt, désert, montagne...), le lien entre le développement des voies de circulation et l'établissement humain, le trafic automobile à travers le monde, les routes touristiques ainsi que la circulation intra et suburbaine.

De manière concomitante, la route fait également l'objet de plusieurs travaux en histoire, où la frontière semble parfois « poreuse » avec la géographie, du fait notamment des thèmes étudiés et des approches opérées.

Ainsi, dans des travaux publiés en 1922, Lucien Febvre s'intéresse par exemple à l'établissement des différentes routes dans le monde et s'attache à opérer une distinction entre chacune d'entre elles (Febvre, 1922). Il préconise une approche avant tout fonctionnelle de ces dernières plutôt qu'une description physique, et ce dans le but de comprendre pourquoi les personnes s'y déplacent.

L'évocation et la description succinctes du contenu de ces travaux montrent que c'est la morphologie des routes qui a d'abord intéressé les géographes au cours de la première moitié du XX^e siècle. Avant tout descriptives, ces approches considèrent la route comme un élément du territoire : elle s'intègre dans le paysage, et sa morphologie permet de dessiner celle du territoire.

Des travaux ont ensuite porté sur les différentes formes de circulation dans le monde.

1-3 - Une étude de la route au prisme de ses dimensions fonctionnelles

A partir des années 1960, les voies de communication font l'objet de nombreux travaux dans le champ de la géographie des transports, qui s'intéressent surtout à leurs aspects fonctionnels, techniques et logistiques, et les appréhendent donc avant tout comme des supports de flux et d'échanges.

Si une partie de ces approches porte sur la description du fonctionnement des infrastructures de transport, qui passe notamment par une quantification de leurs flux (voyageurs, marchandises...), nombre d'entre elles questionnent les liens entre les infrastructures de transport (routes, voies ferrées...) et les territoires qu'elles traversent et au sein desquels elles s'implantent.

Si parmi ces approches, certaines ont montré comment pouvait s'opérer la territorialisation de ces réseaux de transport, par exemple avec celui de la SNCF (Boursier-Mougenot et Ollivier-Trigalo, 1993), d'autres se sont davantage intéressées à la construction et l'implantation d'autoroutes.

Outre l'étude de la desserte des territoires et des logiques d'ouverture et de fermeture que l'autoroute engendre (Berne, 2008), ce sont généralement leurs impacts sur les territoires

traversés qui sont étudiés, et ce aussi bien d'un point de vue économique (Hayère, 1976 ; Orus, 1997 ; Léger, 1997 ; Barré, 1997) qu'environnemental (Couderchet et *al.*, 2006). Les dynamiques territoriales auxquelles donnent lieu l'arrivée des autoroutes ou qu'elles participent à recomposer ont également fait l'objet de plusieurs travaux (Varlet, 2004 ; Lacharme et Varlet, 2006 ; Varlet, 2012).

A noter que les voies de circulation et plus généralement les infrastructures de transport ont également été appréhendées au prisme des nodalités, rugosités, *hubbing* et autres réticularités (Bavoux, Beaucire, Chapelon et Zembri, 2005 ; Ménerault et Barré, 2006).

Si cette première partie permet de résumer chronologiquement les principales approches dont a fait l'objet la route du début du XX^e siècle à aujourd'hui en géographie, elle ne fait cependant volontairement pas mention d'autres travaux consacrés à la route et à d'autres voies de circulation en géographie et dans différentes disciplines des sciences sociales.

La suite du chapitre revient sur les travaux qui proposent d'analyser la relation consubstantielle entre les voies de circulation et les territoires (deuxième partie), puis sur les travaux qui appréhendent les voies de circulation autrement que dans leurs dimensions fonctionnelles.

II - Les voies de circulation : des éléments indissociables des territoires traversés

L'évocation des travaux menés sur la route en géographie depuis la première moitié du XX^e siècle nous montre que le lien avec les territoires qu'elle traverse et dessert est régulièrement évoqué.

Pour des auteurs comme Jean Brunhes, la morphologie d'un territoire est par exemple susceptible d'influencer la construction d'une route, ce qui explique pourquoi elle peut prendre différentes formes selon les espaces traversés (Brunhes, 1926).

L'objectif de cette partie n'est pas de revenir sur l'ensemble des travaux qui ont porté sur les liens entre les routes et les territoires, mais de se focaliser sur les travaux qui ont proposé une lecture intégrative de ces liens.

Nous revenons dans un premier temps sur des travaux menés en urbanisme, qui ont davantage concerné les rues, boulevards et avenues plutôt que les routes, mais qui soulignent comment les voies de circulation peuvent être un facteur de production et de couture de l'espace urbain.

2-1 - Les voies de circulation : objets de production et de couture de l'espace urbain

Les voies de circulation (rues, boulevards, routes...) ont fait l'objet de nombreux travaux en urbanisme.

Dès le XIX^e siècle, l'urbaniste et architecte espagnol Ildefons Cerdà développe parmi les premiers des réflexions sur la place des voies de circulation au sein des espaces urbains, principalement à travers la réalisation de ses plans pour la ville de Barcelone.

En s'intéressant plus spécifiquement à la rue, Ildefons Cerdà précise qu'elle n'a pas pour unique fonction d'assurer et de faciliter la circulation dans la ville, mais également de « permettre l'accès des maisons » et de « procurer l'air et la lumière aux habitants qui y demeurent. » (Cerdà). La conception que s'en fait Ildefons Cerdà dépasse donc celle d'une voie dont l'unique fonction serait liée au déplacement.

Dans le cadre des travaux de modernisation de Paris au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, Georges Eugène Haussmann développe à son tour des réflexions s'inscrivant dans la continuité de celles d'Ildefons Cerdà. Pour Haussmann, la restructuration urbaine de Paris passe en partie par une rénovation de sa voirie, qui se traduit par un doublement de celle-ci motivé à la fois par des exigences circulatoires mais aussi hygiénistes (ex. donner plus de luminosité à un appartement). Le réseau viaire est ainsi appréhendé comme le « squelette de la ville » (Wachter, 2004), car en plus d'assurer la connexion entre les principaux lieux parisiens, il assujetti également le bâti à la circulation, d'où l'existence selon Haussmann d'un rapport d'interdépendance entre la ville et la voirie (Clair, 2014).

Si ces contributions font basculer la pensée urbaine dans une nouvelle modernité, elles participent surtout à caractériser la relation systémique qui existe entre l'espace urbain et ses voies de circulation.

Au cours du XX^e siècle, ces réflexions vont se poursuivre à travers une série d'autres travaux, qui laissent toutefois apparaître un basculement dans l'approche développée.

Si Ildefons Cerdà et Georges Eugène Haussmann proposaient d'interroger les liens entre les voies de circulation et la ville à partir d'une étude du bâti, la plupart des travaux qui suivent analyseront ce lien à partir d'une étude des voies de circulations urbaines, qui deviennent ainsi l'objet d'étude.

Si des travaux ont montré qu'une articulation s'opérait entre formes urbaines et mobilité (Haumont, 1988) et que les voies de circulation « étaient la ville » (Dubois-Taine, 1990), d'autres vont aborder la ville en termes de choix et de mouvement.

C'est par exemple le cas de Gabriel Dupuy, qui dans ses écrits a cherché à construire une théorie de l'« urbanisme des réseaux » (Dupuy, 1991).

Inscrivant sa réflexion dans le cadre d'une tentative de réévaluation et de redéfinition de l'espace urbain en cours de transformation, l'auteur souligne que l'extension des réseaux techniques a contribué à faire advenir une « ville des réseaux », qui remplace celle « de la marche à pieds » (Warner, 1972). Tout en rappelant que ces réseaux permettent d'établir les contacts humains et d'organiser la distribution des biens et services, Gabriel Dupuy ambitionne de définir les réponses que peut apporter l'urbanisme classique à cet avènement d'une ville en réseau. Pour lui, cela passe par une prise en compte des réseaux dans la planification urbaine, qui doit devenir une planification du mouvement, et ne plus être pensée dans une seule perspective de zonage. Cette théorie constitue ainsi un renouveau par rapport à l'urbanisme spatial et fonctionnel qui s'est développé au XIX^e et au début du XX^e siècle, et a exclu l'alternative des réseaux dans son approche.

Dans ses travaux consacrés aux mobilités périurbaines, l'architecte et urbaniste Antoine Brès postule que les voies de circulation (ex. rues et routes) se situent au croisement entre réseau et espace, d'où le terme de « réseau viaire » (Brès, 1998) qu'il utilise pour les qualifier. A travers son approche, l'auteur a pour objectif de mettre en lumière les capacités de ce réseau viaire à participer à l'aménagement et à la recomposition des espaces urbains, auxquels il n'est selon lui pas assez intégré ou du moins trop dissocié.

Plus récemment, Antoine Brès a également montré que le réseau viaire contribuait à combiner circulation et station et ainsi à produire du « lieu » (Brès, 2006). Cherchant à définir ce qui crée et favorise la « riveraineté » d'une voie de circulation, il souligne qu'une des conditions premières pour y parvenir est de favoriser l'« adhérence » des mouvements qu'elle permet aux territoires traversés. Cette adhérence serait notamment permise par l'arrêt ou la halte, qui représentent le « point d'adhérence » du mouvement automobile. Un aspect qui selon Antoine Brès conduit à une coproduction permanente du « mouvement et de l'urbain », dans la mesure où le mouvement participe à l'émergence de l'urbain par la halte.

La station et la circulation ne sont alors plus analysés dans une logique de distinction, mais bien dans une démarche de « conjonction et d'échange ».

Parmi les travaux consacrés aux liens entre voies de circulation et espace urbain, une partie d'entre eux se sont attachés à montrer comment celles-ci contribuaient à définir et façonner les paysages urbains.

C'est cet aspect que le géographe Pierre-Jacques Olagnier développe par exemple dans ses travaux consacrés à la rue, où il décline les différents rôles qu'elle « joue » au sein de l'espace urbain (Olagnier, 1999).

En axant d'abord sa réflexion sur les voies de circulation en général, il écrit à leur propos : « Les voies de circulation dessinent le paysage en alignant les bâtiments et en dégagant les perspectives. L'urbanisme contemporain ne conçoit plus la voirie pour ses seules qualités circulatoires ou fonctionnelles. La requalification urbaine des rues, avenues et axes en espaces publics polyvalents impriment l'identité d'une ville au risque d'un certain passéisme. » (Olagnier, 1999).

L'auteur questionne ensuite plus spécifiquement le lien entre les aménagements des voiries et les types de paysages urbains dans lesquels elles s'inscrivent, en partant de l'hypothèse que les paysages urbains résultent en partie des aménagements des voiries.

A partir d'une approche comparative entre Londres, Paris et Barcelone, il montre que les voiries urbaines produisent successivement de l'« horizontalité » et de la « dispersion », de la « densité » et de la « verticalité », ainsi que de la « diversité ». De même, et du fait des rencontres et échanges qu'elle génère, la voirie urbaine participe à faire du paysage urbain un « élément-clé de l'urbanité [...] des territoires urbanisés. ».

Dans cet article, nous pouvons relever la distinction qu'opère Pierre-Jacques Olagnier entre la rue et la route, en précisant que la « rue n'est pas la route [...], qui n'a pas une vocation proprement urbaine », ce qui sous-entend que dans l'espace urbain, la route conserve selon lui un rôle avant tout dédié au trafic.

Il est enfin question, dans sa réflexion, des projets de requalification appliqués aux voies de circulation, qui ne sont dès lors plus seulement appréhendées dans une logique d'accessibilité et de trafic routier.

Devenus courants en France, ces projets concernent le plus souvent les anciennes routes nationales et/ou les routes départementales, que l'on souhaite transformer en boulevards urbains, en répondant aux objectifs suivants : améliorer les conditions et le cadre de vie des riverains, améliorer les conditions de circulation et de sécurité des usagers, et permettre le développement des modes de transport dits « doux » (marche à pied, vélo...). Un des autres objectifs de ces opérations de requalification est de « recoudre » le tissu urbain, et ainsi de remédier aux effets de coupure que génèrent incidemment les routes entre différentes zones de la ville.

Encadré 1 - La requalification de la route départementale 7 (ancienne RN7) dans le département du Val-de-Marne¹⁵

Cet encadré propose de revenir sur l'opération de requalification de la route départementale 7 (ancienne RN7) dans le département du Val-de-Marne, pour illustrer de manière concrète comment la route participe à recoudre un territoire.

Lancé en 2009 et achevé en 2013, ce projet avait pour principal objectif de transformer l'« autoroute urbaine » que représentait la route départementale 7 en « boulevard urbain », l'idée étant que d'une route facteur de « coupure urbaine », l'on passe à une route « fédératrice » pour l'ensemble du « territoire ».

Par une série de premiers réaménagements, le but était d'abord de favoriser une circulation « pacifiée » sur la RD7, en laissant une place plus importante que par le passé aux transports en commun et modes de transports dits « doux », tels que la marche à pied et le vélo.

Pour ce faire, une réduction de la chaussée à 2x2 voies a été effectuée (afin également de permettre une baisse de la vitesse des véhicules motorisés), ainsi qu'un abaissement des bordures de trottoirs et un élargissement de ces derniers, pour permettre par exemple une meilleure sécurisation des pistes cyclables. De même, des passages piétons ont été installés tous les 150 m, afin de faciliter la traversée de la route chez les personnes et leur permettre ainsi de se rendre plus facilement d'un bord à l'autre de la route départementale 7.

A noter qu'un des exemples les plus emblématiques de cette transformation a été l'instauration d'une ligne de tramway (le T7) entre Villejuif (Val-de-Marne) et Athis-Mons (Essonne), qui s'intègre au « Grand Paris Express »¹⁶, et qui a donc également contribué au réaménagement de la route sur cette section. La voirie a ainsi été modifiée entre Villejuif et Rungis (Val-de-Marne) afin de lui donner des caractéristiques plus urbaines et ainsi permettre le passage des voies du tramway dans sa partie centrale.

Si ces réaménagements de la RD7 visaient en premier lieu à impacter le fonctionnement de sa circulation, ils avaient également pour but de redynamiser les territoires, l'hypothèse des professionnels et acteurs participant à cette opération étant que la transformation de la route allait conduire à une transformation des territoires qu'elle traverse.

Suite aux réaménagements effectués sur la route, on a pu observer comment les riverains fréquentaient voire s'approprièrent davantage les bords de route, que les aménageurs ont ainsi souhaité rendre encore plus attractifs et « agréables », par exemple par la plantation de 900 arbres le long de la route.

Surtout, on a pu observer comment des projets voyaient le jour non plus sur la RD7, mais bien au sein des territoires qu'elle jouxte et traverse, par exemple avec la création de plusieurs ZAC (zones d'activité commerciale). Ces nouvelles opérations de requalifications et réaménagements de certaines zones avaient ainsi pour objectif de venir « conforter la requalification de la RD7 ; sa façade, les espaces publics et liaisons piétonnières qui la bordent ».

Les aménagements opérés sur ces territoires viennent donc corroborer les aménagements réalisés sur la route, d'où cette expression utilisée au sujet de ce programme de requalification de la RD7 : « Au-delà de la route, un projet de territoire ».

Plusieurs travaux consacrés aux routes touristiques vont de leur côté proposer une grille de lecture différente de cette forme intégrative des liens route-territoire.

¹⁵ C'est suite aux lois de décentralisation promulguées en 2004 et appliquées à partir de 2005 que la route nationale 7 a été déclassée en route départementale 7 dans les départements du Val-de-Marne et de l'Essonne.

¹⁶ Le « Grand Paris Express » est le nom donné au réseau de transport en commun du « Grand Paris ».

2-2 - Les routes : un facteur de construction et d'articulation « matérielle » et « symbolique » des territoires

Les travaux dont il est question dans cette sous-partie portent sur les routes touristiques. Ils n'analysent pas leur processus de mise en tourisme ou la pratique et le vécu qu'en ont les touristes, mais interrogent leurs liens avec les territoires traversés.

Rappelons que les routes touristiques se définissent comme des réseaux organisés et permanents de diverses composantes : un tracé géographique, des services et des prestations pour les touristes, des attraits à visiter, un thème ou une scénarisation distinctive, ainsi que des outils de commercialisation communs aux partenaires de la route (ex. label, signalisation, image de marque...) (Bourdeau et Marcotte, 2015).

L'apport pour cette thèse des travaux qui ont porté sur les routes touristiques et sur leur impact sur les territoires traversés sera davantage souligné dans la troisième partie du chapitre.

Bien qu'il s'agisse d'un fleuve et non d'une route, il paraît néanmoins pertinent d'évoquer dans un premier temps les travaux du géographe Hugo Capellà Miternique, consacrés au fleuve Bio-Bio (Chili). A l'instar des travaux menés par Paul Vidal de la Blache un siècle auparavant (1921), ils montrent qu'un chemin peut représenter une « permanence » du territoire qu'il traverse (Capellà Miternique, 2015).

En retraçant l'histoire du fleuve de son apparition à aujourd'hui, l'auteur explique d'abord que celui-ci a représenté pour le peuple mapuche (communauté aborigène du Chili et de l'Argentine) une voie d'articulation du territoire et un « élément clé » de sa cosmovision, dans la mesure où les peuples d'Amérique du sud n'opèrent pas de division entre culture et nature, contrairement à la civilisation occidentale. Le fleuve Bio-Bio apparaît également comme un modèle d'organisation territorial et social, ainsi qu'une voie d'orientation et de communication.

Si, à l'heure actuelle, le fleuve est moins présent dans les mémoires collectives, Hugo Capellà Miternique rappelle pourtant qu'il constitue un élément de « permanence » du territoire et incarne un rôle d'élément identitaire du développement régional. La suite de sa réflexion consiste alors à montrer que le fleuve représente un « référent spatial de la temporalité », ce qui conduit l'auteur à se pencher sur sa dimension temporelle plutôt que spatiale. Le fleuve apparaît ainsi comme un « repère annuel du cycle des activités de vie, un parcours du vécu, une voie de transmission des traditions [...] et un vecteur dans la transmission de la mémoire collective ».

Cette « confluence spatio-temporelle » fait du fleuve Bio-Bio un chemin, compris ici comme un élément sacré, et lui attribue une dimension « magique » et « cosmique » qui le transforme en voie de pèlerinage.

En conclusion de sa réflexion, Hugo Capellà Miternique explique que le chemin constitue tout à la fois un élément d'articulation matérielle et symbolique du territoire en même temps qu'un « contributeur » à leur mémoire et à leur permanence. De même, le chemin présente selon lui une résistance et une adaptabilité au temps qui l'érigent en « permanence spatio-temporelle ».

L'auteur rappelle également que les chemins ont longtemps été oubliés dans les travaux menés en géographie, alors qu'ils peuvent incarner un référent fondateur du territoire et des groupes qui l'habitent, ce qui justifierait qu'il fasse l'objet de plus de travaux dans la discipline.

Notons que dans ses travaux consacrés au programme de restauration hydrologique et écologique du Rhône mené dans les années 2010, le sociologue André Micoud montre comment ce fleuve s'est transformé en « arête dorsale » d'un territoire potentiel, et ne constitue plus seulement une frontière administrative entre des départements (Micoud, 2015). Cette « territorialisation impensable » s'explique par l'intérêt commun d'un « collectif élargi » pour le fleuve, qui devient dès lors un facteur d'union et non plus de division. La communauté créée autour du fleuve Rhône comprend ainsi des membres qui partagent les mêmes attentes autour de celui-ci.

Si des réflexions similaires à celles de Hugo Capellà Miternique ont également été menées sur le chemin de Saint-Jacques de Compostelle (Lesta et Pedrero, 2007), les anthropologues Joseph Josy Lévy et J.-Ignace Olazabal ont eux consacré une étude aux Routes de Séfarade, situées en Espagne (Lévy et Olazabal, 2003). Ils expliquent comment la création de ces routes répond à la volonté d'acteurs politiques de revivifier la mémoire collective à propos de l'histoire des juifs en Espagne, où ces derniers ont résidé dans des villes jusqu'en 1942, date de leur expulsion. Il apparaît alors que par la réappropriation de ce passé, s'opère une « réorganisation des représentations des juifs et de leur contribution à l'histoire et au présent dans la ville de Girona », traversée par les Routes de Séfarade. Ce qui conduit les deux auteurs à expliquer que la question du tourisme, loin d'être régie par des seuls enjeux de concurrence internationaux, met souvent en jeu des « représentations de la nation, de son histoire et de la place des différents groupes qui ont participé à sa construction culturelle dans le passé ».

Dans ces travaux, les routes touristiques sont donc envisagées comme un outil de construction et d'articulation matérielle et symbolique avec les territoires traversés.

Cette partie conduit à observer le fonctionnement systémique des voies de circulation et des territoires, qu'il s'agisse des opérations d'urbanisme et d'aménagement des voies de circulation ou des enjeux mémoriels dont elles font parfois l'objet pour les territoires dans lesquels elles s'inscrivent.

La troisième partie du chapitre revient sur des travaux qui appréhendent les voies de circulation autrement que dans leurs dimensions fonctionnelles.

III - Les voies de circulation : des objets dotés de significations

Contrairement aux travaux évoqués dans la deuxième partie, ceux dont il va être ici question n'interrogent pas les liens entre voies de circulation et territoires. Ils ont pour objectif de caractériser les significations que peuvent revêtir les voies de circulation. En mobilisant des travaux menés en géographie, anthropologie, ethnologie ou histoire, nous verrons que les auteur.e.s construisent leur analyse à partir d'une réflexion sur les voies de circulation en général ou d'un cas d'étude spécifique.

3-1 - Appréhender la route au-delà du déplacement

Dans leurs réflexions consacrées à la route, plusieurs auteurs soulignent d'abord qu'elle ne constitue pas seulement un support de déplacement.

C'est par exemple le cas de l'historien André Guillerme, pour qui le réseau routier français, s'il a longtemps apporté de la « civilité et de l'urbanité », est désormais considéré par ses usagers et riverains comme un « patrimoine » doté d'une valeur esthétique et sociale (Guillerme, 1996). Pour l'historienne et sociologue Catherine Bertho-Lavenir, la pratique plus accrue de la route à partir des années 1900 conduit à une « concurrence » entre ses usagers, qui n'ont pas les mêmes « besoins » et « destinations », ni la même « vitesse » du fait de leurs moyens de transport (Bertho-Lavenir, 1996). Ainsi, la route n'est plus seulement le lieu où l'on se déplace, mais bien un lieu où il se « joue quelque chose » et un enjeu en soi, puisque chacun doit y faire sa place et être dérangé du moins possible par les autres usagers durant son trajet.

L'une des premières contributions à employer le terme « territoire » pour qualifier la route est celle de l'architecte Arnaud Sompairac, qui développe une réflexion sur la route la nuit et sur son architecture de bord de route (Sompairac, 1996). Mobilisé à plusieurs reprises par l'auteur, le terme territoire a plusieurs objectifs : premièrement, celui de montrer que la route constitue le « territoire de prédilection » des logos ; deuxièmement, celui de sous-entendre que la route est un « vaste réseau » qui va bien au-delà du seul endroit où l'on se trouve sur celle-ci (ex. panneaux d'indication qui indiquent les kms à parcourir) ; troisièmement, de montrer que la route sert à « numériser » le territoire (ex. avec les conquêtes américaines) ; quatrièmement, de rappeler que la route est devenue par endroits un véritable « territoire industriel » ; cinquièmement, de souligner que la route constitue un « monde en soi », et qu'appartenir à ce monde implique en permanence le « mouvement » et le « devenir », mais aussi d'aller « toujours de l'avant » puisque l'on s'y déplace constamment. Arnaud Sompairac évoque également à plusieurs reprises l'exemple des stations-services, garages et divers établissements qui jalonnent la route et participent à son identification.

Ces vingt dernières années, les dimensions symboliques, identitaires et sociales de la route ont été analysées dans des travaux menés en histoire ainsi qu'en anthropologie et ethnologie anglo-saxonnes.

3-2 - La route : un objet social, symbolique et identitaire

En 1984, l'historien Bernard Amouretti publie un ouvrage intitulé *Les hommes et la route au XIX^e siècle*, dans lequel il montre que la construction de la route nationale 91 (Grenoble-Briançon) au XIX^e siècle a entraîné des changements dans l'organisation séculaire montagnarde (Amouretti, 1984). Il décrit alors les impacts socio-économiques de cette route pour le territoire, et ce avant même l'arrivée du train. Plus récemment, d'autres travaux se sont penchés sur les fonctions sociales de la route. A partir de l'exemple des routes alpines, Agnès Pipien souligne comment la construction d'une route résulte toujours de « réflexions politiques à plusieurs échelles », qui soulèvent plusieurs enjeux sociaux (Pipien, 2014). Depuis 2015, Emma-Sophie Mouret mène dans le cadre de sa thèse une réflexion sur l'établissement des routes dans le Massif du Vercors à partir du XIX^e siècle et sur les pratiques et usages des acteurs (ex. constructeurs et habitants) qui l'accompagnent de cette période à aujourd'hui¹⁷.

¹⁷ Intitulée *La route en moyenne montagne : usages, pratiques et dynamiques liés aux réseaux routiers par les sociétés du Vercors de 1870 à nos jours*, cette thèse est en cours de réalisation, ce qui explique pourquoi elle n'apparaît pas dans les références bibliographiques.

En 2009, les anthropologues E. Snead, Clark L. Erickson et J. Andrew Darling proposent une réflexion sur les « paysages du mouvement » (Snead, Erickson et Andrew Darling, 2009). Leur hypothèse principale est que les voies de circulation (routes, sentiers, chemins...) sont une manifestation physique de l'activité humaine et sont essentielles pour comprendre la construction des paysages en mouvement. De même, elles reflètent selon les auteurs les connaissances traditionnelles, la vision du monde ainsi que la mémoire et l'identité. A partir d'une pluralité d'exemples et d'échelles d'analyse, les trois auteurs montrent que les chemins, sentiers et routes occupent une place centrale en tant qu'élément organisateur de la vie humaine à travers l'histoire.

Dans un numéro thématique de la revue anglo-saxonne *Mobilities* consacré à l'étude de la route en anthropologie, les anthropologues Dimitris Dalakoglou et Penny Harvey resituent leur analyse dans l'étude globale des mobilités et de la modernité. Le but de ce numéro étant de proposer des implications théoriques et épistémologiques plus vastes de la perspective anthropologique sur les routes, l'espace, le temps et l'immobilité.

Dans la continuité des réflexions d'E. Snead, de Clark L. Erickson et J. Andrew Darling, Penny Harvey et Hannah Knox publient en 2015 un ouvrage intitulé *Roads. An anthropology of infrastructure and expertise*. Leur hypothèse centrale est que la route « compte pour les gens » (Harvey et Knox, 2015). A partir de l'exemple de la construction de grandes infrastructures routières en Amérique du Sud, elles expliquent que plusieurs acteurs sont concernés par ces projets, qu'il s'agisse des constructeurs, acteurs politiques ou encore habitants et futurs riverains de ces routes. Les deux auteures soulignent également tous les enjeux soulevés par la construction de ces infrastructures et rappellent quelles retombées sont attendues à travers leur réalisation, aussi bien d'un point de vue économique, environnemental que développemental.

Dans un article datant de 2012, Dimitris Dalakoglou et Penny Harvey considèrent que la route incarne l'« infrastructure matérielle paradigmatique du XXI^e siècle » (Dalakoglou et Harvey, 2012), en ce qu'elle soutient à la fois la société et les économies des pays (ex. pays en développement). Les auteurs précisent à ce titre que l'étude de la route est en plein essor dans le champ de l'anthropologie.

Plus récemment, les géographes Avinoam Meir, Arnon Ben Israel, Batya Roded et Ibrahim Abu-Ajaj ont montré que la route pouvait constituer un « lieu » (Meir, Ben Israel, Roded et Abu-Ajaj, 2016) pour des groupes autochtones. En prenant l'exemple de la pratique de la route 31 chez les bédouins israéliens, les auteurs expliquent que la route, qui incarne ici une frontière ethnique, a une signification particulière, notamment parce qu'elle est affectée par des relations de pouvoir avec l'Etat. Avant qu'elle ne fasse l'objet de travaux et d'un contrôle plus régulier de la part du pouvoir, les bédouins investissaient cette route, qui faisait partie intégrante de leur spatialité et de leurs mobilités informelles. Suite aux transformations de la route, cette mobilité informelle des bédouins est devenue une mobilité « formelle » réglementée par l'Etat, faisant ainsi de la route un « non-lieu ».

Nées pour la plupart du constat que peu de travaux en anthropologie et ethnologie ont appréhendé la route comme un objet d'étude, ces approches replacent la route comme un élément symbolique et historique fondamental dans le développement et la construction de plusieurs peuples et nations. Elles soulignent également son rôle dans la création d'interactions sociales et l'organisation de la vie quotidienne des individus.

De manière concomitante, des travaux s'intéressent au vécu des voies de circulation chez les individus.

3-3 - Les voies de circulation : des espaces vécus

En 2006, l'ethnographe Daniel Normark consacre un important travail à la route et aux « bords de route », deux dimensions qui selon lui ne sont pas assez prises en compte dans les études consacrées à la mobilité depuis les années 1990 (Normark, 2006). Son but est de réfléchir à l'« interaction routière » susceptible de se produire entre les individus qui pratiquent la route, et de proposer des solutions pour pouvoir la favoriser. Daniel Normark ambitionne également d'élaborer une « sociologie de la route », et d'observer comment ses représentations se construisent et évoluent dans le temps. A partir d'une approche qui mobilise l'ethnométhodologie et la théorie de l'acteur-réseau, il analyse l'interaction route/bords de route en se focalisant sur trois « sites » de bords de route. Le premier concerne les arrêts de bus, l'hypothèse de l'auteur étant que la perception et la « compréhension » de ces lieux de la route sont primordiales pour les « professions mobiles » telles que les chauffeurs de bus. Son étude porte ensuite sur les stations-services, où s'entrecroisent de nombreux flux de voitures, personnes et marchandises, et où se « négocient » et s'« articulent » plusieurs situations de mobilité. En dernier lieu, Daniel Normark s'intéresse aux riverains et aux panneaux « illicites » qu'ils installent parfois en bord de route. Il souhaite alors montrer comment cela peut créer de l'interaction avec les automobilistes de passage, les riverains faisant en sorte que ces derniers puissent facilement détecter les messages inscrits sur les panneaux. Un processus qu'il qualifiera un an plus tard d'« interaction intermédiaire », dans le cadre d'un prolongement de ce travail en compagnie du sociologue Juhlin Oskar (Oskar et Normark, 2008). Daniel Normark montre ainsi, autant d'un point de vue empirique que théorique, que la route et le social peuvent être interreliés.

Dans la continuité des travaux consacrés à la route, mentionnons également ceux du géographe Jean-Luc Piveteau consacrés à la signalisation routière (Piveteau, 2003). En comparant le trajet d'usagers réalisé sur la route nationale ou sur l'autoroute, l'auteur montre que les panneaux de signalisation routière contribuent à impacter la représentation mentale de l'espace chez les usagers. Ainsi, si ces panneaux offrent une lecture « objective » du territoire pour tous les usagers (par ex. en indiquant le nombre de kilomètres à parcourir), la représentation que s'en font ces derniers varierait toutefois selon chaque chacun, et donnerait lieu à un « tissu collectif d'expériences individuelles croisées. ». Pour Jean-Luc Piveteau, « l'interaction qui s'opère entre ces deux strates » représente une évolution dans l'approche des territoires en géographie.

Des recherches menées dans différentes disciplines des sciences sociales ont porté sur la dimension vécue des rues au sein de l'espace urbain.

Si en 1913, a lieu la première étude géographique d'une rue avec une analyse de la morphologie et de la circulation du Cours Berriat à Grenoble (Roux, 1913), des travaux s'intéresseront par la suite à l'histoire de la route (Nicaulaud *et al.*, 1995), son esthétique (Coblence et Couderc, 1998) ou encore sa forme (Gourdon, 2001).

Nous proposons de revenir dans un premier temps sur des travaux qui ont interrogé les interactions sociales au sein de la rue et les usages sociaux qui en sont faits.

Si Isaac Joseph a d'abord intégré la rue dans ses réflexions sur les interactions entre individus dans l'espace public (Joseph, 1984), l'historien Alain Leménorel a ensuite

caractérisé les nombreuses fonctions, usages et représentations dont elle a pu faire l'objet de l'Antiquité à la fin du XX^e siècle (Leménorel, 1997). Un thème que reprendra en partie l'ethnologue Patrick Simon quelques années plus tard, en s'intéressant toutefois plus spécifiquement aux usages sociaux de la rue dans le quartier cosmopolite de Belleville à Paris (Simon, 1997).

Plus récemment, la géographe Mélina Germes a souligné comment les pratiques du shopping à Bordeaux constituaient une « expérience urbaine » des rues piétonnes où se crée un rapport affectif et cognitif à l'espace (Germes, 2006), quand l'urbaniste Eric Charmes démontre, à partir de l'exemple du quartier Belleville à Paris, que si la rue « n'impose pas une sociabilité particulière », elle ne constitue pas pour autant un « décor » où l'on ne fait que circuler (Charmes, 2007). Dans ses travaux consacrés aux conflits liés à l'espace public, le géographe Antonin Margier montre quant à lui que la rue peut être un espace approprié, où s'observent des distorsions et désaccords entre les riverains et les SDF, qui pratiquent et habitent ponctuellement la rue (Margier, 2016).

Dans la suite de cette partie, nous proposons de revenir plus en détails sur les travaux du géographe Antoine Fleury (Fleury, 2004). A partir d'une démarche s'appuyant sur des concepts propres à la géographie, l'auteur a pour but de construire la rue comme un objet géographique, cette discipline pouvant selon lui apporter une contribution à la compréhension de la rue et de ses évolutions, parce qu'elle la considère dans sa dimension spatiale et à différentes échelles. Une approche qui permet donc de réfléchir tout autant au sens qu'elle peut revêtir qu'aux liens qu'elle tisse avec le territoire environnant (ici, la ville).

A l'inverse des approches quantitatives et modélisatrices de la « nouvelle géographie » qui privilégient la petite échelle pour étudier les logiques d'organisation de l'espace et éloignent ainsi les géographes de la rue, Antoine Fleury propose lui une vision de la ville à grande échelle. Il s'inscrit en cela dans la continuité de plusieurs monographies réalisées en géographie sur la rue au cours de la première moitié du XX^e siècle, convaincu que « c'est par des analyses fines, portant sur des espaces restreints, que l'on peut parvenir à comprendre la manière dont les villes se forment et à quelles réalités sociales elles correspondent » (Montigny, 1992). A travers son approche, l'auteur ambitionne donc de passer de l'échelle du quartier à celle de la rue, et de ne pas se limiter aux pratiques de proximité, en intégrant sa dimension multiscalaire. Le pari de l'auteur est de construire un objet géographique à partir des concepts d'organisation spatiale, de système, de centralité, de diffusion ou encore de discontinuité, et donc de montrer que la rue apparaît comme un micro-espace s'inscrivant dans des logiques spatiales à plusieurs échelles.

Antoine Fleury soulève ensuite la question de l'intégration des rues à la ville dans laquelle elles s'implantent. Pour lui, les rues se différencient selon l'espace et le réseau de relations dans lesquels elles s'inscrivent à différentes échelles. Ainsi, il montre par exemple qu'à l'échelle du quartier, une rue ne peut se comprendre sans les autres rues ou places qui l'entourent - avec lesquelles elles peuvent jouer des complémentarités, par exemple entre une rue passagère et un square - et les caractéristiques du quartier lui-même, comme sa morphologie ou sa composition sociale.

De même, à l'échelle de la ville toute entière, toute rue s'inscrit dans un ensemble de logiques spatiales distinctes, qui la dépassent : flux et circulation, stratégies résidentielles, distribution des commerces ou des loisirs, choix d'aménagement, pratiques et représentations de la ville.

La rue ne se contente pas de juxtaposer ces logiques et en fait une totalité que le citoyen peut s'approprier.

C'est à partir de la rue Oberkampf, située dans le 11^e arrondissement de Paris, que Antoine Fleury met concrètement en œuvre une approche géographique de la route.

S'il s'attache à mettre en évidence les différents modes de déplacement, les trajets et les flux qui caractérisent la rue, il contribue surtout à dessiner une géographie de la rue à plusieurs échelles.

Deux logiques spatiales distinctes s'entremêlent dans cette rue selon lui : une centralité de quartier, ancienne, avec ses multiples pratiques de proximité ; et un processus qui tend à faire de la rue Oberkampf une rue spécialisée dans les loisirs. La construction de cette nouvelle centralité ne peut se comprendre qu'à l'échelle de la ville, en relation avec d'autres pôles de plus en plus saturés (ex. Bastille).

Pour ce qui est des rapports avec les habitants du quartier, ces derniers se font rares, chaque groupe étant relativement indifférent l'un à l'autre dans la mesure où les activités des uns ne nuisent pas à celles des autres, les usagers et les habitants ne fréquentant pas la rue aux mêmes heures et ayant chacun leurs propres lieux de rencontres et de sociabilités.

Antoine Fleury souligne enfin comment les nouvelles pratiques de la rue favorisent certaines transformations de l'espace social. Il prend l'exemple des acteurs économiques, qui par leur choix de localisation, leurs investissements et leur travail, façonnent la rue et conditionnent en partie ses paysages et ses pratiques. L'auteur précise également que les acteurs publics jouent eux aussi un rôle majeur dans l'évolution de la rue Oberkampf et montre, en définitive, que ces derniers s'apparentent bien, comme les acteurs économiques, à des logiques spatiales qui dépassent le seul cadre de la rue.

En poursuivant la démarche multiscale, Antoine Fleury s'interroge pour terminer sur le contexte général dans lequel s'inscrit la rue. Il montre ainsi que les rues, dans l'espace urbain contemporain, connaissent des transformations fonctionnelles mais aussi sociales, devenant de plus en plus le signe d'une classe sociale et d'un style de vie.

Si les travaux évoqués dans cette partie soulignent que les voies de circulation acquièrent du sens pour les individus dans la pratique qu'ils en ont, d'autres approches vont davantage s'intéresser aux significations du déplacement permis par ces voies de circulation.

3-4 - Les voies de circulation : une métonymie du voyage et du déplacement ?

Parmi les travaux consacrés à la route, une partie d'entre eux s'intéresse aux déplacements qu'elle engendre. Ce point fait écho, dans un premier temps, aux approches qui cherchent à comprendre ce qui définit réellement une route.

Ce questionnement, déjà posé par Jean Brunhes en 1926 dans sa *Géographie humaine*, n'est pas sans représenter une certaine difficulté pour le médiologue François-Bernard Huyghe et le philosophe Daniel Parrochia (Huyghe, 1996 ; Parrochia, 1996). Si le philosophe François Dagognet envisage la route comme un objet philosophique (Dagognet, 1996), le géographe Numa Broc propose lui de l'identifier à partir de ses infrastructures, de son tracé mais aussi du trafic qu'elle supporte et permet (Broc, 1996).

C'est cet aspect qui va être étudié dans plusieurs autres travaux consacrés à la route, qui laissent entendre que le mouvement qui s'opère sur ces infrastructures est doté d'une signification.

Si des travaux rappellent l'importance des chemins et des routes dans la circulation et les échanges d'idées (Bougnoux, 1996 ; Broc, 1996 ; Vallet, 1996), d'autres approches soulignent par exemple le rôle « primordial » que tiennent les voies de circulation dans la possibilité de se déplacer, comme l'écrivain Jacques Lanzmann, qui en 1996 écrit une « ode » à la route et à la marche, et ainsi qu'à tous ses bienfaits pour la santé (Lanzmann, 1996). Une « ode » à la marche que développera également la philosophe Nanine Charbonnel dans son étude des routes de l'Antiquité (Charbonnel, 1996).

Cet aspect se retrouve aussi et surtout dans des travaux menés en anthropologie et en géographie.

En 2004, l'anthropologue Franck Michel publie un ouvrage *Voyage au bout de la route : essai de socio-anthropologie* (Michel, 2004).

Consacré aux routes et aux « chemins », sa réflexion porte en réalité plus sur le voyage et les raisons et motivations qui conduisent à l'entreprendre. En s'intéressant aux « touristes-voyageurs », Franck Michel développe une analyse socio-anthropologique des pratiques et usages des chemins à travers le monde. Son hypothèse étant que le « voyage au bout de la route » et les découvertes et rencontres qu'il permet est en fait un « voyage au bout de soi-même ». C'est donc à ce qu'il se joue et ce que les individus éprouvent sur les routes et les chemins qui intéressent l'auteur dans cette étude.

Dans un ouvrage intitulé *Si la route m'était contée* et paru en 2007, le géographe Luc Gwiazdzinski et l'économiste Gilles Rabin proposent de « changer le regard » des individus sur la route (Gwiazdzinski et Rabin, 2007). Si, à l'instar des travaux de l'ethnographe Daniel Normark précédemment cités, les deux auteurs souhaitent eux aussi de réinvestir les « bords de route » et les différents « territoires » qui jalonnent son tracé, une grande partie de leur analyse se concentre sur les temps de déplacement. Ils développent ainsi des pistes de réflexion sur les mobilités durables et une « nouvelle intelligence de la mobilité », et invitent les individus à passer du statut de « voyageur » à celui de « mobilien » (Gwiazdzinski et Rabin, 2007).

L'analyse du vécu des déplacements que permettent les voies de circulation se retrouvent également dans des travaux consacrés aux routes et chemins touristiques.

Dans le cadre de ses recherches menées sur le paysage, le géographe Sébastien Nageleisen a analysé la traversée du plateau de l'Aubrac, situé dans le Massif central et sur le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle. En s'interrogeant sur ce qu'il appelle l'« expérience paysagère », il montre comment l'itinérance offre, à ses yeux, un nouveau regard sur les espaces traversés, son hypothèse étant que les itinéraires culturels « transcendent les paysages parcourus » (Nageleisen, 2014). Il souligne aussi la contribution et l'importance des rythmes dans l'expérience paysagère.

Cette approche proposée par Sébastien Nageleisen, qu'il développera à partir d'autres études de cas tels la Via Alpina (Nageleisen, 2015), rejoint celle développée ces dernières décennies par les travaux consacrés à l'itinérance.

S'inscrivant dans les réflexions menées sur les pratiques récréatives de nature, des sociologues et géographes montrent d'abord que l'itinérance permet par exemple de repenser les pratiques touristiques et sportives en termes de trajets et de mobilité, ce qui explique pourquoi elle constituerait ainsi une « activité en creux » à part entière (Berthelot,

Corneloup et *al.*, 2008 ; Berthelot, 2012). Plus récemment, des travaux ont souligné comment l'itinérance récréative de montagne s'apparentait pour des individus à un projet, qui les conduisait à construire une « identité en mouvement et en transformation » (Kirschner, 2017). Face à l'incertitude qui accompagne le déplacement de l'individu et caractérise l'environnement dans lequel il évolue, la dimension corporelle entre alors en jeu, le corps permettant de gérer cette incertitude et de prendre des décisions, ce qui ouvre à des réflexions sur le caractère du voyage observé par l'expérience du corps (Kirschner, 2018). Ces approches soulignent donc là aussi le sens que peut incarner le mouvement pour des personnes en situation d'itinérance, qui prend corps à partir d'un déplacement sur différents types de voies de circulation.

D'autres travaux consacrés aux routes et itinéraires touristiques souligneront comment la pratique d'une route (ex. Grande Route des Alpes) constitue une activité à part entière permettant de découvrir un pays et ses paysages (Schut et Levet-Labry, 2015), ou encore l'importance de la patrimonialité dans l'attachement des marcheurs à l'itinéraire choisi (Miaux, 2015).

A noter qu'en histoire, l'étude des voies de circulation a principalement porté sur l'histoire de la circulation, des transports et des migrations (Granet-Abisset, 1994) ainsi que du voyage et du tourisme (Tissot, 2000).

A travers ces travaux, les voies de circulation (et la route en particulier) apparaissent donc comme une métonymie du voyage et du déplacement. Leur prise en compte dans les approches développées permet de questionner la nature et le vécu des déplacements qu'elle permet, et en quoi elles influencent notamment le ressenti des individus.

La partie suivante présente un tableau synoptique des différents travaux mobilisés dans ce chapitre. Il précise l'apport de ces travaux dans l'analyse de l'objet route et identifie les perspectives qu'ils ouvrent pour la suite de la thèse.

IV - Synthèse de l'état de l'art réalisé

Tableau 2 - Les liens route-territoire et individus-route : des approches et grilles d'analyse diverses en sciences sociales

Les liens route-territoire et individus-route : des approches et grilles d'analyse diverses en sciences sociales				
Les liens route-territoire		Les liens individus-route		
Urbanisme	Géographie	Histoire	Anthropologie, Ethnologie et Géographie	
Routes : au croisement du réseau et de l'espace	Les routes définissent et façonnent les paysages urbains	Impacts sociaux de la construction d'une route	Une « place qui compte » dans le quotidien des individus : - riveraineté et participation à des projets d'aménagement - pratiques de la route	Une dimension vécue : - interactions sociales et/ou interactions route/bords de route au cours des pratiques - ressentis au cours des déplacements (pratiques quotidiennes ou itinérance récréative)
Riveraineté des routes : production de « lieux »	Routes touristiques : outil de construction et d'articulation matérielle et symbolique avec les territoires	Interaction entre les différents acteurs d'un territoire pour l'établissement d'une route		
Des liens route-territoire marqués par une relation consubstantielle.		La route : une infrastructure qui a des significations pour les usagers à travers les actions, la riveraineté, les pratiques, le vécu et les interactions.		

Réalisation, Pierre-Louis Ballot, 2020.

A la lecture du tableau 2, différentes manières d'analyser la route apparaissent. Dans ce chapitre, l'étude des liens entre voies de circulation et territoires a été privilégiée par la mobilisation de travaux menés en urbanisme et en géographie. Ils nous invitent à constater :

- d'une part, que si les travaux menés en urbanisme soulignent la relation consubstantielle entre les voies de circulation et les territoires, les voies de circulation restent toutefois appréhendées dans leurs dimensions fonctionnelles ;
- d'autre part, que si les travaux menés en géographie sur les routes touristiques caractérisent l'« articulation symbolique et matérielle » qu'elles opèrent avec des territoires, la relation consubstantielle entre ces deux objets n'est toutefois pas interrogée.

L'analyse successive des dimensions symboliques, identitaires, sociales et vécues de la route met en évidence les éléments pris ou non en compte dans les grilles d'analyse de la route, mais aussi le caractère dissocié de ces approches. La route n'est donc pas appréhendée dans l'ensemble de ses facettes.

La synthèse réalisée dans le tableau 2 permet également d'en retirer une grille de lecture pour analyser ce qui constitue une dimension territoriale de la route. Cette grille comprend ainsi :

- l'historicité,
- les actions et stratégies,
- la riveraineté,
- l'expérience individuelle du mouvement,
- les interactions sociales.

Comment approcher transversalement ces aspects ? C'est en considérant les formes de patrimonialisation que la thèse propose de poursuivre l'analyse.

V - Pour une analyse de la patrimonialisation de la route

La partie revient successivement sur le choix d'une entrée par la patrimonialisation, puis de l'objet et du terrain d'étude retenus dans la thèse.

5-1 - La patrimonialisation : un outil d'analyse des liens route-territoire et du vécu des usagers

La patrimonialisation peut se définir comme un processus qui « s'applique aussi bien à un objet qu'une réalité idéale [...], et qui est une reconnaissance et de mise en valeur d'édifices, d'espaces hérités, d'objets et de pratiques. » (Fagnoni, 2011). C'est ce processus qui transforme un objet en patrimoine, défini comme « ce qui est censé mériter d'être transmis du passé pour trouver une valeur dans le présent. » (Lazzarotti, 2003).

C'est dans les années 1990 qu'a lieu l'émergence de problématiques patrimoniales dans la géographie française contemporaine (Veschambre, 2007 ; Hertzog, 2011), qui tendent à faire du patrimoine un « objet commun » des géographes (Hertzog, 2011).

Pour Vincent Veschambre, le patrimoine va ainsi faire l'objet de trois grands types d'approche en géographie des années 1990 à aujourd'hui (Veschambre, 2007) :

- une approche en termes d'aménagement et de développement des territoires, sous l'angle touristique notamment ;
- une approche en termes de paysage, de représentations et d'environnement, associée plutôt à la géographie sociale et à la géographie urbaine ;
- une approche en termes d'identité, associée fortement à la géographie culturelle et dans une moindre mesure à la géographie historique.

Dans cette thèse, l'approche de la patrimonialisation opérée ne va pas uniquement consister à analyser la construction de la route en objet patrimonial, ni à en caractériser le processus et les retombées. L'hypothèse est que cette entrée permet de réfléchir à l'articulation et à l'appropriation de la route opérée par les territoires et les usagers.

Dans ses travaux consacrés au patrimoine, le géographe Guy Di Méo met en lumière la « parenté conceptuelle » qui existe à ses yeux entre le patrimoine et le territoire (Di Méo, 1994). Pour l'auteur, cette parenté est à la fois « matérielle et idéale ». Pour lui, la parenté matérielle souligne que si l'on veut concevoir un espace géographique signifiant pour l'individu et pour la société (véritable nature du territoire), l'on ne peut se dispenser de lui

conférer une valeur patrimoniale. ». La parenté idéale « met l'accent sur la signification profonde du territoire, c'est à dire sur son caractère de totalité assurant l'harmonie du social et du spatial, de la nature et de la culture, de l'ordre matériel et de l'ordre idéal. » (Di Méo, 1994). L'entrée permet donc d'analyser la dimension sociale, symbolique, culturelle et territoriale d'un objet.

Dès lors, il nous est donné de réfléchir à des significations de la route qui dépassent sa fonction utilitaire. Ainsi, dans la mesure où la route peut être appréhendée dans ses dimensions patrimoniales, nous faisons l'hypothèse qu'elle constitue une dimension de la territorialité, à la fois pour les territoires qu'elle traverse (dimension collective) et pour les usagers (dimension individuelle). L'objectif est d'observer la signification que prend la route à travers un processus de patrimonialisation, et d'analyser la manière dont elle est ensuite appropriée par les territoires et les usagers.

L'entrée par la patrimonialisation est donc à envisager comme un outil pour analyser et caractériser la construction de « territorialités mobiles ».

En géographie, la patrimonialisation de la route a pu être analysée par Xavier Bernier, qui s'est particulièrement intéressé aux routes de montagne en Suisse (Bernier, 2009). L'auteur analyse les fonctions du patrimoine routier de montagne, et propose un essai de modélisation des processus territoriaux liés à la patrimonialisation de ces routes.

En reprenant l'exemple des routes de montagnes en Suisse, mais aussi de routes en contexte de montagne en France, au Canada et aux Etats-Unis, Xavier Bernier montrera quelques années plus tard comment les « marques de la patrimonialisation » d'une route peuvent constituer des « traceurs de processus spatiaux en cours. » (Bernier, 2013).

Des précautions théoriques importantes sont à prendre en compte lorsqu'il s'agit d'étudier le processus de patrimonialisation des routes.

Si quelques routes et « chemins » sont aujourd'hui classés sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO (ex. Route de la Soie et Chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle), plusieurs routes dans le monde font l'objet d'un intérêt sans qu'il ne s'inscrive toutefois dans une démarche officielle et institutionnelle. De manière classique, la patrimonialisation passe par un processus déclaratif voire autoritaire et surplombant de décret d'une valeur patrimoniale. Ce décret conduit généralement à des inventaires et des labels. Ce caractère patrimonial attribué demande donc de répondre à un certain nombre de critères d'experts.

Parmi les exemples les plus emblématiques de routes patrimonialisées, citons celui de la Route 66, qui relie Chicago à Santa Monica. Déclassée en 1985, la route fait depuis les années 1990 l'objet d'un intérêt nouveau, qui se traduit par une série d'initiatives locales et nationales destinées à assurer sa préservation et développer le tourisme (Courbières, 2018). Pour beaucoup d'Américains, la Route 66 conserve un caractère « mythique » et est empreinte de « nostalgie », dans la mesure où elle fait écho aux départs en vacances, à l'accession à l'automobile individuelle, ainsi qu'aux « drive-in » et aux « diners » (Courbières, 2018). Ces dernières années, des travaux se sont intéressés à la pratique de la Route 66 chez les touristes (Caton and Almeida Santos, 2007 ; Payne et Hurt, 2015) et à la construction du mythe de la route (Dedek, 2002 ; MacKay, 2012 ; Kaster, 2012 ; Courbières, 2018).

Dans la suite de la thèse, nous allons nous pencher sur le cas des routes nationales françaises. Principaux axes de circulation par le passé, elles font depuis les années 1990

l'objet d'une valorisation de leur passé historique et de leurs divers agréments (ex. paysages traversés).

Ne faisant pas l'objet d'un processus officiel de patrimonialisation, il convient d'ores et déjà de préciser que ces routes sont actuellement dans une stratégie de reconnaissance et de justification. L'objectif sera donc de voir sur quels critères et actions se basent les acteurs qui œuvrent à sa reconnaissance. De même, l'objectif sera d'observer s'il s'agit d'un processus « bottom up » (Gravari-Barbas et Renard, 2010), qui ne conduit pas à forcément conférer un statut officiel de patrimoine, mais à en faire un référent d'identification, un bien qui appartiendrait à tous et dans lequel la collectivité se reconnaît. On construit ainsi des valeurs de singularisation qui sont préalables à la reconnaissance et à la labellisation.

Avant de poursuivre sur ces différents points et de justifier le choix des routes nationales françaises comme objet d'étude, il convient d'apporter deux précisions :

- par « patrimonialisation de la route », nous entendons un processus de reconnaissance et de mise en valeur de la route, et qui s'applique à ses différents aspects (ex. passé historique, bâti de bord de route...);
- par « acteurs patrimoniaux », nous entendons les personnes impliquées dans le processus de reconnaissance et de valorisation de la route, quand par « actions patrimoniales », nous entendons les actions qui œuvrent à la valorisation et à la promotion de la route.

5-2 - Un objet d'étude : les routes nationales françaises

Apparues pour la plupart au 1^{er} siècle avant J.-C. (époque romaine), les routes nationales désignent des « voies importantes ou qui traversent de larges portions du territoire, par opposition aux routes départementales ou communales. » (Dubois, 2003). Elles ont longtemps été apparentées aux principaux axes de circulation du pays. Jusqu'à la fin des années 1960, elles assurent l'essentiel des flux de circulation du pays, qu'il s'agisse de flux à l'échelle locale (ex. riverains) ou à l'échelle nationale (ex. touristes durant les vacances). La mise en service de l'autoroute dès le début des années 1970 va entraîner une mutation d'une partie des routes nationales françaises, qui voient une part de leurs flux d'utilisateurs se reporter sur l'autoroute (Dubois, 2012 ; Flonneau, 2016). Cette première forme de mutation conduit à l'émergence d'une nouvelle forme d'intérêt pour ces routes nationales, qui ne l'appréhende plus seulement dans des dimensions fonctionnelles.

C'est dans les années 1960 qu'une prise de conscience patrimoniale à l'égard de quelques routes nationales se déclenche, et précisément en 1969, où le préfet Jacques Biget lance la création de l'ANERN (Association Nationale des Elus de la Route Napoléon), qui regroupe les 42 communes traversées par la route nationale 85, aussi appelée « Route Napoléon »¹⁸. L'association a alors pour objectif de contribuer à l'essor économique de ces communes par une promotion touristique de la route. Jusqu'en 1995, les actions menées par l'association se caractérisent surtout par un entretien et une réfection de la route, avant de se traduire ensuite par la réalisation de brochures touristiques ainsi que la mise en place d'une signalétique et de relais d'information le long de la route. La création de cette association constitue alors la première action patrimoniale connue et instaurée autour d'une route nationale française, qui ne connaissent pas encore de déclassement à cette époque¹⁹.

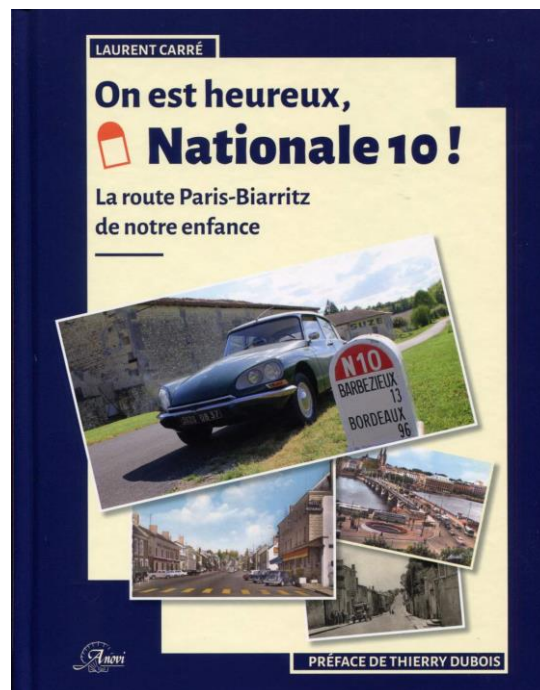
¹⁸ Reliant Pont-de-Claix (Isère) à Barrême (Alpes-de-Haute-Provence), ce surnom de la RN85 est dû au fait que Napoléon 1^{er} a emprunté cette route de mars à juin 1815 dans le sens sud-nord afin de remonter à Paris.

¹⁹ Le déclassement des routes nationales fait ici référence aux lois de décentralisation promulguées en 2004, qui conduisent dès les années suivantes à la départementalisation de 18 000 km du réseau routier national.

C'est au début des années 1990 que cet intérêt patrimonial s'étend aux routes nationales. S'il concerne d'abord la RN7, il va ensuite progressivement se porter sur d'autres routes nationales, comme la RN6 (Paris-Modane), la RN10 (Paris-Béhobie), la RN82 (L'Hôpital-sur-Rhins - Chanas), la RN13 (Paris-Cherbourg) ou encore la RN12 (Vélizy-Villacoublay - Brest). Cet intérêt émerge alors par étapes progressives, et prend différentes formes.

Si quelques initiatives locales voient d'abord le jour (ex. création de l'association *Mémoire de la Nationale 7* à Piolenc (Vaucluse) en 1990), cet intérêt se traduit dans un premier temps par la publication d'ouvrages à partir du début des années 2000. Ecrits par des passionnés de l'histoire de ces routes et amateurs de voitures anciennes ou de « Road Trips », ils retracent généralement l'histoire des routes de leur apparition à aujourd'hui. Ces publications concerneront aussi bien la RN7 (Dubois, 2003 ; Naddeo et Chabres, 2010 ; Dubois, 2012 ; Pagneux, 2016), la RN6 (Douroux et Mosset, 2004), la RN10 (Carré, 2015) (illustration 1), que les routes françaises en général (Sivadjan *et alii.*, 2008).

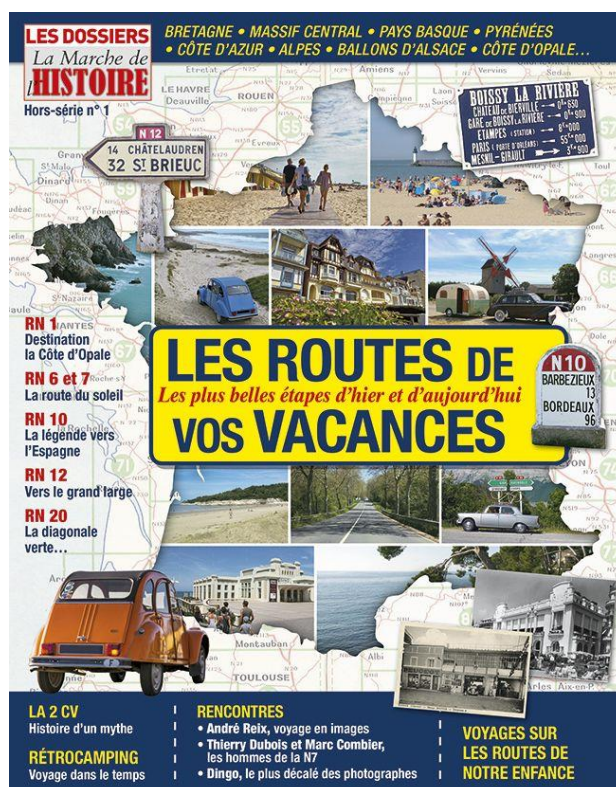
Illustration 1 - Un exemple d'ouvrage consacré aux routes nationales françaises : *On est heureux Nationale 10 !* (Laurent Carré, 2015)



Source : Librairie Eyrolles (<https://www.eyrolles.com/>).

Ces publications prennent aussi d'autres formes, comme par exemple des hors-séries de magazines (illustration 2).

Illustration 2 - Un exemple de hors-série de magazine consacré aux « routes des vacances » (2016)



Source : Diverti Store (fr.diverdistore.com).

Intitulé « Les routes de vos vacances. Les plus belles étapes d'hier et d'aujourd'hui », cet hors-série du magazine *La Marche de l'Histoire* illustre un exemple des thèmes abordés lorsqu'il est question des routes nationales. En l'occurrence, il s'agit ici de rappeler le rôle qu'ont pu tenir ces routes lors des départs en vacances en automobile dans les années 1950 et 1960.

A partir de 2006, des initiatives locales ont également vu le jour sur différentes routes nationales²⁰. Instaurées par des élus, des acteurs touristiques ou des habitants, elles ont pour but de rappeler l'importance historique de ces routes dans des communes et départements qu'elles traversent. Ainsi des reconstitutions de bouchons d'époque (années 1950 et 1960) vont être organisés sur la RN7 (ex. Tourves, Var), la RN6 (ex. Joigny, Yonne) ou encore la RN10 (ex. Sainte-Maure-de-Touraine, Indre-et-Loire). De même, un musée baptisé *La petite maison de la RN6* a été ouvert en 2017 à Arnay-le-Duc (Côte-d'Or), tout comme la *Station 70* en 2014 sur la RN13, à Osmanville (Calvados).

Depuis quelques années, des rallyes en véhicules d'époque sont également organisés sur ces routes, qui ont pour objectif de reconstituer les conditions de voyage des années 1950 et 1960 d'une part, et de faire découvrir les territoires traversés par ces routes d'autre part.

Pour exemple, un rallye de cinq jours est organisé depuis 2017 entre Paris et Biarritz sur la RN10 (illustration 3).

²⁰ C'est en 2006 que la première manifestation communale a été mise en place sur une route nationale française. Il s'agit du *Bouchon de Lapalisse*, à Lapalisse (Allier), qui est traversée par la RN7.

Illustration 3 - Une étape du rallye *Paris-Biarritz* en 2018



Source : Alain Michaud, 2018 (<https://www.sudouest.fr/2018/07/12/de-paris-a-biarritz-par-la-nationale-10-5225907-1179.php>).

Nous observons donc, d'une part, que les routes nationales françaises font l'objet d'un intérêt patrimonial qui peut prendre différentes formes, et, d'autre part, qu'elles deviennent des objets dotés de significations, qui dépassent leur dimension utilitaire et fonctionnelle.

La prochaine sous-partie justifie pourquoi parmi les routes nationales françaises, c'est la RN7 qui a été retenue comme terrain d'étude.

5-3 - Un terrain d'étude : la route nationale 7

Plusieurs raisons expliquent le choix d'avoir retenu la route nationale 7 comme terrain d'étude.

La RN7 offre d'abord le cas emblématique d'un axe constitutif du réseau routier national, qui a contribué à forger une identité française autour de la mobilité. Dans le prochain chapitre, nous démontrerons en effet que la RN7 renvoie au développement de l'automobile dans les classes moyennes, à la généralisation des vacances estivales, à la touristisation de la Côte d'Azur, et plus généralement à la montée de la classe moyenne dans la période des « Trente glorieuses ».

Nous démontrerons également que la RN7 témoigne d'une géographie particulière. Alors que la polarisation parisienne est forte, que la référence identitaire reste celle d'un territoire « un et indivisible » comme le montre la politique d'aménagement du territoire, on peut voir a posteriori dans l'axe de la RN7 l'émergence d'un polytopisme (Stock, 2003) à l'échelle nationale. Le couple travail/congés payés a, pour pendant spatial, le bipôle Paris/Côte d'Azur, dont le fonctionnement est conditionné par l'automobile et la route (Sirinelli et Rioux, 2002).

La route nationale 7 est ensuite pionnière dans le processus de patrimonialisation des routes nationales françaises. En effet, nous avons vu précédemment que c'est la RN7 qui la première a éveillé un intérêt patrimonial, qui s'est par la suite étendu à d'autres routes (ex. RN6 et RN10). Qu'il s'agisse des publications (ouvrages, articles de presse...) ou des

actions patrimoniales qui ont vu le jour le long de son tracé, la RN7 offre jusqu'à présent un matériau plus riche à analyser que les autres routes.

Rappelons enfin que cette thèse découle en partie du programme de recherche interdisciplinaire *La Nationale 7 : de la réalité au mythe, un axe structurant des territoires rhône-alpins* (2013-2015). Poursuivre un travail sur la RN7 avait donc aussi pour objectif d'apporter de nouveaux éléments de connaissance sur la route, qui s'inscrivent parfois dans la continuité de recherches déjà menées.

Le choix a été d'adopter une approche monographique, et donc de ne pas opérer de comparaison avec une autre route nationale.

Une comparaison aurait pu s'avérer pertinente pour identifier quels aspects expliquent d'éventuelles différences entre le processus de patrimonialisation de la RN7 et celui d'une autre route, ou entre le vécu des usagers. Toutefois, le risque était de se retrouver avec une comparaison qui ne s'applique pas à des cas d'étude similaires, surtout en ce qui concerne le processus de patrimonialisation. Comme indiqué précédemment, les autres routes nationales ne font pas l'objet d'autant de publications que celles sur la RN7, et les actions patrimoniales mises en place le long de leur tracé ne sont pas encore très nombreuses.

En choisissant un seul terrain, cette thèse ne souhaite pas pour autant adopter une approche idiographique, qui est « destinée à produire des descriptions et des explications de phénomènes uniques et par là même non répétables. » (Raffestin et Turco, 1991).

C'est cette approche qu'ont pourtant récemment proposé des travaux académiques consacrés à la RN7, motivés par la volonté de comprendre les fondements de son mythe et de retracer son histoire au regard de celle de la société française. Outre le programme de recherche interdisciplinaire ARC 7 *La Nationale 7 : de la réalité au mythe, un axe structurant des territoires rhône-alpins* (2013-2015), plusieurs travaux d'historiens lui ont également été consacrés ou sont actuellement en cours. Portant aussi bien sur sa construction et son aménagement entre l'époque romaine et contemporaine (Fray, 2018 ; Blond, 2018 ; Bouthier, 2018), des caractéristiques comme sa gastronomie de bord de route (Stengel, 2018) ou ses stations thermales (Roudier et Rabussier-Ringeval, 2018), ou encore son évolution supposée dans les années à venir (Flonneau, 2018 ; Senouci, 2018), ils ont été présentés lors d'un colloque à Nevers en mai 2018 consacré à la RN7²¹. Signalons également l'ouvrage *7 routes mythiques. Quand l'histoire se mêle à la légende* (2018), dirigé par le géographe Alain Musset et qui consacre tout un chapitre à la RN7. Ces travaux ont pour point commun d'axer leurs questionnements uniquement sur la RN7, et donc de l'appréhender comme un objet de recherche, sans qu'un prolongement ou une comparaison ne soient établis avec d'autres routes, ou qu'un retour sur des questionnements plus généraux ne soit opéré.

Ainsi, choisir dans cette thèse un terrain qui est parfois appréhendé comme un objet de recherche pourrait légitimement laisser penser que cette thèse s'inscrit dans la continuité des travaux cités précédemment, et donc dans une approche idiographique.

Cette thèse souhaite au contraire s'inscrire dans une approche nomothétique, qui « recherche des similitudes et des proximités, et vise à établir des règles et des lois ainsi qu'une schématisation du phénomène étudié [...] dans le but d'en dégager des ressemblances ou des similitudes. » (Gumuchian, Marois et Fèvre, 2000). Car c'est bien sur l'objet route que porte cette thèse, et non pas uniquement sur la RN7, qui constitue comme

²¹ Colloque *Nationale 7 ! De la route antique à la route du futur*, organisé par la Société académique du Nivernais, Nevers, 25 et 26 mai 2018.

on l'a vu un terrain pertinent au regard de la problématique et des questionnements de recherche. Si son étude apporte bien sûr des éléments de compréhension quant au phénomène de patrimonialisation qui l'entoure et au rapport que développent les usagers à son égard, elle n'entend cependant pas restreindre ses analyses à la RN7, et a pour but de procéder ensuite à une montée en généralités pour les anciennes routes nationales.

Conclusion du chapitre

Le double objectif de ce chapitre était : de positionner cette thèse au regard des travaux qui en sciences sociales, ont proposé une approche des routes en plusieurs points similaires à celle que nous adoptons ; de spécifier et de justifier l'approche de la route choisie dans ce travail pour répondre à la problématique posée.

L'état de l'art réalisé dans la deuxième et la troisième parties a permis de souligner le cadre théorique pluridisciplinaire dans lequel s'inscrit ce travail. Ainsi, l'analyse des liens route-territoire et l'analyse du vécu de la route s'opèrent au prisme de différentes disciplines, et donc de différentes approches.

Ces approches nous permettent de cerner les dimensions prises en compte dans l'étude de la route et des voies de circulation en général : la dimension fonctionnelle (urbanisme), la dimension historique (histoire), la dimension symbolique, identitaire et sociale (géographie, anthropologie, ethnologie), et la dimension vécue (géographie, anthropologie).

L'entrée par la patrimonialisation permet alors une transversalité dans ces approches, généralement distinctes. Elle intègre en effet l'identité et l'identification, les significations collectives, le processus de reconnaissance, ou encore les actions et les stratégies mises en place. C'est pourquoi la patrimonialisation apparaît comme un outil d'analyse pertinent pour réfléchir à la construction de « territorialités mobiles », dans la mesure où la route n'est plus seulement appréhendée dans ses dimensions fonctionnelles, mais au contraire considérée dans ses différentes facettes.

L'analyse d'une route en cours de patrimonialisation permet également, dans un premier temps, d'observer le processus de fabrication d'un intérêt patrimonial. Il s'agit d'identifier qui sont les acteurs impliqués, quel est l'objectif poursuivi, et quels sont les enjeux soulevés. Dans un second temps, cette analyse permet de rendre compte de potentielles distorsions dans ce processus. En effet, la RN7 ne fait pas l'objet d'un classement, et aucun critère officiel n'est mobilisé pour justifier son intérêt patrimonial. Ainsi, plusieurs approches de cet « objet » RN7 sont possibles, tout comme différents critères peuvent être mobilisés en fonction des acteurs patrimoniaux. Pour nous, cela constitue un prisme d'analyse des différentes formes de rapport et de vécu à la RN7, qu'il s'agisse des territoires impliqués dans le processus de patrimonialisation ou des usagers.

Le prochain chapitre est consacré à une présentation détaillée de la RN7, le terrain d'étude de la thèse. Il permet notamment d'identifier les différentes facettes de son processus de patrimonialisation. Les choix opérés pour la suite de l'analyse sont également présentés, tout comme le cadre méthodologique.

Chapitre 3 : La route nationale 7 : un terrain, des méthodes d'enquête

I - La route nationale 7 : d'une voie d'accès des Romains en Gaule à une route patrimonialisée

Cette première partie retrace l'histoire et l'évolution de la RN7 de l'époque romaine à aujourd'hui. Elle ne prétend pas à l'exhaustivité et fait le choix de se concentrer sur les « grandes lignes » de l'histoire de la RN7. Si cette partie permet ainsi de donner quelques informations générales sur la route, elle poursuit surtout deux objectifs : souligner la place spécifique qu'a toujours occupée la RN7 pour le territoire français, et comprendre le processus par lequel des individus (ex. usagers et élus) en sont progressivement venus à lui reconnaître une singularité, qui invite à ne plus l'appréhender uniquement dans ses dimensions fonctionnelles.

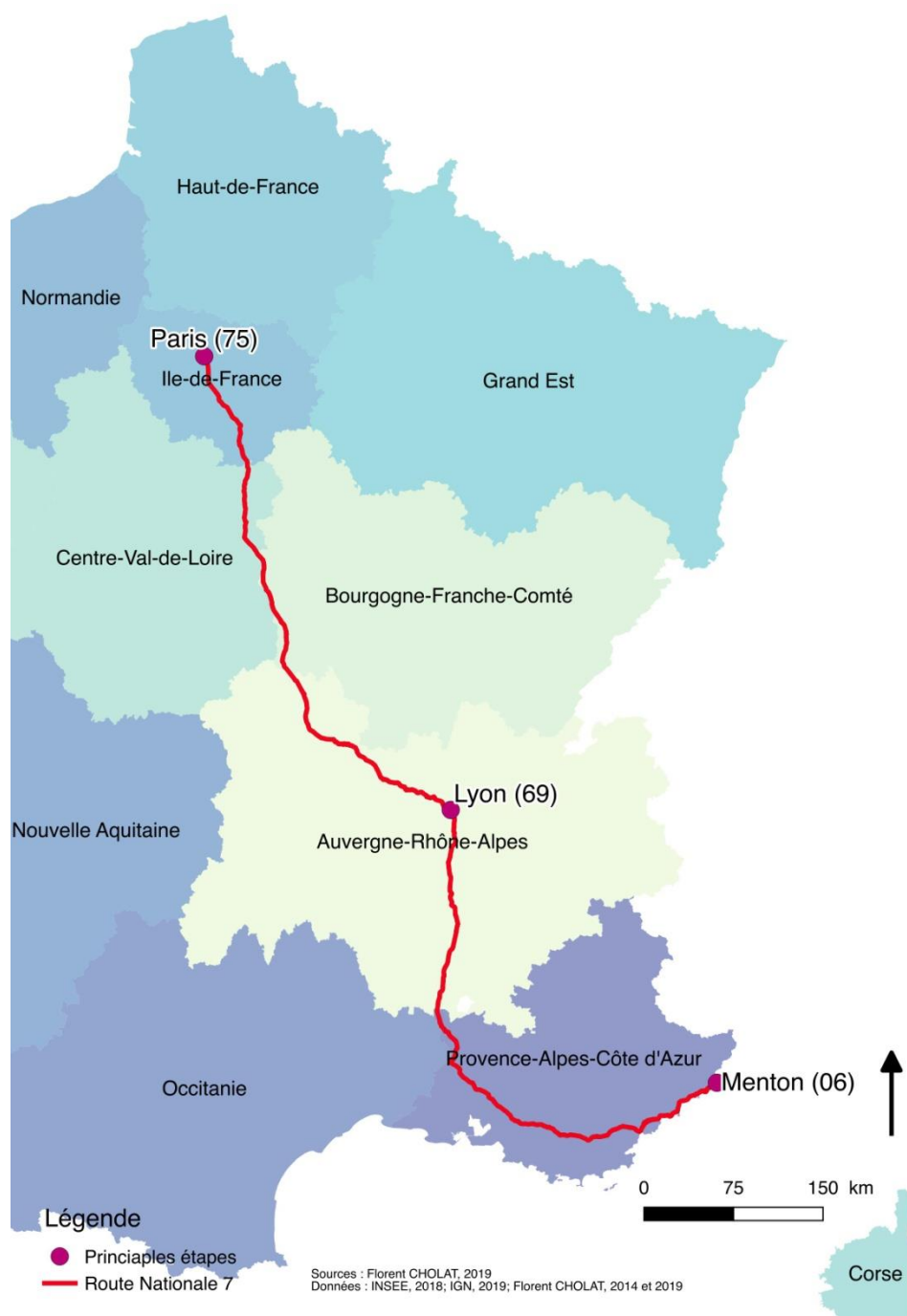
Pour entrer dans l'histoire de la RN7, commençons dans un premier temps par localiser ce terrain d'étude.

1-1 - Une géographie générale de la route nationale 7

La carte 1 propose de visualiser le tracé actuel de la RN7 sur le territoire français, et donc de repérer les régions et principales communes qu'elle traverse sur 996 km de Paris à Menton (Alpes-Maritimes)²².

²² Les trois communes mentionnées sur la carte correspondent respectivement au « point de départ » (Paris), « point intermédiaire » (Lyon) et « point d'arrivée » (Menton) de la RN7.

Carte 1 - Le tracé de la route nationale 7



Si elle contribue à dresser une géographie générale de la RN7, cette carte ne permet toutefois pas de rendre compte de sa construction et de l'évolution progressive de son statut au fil des siècles.

1-2 - La route : un instrument politique et militaire de l'époque romaine à l'époque impériale

Au 1^{er} avant J.-C., les Romains vont investir dans les infrastructures routières du pays, qui deviennent des voies romaines (Favier, à paraître). Si elles constituent des voies de

pénétration en Gaule et constituent l'indice d'une domination politique, ces voies permettent également une circulation rapide des courriers postaux de l'armée. La RN7 suit dans un premier temps le parcours de la voie Aurélienne (Via Aurelia), qui depuis Rome relie Narbonne. De Menton à Aix-en-Provence, son tracé s'apparente alors à celui du tracé actuel de la route.

Si au XV^e siècle, le roi Louis XI entreprend une restauration des réseaux de communication du pays, qui se sont considérablement dégradés entre la chute de l'Empire romain et la guerre de Cent ans, la route restera toutefois un espace peu « administré » et « aménagé » jusqu'au règne de Louis XIV (Favier, à paraître). Cela s'explique en partie par le fait que les routes occupent une « place seconde » (Favier, à paraître) dans la circulation des hommes et des marchandises, qui passe essentiellement par les voies d'eau (ex. les fleuves).

Les « routes royales », qui ont pour principal objectif d'assurer le trafic à longue distance et la circulation militaire, vont toutefois faire l'objet d'une attention nouvelle dès le début du XVIII^e siècle, sous le règne de Louis XV. Notons toutefois que durant la seconde moitié du XVII^e siècle, Colbert avait déjà posé les principes d'une politique nationale des communications, qui privilégiaient les routes royales et entendaient répondre à des objectifs commerciaux mais aussi politiques pour le pays. Par les opérations d'aménagement (assurées par le général Orry et directeur des Ponts et Chaussées Trudaine) entreprises au XVIII^e siècle, l'objectif du pouvoir en place est de « mettre en valeur le territoire » (Favier, à paraître), et de répondre aux nécessités politiques, militaires et économiques, tout en créant des « hipporoutes » dédiées au trafic des voitures (Favier, à paraître). Toujours dans l'optique de répondre à des objectifs politiques, économiques et stratégiques, le but était également de mettre en place un « grand réseau centralisé », permettant au gouvernement de rejoindre rapidement les provinces éloignées.

Au cours du premier Empire (1804-1814, 1805), et sous l'impulsion de l'empereur Napoléon 1^{er}, le chemin Paris-Lyon va être raccordé à la route royale Lyon-Marseille puis Aix-en-Provence - Nice. En 1811, Napoléon 1^{er} attribue par décret une numérotation à toutes les routes de l'Empire français. De Paris à Nice, l'itinéraire prend le nom de Route impériale 8. Puis, en 1824, le magistrat Louis Becquey ordonne un nouveau numérotage des routes royales, et la Route impériale 8 prend alors le nom de Route royale n°7 de Paris à Antibes. C'est en 1830, année où les « routes royales » sont reclassées en « routes nationales », que la route prendra officiellement le nom de route nationale 7. En 1860, le tracé de la RN7, qui s'arrête alors à Nice, est prolongé jusqu'à Menton, suite au rattachement de cette commune avec la France.

La partie suivante revient sur les transformations successives qu'a connu la RN7 au cours du XX^e siècle.

Auparavant, nous montrons comment son émergence en tant que « route des vacances » dans les années 1950 nous semble pour une part liée au fait qu'elle s'inscrit dans un axe historique : l'axe Paris-Lyon-Méditerranée (PLM).

1-3 - La géographie aux origines du mythe ? L'inscription de la route nationale 7 dans l'axe Paris-Lyon-Méditerranée (PLM)

C'est parce qu'il constitue un « couloir naturel » (Benoit et Pucci, 1998) entre Lyon et Marseille que cet axe est d'abord « naturellement emprunté » par de nombreux marchands,

Lyon représentant une plaque tournante vers l'Europe du Nord et du Nord-est, et Marseille un grand port de la Méditerranée. Considéré comme un axe qui structure la France, il devient un lieu privilégié des flux de marchandises et de la circulation humaine.

L'axe Paris-Lyon relève quant à lui davantage d'une construction politique, son utilisation étant moins « naturelle », du fait d'un relief particulier et parfois difficile à franchir en auto (ex. plateau bourguignon) ou encore d'une absence de continuité de l'armature urbaine entre Paris et Lyon. C'est sous la monarchie qu'il est décidé de renforcer les liaisons entre ces deux villes, en développant notamment des moyens de transport plus performants, le but étant de contrer le « centralisme parisien ». Si dans la précédente sous-partie (sous-partie 1-2, p.61), on a vu que la RN7 allait être aménagée en chemin du royaume de France, c'est surtout le chemin de fer qui sera développé au cours du XIX^e siècle, jusqu'à prendre un « avantage certain » sur les voies d'eau, et en contribuant à faire de la liaison Paris-Lyon un axe de circulation majeur du pays.

Les Compagnies des chemins de fer Paris-Lyon et Lyon-Méditerranée ont toutes les deux été créées en 1857, avant de fusionner en 1937 et de constituer l'axe Paris-Lyon-Méditerranée.

Au fil des ans, cette ligne de chemin de fer devient l'une des plus importantes du pays, le géographe Georges Ribeill allant même jusqu'à la qualifier d'axe « le plus lourd et le plus noble de France au sein des chemins de fer » (Ribeill, 1993).

Dans le même temps, la compagnie PLM contribue à promouvoir ses différentes destinations touristiques, auxquelles il est possible d'accéder via le train. Si les nombreuses affiches réalisées par Hugo d'Alesi²³ portent aussi bien sur la Bourgogne que les Alpes, il apparaît que la plupart d'entre elles concernent la Côte d'Azur, qui constitue la destination « finale » de la ligne. Ces affiches souhaitent illustrer la douceur du climat méditerranéen, et contribuent à diffuser une représentation générique de la Côte d'Azur et des rivages de la Méditerranée (Tabeaud et Moriniaux, 2013), que ce soient les villes de Nice, Hyères ou Menton qui soient représentées. L'illustration 4 présente un exemple d'affiches produites au cours de cette époque.

²³ Hugo d'Alesi, de son vrai nom Frédéric Alexianu (1849-1906), est un peintre et graphiste publicitaire français qui a réalisé de nombreuses affiches touristiques pour les compagnies de chemin de fer à la fin du XIX^e siècle.

Illustration 4 - Une évocation de la Côte d'Azur dans une affiche de la compagnie PLM



Source : Pinterest (<https://www.pinterest.fr>).

Les principales destinations que dessert la ligne PLM seront d'ailleurs reprises dans une fresque réalisée à la gare de Lyon (Paris) de 1900 à 1970, et qui fait elle aussi de Menton la destination finale du trajet (photographie 1).

Photographie 1 - Une partie de la fresque « Paris-Lyon-Méditerranée » à la gare de Lyon (Paris)



Cliché : Pierre-Louis Ballot, 2017.

Parmi les différentes évocations de l'axe PLM, la RN7 apparaît à quelques reprises, notamment à travers des formes artistiques comme le cinéma et la littérature.

En 1929, l'artiste Man Ray réalise un court-métrage intitulé *Les Mystères du château de Dé*.

On y suit deux voyageurs qui depuis Paris, se rendent à la Villa Noailles, située à Hyères (Var), et empruntent pour cela une partie de la RN7 en automobile. Si la route est filmée à plusieurs reprises, aucun élément ne mentionne toutefois qu'il s'agit de la RN7, et aucune allusion n'y est faite. Les prises de vue portent davantage sur les paysages traversés, qui permettent au spectateur de suivre l'avancée des deux voyageurs à travers la France.

Trois ans plus tard, en 1931, est publié l'ouvrage *La route Paris Méditerranée*, écrit par Paul Morand. Accompagné de photographies, ce texte relate un trajet réalisé par l'auteur en automobile de Paris à la Côte d'Azur, au cours duquel il témoigne de sa « fascination » de pouvoir se rendre en quasiment une journée de Paris aux rivages méditerranéens. Si Paul Morand évoque à quelques reprises la RN7, il ne lui consacre en revanche aucun paragraphe, et s'adonne surtout à une description des paysages traversés de Paris à la Méditerranée.

A travers ces deux oeuvres, la RN7 ne constitue pas l'intérêt central, et apparaît plutôt comme le support de déplacement qui permet de sillonner en automobile l'axe PLM, dans lequel elle s'inscrit.

Si jusqu'au début des années 1940, les touristes utilisent surtout le train pour se déplacer (Boyer, 2002), l'avènement des congés payés en 1936 puis l'accession à l'automobile des classes moyennes les années suivantes contribuent à transformer les pratiques de déplacement.

1-4 - La route nationale 7 dans les années 1950 : naissance d'une « route des vacances »

En 1936, la loi sur les congés payés est proclamée²⁴. Elle institue deux semaines de congés payés pour tous les salariés, et va progressivement faciliter le départ en vacances d'une plus large partie de la société française, dont les employés et les ouvriers. Dès l'année suivante (1937), davantage de personnes partent en vacances sur la Côte d'Azur, auparavant marquée par un fort attrait touristique l'hiver, et qui depuis les années 1930 connaît un « renversement saisonnier » (Boyer, 2002), la majorité des touristes s'y rendant désormais l'été.

L'accession à l'automobile individuelle pour une large partie des classes moyennes françaises dans les années 1950 conduit alors les individus à faire majoritairement usage de la route plutôt que du train (Flonneau, 2016).

Ainsi, au sortir de la seconde Guerre mondiale et jusqu'au milieu des années 1960, des milliers d'automobilistes²⁵ empruntent la RN7 chaque été pour se rendre en vacances sur la Côte d'Azur et en revenir. Pour exemple, des comptages réalisés à Saint-Fons (Rhône), commune limitrophe de Lyon, font état d'un trafic journalier de 5 500 véhicules

²⁴ Loi du 20 juin 1936 instituant un congé annuel payé dans l'industrie, le commerce, les professions libérales, les services domestiques et l'agriculture.

²⁵ Les recherches effectuées n'ont pas permis d'obtenir des données chiffrées précises sur les flux automobiles estivaux à cette époque.

durant l'été 1952, alors qu'il est en moyenne de 2 067 véhicules le reste de l'année (Berthaud, 1953).

Dans un contexte de forte polarité parisienne, la route vient alors témoigner d'une géographie particulière, en favorisant l'émergence d'un polytopisme (Stock, 2004) à l'échelle nationale. Le couple travail/congés payés a ainsi pour pendant spatial le bipôle Paris/Côte d'Azur, dont le fonctionnement devient conditionné par l'automobile et la route (Sirinelli et Rioux, 2002).

C'est au cours des années 1950 que la RN7 commence à faire l'objet d'un intérêt particulier, comme l'atteste d'abord son évocation dans les médias. La consultation de journaux télévisés²⁶ et d'articles de presse quotidienne régionale²⁷ réalisés et publiés à partir des années 1950 permettent d'observer que l'intérêt pour la RN7 est principalement lié aux flux d'usagers qu'elle accueille durant l'été entre Paris et la Côte d'Azur.

Dans un reportage régional réalisé pour le journal national le 1^{er} juillet 1960, il est par exemple proposé de suivre l'arrivée dans le « *Midi* » des vacanciers venus de « *Paris* » et de « *Belgique* ». A partir des images proposées, le commentateur du reportage décrit les activités des vacanciers qui profitent de leurs premiers jours de vacances (ex. baignades dans la Méditerranée, dégustation d'une bouillabaisse). S'il est question de destinations situées le long de la RN7, notons que la première minute du reportage est consacrée à Marseille. Cette évocation nous rappelle que la RN7 n'a pas pour vocation à desservir uniquement les villes situées sur son tracé, mais permet au contraire d'accéder au littoral méditerranéen en général.

Le reportage consacre également quelques secondes aux accidents occasionnés par les automobilistes en excès de vitesse, et qui témoigne selon le commentateur de leur empressement d'arriver en vacances.

Parmi les articles de presse quotidienne consacrés aux départs en vacances estivales via la RN7, citons celui paru le 15 juillet 1965 dans *Le Figaro*.

Pierre Fisson, journaliste, profite d'une escapade sur la RN7 entre Lyon et Avignon pour interroger des familles de vacanciers et connaître leurs ressentis sur le trajet. Les propos recueillis permettent de saisir le sentiment de transition qu'éprouvent les automobilistes au cours du trajet et au fur et à mesure qu'ils approchent de la Côte d'Azur. Une famille explique par exemple qu'à ses yeux, c'est « *au moins après Vienne que la route des vacances commence* », et qu'avant cette ville, les gens « *ne sont pas encore des vacanciers* ».

Cet aspect renvoie à l'analyse effectuée par Jean-François Sirinelli et Jean-Pierre Rioux, pour qui le couple travail/congés payés a pour pendant spatial le bipôle Paris/Côte d'Azur.

Dans cet article, sont également évoqués les excès de vitesse des automobilistes, dont le but selon les gendarmes est de « *rejoindre la mer sans s'arrêter* », et le commerce de bord de route (ex. étales de fruits), qui profite de ces flux importants.

Ces documents (et les reportages télévisuels en particulier) permettent également de capter un ensemble d'éléments renvoyant à la société de consommation en plein essor : avènement de l'automobile individuelle dans les classes moyennes, libération des corps, généralisation des vacances estivales, comportements de masse...

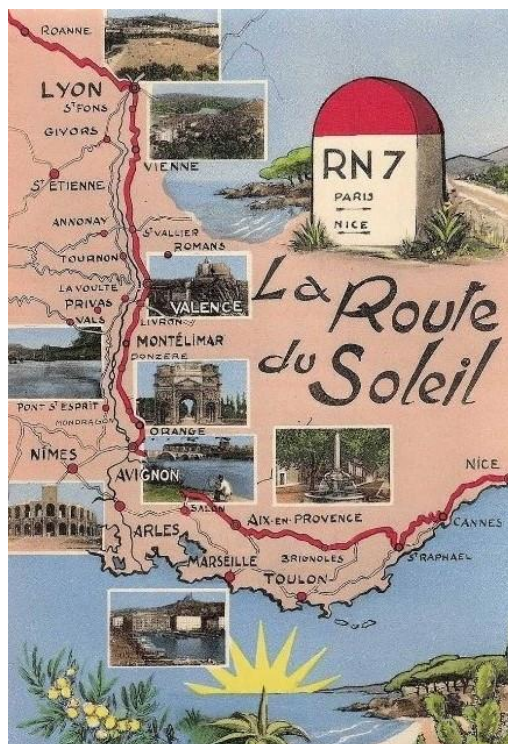
De même, à travers ces reportages télévisuels et article de presse, la RN7 devient peu à peu identifiée et désignée à l'échelle du pays comme « *la route qui conduit en vacances* », « *la*

²⁶ La consultation des journaux télévisés a été effectuée sur le site de l'INA (Institut national de l'audiovisuel) : <https://www.ina.fr/>

²⁷ La consultation des articles de presse quotidienne et régionale a été effectuée sur Internet, et notamment sur des blogs d'archives consacrées à la RN7 (education-programme.over-blog.com ; Fondation Schulé).

route du soleil »... Des éléments qui vont être d'ailleurs repris à travers quelques productions graphiques (illustration 5) datant de cette époque, et qui contribuent dans le même temps à ancrer ces images et représentations véhiculées par les médias.

Illustration 5 - Un exemple d'évocation de la route nationale 7 dans les années 1950 : la carte postale « La route du soleil »



Source : L'Aixoise (laixoise.fr).

Dès les années 1950, la RN7 fait également l'objet d'un intérêt dans le domaine artistique.

En 1955, Charles Trenet chante une chanson intitulée *Nationale 7*, qui célèbre la route et les départs en vacances²⁸. Le chanteur y évoque successivement les départs en vacances depuis Paris vers les « *rivages du midi* », le changement progressif d'humeur des individus qui quittent les « *aigreurs* » et les « *acidités* » des « *grand's cités* » pour le « *ciel d'été* », et la joie de vivre qui caractérise les trajets sur la RN7, comme l'illustre par exemple ce passage de la chanson : « *on chante, on fête [...] on est heureux Nationale 7* ». Ainsi, l'imaginaire de la RN7 qui y est véhiculé va lui aussi contribuer à inscrire la RN7 comme la route du « soleil » et des « vacances » dans les mémoires collectives.

Bien qu'elle ne soit pas expressément nommée, la RN7 apparaît également dans plusieurs films réalisés dans les années 1960, et où il est question de déplacements automobiles entre Paris et le sud de la France (*Le Corniaud*, de Gérard Oury ; *Pierrot le fou*, de Jean-Luc Godard). Dans les années qui suivent, la RN7 sera également évoquée dans pas moins de 70 chansons (ex. *National Seven*, par Pete Stanley et Wizz Jones, 1966).

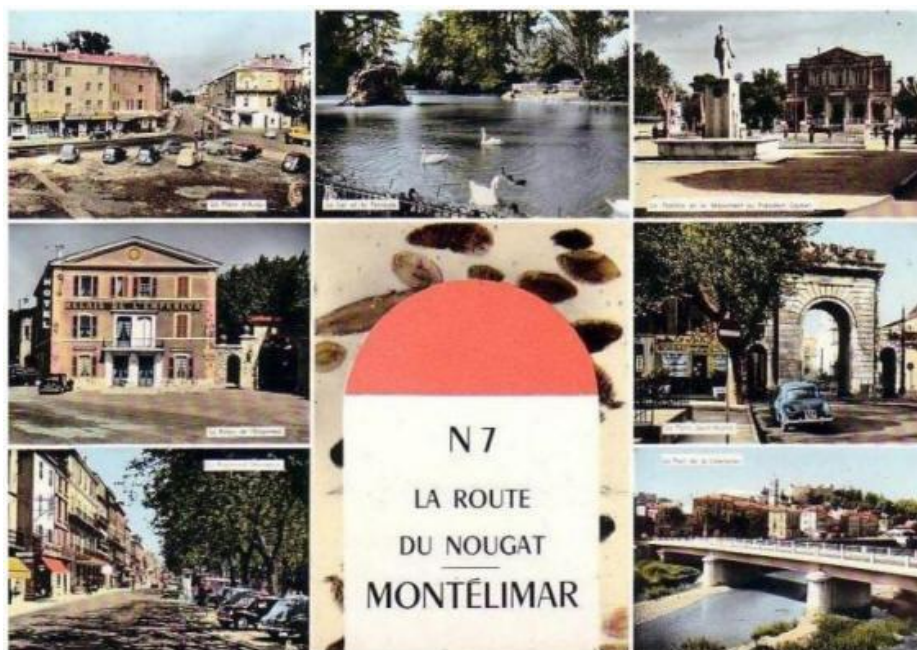
Notons enfin que les nombreux flux d'automobilistes au cours de l'été contribuent à développer ce que des auteurs vont qualifier d'« économie de la route » (Dubois, 2012).

²⁸ Les chansons ne sont pas mentionnées dans les références situées à la fin du manuscrit de thèse.

Cette économie de la route concerne, dans un premier temps, l'ensemble des établissements dédiés aux besoins des usagers rencontrés au cours de leurs trajets : garages, stations-services, relais-routiers... Si ces établissements s'adressent également à une clientèle plus « locale » (ex. riverains, navetteurs) et professionnelle (ex. chauffeurs-routiers), l'accroissement des flux d'usagers au cours de l'été va contribuer à leur développement le long de la RN7 (Dubois, 2012).

Dans un second temps, cette économie de la route se caractérise par une promotion de spécialités locales en lien avec la RN7. Des élus, commerçants ou encore artisans perçoivent en effet les importants flux automobiles estivaux comme une « aubaine » pour valoriser et faire connaître des produits régionaux auprès des personnes de passage. Cette valorisation va surtout concerner les produits gastronomiques, comme l'illustre l'exemple du nougat de Montélimar. Chaque été, les commerçants profitent ainsi des bouchons estivaux pour proposer à la vente du nougat, en circulant entre les automobiles à l'arrêt. A la fin des années 1950, la RN7 est assimilée au nougat de Montélimar, comme en témoigne l'illustration 6.

Illustration 6 - Une carte postale sur la « route du nougat » (années 1950)



Source : Fondation Schulé (<https://www.20th.ch/RN7.htm>).

Durant ces deux décennies, les guides touristiques (ex. Guide vert Michelin) consacrent également plusieurs pages aux restaurants gastronomiques présents en bordure de RN7, ce qui contribue dès la moitié du XX^e siècle à l'identifier comme un axe gastronomique (Stengel, 2019), où l'on ne compte pas moins de 22 restaurants dotés de 3 étoiles au Guide Michelin. Parmi les restaurants les plus couramment cités, on retrouve notamment La Mère Brazier (Lyon), La Pyramide (Vienne), ou encore la Maison Pic (Valence).

L'arrivée de l'autoroute à partir des années 1960 va entraîner de premières transformations sur la route nationale 7.

1-5 - L'arrivée progressive de l'autoroute : l'avènement d'une « nouvelle route des vacances »

Face au risque de saturation du réseau routier national dans les années 1950, le Fonds Spécial d'Investissement Routier est créé en 1951 pour étudier la construction de liaisons autoroutières. Déjà imaginées dans les années 1930 pour gagner en vitesse et contourner les localités, ces liaisons autoroutières sont cependant restées à l'état de projet suite à la Seconde Guerre mondiale (Dubois, 2012 ; Flonneau, 2016).

Dès 1953, l'Etat entreprend la construction des premiers tronçons des autoroutes A6 (Paris-Lyon), A7 (Lyon-Marseille) et A8 (Aix-en-Provence - Menton), qui à elles trois permettent de relier Paris à la Côte d'Azur. Si les 36 premiers kilomètres de l'A6 seront mis en service entre Paris (porte d'Orléans) et Ponthierry (Seine-et-Marne) en 1960, c'est dix ans plus tard, en 1970, que ces trois autoroutes seront ouvertes à la circulation dans leur intégralité.

Dès lors, on assiste au cours de ces années à un report progressif des flux automobiles des routes nationales vers l'autoroute. Ce phénomène s'observe plus particulièrement au cours des mois de juillet et août, où les touristes empruntent désormais davantage l'autoroute plutôt que les routes nationales pour se rendre en vacances sur la Côte d'Azur (Dubois, 2012 ; Nélis, 2014)²⁹.

Un des principaux impacts de ce report des flux automobiles estivaux sur l'autoroute est la baisse de l'activité commerciale au bord de la RN7. Si entre 1960 et 1970, de nombreux commerces liés à la restauration fermeront leurs portes suite à un trafic automobile en baisse (Dubois, 2012), les ventes de produits alimentaires qui contribuaient à la renommée de la RN7 vont elles aussi connaître une chute de leur chiffre d'affaire. Pour exemple, des nougatiers de Montélimar voient leur chiffre d'affaire baisser de 90% au mois de juillet 1968 (Dubois, 2012).

Au cours des années 1960 et 1970, la RN7 reste malgré tout empruntée par des usagers (ex. riverains), pour un trafic qui se réalise à une échelle essentiellement locale (Dubois, 2012).

L'arrivée de l'autoroute n'a donc pas contribué à faire perdre à la RN7 l'ensemble de ses aspects fonctionnels. C'est surtout son statut de « route des vacances » qui a progressivement disparu. L'autoroute lui substitue ainsi sa place de principale voie de circulation empruntée par les automobilistes l'été. Dans la suite du chapitre, nous verrons comment cet aspect a selon nous incité des personnes à appréhender la RN7 comme une « route qui n'existe plus ».

Dans les années 1950, la RN7 connaît une autre série de mutations, qui concernent cette fois son tracé.

1-6 - Déviations et déclassements le long de la route nationale 7

A partir des années 1950, la RN7 connaît une modification constante de son tracé initial.

²⁹ Le comptage du trafic routier réalisé au cours de ces années relève davantage d'estimations que de données précisément chiffrées. C'est pourquoi aucune carte illustrant le report des flux des routes nationales sur l'autoroute n'est proposée dans cette sous-partie.

A l'origine, la RN7 traverse le centre des communes situées sur son tracé. Mais dès le début des années 1950, des déviations destinées à la contourner vont être progressivement instaurées. Elles ont pour objectif d'enrayer les effets néfastes dus à une importante circulation : accidents de la circulation, dégradation de la voirie... C'est ce qui explique pourquoi le tracé actuel de la RN7 contourne désormais la plupart des communes. Doté d'une nouvelle numérotation au sein des communes, l'ancien tracé de la RN7 se matérialise généralement par une allée de platanes, d'anciens panneaux d'indication Michelin, ou encore d'anciennes publicités murales.

La carte 2 mobilise l'exemple de Brignoles (Var) pour illustrer comment se superposent l'ancien tracé et le tracé actuel de la RN7.

Carte 2 - Ancien et nouveau tracés de la route nationale 7 à Brignoles (Var)



Pour de nombreuses communes, ces déviations ont comme principale contrepartie d'engendrer une baisse de l'activité commerciale et économique, qui résulte en partie de la baisse des flux automobiles dans les centres-villes (Dubois, 2012).

Un constat que l'on retrouve par exemple dans la commune de Lapalisse (Allier), où depuis les années 1950, la RN7 générait de nombreuses retombées économiques, liées à la fois aux établissements de bord de route (hôtels, stations-services et garages) et aux zones d'activités implantées à partir des années 2000 (Communauté de communes Pays de Lapalisse, 2017)³⁰.

Dès 2004 et la promulgation des lois de décentralisation, la RN7 voit son statut de route nationale progressivement remis en cause³¹.

En effet, parmi ces lois, il est annoncé que sur les 29 800 km de routes nationales que comprend la France, 18 000 km vont être désormais gérés par les départements. Cette

³⁰ Ces informations ont été recueillies au cours d'un entretien conduit auprès du service animation de la CC Pays de Lapalisse, dans le cadre de la manifestation *Le bouchon de Lapalisse*, dont il sera question dans le chapitre 5.

³¹ Loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, qui énumère l'ensemble des compétences transférées par l'Etat aux collectivités territoriales.

rétrocession d'une gestion auparavant assurée par l'Etat est effective à partir du 1^{er} janvier 2005 et doit avoir eu lieu au plus tard le 1^{er} janvier 2008.

C'est parce que les routes nationales françaises ont perdu leur « fonction d'écoulement du trafic de transit » que le Ministère du Transport a décidé de procéder à leur départementalisation. Selon lui, les routes nationales se rapprochent en effet des routes départementales, tant par l'usage qui en est fait que par la largeur de la voirie, d'où l'« intérêt local marqué » dont elles font l'objet.

L'Etat précise d'ailleurs qu'il souhaite garder la gestion des axes du « réseau principal structurant, essentiel pour l'économie du pays », ce qui renvoie aux autoroutes et à une partie des routes nationales.

D'un tracé continu et unifié, la RN7 va progressivement se transformer en une succession de routes départementales, pour lesquelles une numérotation spécifique leur est à chaque fois attribuée. Seuls quelques tronçons situés dans le département de la Nièvre, de l'Isère, de la Drôme et du Vaucluse ne seront pas déclassés et garderont le statut de RN7.

Parmi les articles de presse (quotidiens nationaux et régionaux) qui traitent de cette départementalisation des routes nationales françaises, notons qu'il est fait mention à plusieurs reprises de la RN7. Ainsi, le journaliste Dominique Buffier intitule son article paru dans *Le Monde* le 24 novembre 2004 « La N7 devient une départementale : si Trenet le savait... », quand un article de *L'Obs* daté du 26 juillet 2005 traite de ce sujet en ne prenant pour seul exemple que la RN7³². Dans ces articles, les auteurs déplorent le changement de statut de la « mythique » RN7, qui pour eux « disparaît » en quelque sorte puisque son appellation est modifiée.

Dans une chronique intitulée « Nationale 7 » et paru dans *L'Express* le 1^{er} août 2005, l'économiste Jacques Attali interprète la départementalisation des routes nationales comme un « affaiblissement » de l'Etat et un « triomphe du pouvoir local sur l'autorité centrale » (Attali, 2005). Pour lui, débaptiser la RN7 et la transformer en une succession de routes départementales témoigne du « renoncement » de l'Etat à défendre un réseau qui a permis de « relier tous les Français entre eux » au fil des siècles et qui est constitutif de l'identité du pays.

Les réactions suscitées par cette départementalisation des routes nationales françaises et de la RN7 en particulier témoignent de l'importance que semblent accorder des personnes à cette route. Ces opérations de déclasserement interviennent en effet de manière concomitante à un regain d'intérêt dont fait l'objet la RN7 depuis plusieurs années.

1-7 - Nouvelle étape : la reconnaissance d'une singularité de la route nationale 7

A partir des années 1990, on assiste à l'émergence de différentes formes de valorisation et de promotion de la RN7, qui souhaitent en souligner la singularité. Le récit se formalise de manière experte, et devient un objet dans la valorisation et dans la promotion qui est faite de la route.

³² L'auteur.e de l'article n'est pas mentionné, ce qui explique pourquoi dans les références bibliographiques, c'est le journal *L'Obs* qui a été indiqué comme auteur.

1-7-1 - La naissance d'un intérêt pour la route nationale 7 à l'échelle locale

C'est à une échelle locale qu'émanent les premiers signes d'intérêt pour la RN7.

Soulignons que dès 1966, l'association *Les Chemins du passé*, créée par des résidents de Saint-Symphorien-de-Lay (Loire), entreprend une revalorisation du tracé de la RN7. Elle se traduit par l'instauration progressive d'une signalétique indiquant la présence de l'ancien tracé de la route dans la commune et aux alentours. Si cette signalétique concerne au départ le tracé de la RN7 à l'époque royale, elle sera ensuite et à partir des années 2000 dédiée à son tracé des années 1950 et 1960.

En 1990, plusieurs résident.e.s de longue date de Piolenc (Vaucluse), commune traversée par la RN7, décident de fonder l'association *Mémoire de la Nationale 7*. Habitant pour la plupart la commune depuis leur enfance, ces résident.e.s sont restés marqué.e.s par l'important flux automobile qui animait Piolenc l'été de la fin des années 1940 au milieu des années 1960. Fascinés par les nombreux véhicules qu'ils voyaient défiler sous leurs yeux, c'est ce qui a trait au « *patrimoine routier* » que les bénévoles de l'association ont décidé de valoriser. Ainsi, les premières expositions temporaires de l'association ont rassemblé tout aussi bien des véhicules utilisés dans les années 1950 et 1960 (voitures, scooters...) que des objets tels que les anciens panneaux et bornes Michelin ou les anciennes pompes à essence. Une exposition permanente a été inaugurée en 2003, puis à nouveau en 2012 à travers un musée, appelé *Mémoire de la Nationale 7*.

Quelques années après la création de cette association, paraît un premier ouvrage consacré à l'histoire de la RN7.

1-7-2 - Des ouvrages consacrés à la route nationale 7

En 1995, l'illustrateur Thierry Dubois s'attarde au cours d'un trajet sur la RN7 sur différents aspects qui jalonnent son tracé et l'interpellent particulièrement à titre personnel : paysages, bâtis de bord de route, monuments historiques... Il entreprend en suivant un travail basé sur le recueil d'archives (textes, photographies et cartes), des entretiens avec des riverains (habitants et commerçants), et la réalisation de nombreuses prises de vue pour reconstituer et mieux comprendre l'histoire de la RN7.

Quelques années plus tard, paraît l'ouvrage *La route Paris Côte d'Azur* (2003), fruit de ce travail mené sur la RN7 pendant plusieurs années. Dans cet ouvrage, Thierry Dubois retrace l'histoire de la RN7 de l'époque romaine aux années 1990, puis mentionne un ensemble d'aspects qui de Paris à Menton, revêtent à ses yeux un caractère patrimonial sur la RN7. En plus des photographies, de nombreux dessins qui représentent les déplacements sur cette route dans les années 1950 et 1960 accompagnent les textes.

La route Paris Côte d'Azur va constituer le fer de lance d'une série de publications d'autres ouvrages à partir de 2008³³.

Écrits par des passionnés de l'histoire des routes et/ou des amateurs de rallyes en voitures anciennes, ces ouvrages retracent également l'histoire de la RN7 de l'époque romaine à aujourd'hui et de mentionner tous les lieux emblématiques et aspects patrimoniaux qui jalonnent son tracé de Paris à Menton (Hardivilliers et Raffard, 2008 ;

³³ A noter qu'un premier ouvrage sur la RN7 a été publié en 1988 par l'écrivain Pierre Drachline. Il y commente une série de photographies prises sur la route par les photographes Christian Louis, Robert Doisneau et Willy Ronis.

Naddeo et Chabres, 2010 ; Pagneux, 2016). Parmi ces ouvrages, deux d'entre eux ont à nouveau été écrits par Thierry Dubois (*C'était la Nationale 7* (2012) et *La Nationale 7 en autorama* (2014)), qui comme le premier mêleront à la fois texte et dessins et porteront sur l'histoire de la RN7, et contribueront également à faire de Thierry Dubois un des acteurs clés du processus de patrimonialisation de la route.

La publication de ces ouvrages est concomitante à un accroissement de la parution du nombre d'articles de presse et de reportages télévisuels sur le sujet au cours de ces mêmes années.

1-7-3 - Une route nationale 7 médiatisée

Depuis le milieu des années 2000, la RN7 est évoquée de manière récurrente dans les médias, qu'il s'agisse d'articles de presse (quotidienne et de magazine) ou de reportages télévisuels.

Publiés dans des quotidiens régionaux (ex. *Le Dauphiné Libéré*, *La Montagne*) ou des magazines consacrés à l'automobile, les articles proposent le plus souvent une déclinaison des thèmes abordés dans les ouvrages, ou de se pencher spécifiquement sur un fait ou une anecdote liés à la route dans un département voire une commune qu'elle traverse. Au cours de l'été 2015, le quotidien *Le Dauphiné Libéré* a par exemple publié une série d'articles sur l'histoire de la RN7 dans l'Isère, la Drôme et le Vaucluse. Les articles portaient aussi bien sur des établissements présents le long de la RN7 (ex. article du 19 juillet 2015 consacré aux relais-routiers encore en service entre Valence et Montélimar) que sur des aspects qui caractérisent ces tronçons de la route (ex. article du 16 juillet 2015 consacré aux tables gastronomiques présentés entre Vienne et Valence).

De même, plusieurs hors-séries de magazines (ex. *Le Dauphiné Libéré* en 2015, 2016 et 2017) seront édités au cours de ces années. Ils prennent généralement la forme d'un guide touristique de la RN7 de Paris à Menton, dans lequel sont par exemple mentionnés les sites touristiques à visiter, les adresses gastronomiques où s'arrêter manger, ainsi que les sorties culturelles et festives à effectuer dans les régions traversées.

Parallèlement à la publication de ces articles de presse, de nombreux reportages vidéo vont également être réalisés, et diffusés dans des magazines d'information, de découverte ou consacrés à l'automobile. D'une durée de quelques minutes à deux heures, ces reportages portent tout aussi bien sur un aspect en particulier de la route (ex. restauration d'un bâtiment, anecdotes liées à l'un de ses l'un de ses tronçons...) que sur la route dans son ensemble. Dans ce deuxième cas, il est alors proposé de suivre un à plusieurs automobilistes en véhicules d'époque, qui tout en évoquant l'histoire de la RN7, marquent aussi des arrêts sur ses lieux et étapes jugés clés, en expliquant pourquoi ces derniers, à leurs yeux, méritent plus spécifiquement que l'on s'y attarde (ex. importance historique, caractéristique patrimoniale...).

Les jours d'importants flux automobiles estivaux sur l'autoroute, les magazines d'information (ex. JT de TF1 ou F2) ont depuis une dizaine d'années pris l'habitude de diffuser des reportages consacrés à la RN7. Leur but est de montrer comment les jours d'embouteillages, la RN7 peut s'avérer être un axe « *bis* » ou « *alternatif* » à l'autoroute, sur lequel en plus d'échapper aux bouchons, on prend le temps de voyager, de contempler les paysages environnants et de découvrir les attraits touristiques et patrimoniaux de la nationale. Si ces reportages alternent entre des images de l'autoroute illustrant la circulation au ralenti et

celles de la RN7 montrant au contraire une avancée fluide des véhicules, ils proposent également plusieurs interviews de touristes ayant opté pour le choix de la RN7 plutôt que celui de l'autoroute. Il leur est alors à chaque fois demandé « *pourquoi ce choix* » et quels bénéfices ils en retirent par rapport à un trajet sur autoroute.

Plus récemment, des émissions de radio ont été consacrées à la RN7 et à son histoire. Elles s'intéressent plus particulièrement aux années 1950 et 1960 et à la « route des vacances » que représentait alors la RN7 au cours de ces décennies. A l'aide d'interviews de spécialistes de la RN7 (auteurs d'ouvrages sur le sujet, universitaires...) et de reportages d'époque (ex. jour de départ en vacances dans les années 1950), les émissions reviennent sur ce qui a caractérisé cette époque de la RN7 et cherchent à comprendre pourquoi cette route suscite encore aujourd'hui de l'intérêt. C'est sur ces aspects qu'est par exemple revenue l'émission « Le Temps d'un Bivouac » sur *France Inter* le 12 juillet 2019, et au cours de laquelle Thierry Dubois est intervenu.

En parallèle de ces publications, reportages vidéo et audio, des actions s'ancrent directement sur la RN7.

1-7-4 - Des actions patrimoniales ancrées sur la route nationale 7

Le long de la RN7, il est d'abord possible de croiser régulièrement des objets ou aspects graphiques qui y font référence, et prennent différentes formes, comme l'attestent les photographies 2, 3 et 4.

Photographies 2, 3 et 4 - Des références diverses à la route nationale 7 le long de son tracé



Clichés : Pierre-Louis Ballot, 2018, 2017 et 2017³⁴.

Les photographies 2 et 3 permettent d'observer, d'une part, que c'est au passé de la RN7 qu'il est fait référence, comme en témoignent le panneau « Route Nationale 7 Historique » à Lapalisse (Allier) (photographie 2) et la fresque au sol représentant la RN7 (Lapalisse) (photographie 3). D'autre part, on note sur la photographie 4 où apparaît une

³⁴ L'ordre des dates de prises de vue correspond à celui des numérotations des photographies.

ancienne borne Michelin géante (Laveyron (Allier)) que ce sont des objets de la RN7 appartenant au passé qui sont parfois mobilisés.

Si ces références à la RN7 se rencontrent parfois en nombre dans certains départements (ex. Nièvre, Var et Alpes-Maritimes), elles peuvent au contraire être quasiment absentes dans d'autres départements (ex. Essonne, Seine-et-Marne et Rhône).

Depuis le milieu des années 2000, sont également entreprises par des habitants ou des élus locaux des opérations de valorisation et de restauration d'un ensemble d'éléments et objets jalonnant le parcours de la route, et datant des années 1940, 1950 ou 1960. Ils renvoient dans un premier temps à tout ce qui a trait à la signalétique routière, tels les bornes kilométriques et panneaux d'indication Michelin ainsi que les panneaux d'entrée ou de sortie des communes. Dans un deuxième temps, ils se réfèrent aux établissements de bord de route au sein desquels les automobilistes étaient amenés à effectuer des arrêts au cours de leurs déplacements : stations-services, garages et relais-routiers (photographie 5). Dans un troisième et dernier temps, ces éléments renvoient aux publicités murales, présentes sur les façades de bâtiments situés en bord de route, et réalisées de façon à être les plus visibles possibles pour les automobilistes de passage.

Photographie 5 - Un ancien garage restauré à Tain-l'Hermitage (Drôme)



Cliché : Pierre-Louis Ballot, 2017.

Ces actions patrimoniales prennent également la forme de manifestations, qui se déclinent sous plusieurs formes.

Organisés annuellement par des personnes passionnées par l'histoire des routes et/ou amatrices de sorties en voitures anciennes, des rallyes invitent à parcourir en quelques

jours voire une semaine toute la route ou l'un de ses tronçons. En se déplaçant à bord de véhicules d'époque, le but recherché est de se replonger dans les années 1950 et 1960, et de renouer avec les conditions de voyage de cette époque, en faisant du trajet non plus un simple déplacement d'un point à autre de l'espace, mais bien un espace-temps déjà assimilé aux vacances. De même, un « *road-book* » élaboré par le ou les organisateurs du rallye propose d'effectuer des arrêts sur les lieux et étapes jugés phares de la RN7, voire d'organiser des visites dans des lieux touristiques situés au bord ou aux alentours de la route.

Depuis 2006, des actions patrimoniales ont été instaurées au sein de territoires (communes, départements...) traversés par la RN7. Impulsés par des élus, professionnels du tourisme ou habitants, elles prennent d'abord la forme d'associations, qui ont généralement pour objectif de valoriser et de promouvoir les aspects patrimoniaux (ex. monuments) de certains tronçons de la RN7. Ces actions prennent ensuite la forme de manifestations communales, qui se déroulent de manière ponctuelle ou au contraire pérenne, et commémorent des aspects propres au passé de la RN7, en reconstituant par exemple des bouchons ou un défilé de voitures anciennes le temps d'une journée (photographie 6).

Photographie 6 - La troisième édition de la manifestation *Faites de la Nationale 7* en 2016 (Pougues-les-Eaux, Nièvre)



Cliché : Pierre-Louis Ballot, 2016.

Enfin, nous pouvons mentionner l'existence de plusieurs musées implantés dans des communes (ex. celui de Piolenc dont il a été question précédemment) et l'organisation récurrente d'expositions temporaires, qui portent sur l'histoire de la RN7 de son apparition à l'époque romaine à aujourd'hui.

Cette valorisation et promotion de la RN7 prennent donc deux principales formes. Elles se concrétisent dans un premier temps par une série de publications et une médiatisation qui l'abordent généralement dans sa globalité et s'intéressent à son passé. Elles se traduisent dans un second temps par des actions ancrées directement sur la RN7, qui commémorent là aussi son passé ou portent sur des objets qui y renvoient (ex. restauration d'anciens établissements fonctionnels).

Cet intérêt pour le passé de la RN7 ne doit toutefois pas tendre à occulter le fait que la RN7 conserve toujours une dimension fonctionnelle.

1-8 - La route nationale 7 : une route patrimonialisée mais toujours fonctionnelle

Rappelons que la patrimonialisation est un processus qui « s'applique aussi bien à un objet qu'une réalité idéale [...], et qui est une reconnaissance et de mise en valeur d'édifices, d'espaces hérités, d'objets et de pratiques. » (Fagnoni, 2011). Ce processus concerne donc généralement des objets qui ont perdu leur usage fonctionnel, ou dont la fonction trouve un sens différent à l'heure actuelle. A cet égard, la route nationale 7 représente un cas d'étude intéressant.

Nous avons vu précédemment qu'un intérêt pour cette route était née dès les années 1950, au moment où des milliers d'automobilistes l'empruntaient l'été pour se rendre en vacances sur la Côte d'Azur. Puis, elle fait l'objet d'un intérêt nouveau depuis les années 1990, où il est fait en grande partie référence à son passé de « route des vacances ».

Dans cette sous-partie, nous souhaitons toutefois montrer que la RN7 conserve toujours des aspects fonctionnels à l'heure actuelle.

Pour caractériser cette dimension fonctionnelle de la RN7, nous proposons d'évoquer successivement ses flux d'usagers, les travaux de réaménagement dont elle peut faire l'objet, et les infrastructures à destination des usagers que l'on rencontre le long de son tracé.

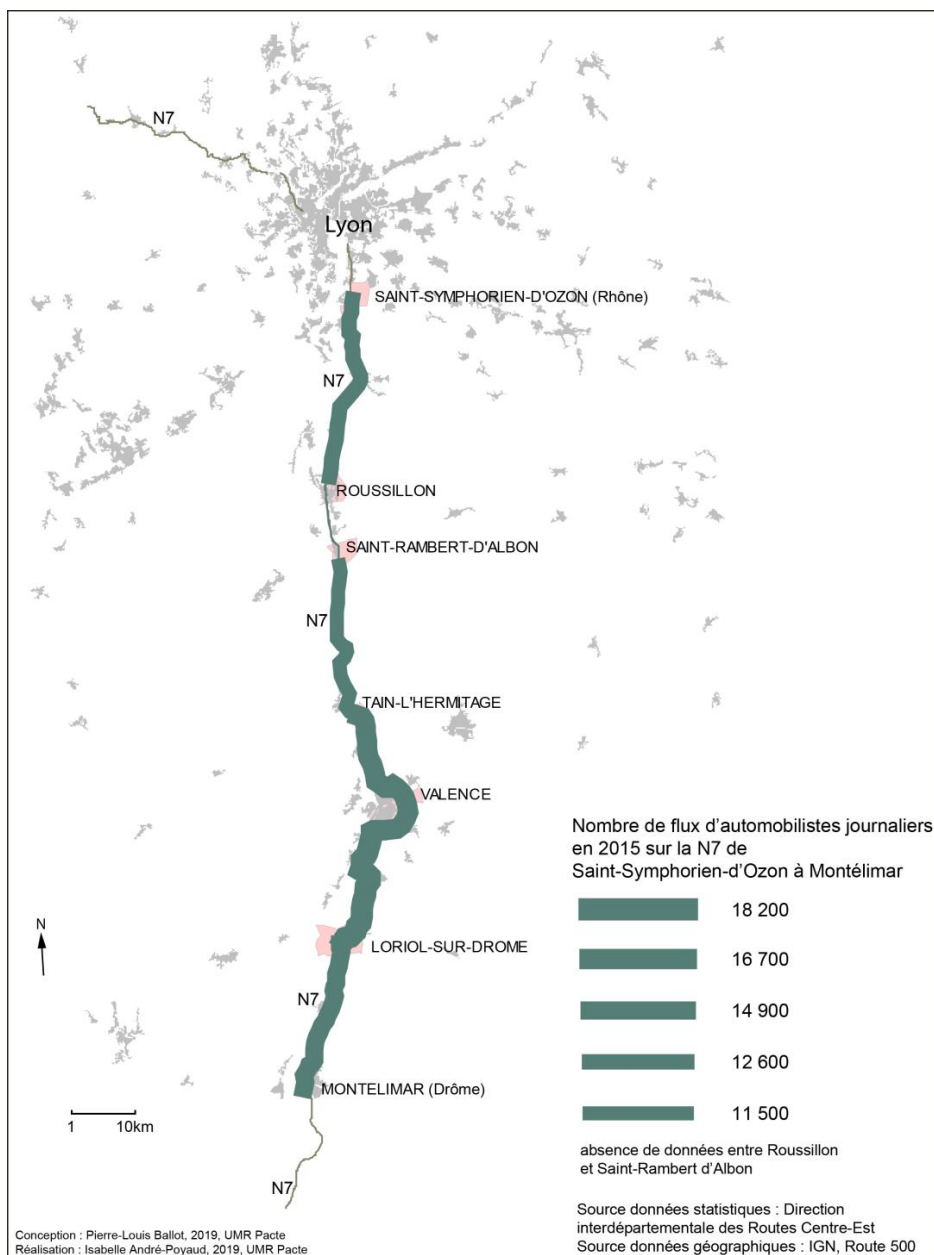
1-8-1 - Des flux d'automobilistes journaliers sur la route nationale 7

La fonction initiale d'une route est d'accueillir des usagers pour leur permettre de circuler, ce qui conduit à l'apparition de flux de circulation.

A partir de deux cartes de flux d'usagers, l'objectif est de montrer que la RN7 reste une route toujours empruntée à l'heure actuelle.

La carte 3 propose d'abord une analyse des flux journaliers à l'échelle interdépartementale, sur le tronçon Saint-Symphorien d'Ozon (Rhône) - Montélimar (année 2017). Si le choix de ce tronçon est lié d'une part aux données de flux existantes, il s'explique surtout et d'autre part par sa proximité avec l'autoroute. Le but était en effet d'observer si de par la présence de l'autoroute, les flux d'usagers se révéleraient peu nombreux sur cet axe de la RN7.

Carte 3 - Flux d'automobilistes journaliers sur la route nationale 7 en 2015 dans le sens Saint-Symphorien d'Ozon (Rhône) - Montélimar (Drôme)



Conception : Pierre-Louis Ballot, 2019.
Réalisation : Isabelle André-Poyaud, 2019.

La carte permet d'observer, dans un premier temps, que les flux journaliers d'automobilistes³⁵ se quantifient par dizaine de milliers sur l'ensemble du tronçon, ce qui témoigne de l'important trafic qu'il a accueilli quotidiennement en 2015. Un trafic qui s'est d'ailleurs accru, puisque à titre de comparaison, le tronçon Saint-Rambert-D'albon - Tain-l'Hermitage accueillait un flux journalier de 9 800 automobilistes avant 2015 (moyenne

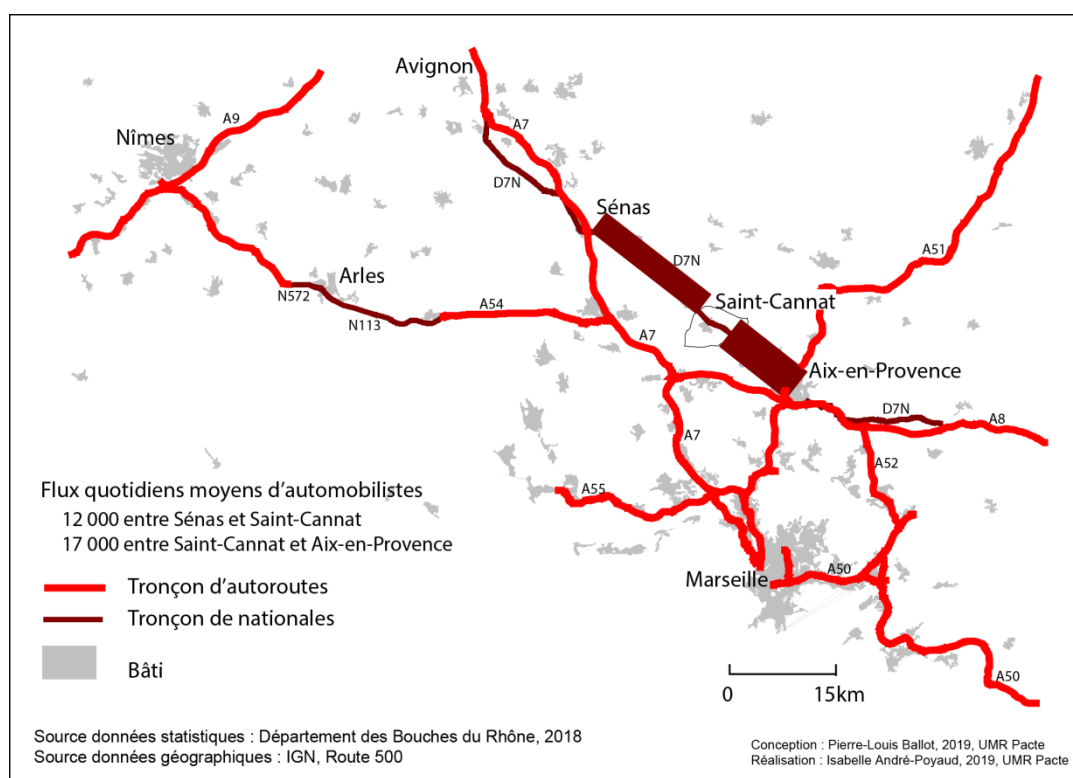
³⁵ Les données de flux recueillies intègrent l'ensemble des usagers qui empruntent la RN7, ce qui ne permet donc pas d'opérer de distinction entre les flux de navetteurs, de chauffeurs-routiers et de touristes.

annuelle)³⁶, quand le tronçon Loriol-sur-Drôme - Montélimar accueillait un flux journalier de 11 200 automobilistes (moyenne annuelle)³⁷.

Dans un second temps, nous observons une concentration plus importante des flux entre les communes de Valence et de Montélimar, ce qui témoigne de la fonction de liaison et de desserte qu'occupe la RN7 entre la préfecture (Valence) et la sous-préfecture (Montélimar) du département de la Drôme.

La carte 4 porte sur les flux d'usagers journaliers à l'échelle départementale entre la commune de Sénas (Bouches-du-Rhône) et de Saint-Cannat (Bouches-du-Rhône), puis de Saint-Cannat et de Aix-en-Provence (année 2017). Une étude récente menée par le département des Bouches-du-Rhône dans le cadre d'un projet de déviation a permis d'obtenir des données sur les flux quotidiens moyens d'automobilistes dans la commune.

Carte 4 - Nombre de flux d'automobilistes sur la route nationale 7 entre Sénas (Bouches-du-Rhône) et Saint-Cannat (Bouches-du-Rhône), et entre Saint-Cannat et Aix-en-Provence (Bouches-du-Rhône)



Conception : Pierre-Louis Ballot, 2019.
 Réalisation : Isabelle André-Poyaud, 2019.

Si la carte nous montre que les deux tronçons sont très empruntés par les automobilistes, elle permet également d'observer une concentration plus importante des flux entre Saint-Cannat et Aix-en-Provence. L'étude réalisée par le département des Bouches-du-Rhône a en effet souligné la fonction de desserte et de transit qu'occupait la RN7 entre

³⁶ Source données statistiques : Direction interdépartementale des Routes Centre-Est.

³⁷ Source données statistiques : Direction interdépartementale des Routes Centre-Est.

ces deux communes, de nombreux habitants de Saint-Cannat allant par exemple travailler quotidiennement à Aix-en-Provence, pôle économique régional.

Précisons que s'il a un temps été envisagé de réaliser une carte présentant les flux journaliers d'automobilistes sur l'ensemble de la RN7, trois raisons ont finalement conduit à ne pas le faire.

La première raison est qu'il existe des tronçons de la RN7 pour lesquelles les données de flux sont difficilement accessibles. La deuxième raison est que les données de flux recueillies sur les différents tronçons ne datent pas toujours de la même année. La troisième et dernière raison est qu'il a paru plus pertinent de sélectionner des tronçons en particulier, qui permettraient de démontrer un aspect spécifique.

1-8-2 - Des travaux de réaménagement dédiés à l'amélioration des conditions de circulation

Qu'il s'agisse de raisons liées à l'accidentalité routière, à l'importance des flux de circulation sur des tronçons ou encore à l'environnement traversé, les routes font régulièrement l'objet de travaux de réaménagement.

Dans le cas de la RN7, des travaux de réaménagement ont été ou sont entrepris depuis plusieurs années en divers endroits de son tracé, et pour différentes raisons.

Parmi les travaux couramment entrepris, il y a ceux qui concernent l'élargissement de la chaussée (mise au gabarit à 2x2 voies), souvent concomitant à une déviation des communes situées sur le tracé de la RN7 où se déroulent les travaux.

Photographie 7 - Projet de déviation en cours dans le département de l'Allier



Cliché : Pierre-Louis Ballot, 2018.

Si nous avons vu précédemment que des déviations avaient été instaurées dès les années 1950 sur la RN7 dans le but de contrer les effets néfastes de la circulation dans les centres-villes, notons que sa mise au gabarit à 2x2 voies fait depuis plusieurs années l'objet d'une revendication de la part d'usagers.

Plusieurs associations ont en effet été créées, dont les plus médiatisées sont celles situées et agissant dans les départements de la Nièvre, de l'Allier et de la Loire. Elles ont pour objectif d'obtenir l'élargissement à 2x2 voies de la RN7 dans une majeure partie de leurs départements respectifs, et ce dans le but de garantir une meilleure sécurité aux usagers, garantie qui passe par une baisse de l'accidentalité routière.

Suite aux actions menées par l'*Association nivernaise RN7 2x2 voies* et aux différentes réunions organisées, le gouvernement a par exemple promis la mise en 2x2 voies de la RN7 dans l'ensemble du département de la Nièvre en 2022, comme le rapporte un article du *Journal du Centre* daté du 07 novembre 2019.

Un autre type de travaux que l'on rencontre régulièrement le long de la RN7 concerne des réaménagements à l'échelle communale : réalisation de giratoires pour garantir une meilleure sécurité des usagers, sécurisation des bords de route... (photographie 8).

Photographie 8 - Aménagement d'un giratoire à Châteauneuf-le-Rouge (Bouches-du-Rhône)



Cliché : Pierre-Louis Ballot, 2018.

La RN7 accueille également des infrastructures dédiées à différents types d'usagers.

1-8-3 - Des infrastructures dédiées à différents types d'usages de la route nationale 7

Le but de cette sous-partie n'est pas de revenir sur l'ensemble des infrastructures qu'accueille la RN7 (ex. garages, stations-services...), mais de montrer que parmi les types d'établissements qui font parfois l'objet d'opérations de restauration, certains conservent toujours un rôle fonctionnel.

C'est d'abord le cas des garages, que l'on rencontre en grand nombre le long de la RN7 (photographie 9).

Photographie 9 - Un garage situé à Fréjus (Var)



Cliché : Pierre-Louis Ballot, 2015.

C'est ensuite le cas des relais-routiers, qui pour certains proposent toujours l'ensemble des services à destination des chauffeurs-routiers : restauration le midi et le soir, douches... (photographie 10).

Photographie 10 - Un relais-routier à Boismorand (Loiret)



Cliché : Pierre-Louis Ballot, 2018.

Notons enfin que des aires de repos, destinées aussi bien aux touristes qu'aux chauffeurs-routiers, font régulièrement l'objet de réaménagements, comme c'est par exemple le cas de cette aire de repos situé entre Vienne et Valence (photographie 11).

Photographie 11 - L'aire de repos de Laveyron (Drôme)



Cliché : Pierre-Louis Ballot, 2019.

Cette première partie du chapitre est revenue sur l'histoire de la RN7 du I^{er} siècle avant J.-C. à aujourd'hui, sans prétendre à une approche exhaustive ni descriptive. Nous avons ainsi vu comment elle a d'abord incarné un instrument politique et militaire pour le territoire de l'époque romaine à l'époque impériale. Puis, tout en constituant un axe fonctionnel national entre Paris et la Côte d'Azur dans les années 1950 et 1960, elle a témoigné des transformations de la société française survenue au cours de cette époque (ex. avènement des congés payés et accession à l'automobile des classes moyennes). Les différentes mutations qu'elle a connues à partir des années 1960, avec l'arrivée de l'autoroute d'une part, et les transformations inhérentes à son passé d'autre part, ont progressivement fait émerger un regain d'intérêt à son égard. Dans la mesure où cet intérêt porte sur des aspects de son passé, nous proposons de le qualifier d'intérêt patrimonial, la patrimonialisation étant pour rappel définie comme un processus qui « s'applique aussi bien à un objet qu'une réalité idéale [...], et qui est une reconnaissance et de mise en valeur d'édifices, d'espaces hérités, d'objets et de pratiques. » (Fagnoni, 2011).

L'objectif est désormais de présenter les objets d'analyse retenus pour répondre à la problématique générale et aux hypothèses de la thèse.

II - Démarche et objets d'analyse

La présentation des trois objets d'analyse retenus suit l'ordre dans lequel va s'opérer notre démonstration, ce qui permet de clarifier la démarche adoptée dans la deuxième

grande partie de la thèse, consacrée aux résultats. Pour chaque objet d'analyse, des précisions sont apportées quant aux protocoles méthodologiques élaborés.

2-1 - Analyser la construction patrimoniale de la route nationale 7

Nous avons vu que depuis les années 1990, la RN7 fait l'objet d'un processus de patrimonialisation, à travers différentes formes de valorisation et de promotion (ex. publications d'ouvrages et actions patrimoniales ancrées sur la route comme la restauration d'anciens établissements fonctionnels).

Dans la mesure où l'objectif est d'analyser comment cette dimension patrimoniale de la RN7 est réinterprétée à travers les actions patrimoniales locales, puis vécue par les usagers, le but dans un premier temps est d'identifier et de classer les critères qui justifient sa patrimonialisation. Cette étape paraît doublement indispensable, dans la mesure où la RN7 ne fait pour rappel actuellement l'objet d'aucune inscription sur une liste du patrimoine national ou mondial (ex. UNESCO). Aucun critère officiel n'est donc retenu pour justifier son intérêt patrimonial.

Pour identifier ces critères, c'est une analyse du discours des acteurs patrimoniaux qui a été privilégiée, et qui est principalement véhiculée dans différents types de documents consacrés à la route (ouvrages, articles de presse quotidienne et de magazine, reportages télévisuels et radiophoniques), dont ils sont les auteurs ou auxquels ils participent. L'autre raison qui justifie l'analyse de ces documents est le fait que la RN7 y est abordée dans sa « globalité ». Les acteurs patrimoniaux évoquent en effet l'ensemble du tracé de la route, et axent plus rarement leur attention sur un territoire traversé ou un tronçon en particulier.

Suite à une première étude synthétique des documents récoltés, c'est sur les ouvrages, hors-séries de magazines et reportages télévisuels qu'il a été décidé de concentrer l'analyse. Deux raisons justifient ce choix.

La première, que ce sont ces trois types de documents qui évoquent généralement l'ensemble du tracé de la RN7, et non pas une localité ou un de ses tronçons spécifiques, comme c'est davantage le cas des articles de presse quotidienne³⁸.

La seconde, que ces trois types de documents proposent chacun des approches spécifiques et en même temps complémentaires de l'étude du processus de patrimonialisation de la RN7, en ne construisant pas leur démarche de la même façon et/ou en faisant intervenir différents acteurs patrimoniaux.

En limitant le nombre de documents analysés, l'objectif était également de consacrer suffisamment de temps à chacun d'entre eux pour mener une analyse la plus précise possible.

Publiés à partir des années 2000 et écrits par des passionnés de l'histoire des anciennes routes nationales françaises et amateurs de voitures anciennes, les ouvrages portent généralement sur une époque particulière de la RN7 entre l'époque romaine et aujourd'hui, ou sont consacrés aux lieux emblématiques et aspects patrimoniaux qui jalonnent son tracé de Paris à Menton.

³⁸ Ces articles de presse sont publiés dans des quotidiens régionaux (ex. *Le Dauphiné Libéré* et *La Montagne* en région Auvergne-Rhône-Alpes), qui évoquent donc avant tout l'actualité régionale.

Edités au moins une fois par an, les hors-séries de magazine consacrés à la RN7 proposent un « florilège » d'éléments rattachés la RN7, qu'il s'agisse d'éléments renvoyant à son passé ou à ce qu'elle est actuellement.

Quant aux reportages télévisuels, eux aussi réalisés à partir des années 2000, ils proposent de suivre sur une durée de quelques minutes à deux heures un à plusieurs automobilistes en voitures d'époque sur l'ensemble du tracé de la route. Tout en évoquant son histoire, ils marquent également des arrêts sur des lieux et étapes qu'ils jugent clés, tant pour leurs caractéristiques historiques que géographiques.

Si l'intitulé précis des documents qui ont été mobilisés pour l'analyse et les informations qui leur sont attenantes (ex. auteurs, année de publication...) seront détaillés dans le chapitre 4, le tableau 3 indique toutefois combien de documents ont été analysés au total.

Tableau 3 - Caractériser la construction patrimoniale de la route nationale 7 : nombre de documents analysés

Type de document	Nombre de documents analysés
Ouvrages	2
Hors-séries de magazines	2
Reportages télé	2
Total	6

Réalisation : Pierre-Louis Ballot, 2019.

A la suite, le tableau 4 détaille la grille d'analyse mise en place conjointement pour la lecture des ouvrages et des hors-séries de magazines ainsi que pour le visionnage des reportages.

Tableau 4 - Grille d'analyse des documents consacrés à la route nationale 7

Axes d'analyse	Objectifs
<u>Axe 1</u> : Auteurs du document	Identifier le statut des auteurs du document et préciser dans quel cadre ce dernier a été produit.
<u>Axe 2</u> : Critères de valorisation et de promotion de la RN7	Observer quels principaux critères sont mobilisés pour justifier l'intérêt patrimonial de la RN7, et qui participent dans le même temps à son identification
<u>Axe 3</u> : Temporalité de la patrimonialisation	A partir des référents d'identification nationaux de la route définis, établir au regard de quelle(s) époque(s) est patrimonialisée la RN7.

Réalisation : Pierre-Louis Ballot, 2018.

L'axe 1 souhaite vérifier l'hypothèse selon laquelle en fonction des auteurs du document et du cadre dans lequel il est produit, les aspects de la RN7 évoqués ne sont pas similaires, dans la mesure où ces documents ne s'adressent pas forcément à la même audience ou poursuivent des objectifs différents.

Afin d'identifier les principaux critères mobilisés pour justifier l'intérêt patrimonial suscité par la RN7, c'est leur occurrence qui a été relevée dans chacun des documents analysés. Le but était ainsi d'observer quels critères étaient le plus régulièrement évoqués par les acteurs patrimoniaux, et dans quel ordre ces derniers avaient tendance à en parler.

C'est à partir des critères identifiés dans l'axe 2 que le troisième et dernier axe se propose d'identifier la temporalité de la patrimonialisation. Nous avons en effet vu que l'histoire de la RN7 était vieille de plus de 2000 ans, et l'objectif est donc de déterminer si la patrimonialisation de la RN7 s'effectue au regard d'une seule époque de la RN7, ou navigue au contraire entre plusieurs époques.

La sous-partie suivante concerne l'analyse des liens entre la RN7 et les territoires traversés.

2-2 - Les associations, musées et manifestations communales : des actions patrimoniales comme outil d'analyse des liens route-territoire

Nous avons vu que plusieurs actions patrimoniales s'ancraient directement sur la RN7 : restauration d'anciens établissements (ex. garage), rallyes en véhicules d'époque, manifestations communales...

Dans la mesure où l'objectif est d'analyser les liens route-territoire, l'intérêt s'est porté sur les actions patrimoniales mises en place par des territoires (communes, départements), et qui se déroulent en leur sein ou l'associent dans la valorisation et la promotion de la RN7. L'analyse a donc concerné les associations, les musées et les manifestations communales. Une description succincte de leurs objectifs et de leur contenu permet de spécifier l'approche développée pour chaque type d'action.

A partir de circuits touristiques ou d'animations spécifiques, les associations ont pour but de faire (re)découvrir les richesses patrimoniales de la RN7 sur l'ensemble de son tracé ou à l'échelle d'une région voire d'un département. A l'initiative d'une commune motrice, il est généralement proposé à un ensemble d'autres communes d'adhérer à l'association et donc de construire un projet de valorisation commun autour de la route. Cette capacité d'un réseau de transport à fédérer des communes et à tisser un fil rouge entre elles peut dans un premier temps être interrogée, en observant si l'objectif affiché par ces associations est ou non atteint, et si non, quelles raisons tendent à l'expliquer. Ce qui peut également nous renseigner sur l'appréhension de la RN7 en tant que « patrimoine », et sur si oui ou non cette appréhension est similaire dans tous les départements et communes traversés.

Si c'est la RN7 que les associations ont pour objectif de promouvoir et de valoriser, la lecture de leurs objectifs nous montre que les actions semblent parfois concerner davantage les territoires que traverse la route. En effet, les associations demandent par exemple à chaque commune de sélectionner un à plusieurs atouts patrimoniaux, qui le plus souvent ne sont pas situés en bord de RN7 ou, si tel est le cas, qui n'ont pas de lien direct avec la route. Dès lors, c'est la configuration suivante qui semble en résulter : la RN7 vaut le détour pour les territoires qu'elle traverse, en même temps que ces derniers ont un intérêt particulier car situés en bordure de RN7, qui devient un facteur d'attractivité sur lequel s'appuient ces territoires.

Ce qui conduit donc à s'interroger sur ce que l'on cherche réellement à promouvoir à travers ces associations, et à tenter de démêler le nœud gordien formé par la route et le territoire, dont on fait l'hypothèse qu'elles fonctionnent de manière consubstantielle dans ce processus de valorisation.

Signalons que plusieurs autres associations dédiées à la RN7 ont été créées ces dernières années. Contrairement à celles mentionnées dans le précédent paragraphe, elles n'ambitionnent pas de valoriser la RN7 et les territoires traversés, mais plutôt les véhicules

anciens qui ont circulé dessus des années 1940 à 1960. Les animations proposées consistent alors à parcourir la RN7 à bord de ces mêmes véhicules sur un ou plusieurs de ses tronçons, ou à organiser le temps d'une journée des rassemblements de voitures anciennes dans une commune. Parfois, il arrive que le sigle RN7 apparaisse dans l'intitulé de ces associations, sans pour autant que leurs actions s'inscrivent sur cette route (ex. association *Passion Taco RN7*, basée à Loriol-sur-Drôme).

Pour cette raison et parce que leur objectif n'est pas de valoriser la RN7 et/ou les territoires traversés, ces associations n'ont pas été intégrées dans l'échantillon constitué.

Depuis plus de dix ans, plusieurs communes proposent en leur sein des manifestations axées sur le thème de la RN7. Elles consistent généralement : à reconstituer, d'une part, à l'aide de véhicules anciens et le temps d'une journée, les bouchons occasionnés par les départs en vacances dans le sud de la France dans les années 1950 et 1960. Des bouchons qui ont en partie contribué à faire la renommée de ces communes, alors considérées comme des « points noirs » de la route du fait de la difficulté et du temps passé à les traverser ; à proposer, d'autre part, une série d'animations (ex. concerts) ainsi qu'un défilé et une exposition de véhicules anciens couramment utilisés dans les années 1950 et 1960.

Des musées consacrés à la RN7 ont également été créés dans certaines communes, à l'instar de celui de Piolenc, dont il a été question précédemment dans ce chapitre. Des illustrations relatent l'histoire de la route et de la commune, et de nombreux objets du passé liés ou renvoyant à la RN7 (ex. anciennes bornes et anciens panneaux d'indication Michelin, anciennes pompes à essence, véhicules d'époque...) sont exposés.

Ces manifestations et ces musées ont pour point commun de se dérouler ou d'être localisés dans des communes implantées le long de la route. L'hypothèse est que par la valorisation de référents nationaux de la RN7 à une échelle communale, une réinterprétation de ces référents s'opère, propre à la vision que s'en font chacune de ces communes. Ce qui, en suivant, conduirait à une appropriation locale de cet objet national qu'est la RN7, et donc à sa mobilisation comme un élément constitutif de l'identité de la commune (deuxième hypothèse).

Si ce processus s'applique dans le contenu même de l'action patrimoniale, et donc dans le déroulé de la manifestation ou de l'exposition proposée par le musée, il apparaît toutefois que les communes souhaitent générer des retombées au-delà de ces actions, et donc sur le long terme. Elles font pour cela de la RN7 un élément d'attractivité, le plus souvent touristique, comment l'attestent les brochures produites par les offices de tourisme ou les municipalités.

En fonction de l'échelle à laquelle s'inscrivent les actions patrimoniales ou leurs animations, le lien route-territoire n'est donc pas analysé de la même manière. Nous proposons de considérer d'un côté les associations, dont la valorisation de la RN7 s'inscrit dans une logique de « ligne », dans la mesure où ce sont des tronçons de la route qu'elles souhaitent valoriser. Nous proposons d'un autre côté de considérer les musées et les manifestations communales, dont la valorisation de la RN7 s'inscrit davantage dans une logique de « point », dans la mesure où ces actions s'implantent ou se déroulent au sein d'une commune en particulier.

Les paragraphes suivants reviennent sur le protocole d'enquête élaboré et les méthodes mobilisées pour enquêter auprès des associations, musées et manifestations.

L'étude de la localisation des actions patrimoniales (ponctuelles et pérennes) laisse apparaître une répartition relativement diffuse le long de la RN7, dans la mesure où l'on en rencontre dans des départements situés aussi bien au « nord » (Val-de-Marne, Loiret, Nièvre, Allier) qu'au « sud » de la route (Drôme, Vaucluse, Var)³⁹.

Au regard de la problématique et des hypothèses de recherche, c'est auprès des actions patrimoniales pérennes qu'il a été décidé de conduire des enquêtes. Ce critère ayant guidé l'intégralité de la construction de l'échantillon, la localisation de ces actions n'a ainsi pas été prise en compte. Ces dernières se déroulant dans chacun des départements précédemment cités, c'est l'ensemble de la route qui a de fait été investi.

Notons que le souhait d'intégrer toutes les actions patrimoniales pérennes dans l'échantillon ne s'est pas fait dans le but d'opérer une comparaison entre chacune d'entre elles, mais bien parce qu'elles renvoyaient à une problématique commune. Ce choix permettait toutefois d'observer si pour chaque action, qu'elle soit une association, une manifestation ou un musée, des spécificités pouvaient apparaître dans la construction du lien route-territoire, et si oui, quels éléments l'expliquaient (contexte local, acteurs à l'origine de leur mise en place...). De même, et dans le cas où les résultats obtenus soient à l'inverse à chaque fois similaires, le but était là aussi de comprendre à quoi cela pouvait être dû.

Pour la constitution de l'échantillon, précisons que ce sont les manifestations en place depuis plusieurs années et qui se déroulent de manière récurrente qui ont été enquêtées. Pour rappel, leur but est de générer des retombées touristiques sur le long terme via la présence de la RN7, qui devient alors un élément d'attractivité et de promotion du territoire communal.

Depuis 2014, plusieurs communes ont à leur tour proposé des manifestations ponctuelles autour de la route. Contrairement aux manifestations évoquées précédemment, elles n'ont pas pour but de s'inscrire dans la durée, et ne sont généralement organisées que le temps d'une seule édition, d'où le choix de ne pas les retenir dans le cadre des enquêtes réalisées. De même, des discussions avec des organisateurs de ces manifestations ont montré que leur mise en place venait soit répondre à un « *effet de mode Nationale 7* », soit commémorer un anniversaire en particulier de la commune et/ou de la route⁴⁰.

Si deux musées de la RN7 existent actuellement (l'un à Mormant-sur-Vernisson (Loiret), l'autre à Piolenc (Vaucluse)), plusieurs expositions liées à la route sont également intégrées dans des musées portant sur d'autres thématiques (ex. Palais du bonbon et du nougat à Montélimar) ou temporairement organisées dans des communes traversées par la route (ex. exposition « N7 historique » et « N7 mythique » à Nevers du mois de mai à septembre 2018)). Si seuls les deux musées de la RN7 ont été enquêtés, cela est lié au fait, d'une part, que leur thème renvoie uniquement à la route, et, d'autre part, que leur création entend elle aussi générer des retombées économiques et touristiques sur le long terme pour la commune où se localise le musée.

³⁹ Le « nord » de la RN7 fait ici référence au tronçon Paris-Lyon, quand le « sud » de la route fait référence au tronçon Lyon-Menton (la ville de Lyon étant quasiment située à mi-chemin entre Paris et Menton).

⁴⁰ C'est par exemple le cas de Pourcieux (Var), qui en 2016, a reconstitué un bouchon pour commémorer les 50 ans de la mise en service de sa déviation (*Bouchon de Pourcieux*, 17 juillet 2016).

Tableau 5 - Nombre d'actions patrimoniales enquêtées

Forme d'action patrimoniale	Nombre d'actions enquêtées
Association	2
Manifestation	4
Musée	2
Total	8

Réalisation : Pierre-Louis Ballot, 2018.

Pour chaque forme d'action patrimoniale, deux approches ont été choisies pour analyser les liens route-territoire. La première a consisté à comprendre quels objectifs et intentions étaient fixés à travers leur mise en place, le but étant d'observer le rôle et la place du territoire dans ces actions consacrées à la RN7, et notamment dans la promotion qui est faite de la route. Ce sont donc des entretiens semi-directifs auprès d'acteurs impliqués dans ces actions qui ont été menés. La deuxième approche s'est traduite par l'étude du contenu de ces actions, qui s'est caractérisée par la réalisation d'une série d'observations au cours de la participation à celles-ci.

Le tableau 6 précise, pour chaque type d'action patrimoniale, auprès de quels acteurs ont été réalisés les entretiens, et dans quel cadre ont plus précisément été conduites les observations.

Tableau 6 - Méthodes mobilisées pour chaque forme d'action patrimoniale enquêtée

Forme d'action patrimoniale	Méthodes mobilisées
Association	Entretien auprès du fondateur/président de l'association
Manifestation	Entretien auprès de la personne à l'initiative et/ou en charge de l'organisation de la manifestation
	Observations au cours du déroulement des manifestations
Musée	Entretien auprès du fondateur/directeur du musée
	Observations au cours de la visite du musée

Réalisation : Pierre-Louis Ballot, 2018.

Au cours de chaque entretien, les questions posées avaient d'abord pour but de recueillir des informations générales sur l'action patrimoniale étudiée (raisons ayant conduit les acteurs interrogés à s'investir ou mettre en place une action dédiée à la RN7, fonctionnement administratif et financier...), puis ensuite des éléments d'analyse permettant de répondre à la problématique posée (principaux objectifs, élaboration du contenu proposé et aspects de la RN7 plus spécifiquement valorisés, type de public visé et retombées attendues).

Les observations conduites au cours des manifestations se sont traduites par une immersion au milieu des participants le temps de leur déroulement et par une visite des expositions proposées pour les musées. Quant aux associations, aucune observation n'a été

réalisée, dans la mesure où ces dernières ne proposent pas encore d'animations régulières⁴¹. Les analyses avaient plus particulièrement pour objectif de caractériser le contenu des actions, d'identifier quels principaux référents de la RN7 y étaient commémorés, et de comprendre si la valorisation de la route était ou non forcément concomitante à celle du territoire.

En complément de ces analyses, précisons enfin que deux entretiens ont également été conduits auprès de Thierry Dubois, qui a contribué à la mise en place de ces actions patrimoniales.

Si, au cours des entretiens, des questions ont porté sur l'histoire de la route et les raisons justifiant à ses yeux le mythe et l'intérêt patrimonial dont elle fait l'objet, d'autres questions ont été posées sur sa collaboration active à la mise en place de ces actions patrimoniales locales, et sur ses liens tissés avec les différents acteurs patrimoniaux le long de la RN7.

La sous-partie qui suit explicite les choix opérés pour analyser le vécu de la RN7 chez ses usagers.

2-3 - Analyser le vécu des usagers de la route nationale 7 au prisme de leurs pratiques quotidiennes, professionnelles et touristiques

Le chapitre 2 fait référence à des travaux menés en anthropologie et en géographie anglo-saxonnes qui ont souligné la place « centrale » (Snead, Erickson et Andrew Darling, 2009) que peut tenir la route dans le quotidien des individus. Ces travaux ont porté sur la construction des paysages en situation de mouvement (Snead, Erickson et Andrew Darling, 2009), la construction de grandes infrastructures en Amérique du Sud (Harvey et Knox, 2015), ou encore sur les significations que revêt la route dans la spatialité des bédouins israéliens (Meier, Ben Israel, Roded et Abu-Ajaj, 2016).

Si cette thèse inscrit sa réflexion dans la poursuite de ces travaux en ce qui concerne le rapport des individus à la route, elle invite comme nous le voyons à y réfléchir à partir d'une route en cours de patrimonialisation.

Ces dernières années, des travaux ont porté sur les pratiques des routes patrimoniales. Ils se sont plus particulièrement intéressés à la Route 66 aux Etats-Unis. Dans sa thèse consacrée à l'histoire et la construction du mythe de la Route 66, l'historien Peter Dedek s'intéresse par exemple à la perception qu'en ont les usagers qui l'empruntent pour l'intérêt qu'elle suscite chez eux (Dedek, 2002). Quelques années plus tard, les anthropologues Kellee Caton et Carla A. Santos ont analysé le vécu de neuf touristes qui ont parcouru la Route 66 (Caton et A. Santos, 2007). Cette recherche, qui s'inscrivait dans la poursuite des travaux consacrés au tourisme patrimonial, a montré que les touristes avaient tous une façon différente de vivre leur voyage sur la Route 66, et que leur souhait d'emprunter cette route n'était pas guidé uniquement par la « nostalgie ». Un constat qui entre en contrepoint avec les travaux menés sur le tourisme patrimonial, qui soulignaient justement l'importance de la nostalgie dans les choix effectués par les touristes. Plus récemment, les géographes Adam A. Payne et Douglas A. Hurt ont travaillé sur une « géographie de la mémoire » le long de la Route 66 (Payne et Hurt, 2015). Ils analysent la

⁴¹ Seule l'association *Nationale 7 Historique Provence* a proposé le 15 août 2018 une animation intitulée « Balade en Provence verte ». Elle consistait à parcourir en voitures anciennes un circuit établi le long de la RN7 et de plusieurs routes départementales. Les participants étaient invités à répondre à des questions sur ces routes et sur les villages traversés. Pour des raisons d'ordre pratique, il n'a toutefois pas été possible d'y participer.

manière dont sont présentés les « thèmes patrimoniaux » aux touristes qui empruntent la route, et soulignent la discontinuité qui caractérise la présentation de ces informations selon les régions.

Dans la poursuite de cette approche et des travaux qui en géographie ces dernières années ont analysé les liens entre tourisme et patrimoine (Lazzarotti et Violier, 2007 ; Lazzarotti, 2011), nous pourrions ainsi analyser le vécu et l'appropriation des touristes qui empruntent la RN7 dans le but de la (re)découvrir.

Toutefois, une précédente sous-partie de ce chapitre a démontré que la RN7 conservait à l'heure actuelle des aspects fonctionnels, comme en témoignent ses flux d'usagers, ses travaux de réaménagement ou encore les infrastructures qu'elle accueille (sous-partie 1-8, p.79). De même, si cette route suscite un intérêt patrimonial et a vu naître des actions de valorisation à son encontre, elle ne fait pour rappel l'objet d'aucun classement officiel et n'est pas aménagé comme un site patrimonial.

S'il est bien sûr envisagé d'interroger des touristes, le choix a toutefois été fait d'inclure d'autres types de pratiques de la RN7 dans l'analyse, et donc d'enquêter auprès de personnes qui l'empruntent pour des motifs professionnels ou liés à leurs activités quotidiennes.

Par ce choix, l'objectif est ainsi de répondre aux questions suivantes : comment la RN7 est-elle vécue et perçue ? Des différences apparaissent-elles selon le motif pour lequel on l'emprunte ? Le motif de pratique de la RN7 détermine-t-il le vécu qu'un usager en a ? La RN7 n'a-t-elle du sens que dans sa dimension mythique et patrimoniale, ou également dans sa dimension fonctionnelle ? Les référents mobilisés par les usagers font-ils écho à ceux définis par les acteurs patrimoniaux ? Assiste-t-on au contraire à une multitude de formes d'appropriation de la RN7 ?

Ce choix était aussi en partie lié à l'idée selon laquelle, en fonction de ces motifs, les échelles et fréquences de pratiques de la route diffèrent, tout comme les lieux d'arrêt fréquentés (aires de repos, parkings, hôtels...). L'hypothèse qui s'en suit est que ces paramètres influent sur la représentation de la route chez les personnes.

Ce sont les pratiques de la RN7 réalisées dans le cadre du quotidien, des activités professionnelles et touristiques qui ont été analysées.

La partie suivante précise, pour chacun de ces motifs de pratique, auprès de quels types d'usagers il a à chaque fois été décidé d'enquêter, et quels éléments ont guidé ces choix. Ce sont successivement les usagers interrogés dans le cadre de leurs pratiques quotidiennes, professionnelles et touristiques de la RN7 qui sont évoqués.

2-3-1 - Les riverains

Plusieurs milliers d'automobilistes empruntent chaque jour la RN7, soit parce qu'ils résident ou travaillent en son bord, soit parce que la route s'inscrit dans les trajets qu'ils effectuent entre leur lieu de domicile et de travail ou pour d'autres activités (ex. courses et loisirs divers). Parmi ces différents cas de figure, c'est auprès des riverains qu'il a été décidé de conduire des enquêtes.

Dans ses travaux consacrés aux mobilités en milieu périurbain, l'architecte et urbaniste Antoine Brès précise qu'un espace est selon lui riverain d'une voie de communication dès lors qu'il borde celle-ci, et que ceux que l'on appelle riverains font donc référence aux personnes résidant ou travaillant le long de cette même voie (Brès, 2006). En

s'appuyant sur cette définition, ce sont les personnes résidant ou travaillant dans des bâtiments donnant sur la RN7 qui ont été considérées comme riverains.

Si ce choix garantissait de questionner des pratiques quasi-quotidiennes de la route chez les individus, même minimales soient-elles (un riverain pouvant par exemple ne l'emprunter que sur quelques mètres), une autre raison l'a justifié. La réalisation de travaux de terrain exploratoires a en effet permis d'interroger plusieurs riverains, et il est apparu que ces derniers évoquaient leur rapport à la route non seulement à travers leurs pratiques mais aussi dans leur situation de riveraineté. Des aspects comme le paysage au sein duquel ils se situaient, les flux de circulation et l'aménagement de la RN7 semblaient alors impacter la vision qu'ils en avaient. Le rapport des riverains à la RN7 était donc questionné à travers leurs pratiques mais aussi leur vécu quotidien de celle-ci en tant que résident et/ou travailleur de bord de route, ce qui permettait d'observer si des différences pouvaient apparaître selon que la personne soit dans une situation d'arrêt ou de mouvement.

La partie consacrée au cadre méthodologique de la thèse précisera pourquoi les entretiens ont été conduits auprès de résidents et de commerçants.

L'hypothèse n'a pas été écartée qu'un individu résidant ou travaillant dans un lieu localisé par exemple à une dizaine de kilomètres de la RN7 puisse davantage la vivre par ses pratiques ou d'autres motifs que quelqu'un étant à son contact en permanence.

S'il a d'ailleurs été un temps envisagé d'alterner la localisation des enquêtes entre les bords de RN7 et des lieux plus éloignés, cela n'a finalement pas été mis en place. Outre le fait que le dispositif méthodologique à instaurer était relativement complexe (ex. lieux où enquêter et comparaison précise à opérer), le risque était également que cette approche oriente davantage les questions sur le seul thème de la riveraineté au détriment de la RN7 en général.

2-3-2 - Les chauffeurs-routiers

Certaines professions nécessitent d'emprunter régulièrement la route, soit parce qu'elles lui sont directement reliées (ex. agents d'entretien de la voirie), soit parce qu'elles nécessitent de se déplacer constamment de villes en villes (ex. représentants de commerce).

C'est auprès des professionnels se trouvant dans cette deuxième situation, et plus spécifiquement des chauffeurs-routiers, qu'ont été conduites les enquêtes.

De par leur métier, qui consiste à transporter par poids-lourds des marchandises d'un lieu à un autre (Courty, 1993), les chauffeurs-routiers se trouvent être en permanence sur la route tout au long de la semaine, que ce soit sur de courtes ou de longues distances. Dès lors, ils sont amenés à y effectuer des arrêts, y passer les nuits, et plus généralement à y développer un ensemble d'habitudes, le plus souvent dans des lieux tels que les relais-routiers et les aires de repos.

Ce sont ces aspects qui expliquent en partie pourquoi il a été choisi d'enquêter auprès des chauffeurs-routiers plutôt que d'autres professionnels se trouvant peu ou prou dans la même situation (ex. les représentants de commerce). Ces derniers vivent en effet la route non seulement dans la pratique qu'ils en ont, mais aussi à travers ces lieux d'arrêt conçus en partie pour eux, comme les relais-routiers, et qui de par leur fonctionnement et les services proposés sont avant tout rattachés au « monde » de la route.

De même, si des travaux se sont intéressés aux espaces économiques et sociaux dans lesquels s'inscrit la carrière des chauffeurs-routiers (Hamelin, 1985), à la représentation dont peuvent faire l'objet les professionnels du transport routier (Hamelin, 1989 ; Courty, 2014),

ou encore à la sociologie qui caractérise cette catégorie professionnelle de la population (Courty, 1993, 2006, 2008), peu se sont encore penchés sur le rapport qu'entretiennent les chauffeurs-routiers avec la route. A partir de l'exemple de la RN7, l'objectif est ainsi d'observer si cette dernière peut faire l'objet d'une appropriation chez les chauffeurs-routiers, et être appréhendée autrement que par des dimensions liées à leur activité professionnelle.

Parmi les différents profils de chauffeurs-routiers existant (statut, fréquence des missions, nombre de kilomètres parcourus...), il a été décidé de ne pas en retenir un en particulier mais d'au contraire tous les prendre en compte, l'hypothèse étant que ces différents paramètres jouent sur le type de rapport développé à l'égard de la route.

2-3-3 - Les touristes

Les activités touristiques font ici référence à celles développées dans le cadre du tourisme, dont on propose de retenir la définition suivante donnée par l'OMT (Organisation mondiale du tourisme) : « Activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et de leurs séjours, de leurs lieux situés en dehors de leur environnement habituel pour une période consécutive qui ne dépasse pas une année, à des fins de loisirs, pour affaires et autres motifs. » (OMT, 2000)⁴². Le terme touriste désigne donc les personnes qui déploient ce type d'activités.

La réalisation de travaux de terrain exploratoires a laissé apparaître deux principaux cas de figure dans l'usage que font les touristes de la RN7.

Dans un premier temps, certains d'entre eux l'empruntent pour se rendre en vacances quelque part. Le choix de passer par cette route est alors lié à diverses raisons : soit la RN7 constitue l'itinéraire le plus pratique pouvant les conduire à leur lieu de destination, soit la RN7 représente un axe bis par rapport à l'autoroute qu'ils ne souhaitent pas emprunter pour économiser de l'argent ou éviter les bouchons, soit ils ont quitté temporairement l'autoroute pour passer la nuit dans un établissement situé en bordure de RN7...

Dans un second temps, des touristes empruntent la RN7 pour y passer leurs vacances. Celles-ci prennent alors la forme d'un circuit de plusieurs jours sur la route, qui devient de fait leur lieu de destination. Pour organiser ce circuit, les touristes s'appuient d'ailleurs généralement sur les ouvrages et hors-séries de magazines parus au sujet de la route, et qui procurent des conseils aux personnes qui souhaiteraient découvrir la RN7. Dans le cadre des enquêtes, ce sont les deux cas de figure qu'il a été décidé de retenir pour construire l'échantillon, et ce pour ne pas se restreindre à une seule et même vision de la route chez les touristes, l'hypothèse étant que selon les raisons pour lesquelles ils circulent la RN7, leur rapport à celle-ci s'en trouve modifié. Aussi, pour le premier cas de figure énoncé, le but est d'observer comment la route peut être vécue par les touristes quand elle est empruntée pour des raisons d'ordre pratique et fonctionnelle et non pas pour des raisons liées à l'imaginaire et aux représentations. A l'inverse, le but est d'observer dans le deuxième cas de figure si, quand la RN7 constitue l'objet du trajet et des vacances, une signification lui est automatiquement attribuée par les touristes, et si oui, laquelle. De plus, le risque en interrogeant uniquement les touristes qui empruntent volontairement la RN7 dans le but de la parcourir et/ou parce qu'ils l'ont (re)découverte via son processus de

⁴² La définition a été consultée sur le site internet de l'Office Mondial du Tourisme : <https://www.unwto.org/fr>

patrimonialisation était de ne s'intéresser qu'à un seul et même type de pratique touristique de la RN7.

De même, les touristes constituant en général la première « cible » du processus de patrimonialisation de la RN7 opéré par les différents acteurs évoqués précédemment, il s'agira d'observer si ces derniers y sont plus particulièrement sensibles dans leurs pratiques que les riverains et chauffeurs-routiers.

2-3-4 - Un recoupement plutôt qu'une dissociation des résultats

Dans le chapitre 6, le but n'est pas de revenir respectivement sur le vécu et la représentation de la RN7 chez les riverains, les chauffeurs-routiers et les touristes. Il sera proposé au contraire de montrer que les formes de vécu et de représentation de RN7 chez ces usagers peuvent se recouper, et comment en fonction de la pratique qu'ils ont de la route, des nuances apparaissent toutefois. La sous-partie consacrée aux enquêtes réalisées auprès des usagers (sous-partie 2-3-5, p.97) reviendra sur la raison pour laquelle les riverains, chauffeurs-routiers et touristes ont été réunis sous le vocable commun d'usagers, et sur la manière dont a été constitué l'échantillon.

Les sous-parties suivantes portent sur les enquêtes menées auprès des riverains, des chauffeurs-routiers et des touristes.

2-3-5 - Analyser le vécu de la route nationale 7 chez les usagers : protocoles d'enquête

Du fait des pratiques différentes de la RN7 chez les trois types d'usagers interrogés (en termes de motif, fréquence et échelle), ce sont trois protocoles d'enquête distincts qui ont été élaborés. Leur construction a été guidée par plusieurs paramètres et hypothèses, découlant des pratiques de la RN7 qu'opèrent respectivement les riverains, les chauffeurs-routiers et les touristes.

C'est de la construction de l'échantillon dont il est dans un premier temps question.

2-3-5-1 - Pour une exploration totale de la route nationale 7

S'il a d'abord été envisagé de concentrer les entretiens auprès des riverains, chauffeurs-routiers et touristes sur deux à trois tronçons de la RN7, pour ensuite généraliser les résultats à l'ensemble de son tracé, la réalisation de travaux de terrain exploratoires m'a finalement convaincu d'enquêter sur toute la route.

Menés sur plusieurs tronçons de la route⁴³, ces derniers m'ont fait apparaître combien la RN7 était caractérisée par une diversité paysagère, traversant aussi bien des espaces ruraux (photographie 13), urbains (photographies 12 et 14), commerciaux (photographie 15) ou encore méditerranéens (photographie 16). L'hypothèse qui s'en est suivie est que le vécu et la représentation de la RN7 chez les usagers pouvaient être en partie fonction du type d'espace qu'elle traversait. Une hypothèse également étayée par la réalisation d'entretiens exploratoires auprès de riverains, qui ont montré que selon le type d'espace où ils résidaient et/ou travaillaient, leur vision de la route s'en trouvait impactée. Si la question du paysage revenait régulièrement dans les entretiens, d'autres aspects étaient également évoqués par

⁴³ Ces travaux de terrain exploratoires ont été conduits sur les tronçons Valence - Montélimar (novembre 2015), Aix-en-Provence - Cannes (novembre 2015), Paris - Nevers (avril 2016) et L'Arbresle - Lapalisse (octobre 2016).

les riverains, comme l'aménagement et l'entretien de la route ou encore les flux de circulation quotidiens.

Photographies 12, 13, 14, 15 et 16 - La diversité paysagère de la route nationale 7



Clichés : Pierre-Louis Ballot, 2018, 2015, 2018, 2018 et 2015.

Ainsi, je parlais du principe qu'en choisissant d'interroger des usagers sur toute la RN7, je me retrouverais avec cette diversité paysagère mais aussi différentes réalités géographiques de la route, susceptibles de mettre en lumière plusieurs formes de vécu et de représentation de la route de Paris à Menton.

Si c'est la prise en compte du type de paysage qui a essentiellement guidé le choix de localisation des entretiens auprès des riverains, la question s'est posée différemment pour les entretiens auprès des chauffeurs-routiers et des touristes.

A la différence des riverains, leur vécu de la RN7 était en effet davantage questionné à partir de leurs pratiques ponctuelles. Le fait d'enquêter également sur tout le tracé de la RN7 partait de l'idée selon laquelle en fonction des tronçons de la route pratiqués, le rapport qui en découlait chez ces deux types d'usagers pouvait lui aussi être influencé par les paysages traversés, ou d'autres aspects propres aux portions successives de la route du nord au sud. Le choix des lieux où je m'arrêtais en bord de route pour mener les entretiens n'était donc pas influencé par l'espace environnant immédiat, mais plutôt par leur localisation sur le tracé de la RN7 (ex. un relais-routier situé sur un tronçon qui traverse essentiellement des espaces forestiers).

Avant de revenir sur les trois protocoles d'enquête élaborés et les questionnements qu'a soulevé leur application, précisons que ce sont les mêmes méthodes d'enquête qui ont à chaque fois été mobilisées.

Ainsi, c'est à partir de l'entretien semi-directif qu'ont été recueillis les descriptions et ressentis des usagers au sujet de leur pratiques et de leur vécu de la route. Sa structuration par grandes thématiques, qui variaient selon la catégorie enquêtée, permettait d'indiquer l'ensemble des points à aborder pour comprendre le rapport des usagers à la RN7, en même temps que d'identifier les différents paramètres qui pouvaient l'expliquer. Si la méthode de l'entretien embarqué, qui consiste à s'entretenir avec un individu au cours de son déplacement (Terrhabmobile, 2013), aurait pu être réalisée auprès des chauffeurs-routiers et des touristes, nous verrons pourquoi il a finalement paru plus pertinent de s'entretenir avec eux dans une situation d'arrêt plutôt que de mouvement.

S'il a également été envisagé de mettre en place la méthode de la carte mentale, qui a pour but de faire ressortir l'organisation mentale de l'espace de l'individu par sa distance avec la réalité (Audas, 2010), son application lors des travaux de terrain exploratoires auprès de riverains et chauffeurs-routiers m'a finalement convaincu de ne pas l'intégrer dans les protocoles d'enquête⁴⁴. En effet, les résultats auxquels elles donnaient lieu se révélaient peu concluants, et ne permettaient pas de constituer un outil d'analyse complémentaire de « poids » (Rowntree, 1997) à l'entretien semi-directif, et ainsi d'en apprendre encore davantage sur le vécu et la représentation de la RN7 chez les usagers. Ce constat venait s'ajouter à la prise en compte des limites que peut comporter cette méthode, comme la réticence de certains individus à vouloir dessiner, l'ambiguïté des omissions de la part des enquêtés, ou encore la surinterprétation du chercheur face à la carte mentale réalisée (Ramadier et Depeau, 2010). Nous verrons également pourquoi le protocole d'enquête finalement instauré auprès des chauffeurs-routiers aurait de toutes manières rendu difficile l'application de cette méthode.

Si, pour les trois types d'usagers de la route, la constitution de l'échantillon et le choix de localisation des entretiens seront précisés dans les paragraphes suivants, le tableau 7 indique combien de riverains, chauffeurs-routiers et touristes ont été interrogés.

⁴⁴ Les thématiques des cartes mentales portaient sur la représentation de la RN7 chez les usagers et sur la place qu'elle occupe dans leur quotidien ou dans leurs pratiques ponctuelles (ex. pratiques touristiques).

Tableau 7 - Nombre d'usagers interrogés

Type d'usager	Nombre d'usagers interrogés
Riverains	21
Chauffeurs-routiers	18
Touristes	16
Total	55

Réalisation : Pierre-Louis Ballot, 2019.

La suite de la partie revient dans un premier temps sur le protocole d'enquête mis en place auprès des riverains, avant d'évoquer dans un second temps celui mis en place auprès des chauffeurs-routiers puis des touristes.

2-3-5-2- Enquêtes auprès des riverains

Dans le but d'obtenir une répartition spatiale des entretiens la plus équilibrée possible sur la route, j'ai opté pour un échantillonnage par département. En repartant du choix d'enquêter sur tout le tracé de la RN7, j'envisageais ainsi de mener trois à quatre entretiens dans chacun des quatorze départements traversés par la route.

Si le but était de se retrouver avec un total de près de 60 riverains interrogés, il est cependant apparu que de nombreuses données à exploiter apparaissaient déjà à l'issue d'une vingtaine d'entretiens. De plus, je ne souhaitais pas que ce nombre soit trop disproportionné par rapport à celui des chauffeurs-routiers et touristes interrogés, pour lesquels j'envisageais dans les deux cas de m'entretenir avec une vingtaine d'individus.

Si j'ai tout de même enquêté sur la quasi-intégralité de la RN7, des raisons matérielles m'ont d'abord conduit à investir des départements situés à proximité de Grenoble (Loire, Rhône, Isère, Drôme et Vaucluse), ce qui explique pourquoi une grande partie des entretiens y ont été réalisés, et ce avant que je décide de ne finalement pas appliquer strictement l'échantillonnage spatial élaboré.

Tableau 8 - Nombre de riverains interrogés par départements

Département	Nombre de riverains interrogés
Seine-et-Marne	1
Nièvre	1
Allier	1
Loire	2
Rhône	2
Isère	2
Drôme	4
Vaucluse	2
Bouches-du-Rhône	2
Var	3
Alpes-Maritimes	1
Total	21

Réalisation : Pierre-Louis Ballot, 2018.

Si le choix de localisation des entretiens était pour rappel guidé par les différents types de paysage traversés par la RN7, d'autres aspects sont également entrés en compte. J'ai par exemple souhaité enquêter le long d'anciens tronçons de la route, aujourd'hui déclassés et dotés d'une nouvelle numérotation. Deux principales raisons le justifient. D'une part, il apparaît que ces anciens tronçons présentent généralement des différences avec ceux actuels, à la fois au niveau des flux (généralement moins importants), mais aussi des paysages, traversant par exemple et le plus souvent le centre des communes, pour la plupart aujourd'hui déviés. D'autre part, il m'intéressait de voir si les riverains implantés le long des anciens tracés les assimilaient toujours à la RN7, et si oui, pour quelles raisons.

J'ai pris soin de mener des entretiens aussi bien auprès de personnes résidant en bord de route (résidents) que de celles y travaillant (commerçants). Ce choix entendait répondre à l'hypothèse selon laquelle leur vécu et leur représentation de la RN7 étaient fonction de leur « statut », et donc du type de rapport qu'elles entretenaient avec la route. Et ce tout autant dans la situation de riveraineté que dans leurs pratiques de la route, l'idée étant par exemple qu'un résident l'emprunte pour ses déplacements domicile-travail mais aussi pour d'autres types d'activités quotidiennes, tandis qu'un commerçant l'emprunte lui essentiellement pour circuler entre son lieu de résidence et d'activité professionnelle. Sur mon parcours, j'essayais généralement d'alterner entre un entretien auprès d'un résident et un entretien auprès d'un commerçant. Il arrivait parfois que j'interroge plusieurs résidents ou commerçants à la suite, généralement quand il s'avérait pour plusieurs raisons compliqué voire impossible de m'entretenir avec l'un ou l'autre, ou quand un refus de leur part me poussait à modifier mon choix initial.

Au cours des entretiens, les thèmes abordés portaient successivement sur la situation de la personne (depuis quand réside-t-elle ou travaille-t-elle en bord de route, choix ou non d'y être installée...), sur sa représentation et ses pratiques de la RN7, la place qu'elle tient dans son quotidien, et enfin sur son avis concernant les actions patrimoniales dédiées à la RN7.

En posant les questions, je remarquais comment les personnes étaient amenées soit à évoquer leurs pratiques et représentations de la route, soit au contraire à n'évoquer que l'histoire et le mythe de la RN7, ce qui constituait un indicateur intéressant des différentes réalités que recouvrent cette route aux yeux des personnes. Avec donc d'un côté, celle d'une route fonctionnelle permettant de relier et desservir des lieux du quotidien, et de l'autre, celle d'une route mythique, témoin d'une époque spécifique de la société française.

Ce second cas s'est surtout observé auprès des personnes travaillant dans des établissements assimilés à la route, tels que les relais-routiers et les stations-services. La plupart d'entre elles avaient ainsi tendance à parler de l'histoire de la route, de son passé de « route des vacances » et de son caractère mythique, et plus rarement de leurs propres ressentis et perceptions. Comme si, au final, le fait de travailler dans des établissements qui, d'une part, sont souvent érigés en « vestige vivant » (Chandellier, 2015) de la RN7 des années 1950 et 1960, et, d'autre part, proposent des services en lien direct avec la route et ses usagers, conduisaient les personnes à s'intéresser avant tout à cette période de la RN7. C'est pourquoi j'ai le plus possible varié le choix des types d'établissements où enquêter,

tout en testant également l'hypothèse selon laquelle la représentation de la RN7 chez une personne pouvait être en partie liée à la fonction de l'établissement où elle travaillait⁴⁵.

En optant pour la méthode du « porte à porte » afin d'aller à la rencontre des riverains, j'ai parfois pu me heurter à quelques difficultés, surtout lorsqu'il s'agissait des résidents. Si la plupart d'entre eux avançait un manque de temps pour répondre à mes questions, leurs refus, parfois virulents, semblaient également relever d'une certaine méfiance à mon égard. Ainsi, quand l'objectif était d'interroger un résident au sein d'une commune, j'ai par la suite favorisé un autre type d'approche, qui consistait le plus souvent à me rendre dans un commerce, et à demander à son gérant s'il connaissait quelqu'un dans son entourage susceptible de bien vouloir me répondre. Ce qui a davantage fonctionné, même si là encore, rien ne me garantissait que la personne accepte forcément de s'entretenir avec moi (ce qui fut d'ailleurs le cas).

Notons que parmi les motifs avancés par les personnes pour justifier leur refus de m'accorder un entretien, revenait le plus souvent celui selon lequel elles ne résidaient ou ne travaillaient pas au bord de la RN7 depuis longtemps (un à deux ans en général), et qu'elles ne la « *connaissaient* » donc pas si bien pour répondre à mes questions. Comme si cette question du temps passé en bord de route était donc une condition pour la vivre voire se l'approprier.

Notons également que les riverains m'accordaient davantage d'attention lorsque j'indiquais vouloir interroger leur rapport à la « *route nationale 7* » plutôt qu'à la « *route* ». Ce qui, dans ce second cas, générait parfois chez eux une certaine surprise voire incompréhension quant à ma demande.

2-3-5-3 S'entretenir dans l'arrêt plutôt que le mouvement : enquêtes auprès des chauffeurs-routiers et des touristes

Comment enquêter auprès d'usagers de la route dont les journées sont marquées, à la différence des riverains, par des déplacements quasi-continus sur de longues distances ? C'est à ce premier enjeu qu'il a été donné de répondre lors du lancement des enquêtes auprès des chauffeurs-routiers et des touristes. Cet enjeu s'inscrit dans la continuité de ceux déjà soulevés dans de précédentes recherches menées sur des « individus mobiles », comme par exemple dans le cadre du programme ANR MEREV (2007-2009), qui a porté sur les mobilités circulaires entre les métropoles européennes, et où était justement soulignée cette difficulté à enquêter auprès de passagers dans un aéroport.

Il a dans un premier temps été envisagé de procéder par la réalisation d'entretiens embarqués (Terrhabmobile, 2013), qui consistent à interroger les individus sur leurs usages et représentations du temps de déplacement durant celui-ci. Au-delà du seul entretien, le chercheur peut alors réaliser des observations sur les manières de faire, les habitudes et les routines que développent les personnes pendant leur temps de trajet (Pradel, Chardonnel, Cailly et Fourny, 2014). J'aurais ainsi pu embarquer avec des chauffeurs-routiers et des touristes, et choisir de les interroger au cours de leur déplacement sur une portion précise de la RN7.

Toutefois, une réalisation d'entretiens embarqués dans le cadre de précédents travaux⁴⁶ m'a montré comment cette méthode permettait surtout d'accéder au ressenti des individus sur

⁴⁵ A noter qu'il est quelquefois arrivé que le choix du type d'établissement où enquêter soit déterminé malgré lui par le flux de clientèle. Ainsi, j'ai à une ou deux reprises choisi des établissements où j'avais pu observer que la clientèle se faisait assez rare, et où l'entretien avait donc moins de chance d'être interrompu que dans un établissement marqué par une importante fréquentation.

leur temps de déplacement, et non pas tant sur l'environnement traversé. Or, même si cette question du ressenti dans l'habitacle du transport et au cours d'un trajet revient nécessairement dans les discussions sur la route, elle ne suffit pas à mon sens pour en savoir davantage sur son vécu et sa représentation. Aussi, il a été fait le pari que mener des entretiens dans des lieux situés sur la route où les chauffeurs-routiers et les touristes ont leurs habitudes permettrait davantage de comprendre leur rapport à celle-ci.

De même, si aucun problème particulier n'était *a priori* apparu pour mettre en place la méthode auprès des touristes, deux paramètres l'auraient en revanche rendu plus complexe à appliquer auprès des chauffeurs-routiers. D'une part, les réglementations instaurées par de nombreuses entreprises de transport routier contraignent voire interdisent la prise en charge d'auto-stoppeurs dans le camion au cours de la journée de travail du chauffeur. Ce qui dès le lancement des enquêtes, aurait rendu difficile toute mise en place d'entretiens embarqués, les chauffeurs-routiers respectant pour la plupart à la lettre ces réglementations. D'autre part, l'analyse des entretiens réalisés par la suite a laissé apparaître que l'habitacle du camion était souvent considéré par les chauffeurs comme leur « *maison* », dans laquelle ils ne souhaitaient généralement pas que quelqu'un, même de proche, entre.

La réalisation d'entretiens dans des lieux situés sur la route a nécessité la prise en compte de toute une série de paramètres, en même temps qu'elle a conduit à réfléchir sur le statut des lieux de mobilité, comme le montrent la partie sur les chauffeurs-routiers dans un premier temps, puis celle sur les touristes dans un second temps.

2-3-5-3-1 - Enquêtes auprès des chauffeurs-routiers

Les observations menées au cours de mes premières phases de terrain ont permis d'identifier deux principaux lieux au sein desquels les chauffeurs-routiers ont pour habitude de s'arrêter : les aires de repos et les relais-routiers.

Si sur les premières, les chauffeurs ne s'arrêtent généralement que quelques minutes au cours de la journée, rendant difficilement envisageable d'y conduire des entretiens à leurs côtés, une pratique récurrente des relais m'a au contraire montré comment ces établissements, où les chauffeurs ont leurs habitudes au cours de leurs déplacements hebdomadaires, pouvaient favoriser une meilleure interaction avec ces derniers. Mes premières incursions m'ont fait comprendre qu'il serait plus aisé de mener des entretiens le soir plutôt que le midi, où les chauffeurs ne restent généralement que peu de temps, car tenus de respecter au maximum les trajets quotidiens fixés et parfois difficiles à tenir à la vue des contraintes horaires imposées⁴⁷. Le soir en revanche, la majorité d'entre eux n'ont pas l'autorisation de rouler, et stationnent donc sur les parkings des relais, dans lesquels ils passent une partie de leur soirée avant d'aller dormir dans leurs camions et de redémarrer le lendemain matin.

Rappelons que le choix de répartir également sur toute la RN7 les enquêtes auprès des chauffeurs-routiers et des touristes était motivé par l'hypothèse selon laquelle en fonction des tronçons de la route empruntés, leur rapport à la route variait.

La présence des relais-routiers est devenue désormais éparse le long de la RN7, nombre d'entre eux ayant disparu ou fermé ces dernières années, pour des raisons liées aussi bien à

⁴⁶ Mentionnés en avant-propos de la thèse, ces travaux, réalisés dans le cadre d'un master recherche de géographie (Université Bordeaux Montaigne), se sont intéressés au rôle joué par la mobilité dans la construction territoriale opérée chez des navetteurs de longue et moyenne distance.

⁴⁷ C'est pour cette raison, à laquelle s'ajoutent parfois des motifs financiers, que de nombreux chauffeurs-routiers préfèrent désormais prendre leur pause-déjeuner du midi dans leur camion, en se garant sur des parkings ou sur le bas-côté de la route.

une baisse de fréquentation de l'établissement (qui s'explique elle-même par une baisse des flux sur une portion de la RN7 et/ou un changement d'habitude des chauffeurs-routiers), l'augmentation du prix du foncier ou encore une forte urbanisation (ex. département des Alpes-Maritimes).

Si, dans certains départements, il n'est plus possible d'en rencontrer (ex. Essonne, Rhône et Alpes-Maritimes), d'autres au contraire en comptent un à peu près tous les 25 km (ex. Drôme et Vaucluse).

Partant de ce constat, j'ai décidé de concentrer les enquêtes dans six départements, qui du fait de leur localisation respective et de leur éloignement géographique, me permettaient d'enquêter sur des tronçons bien distincts de la RN7 : Loiret, Nièvre, Isère, Drôme, Bouches-du-Rhône et Var. Si je suis parti avec l'idée de construire un échantillonnage spatial le plus équilibré possible et donc d'enquêter auprès du même nombre de chauffeurs-routiers dans les six départements, le tableau 9 permet toutefois d'observer qu'un plus grand nombre d'entretiens ont été réalisés dans les départements de l'Isère et de la Drôme. Cela s'explique par la proximité avec Grenoble des relais-routiers où j'ai enquêté, et où j'ai donc pu me rendre plus régulièrement comparé aux établissements situés dans d'autres départements. Si l'échantillonnage spatial est au final déséquilibré, nous verrons dans le chapitre 6 (p.182) que cet aspect a eu peu d'incidence pour les résultats, les chauffeurs-routiers circulant généralement sur l'ensemble de la RN7. D'où le fait que je n'ai pas cherché à rééquilibrer l'échantillonnage spatial.

Tableau 9 - Nombre de chauffeurs-routiers interrogés par départements

Département	Nombre de chauffeurs-routiers interrogés
Loiret	3
Nièvre	3
Isère	5
Drôme	5
Bouches-du-Rhône	1
Var	1
Total	18

Réalisation : Pierre-Louis Ballot, 2019.

Si le but était d'enquêter auprès de chauffeurs-routiers empruntant quasi exclusivement la RN7, j'ai rapidement dû me résoudre à repenser mes objectifs. Rares en effet étaient ceux se trouvant dans cette situation, la plupart des chauffeurs-routiers étant désormais missionnés pour effectuer des livraisons et chargements dans la France voire l'Europe entière. Je me retrouvais ainsi face à des chauffeurs qui parmi les multiples trajets qu'ils étaient amenés à effectuer dans l'année, n'empruntaient qu'à trois ou quatre reprises la RN7, parfois sur peu de kilomètres. Si les questions ont donc tout de même d'abord porté sur leurs pratiques et leur vision de la RN7, il m'est souvent arrivé d'élargir ce questionnement aux routes nationales en général.

J'ai souhaité le plus possible rencontrer des chauffeurs-routiers aux profils et parcours différents, avec pour but de vérifier si certains paramètres liés à leur profession pouvaient venir impacter leur rapport à la RN7. Si la méthode mise en place ne me permettait pas de demander ces informations aux chauffeurs au préalable, j'ai toutefois eu la chance de tomber sur des profils assez variés, m'entretenant par exemple aussi bien avec

des chauffeurs-routiers en poste depuis deux ans qu'avec d'autres qui exerçaient cette fonction depuis une trentaine d'années.

Signalons toutefois que l'échantillon constitué ne comprend aucune femme. Ce fait ne relève aucunement d'un choix, mais plutôt du manque d'opportunité d'avoir pu en interroger dans les relais-routiers où les entretiens se sont déroulés. Si le nombre de femmes qui exercent la profession de routier a augmenté ces dernières années, elles restent toutefois encore minoritaires, leur part étant estimée à 5% dans la profession (Roeder, 2018).

Sans avoir anticipé cet aspect, enquêter dans les relais a constitué une véritable immersion dans le « monde des routiers » (Hamelin, 1989), qui si elle s'est d'abord apparentée à une réelle expérience, s'est surtout progressivement imposée comme une méthode d'enquête à part entière, comme propose de le retracer la partie qui suit.

D'une démarche méthodologique classique...

En optant d'abord pour une prise de contact classique, qui consistait à présenter aux gérants des relais-routiers l'objet de mon travail et à leur demander ensuite l'autorisation d'y conduire des entretiens, je cherchais dans un premier temps à légitimer ma « place » dans ce milieu que je n'avais jusqu'ici jamais côtoyé.

Cette autorisation m'étant à chaque fois accordée, car ma démarche suscitait de l'intérêt chez les gérants qui trouvaient l'idée de travailler sur le quotidien des chauffeurs-routiers et plus généralement la RN7 « *très intéressante* ». Je pouvais ainsi entrer plus facilement en contact avec ces derniers.

En procédant de cette façon, j'avais toutefois tendance à être rapidement étiqueté comme « l'étudiant travaillant sur la route nationale 7 et les chauffeurs-routiers », ce qui conduisait bon nombre d'entre eux à se poser la question récurrente de savoir « *ce qui pouvait bien m'intéresser dans leur vie qui n'intéresse personne* », voire à remettre en cause l'utilité d'un tel travail. De même, la réalisation d'entretiens dans un lieu où d'ordinaire le cadre ne s'y prête pas et où les chauffeurs ont des routines bien établies et l'habitude de ne côtoyer que des personnes du même milieu professionnel, générait chez ces derniers une certaine réticence à me répondre. Parfois, ma présence attisait au contraire une certaine curiosité, et des personnes voulaient écouter les questions que je posais et les réponses qui m'étaient données. Ce qui troublait le déroulement de l'entretien, que gêné, j'avais alors l'impression de mener de façon mécanique, sans interaction avec mon interlocuteur.

...à celle de l'immersion participante « clandestine »

Suite à une pratique récurrente des relais-routiers au cours du travail de terrain, je remarquais comment, les fois où je n'envisageais pas de réaliser un entretien et ne m'étais donc pas au préalable présenté, les discussions au cours du repas s'engageaient plus naturellement avec les chauffeurs, qui m'assimilaient généralement à un professionnel du milieu routier. L'entame de ces échanges était facilitée par la disposition de la salle et une tradition de ces établissements qui veut que les personnes mangent à des tables communes. Il m'est ainsi progressivement apparu comment les échanges, pourtant guidés par aucun protocole, permettaient de capter des éléments de compréhension importants quant au rapport des chauffeurs-routiers à l'égard de la RN7 et de la route en général. C'est pourquoi j'ai décidé de poursuivre la réalisation des entretiens par cette méthode de

l'immersion⁴⁸, ici « clandestine », dans la mesure où j'ai conduit ma recherche sans en avoir averti en amont les personnes et sans jamais dévoiler mon identité (Messaoui, 2012).

Dans ses travaux, le géographe Jean-Baptiste Frétigny souligne comment les lieux de mobilité ou marqués par une forte mobilité appellent toujours à une forme de participation « a minima » du chercheur (Frétigny, 2013). En mobilisant l'exemple des aéroports, il montre que tout écart aux normes communément admises dans ces espaces (discretion, anonymat, inattention civile et règles de sûreté) entraîne un jeu de regards et d'interactions avec les passagers et les agents aéroportuaires, modifiant ainsi la situation observée en même temps que les conditions de l'investigation.

Dans les relais-routiers, il est arrivé à plusieurs reprises que ma présence suscite des interrogations avant même que je n'ai dévoilé mon identité. Le comportement que j'adoptais venait en effet en contrepoint avec celui très routinier des chauffeurs-routiers dans ces établissements, comme a pu par exemple me le faire remarquer un soir un ouvrier, alors même que je n'envisageais pas de procéder à une immersion et donc à la réalisation d'entretiens :

« On voit tout de suite que tu n'es pas un chauffeur-routier, à la façon dont tu es habillé, dont tu te tiens au comptoir, et puis tu as un sac à dos et une chemise dans tes bras, on se dit que tu viens essayer de vendre quelque chose ou demander des renseignements, enfin on voit que tu es là pour quelque chose, mais pas parce que tu es un chauffeur. » (Relais « Ma campagne » (Drôme), mercredi 25 octobre 2017).

L'immersion s'est donc d'abord traduite par l'adoption et le mimétisme, qui sont le propre de cette méthode (Rivière, 1995), d'une partie de ces comportements routiniers, et qui s'articulent de la façon suivante : une première heure dédiée à la « détente », qui passe par prendre une douche (seule activité que je n'étais pas amené à faire) puis un apéritif au comptoir, suivie ensuite, pendant environ une heure et demie, du moment du repas. Afin de mimer au mieux ces comportements et donc pour que l'immersion puisse avoir toutes ses chances de fonctionner, j'ai pris soin au préalable d'étudier à deux reprises plusieurs détails relatifs au positionnement et à la position au comptoir des chauffeurs, à leur tenue vestimentaire ainsi qu'aux sujets de conversation habituellement abordés (journée de travail, émission de télé en train de se dérouler sous leurs yeux, météo...). Autant d'éléments que j'ai ensuite progressivement incorporés lorsque je me trouvais à leurs côtés, et qui me permettaient donc d'établir un premier contact plus naturellement.

Privilégiant plutôt le moment du repas pour lancer des discussions, je posais à un moment que je jugeais opportun la question suivante : « *Est-ce que vous empruntez souvent la nationale 7 ?* ». S'en suivait généralement et chez au moins l'un des chauffeurs-routiers un récit de sa pratique de la route (habitudes, points d'arrêts appréciés, portions de la route plus « pénibles » à emprunter...). Les autres chauffeurs présents à table réagissaient alors aux propos tenus, en évoquant à leur tour leurs pratiques de la route, et il se créait ainsi une véritable discussion collective, au cours de laquelle ma présence avait souvent tendance à s'effacer, n'ayant pas ma propre expérience à partager.

⁴⁸ Cette méthode s'apparente pleinement à celle de l'observation participante, définie comme une technique dans laquelle le chercheur observe une collectivité sociale dont il fait lui-même partie (Platt, 1983). D'abord conçue et mobilisée par des ethnographes pour étudier des groupes sociaux, elle a ensuite plus largement été reprise dans des travaux menés en anthropologie, sociologie et géographie, là aussi pour travailler sur des groupes sociaux. Considérant avoir surtout réalisé une immersion plutôt que de réelles observations, c'est pourquoi j'ai préféré utiliser le terme d'immersion participante dans ce travail.

Si certains chauffeurs-routiers ne cherchaient pas spécialement à savoir pourquoi je posais des questions, d'autres au contraire manifestaient de la curiosité à mon égard. J'ai ainsi pu être pris pour un jeune chauffeur débutant ou un « *VRP* » (Voyageurs, représentants et placiers). Si, lorsque je constatais que les chauffeurs-routiers s'interrogeaient sur mon identité sans chercher à en savoir davantage, je restais volontairement évasif, il m'arrivait dans le cas contraire d'en dire un peu plus sur les motifs de ma présence au relais, sans pour autant en dévoiler les raisons réelles. J'expliquais ainsi être géographe et réaliser une mission sur la RN7, qui portait spécifiquement sur l'aménagement et les transformations de la route ces dernières années. Je précisais ensuite être devenu au fil des mois et à force de pratiquer la route un habitué des relais, où côtoyer les chauffeurs-routiers m'avait permis de découvrir un monde et un mode de vie que je ne connaissais pas, et pour lequel j'éprouvais désormais de la curiosité.

Si je ne suivais bien sûr pas strictement le guide d'entretien élaboré, que je n'avais sciemment pas à portée de main, je prenais toutefois bien garde au cours des conversations à aborder les grandes thématiques fixées, et donc à évoquer les points suivants : statut du chauffeur-routier (indépendants ou employés, temps depuis lequel ils exercent cette profession, fréquence des déplacements...), pratiques de la RN7 (fréquence, trajets effectués, choix ou non de l'emprunter...), représentation et vécu de la route, habitudes et sociabilités développées, et enfin avis sur les actions patrimoniales entourant la RN7.

Toutefois, l'application de cette méthode ne s'est pas déroulée sans soulever des questionnements d'ordre éthiques et méthodologiques, et en général relatifs à toute immersion conduite « clandestinement » (Soulé, 2007).

Le premier questionnement a concerné non pas tant ma présence dans les relais et les observations menées, mais davantage les entretiens qui s'en sont suivis auprès des chauffeurs-routiers. En effet, même s'ils s'apparentaient plus à des échanges menés sur le ton de la conversation, j'orientais nécessairement au cours de ces derniers les thèmes abordés sans qu'il n'en ait été question au préalable. Par chance, j'avais pu remarquer lors de précédentes incursions dans les relais que les discussions des chauffeurs ne portaient quasi exclusivement que sur leur métier et leur quotidien, comme par exemple les trajets effectués le jour même. Aussi, les relances que j'effectuais entraînaient le plus souvent dans une certaine continuité, et ne venaient pas fondamentalement modifier le déroulement de la conversation. De plus, s'il me semblait au départ que des thèmes ne m'apporteraient pas d'éléments de compréhension quant au rapport des chauffeurs-routiers avec la route, j'ai progressivement compris qu'en réalité chaque paramètre de leur quotidien l'influencait, du nombre d'heures dont il dispose pour rouler chaque jour à l'entreprise à laquelle ils appartiennent. Ce qui ne me contraignait donc pas forcément à réorienter les conversations lorsque les chauffeurs abordaient ces points, même s'il m'a fallu quelques fois en passer par là, notamment quand les discussions portaient sur des thèmes trop éloignés de leur métier ou de la route.

Ne dévoilant pas mon identité, et les chauffeurs-routiers m'assimilant en général à un professionnel du transport routier, ces derniers avaient tendance au cours des conversations à me demander mon avis sur les points qui étaient abordés. Lorsque cette situation se présentait, je faisais en sorte, soit de poser une question complémentaire à celle que l'on venait de me poser, soit d'acquiescer d'un simple signe de tête, sans signifier réellement si j'étais ou non d'accord, le but étant de rester le plus possible dans la neutralité et de ne pas orienter la suite du déroulement de l'entretien en donnant mon propre avis (Weber et Beaud, 1997).

Un second grand questionnement méthodologique a découlé de cette démarche, et concerne le mode de recueil des propos tenus par les chauffeurs-routiers. Ces derniers ne sachant pas que leurs propos allaient faire l'objet d'une analyse et dans le souci de rendre cette démarche la plus éthique possible, j'ai délaissé l'usage du dictaphone au profit d'une prise de notes synthétique à l'issue de chaque entretien. Ainsi, avant de repartir des relais-routiers, je prenais en note pendant environ une demi-heure tout ce qui s'était dit au cours des échanges, en précisant bien quel chauffeur avait prononcé cette parole et abordé tel ou tel point. Face à l'absence d'enregistrement me permettant de garder une trace de l'ensemble de l'entretien, je prenais également soin de noter le maximum de détails possibles, comme par exemple les réactions des chauffeurs à certaines questions, leurs hésitations ou encore les désaccords qui pouvaient parfois se produire entre eux. Cependant, il était évident que même si la prise de notes avait lieu quelques minutes après la fin de l'entretien, je ne pouvais retranscrire ce dernier dans son intégralité, et que de fait, j'oubliais potentiellement des éléments pour l'analyse réalisée par la suite.

Pour autant, cette méthode d'approche, qui n'a cessé d'évoluer et de se préciser au fur et à mesure de l'avancée du travail de terrain, m'a paru la plus féconde pour rendre compte du rapport d'appropriation à la route des chauffeurs-routiers, tout en n'omettant pas de respecter ces quelques grands principes éthiques.

2-3-5-3-2 - Enquêtes auprès des touristes

Tout comme pour les chauffeurs-routiers, la question s'est posée de savoir dans quel lieu, sur la route, les touristes pourraient disposer d'un temps suffisant pour répondre aux questions posées dans le cadre de l'entretien.

Si mes travaux de terrain exploratoires ont été essentiellement menés au cours de périodes où les touristes étaient relativement peu nombreux sur la RN7, ce qui ne m'avait pas permis de mener beaucoup d'observations en amont, j'ai toutefois procédé par déduction. Je suis ainsi allé directement démarcher dans des établissements où les touristes ont l'habitude de s'arrêter et/ou de séjourner, à savoir les hôtels mais aussi et surtout les campings.

Lors de ma prise de contact et de la présentation des objectifs de ma démarche auprès des gérants, je leur demandais, outre l'autorisation d'enquêter, si les touristes étaient encore nombreux à venir dans leurs établissements, et si oui, s'ils étaient présents toute l'année ou au cours de périodes bien précises, comme par exemple l'été. En plus de ces informations, les gérants, qui montraient généralement de l'enthousiasme à l'égard de mon travail, me donnaient également des indications quant à la provenance géographique de leurs clients et aux motifs de pratiques de la RN7 chez ces derniers, qu'ils empruntaient tout aussi bien pour ses paysages, sa gratuité ou encore pour éviter les bouchons sur l'autoroute.

Lors du lancement des enquêtes dans les campings, j'ai néanmoins constaté au fil des discussions que deux « profils » de touristes revenaient régulièrement : ceux qui, d'une part, avaient décidé de quitter l'autoroute pour effectuer une étape d'une nuit avant de reprendre leur trajet le lendemain matin ; ceux qui, d'autre part, passaient leurs vacances dans la région et estimaient que le camping où ils se trouvaient était un point stratégique pour se rendre d'un lieu à un autre, d'où leur évocation des pratiques de cette région et non pas de la RN7, qu'ils empruntaient généralement assez peu. De même, rares étaient les touristes dont la présence dans les campings était justifiée par la situation de riveraineté avec la RN7, ou qui circulaient dessus par choix, dans le but se rendre vers une autre destination ou simplement pour la découvrir.

Suite à ce constat dans les différents campings où j'ai enquêté, et bien que les matériaux récoltés aient permis de conduire quelques premières analyses, le risque en poursuivant avec ce protocole était finalement de se retrouver avec un échantillon peu diversifié, et composé de touristes empruntant assez peu la RN7 dans le cadre de leurs déplacements. Aussi, et dans la mesure où le but était d'analyser la construction du rapport des touristes à l'égard de la RN7 dans le cadre de leurs pratiques, il était nécessaire des rencontrer des touristes se trouvant dans cette situation.

C'est pourquoi j'ai finalement décidé de réaliser les entretiens dans des lieux d'arrêt temporaires, tels que des aires de repos, des parkings et des stations-services. Ce choix résultait de l'hypothèse qu'en procédant de cette façon, les chances de tomber sur une pluralité de raisons expliquant la décision pour les touristes d'emprunter la RN7 plutôt qu'une autre route seraient plus fortes, et laisseraient émerger plusieurs formes de vécu et de représentation de la route. Le visionnage de reportages télévisuels consacrés à la RN7 avait alors permis jusqu'ici d'identifier trois principaux motifs pour lesquels des touristes l'empruntaient : premièrement, les raisons pratiques et économiques, qui se traduisent par la volonté pour des touristes d'éviter les bouchons sur l'autoroute ou de diminuer le coût « onéreux » du trajet ; deuxièmement, le souhait chez les touristes de découvrir les aménités offertes par les différents territoires et de renouer avec une manière de voyager « à l'ancienne », qui incite à prendre son temps et à faire du trajet une destination ; enfin, le fait que la destination des touristes se situe sur ou à proximité de la RN7, et que ces derniers n'ont d'autre choix à un moment ou un autre de l'emprunter dans le cadre de leur trajet.

Ces choix fixés, une nouvelle et brève phase d'observation m'a permis de constater qu'il serait plus aisé d'enquêter sur les aires de repos et les stations-services au moment du repas de midi et en fin de journée.

En effet, durant la matinée ou l'après-midi, les touristes n'effectuaient généralement que des pauses de quelques minutes, rendant difficiles la réalisation d'un entretien à leurs côtés à ce moment-là, ce dernier nécessitant une disponibilité minimum d'une vingtaine de minutes. Le midi, en revanche, la plupart des touristes marquaient des arrêts d'au moins une heure pour déjeuner, ce qui permettait d'entrer en contact auprès d'eux plus facilement et de conduire un entretien. De même, le soir, les touristes se déplaçant en camping-car s'arrêtaient dans les aires de repos et les stations-services pour y manger mais aussi pour y passer la nuit, ce qui là aussi permettait également de disposer d'un temps amplement suffisant pour réaliser un entretien.

Notons que ces entretiens ont été conduits en grande majorité dans les aires de repos, qui offraient un cadre plus propice pour leur déroulement, à l'inverse des stations-services, où l'affluence à l'heure du déjeuner pouvait parfois rendre plus difficile la prise de contact auprès des touristes.

Tableau 10 - Nombre de touristes interrogés par départements

Département	Nombre de touristes interrogés
Nièvre	6
Rhône	3
Isère	2
Drôme	2
Bouches-du-Rhône	1
Var ⁴⁹	2
Total	16

Réalisation : Pierre-Louis Ballot, 2019.

Comme pressenti avant son application, cette méthode d'enquête m'a permis de rencontrer différents « types » de déplacements touristiques, et donc de m'entretenir avec des personnes se déplaçant sur la RN7 aussi bien pour se rendre d'un endroit à un autre (que ce soit sur quelques dizaines ou centaines de kilomètres) que pour la découvrir. Dans la première situation, les touristes se déplaçaient généralement à bord d'une voiture, quand dans la seconde situation, c'était à bord d'un camping-car, qui est couramment utilisé pour un voyage de plusieurs jours.

Les touristes rencontrés se déplaçant le plus souvent en couple ou en famille, ce sont des entretiens en groupe qui ont à chaque fois été réalisés. Chaque membre du couple ou de la famille a toutefois été considéré comme un individu interrogé à part entière, dans la mesure où chacun répondait aux questions posées, sans être toujours d'accord avec son/sa conjoint.e ou les autres membres de sa famille.

Si nous reviendrons pour rappel plus en détails sur les questions posées au cours de ces entretiens dans le chapitre 6, précisons toutefois qu'elles ont porté sur les raisons qui ont conduit les touristes à emprunter la RN7 plutôt qu'une autre route, sur leurs pratiques et représentations de celle-ci, sur la place qu'elle tient dans leur trajet, et enfin sur leurs avis concernant les actions patrimoniales dédiées à la RN7.

III - Synthèse de la démarche opérée

Avant de passer à la conclusion du chapitre, cette troisième et dernière partie synthétise brièvement les différentes étapes de la démarche opérée dans la suite de la thèse. Elle rappelle quelles hypothèses ont guidé sa construction et quelles méthodes ont été mobilisées pour y répondre.

La démarche se structure en trois temps.

Le premier temps consiste à identifier les significations génériques données à la RN7 à travers sa construction patrimoniale.

Pour cela, c'est le discours des acteurs patrimoniaux qui œuvrent à cette construction qui est analysé, à travers trois types de documents produits dans ce cadre : ouvrages, hors-séries de magazines, et reportages télévisuels ;

Le deuxième temps analyse la valorisation de la RN7 opérée par les territoires, à travers trois formes d'actions patrimoniales : associations, musées et manifestations.

⁴⁹ Pour le département du Var, l'entretien auprès du couple de touristes s'est en réalité déroulé à Villenave-d'Ornon (Gironde), suite à une mise en contact par l'intermédiaire d'une de mes connaissances. Le couple ayant réalisé un trajet sur la RN7 dans le Var au cours du printemps 2019, c'est pour cette raison que c'est ce département qui est mentionné.

Pour les associations, nous faisons l'hypothèse que la RN7 et les territoires fonctionnent de manière consubstantielle, dans la mesure les communes semblent également vouloir se promouvoir à travers ce processus de valorisation de la RN7.

Pour les musées et les manifestations, l'hypothèse est que par la valorisation de référents nationaux de la RN7 à une échelle communale, une réinterprétation de ces référents s'opère, propre à la vision que s'en font chacune de ces communes. Cela conduirait, en suivant, à une appropriation locale de cet objet national qu'est la RN7, et donc à sa mobilisation comme un élément constitutif de l'identité de la commune.

Pour répondre à ces questions, ce sont des entretiens auprès des acteurs patrimoniaux impliqués dans ces actions qui ont été réalisés, ainsi qu'une série d'observations au cours de la visite des musées et de la participation aux manifestations communales.

Le troisième et dernier temps analyse les pratiques et le vécu de la RN7 chez les usagers. Elle s'interroge sur l'identification et l'appropriation qu'opèrent ou non les usagers à l'égard de cette route.

En menant des entretiens semi-directifs auprès de riverains, de chauffeurs-routiers et de touristes, le but est de voir si des différences apparaissent en fonction des motifs, échelles et fréquences de pratiques de la RN7, ou si d'autres paramètres entrent en compte dans la construction du vécu.

Conclusion du chapitre

Deux principaux objectifs ont guidé l'écriture de ce chapitre.

Le premier objectif était de présenter le terrain d'étude de cette thèse, la route nationale 7. Cette présentation ne consistait pas seulement à donner quelques informations générales sur la RN7 (ex. sa géographie), mais bien à souligner la place spécifique qu'elle a toujours occupé pour le territoire français, et à comprendre le processus par lequel des individus (élus, usagers...) en sont progressivement venus à lui reconnaître une singularité.

Nous avons vu que sa construction et son développement à l'époque moderne et contemporaine ont d'abord représenté un enjeu politique pour le pays. Puis, c'est le statut de « route des vacances » que la RN7 a peu à peu acquis au cours de la deuxième moitié du XX^e siècle. Du début des années 1950 à la fin des années 1960, son évocation récurrente dans les médias témoigne alors de la place particulière qu'elle occupe dans un phénomène de société apparu suite à l'avènement des congés payés en 1936 : les départs en vacances en automobiles vers la Côte d'Azur d'une plus large partie de la société française.

La série de transformations qu'elle connaît à partir des années 1970 (déviations, arrivée de l'autoroute, puis déclassement en routes départementales) s'avère alors être à double tranchant : si elles lui font perdre son statut de « route des vacances », elles font advenir à partir des années 2000 la naissance d'un intérêt patrimonial pour la RN7. Cet intérêt prend alors différentes formes : publication d'ouvrages sur le sujet, actions patrimoniales locales, restauration d'anciens établissements fonctionnels... Dès lors, la RN7 n'est plus appréhendée uniquement dans ses dimensions fonctionnelles.

En capitalisant sur cette première partie, le deuxième objectif du chapitre était d'explicitier la démarche opérée dans la suite de la thèse et de présenter les objets d'analyse retenus.

Le but, d'un côté, est d'observer comment les territoires se « saisissent » de cet objet patrimonial qu'est la RN7, et se le réapproprient à une échelle locale. D'un autre côté, il s'agit d'analyser comment la RN7 est vécue par les usagers à travers la pratique qu'ils en ont.

Bien que la thèse comporte deux axes d'analyse (lien route-territoire et vécu des usagers), nous avons justifié pourquoi c'est une démarche en trois temps qui est proposé dans la deuxième grande partie.

Le premier temps est ainsi consacré à l'analyse de la construction patrimoniale de la RN7. A partir d'une analyse du discours des acteurs patrimoniaux, l'objectif est d'identifier les critères qui à leurs yeux justifient ce processus. Ce qui constitue un préalable indispensable à la suite de l'analyse, où l'on cherche justement à identifier les éléments qu'incorporent (ou non) les territoires et les usagers dans la construction de leur lien avec la RN7.

Le deuxième temps porte sur les liens entre la RN7 et les territoires. Le choix d'enquêter auprès des actions patrimoniales que sont les associations, musées et manifestations est lié au fait qu'elles se déroulent ou inscrivent leurs actions dans des territoires de façon pérenne. La présentation de leur contenu consiste alors à se demander si c'est la RN7 que l'on valorise, ou si elle représente au contraire un outil de valorisation pour les territoires ?

Le troisième et dernier temps analyse le vécu des usagers. Il confronte la dimension patrimoniale et mythique de la RN7 aux pratiques qu'en ont des riverains, des chauffeurs-

routiers et des touristes. Le choix d'enquêter auprès de ces trois types d'usagers témoigne de l'originalité de la RN7 en tant qu'objet en cours de patrimonialisation (puisqu'elle conserve de nombreux aspects fonctionnels) et de l'approche proposée dans la thèse. En effet, nous n'interrogeons pas le vécu de la RN7 en tant qu'objet patrimonial, mais en tant que route, pour observer si ces dimensions ressortent ou non.

Première partie : Conclusion

Cette **première partie** a explicité la démarche de la route proposée dans cette thèse et justifié le choix de l'étudier au prisme de la patrimonialisation.

Le **chapitre 1** a souligné la pertinence de dépasser l'approche fonctionnelle des infrastructures de transport en général et de la route en particulier. Il a présenté le cadre théorique dans lequel s'inscrit ce travail et auquel il souhaite dans le même temps contribuer, et qui porte sur l'articulation des liens entre mobilité et territorialité. Dans la mesure où cette articulation a pu être étudiée à travers le vécu des individus en situation de mobilité quotidienne ou l'analyse des pratiques individuelles d'un noeud du réseau de transport (ex. aéroports), il nous paraît nécessaire d'étudier les infrastructures de transport qui « font lien » d'un point à autre de l'espace. En repartant du cadre théorique mobilisé et en choisissant la route comme objet d'étude, nous avons ainsi posé le questionnement suivant, à savoir est-ce que la route constitue une dimension de la territorialité. De même, nous avons spécifié l'approche proposée dans la thèse, qui s'attache à analyser l'articulation des liens entre la route et ses territoires traversés d'une part, et les liens entre la route et le vécu des individus d'autre part.

Le **chapitre 2** étaye le choix d'étudier la route au prisme de la patrimonialisation, et justifie la mobilisation qui en est faite dans le cadre de la thèse. L'analyse d'une littérature en sciences sociales consacrée aux rapports consubstantiels entre les voies de circulation et leurs territoires ainsi qu'au vécu et à l'appropriation de la route chez des individus a permis de souligner les apports mais aussi les manques au regard de la problématique de cette thèse. Il apparaît ainsi que ces approches ne permettent pas de considérer la route dans l'ensemble de ses facettes. L'entrée par la patrimonialisation apparaît alors comme transversale pour réfléchir aux dimensions territoriales de la route, puisqu'elle prend en compte ses aspects sociaux, culturels et symboliques. De même, l'hypothèse est que l'entrée par la patrimonialisation permet de réfléchir à l'articulation et à l'appropriation opérées par les territoires et les usagers. Dès lors, nous avons justifié pourquoi dans cette thèse, l'entrée par la patrimonialisation est à envisager comme un outil pour réfléchir à la construction de formes de territorialités hybrides.

Le **chapitre 3** poursuit la réflexion à partir d'un focus sur le terrain retenu dans la thèse, la route nationale 7, qui découle lui-même du choix d'étudier les routes nationales françaises. A partir du cas de la RN7, le chapitre permet dans un premier temps de retracer le processus qui a conduit progressivement à appréhender ces routes plus uniquement dans leurs dimensions fonctionnelles, mais aussi leurs dimensions patrimoniales. Dans un second temps, le chapitre permet de dessiner la démarche opérée dans la suite de la thèse, qui propose une analyse multi-scalaire. Ainsi, nous nous intéressons d'abord aux acteurs (usagers, élus...) qui se saisissent de la RN7 dans sa dimension nationale et contribuent à sa construction patrimoniale, en mobilisant une série de critères génériques. Puis, nous observons ensuite comment ces critères sont (ré)interprétés par les territoires (communes, régions) à travers la mise en place et le déroulement d'actions patrimoniales locales. Enfin,

nous confrontons cette construction patrimoniale générique de la RN7 au vécu des usagers (riverains, chauffeurs-routiers et touristes), en analysant la construction qu'ils en font à travers leurs propres pratiques, ce qui donne lieu à une réflexion sur les territorialités individuelles de la route.

La **seconde partie** de la thèse s'attache à présenter cette analyse multi-scalaire. Elle s'intéresse successivement à la construction patrimoniale de la RN7 via des éléments génériques (**chapitre 4**), à l'appropriation collective de cet objet RN7 à travers les actions patrimoniales locales mises en place par les territoires (**chapitre 5**), et à l'appropriation individuelle de cet objet RN7 à travers les pratiques et le vécu des usagers (**chapitre 6**).

Deuxième partie : Des formes d'appropriation plurielles de la route.

Deuxième partie : Introduction

Cette **deuxième partie** apporte des réponses à la problématique générale et vient confirmer ou infirmer les principales hypothèses de recherche posées dans la première partie.

Sa démarche se structure en trois chapitres, qui correspondent chacun à un axe d'analyse retenu : le **chapitre 4** revient sur les critères qui fondent le processus de construction patrimoniale de la RN7 ; le **chapitre 5** s'intéresse aux actions patrimoniales locales (associations, musées et manifestations) mises en place par les territoires ; le **chapitre 6** analyse le vécu de la RN7 chez ses usagers (riverains, chauffeurs-routiers et touristes).

Pour rappel, l'objectif est d'abord d'identifier les éléments génériques à partir desquels des acteurs patrimoniaux opèrent une construction patrimoniale de la RN7. Il s'agit ensuite d'observer comment ces éléments sont réinterprétés (et (ré)appropriés ?) par les territoires à travers la mise en place d'actions patrimoniales, puis s'ils caractérisent le vécu des usagers qui empruntent la RN7 dans le cadre de leurs pratiques quotidiennes, professionnelles ou touristiques.

Pour identifier les éléments génériques qui justifient l'intérêt patrimonial de la RN7, c'est une analyse du discours des acteurs patrimoniaux qui est réalisée dans le **chapitre 4**. Pour cela, elle s'appuie sur des ouvrages, hors-séries de magazines et reportages vidéo élaborés par ces acteurs ou dans lesquels ils interviennent.

Il apparaît que les éléments mobilisés par les acteurs patrimoniaux sont de différente nature, et renvoient par exemple à l'histoire ou à la géographie actuelle (ex. paysages traversés) de la RN7. Si la plupart du temps, ces éléments se recoupent, nous verrons toutefois qu'ils ne sont pas priorisés de la même manière selon les types de document, qui s'adressent parfois à des audiences différentes.

Au-delà d'identifier ces éléments génériques, le chapitre permettra également de comprendre la place spécifique qu'occupe la RN7 pour le pays et la société française au cours du XX^e siècle.

L'analyse des objectifs et du contenu des actions patrimoniales locales dans le **chapitre 5** s'appuie sur une série d'observations au cours de participations à celles-ci ainsi que sur des entretiens auprès des personnes qui en sont à l'initiative et/ou en charge de leur organisation (élus locaux, acteurs touristiques, résidents...).

L'objectif est de comprendre si en se saisissant d'un « objet national » à une échelle locale, les territoires opèrent une réinterprétation des éléments génériques de la RN7 et se les (ré)approprient. Notre analyse propose de considérer d'un côté les associations, qui valorisent la RN7 dans une logique de « ligne », et de l'autre les musées et les manifestations, où la valorisation de la RN7 obéit davantage à une logique de « point »⁵⁰.

Il apparaît que ce sont divers aspects de la RN7 qui sont commémorés et/ou mobilisés dans la valorisation qui en est faite, et qui fait en partie appel à son passé historique.

⁵⁰ Cette valorisation de la RN7 dans une logique de « ligne » et de « point » a été explicitée dans le chapitre 3.

Un lien étroit est mis en exergue entre la valorisation de la RN7 et celle des territoires qui proposent les actions patrimoniales : si les territoires valent le détour pour la présence de la RN7, la RN7 vaut en retour le détour pour les territoires qu'elle traverse. La RN7 est-elle alors l'objet d'intérêt de ces actions patrimoniales locales ou constitue-t-elle un outil pour promouvoir les territoires ?

Le **chapitre 6** porte sur le vécu de la RN7 chez les usagers. Son analyse s'appuie sur une série d'entretiens conduits à leurs côtés le long de la route. L'objectif est de confronter la dimension mythique et patrimoniale de la RN7 au vécu qu'en ont les individus, qui l'empruntent pour des motifs divers et à des échelles et fréquences variées. Deux principaux questionnements sont alors posés : le vécu et la représentation de la RN7 sont-ils influencés par le type de pratique qu'en ont les usagers ? La RN7 acquiert-elle une signification uniquement dans l'appréhension de ses dimensions patrimoniales ?

Qu'il s'agisse des raisons pour lesquelles un individu emprunte la RN7 plutôt qu'une autre route (ex. autoroute), du vécu et/ou de la représentation qu'il en a, nous verrons qu'une multitude d'aspects (essentiellement d'ordre fonctionnel ou patrimonial) participent à expliquer la construction du rapport à la RN7 chez les usagers. Il apparaît que ces aspects ne sont pas toujours déterminés par le statut des usagers (riverains, chauffeurs-routiers ou touristes) et donc par un type de pratique, et s'expliquent parfois par d'autres facteurs.

Chapitre 4 : La construction patrimoniale de la route nationale 7 : une mobilisation d'éléments du passé et du présent

I - Présentation des documents mobilisés pour l'analyse

Cette première partie du chapitre revient sur les documents mobilisés pour analyser la construction patrimoniale de la RN7.

Rappelons que pour les ouvrages, c'est une analyse du discours de leurs auteurs qui a été privilégiée. Pour les hors-séries de magazines, c'est davantage leur structure et les thèmes abordés qui ont été analysés. Quant aux reportages télévisuels, l'analyse alterne entre le discours des acteurs interrogés et la structure des reportages proposée.

Le tableau 11 présente les ouvrages, hors-séries de magazines et reportages télévisuels qui ont été retenus, et précise pour chacun d'entre eux son intitulé, qui en est l'auteur.e, et l'année de réalisation (reportages télévisuels) ou de publication (ouvrages et hors-séries de magazines).

Tableau 11 - Identifier les critères de construction patrimoniale de la route nationale 7 : documents analysés

Type de document	Année de publication et/ou de réalisation	Auteur.e.s
Ouvrages	-	-
<i>Eternelle Nationale 7</i>	2010	Marie-Sophie Chabres et Jean-Paul Naddeo
<i>C'était la Nationale 7</i>	2012	Thierry Dubois
Hors-séries de magazines	-	-
<i>Nationale 7, un road-trip à la française (H-S 1)</i>	2015	Le Dauphiné Libéré et « Auvergne-Rhône-Alpes Tourisme »
<i>Nationale 7, un road-trip à la française (H-S 3)</i>	2017	Le Dauphiné Libéré et « Auvergne-Rhône-Alpes Tourisme »
Reportages Télévisuels	-	-
<i>Passion Patrimoine : routes de France, routes de vacances</i>	2014	Des racines et des ailes
<i>La Nationale 7, une route du soleil</i>	2015	JT de France 2

Réalisation : Pierre-Louis Ballot, 2019.

Sur les deux ouvrages retenus, le choix d'en analyser un de Thierry Dubois est d'abord lié au fait que l'auteur traite surtout de l'histoire de la RN7, et s'attache à valoriser

ses caractéristiques patrimoniales. Bien que Thierry Dubois ait à ce jour écrit trois ouvrages consacrés à la RN7 (*La route Paris-Côte d'Azur*, 2003 ; *La Nationale 7 en autorama*, 2014), il a été jugé pertinent de retenir uniquement *C'était la Nationale 7* pour l'analyse. Ce choix est justifié, d'une part, par le fait qu'il fait suite à son premier ouvrage consacré à la RN7 (*La route Paris-Côte d'Azur*, 2003), et qu'il offre donc une vision et une approche enrichies du sujet, suite à une nouvelle phase d'investigations (archives et entretiens). D'autre part, il apparaît que le troisième ouvrage de Thierry Dubois (*La nationale 7 en autorama*, 2014) n'aborde pas la RN7 dans sa « globalité », et se concentre au contraire sur quelques tronçons de la route, en relatant des anecdotes propres à chacun d'entre eux.

Si d'autres ouvrages publiés plus récemment (ex. *Redécouvrir la Nationale 7 : tourisme et nostalgie en 7 étapes*, écrit par Dominique Pagneux (2016)) proposent une approche en plusieurs points similaires à celle de Thierry Dubois, il a toutefois été décidé de ne pas analyser l'un d'entre eux. Leur consultation a en effet laissé apparaître des analyses proches de celles de Thierry Dubois, qui n'auraient donc pas apporté d'éléments supplémentaires dans la compréhension du processus de construction patrimoniale de la RN7.

Quant au choix de *Eternelle Nationale 7*, celui-ci est justifié par l'approche adoptée dans l'ouvrage pour évoquer la RN7, et qui comme nous le verrons est différente de celles de Thierry Dubois et d'autres auteurs. En effet, l'objectif de Jean-Paul Naddeo et de Marie-Sophie Chabres est d'évoquer la RN7 « actuelle », et donc d'effectuer une description des différents éléments qui jalonnent son tracé de Paris à Menton, à la manière d'un guide touristique.

Trois hors-séries de magazines consacrés à la route nationale 7 ont jusqu'à présent été réalisés. Edités par le *Dauphiné Libéré*, ils ont respectivement été publiés en 2015, 2016 et 2017. Le choix d'analyser les hors-séries datant de 2015 et de 2017 s'explique par le fait que chacun d'eux y fait intervenir différents acteurs impliqués dans la valorisation de la RN7, et que l'édition de 2017 a été enrichie et complétée par rapport à celle de 2015. Le choix de ne pas avoir intégré l'édition de 2016 est justifiée par les nombreuses similitudes qu'elle comprend avec l'édition 2017, à la fois dans la structure proposée et les thèmes abordés.

Pour ce qui est des deux reportages télévisuels retenus pour l'analyse, le choix du premier est lié au fait qu'il s'est intéressé à l'ensemble du tracé de la RN7, et a axé son contenu sur les aspects patrimoniaux de la route, comme l'indique son intitulé. Jusqu'alors, les reportages réalisés s'étaient souvent concentrés sur un aspect en particulier de la RN7 (ex. défilé de voitures anciennes dans une commune), et leur durée s'étendait sur quelques minutes, puisqu'ils étaient diffusés dans des journaux télévisés ou des émissions consacrées à l'automobile. De même, ce reportage propose une interview de divers acteurs impliqués dans le processus de patrimonialisation de la route, et décline une série de thématiques ayant trait à cette question, ce qui permet donc d'identifier plusieurs aspects qui justifient ce processus.

Quant au second reportage, il appréhende lui aussi la RN7 sur la quasi-totalité de son tracé, en suivant Thierry Dubois de Paris jusqu'à Cannes. A la différence du premier reportage, il est toutefois découpé en cinq séquences, qui correspondent chacune d'entre elles à un tronçon de la RN7. Consacré à l'histoire et aux aspects patrimoniaux de la RN7, ce reportage permet non seulement de relever les éléments qui participent là aussi à justifier sa patrimonialisation, mais aussi d'observer si en fonction des tronçons, les éléments mobilisés sont identiques ou au contraire différents, et si oui sur quels aspects.

II - La mobilisation de différents critères pour justifier l'intérêt pour la route nationale 7

Les sous-parties qui suivent reviennent respectivement sur le contenu des ouvrages, hors-séries de magazine, et reportages télévisuels.

2-1 - Analyse des ouvrages

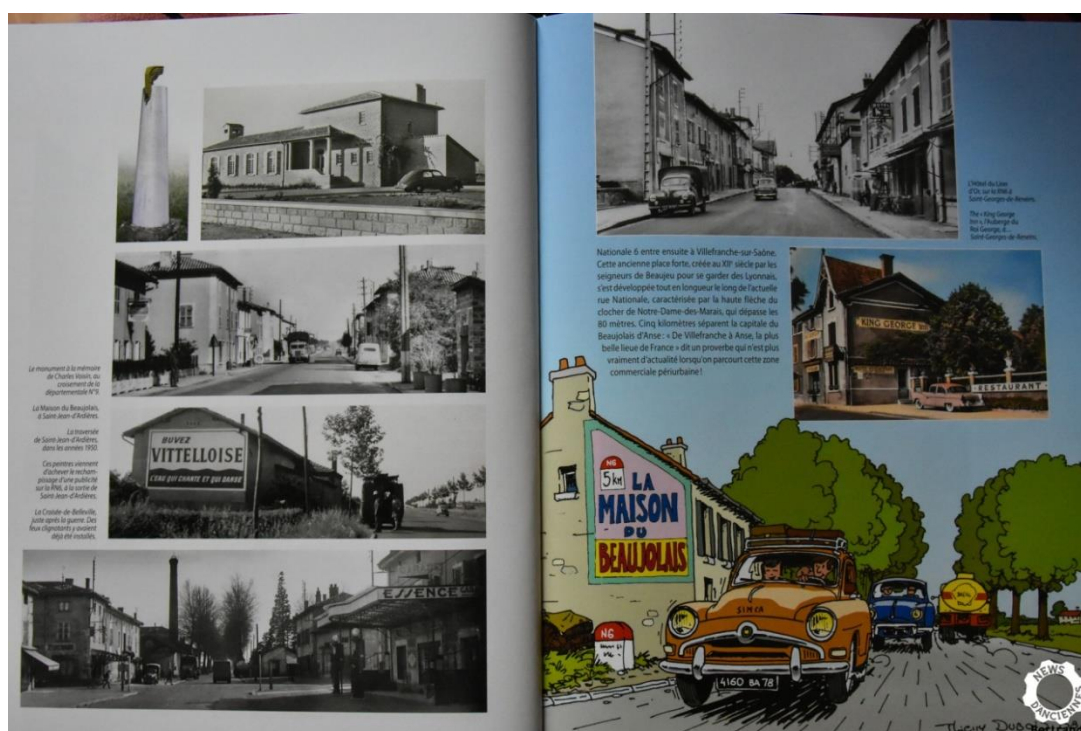
A l'instar de son premier ouvrage *La route Paris-Côte d'Azur*, Thierry Dubois ambitionne dans *C'était la Nationale 7* de mettre en lumière « la richesse et la diversité qui caractérisent la plus mythique des routes de France » (p.5).

Avant de présenter en détails les différentes étapes de la RN7, Thierry Dubois entreprend de revenir sur l'histoire de la route. S'il évoque son apparition à l'époque romaine et son évolution sous l'époque royale et impériale, il s'attarde ensuite plus longuement sur la période qu'il qualifie d'« âge d'or » (p.16) de la RN7, et qu'il assimile aux années 1950 et 1960. Il développe au préalable tout un point sur le développement de l'automobile au début du XX^e siècle et sur les « différentes générations d'automobiles » qui verront successivement le jour. Avant même de passer à la présentation du tracé de la RN7, il précise que « c'est sous le nom de route nationale 7 » (p.7) que la route est « entrée dans la légende » (p.7), et que c'est « surtout après Lyon que s'est forgé son mythe » (p.7), dans la mesure où c'est cette partie de la route qui était qualifiée de « route du soleil » (p.7).

Pour présenter le tracé de la RN7 de Paris à Menton, Thierry Dubois propose de procéder par tronçons. Pour chacun des seize tronçons qu'il a identifiés, le but est d'énumérer l'ensemble des communes traversées par la RN7, et de mentionner les aspects qui les caractérisent. Dans la mesure où l'intérêt de Thierry Dubois se porte sur la RN7 des années 1950 et 1960, il attire surtout l'attention sur des éléments et des aménagements propres à cette période de la route. Ils concernent dans un premier temps ce qui a trait aux établissements fonctionnels en service dans les années 1950 et 1960 (ou qui le sont encore aujourd'hui) : restaurants, relais-routiers, garages, et stations-services. Les établissements cités font généralement référence à ceux qui étaient connus pour être des points d'arrêts fréquentés de la route, tels que *Le Relais des 200 Bornes* dans la Nièvre (p.38) ou la station-service Azur à Brignoles (p.175). Les éléments mentionnés par Thierry Dubois font aussi référence à la signalisation routière de l'époque, avec une évocation plus récurrente des anciennes bornes kilométriques et des anciens panneaux d'indication Michelin.

Si des photographies accompagnent le texte de Thierry Dubois et datent pour la plupart des années 1950 et 1960, de nombreuses illustrations sont également présentes dans l'ouvrage. Elles représentent alors les trajets sur la RN7 dans les années 1950 et 1960 (illustration 7) et font référence aux départs en vacances en famille ou aux transports de marchandises.

Illustration 7 - Un extrait de l'ouvrage *C'était la Nationale 7* (Thierry Dubois, 2012)



Source : News d'Anciennes (<https://newsdanciennes.com/>).

Pour chaque tronçon, Thierry Dubois évoque également des anecdotes qui ont marqué la RN7, et mentionne tout particulièrement les nombreux accidents de voiture qui ont fait l'actualité des années 1930 aux années 1970. De même, l'auteur signale des monuments et édifices historiques qui ne datent pas forcément des années 1950 et 1960, mais parfois de l'époque romaine (ex. Arc de Triomphe d'Orange, p.156) ou de l'époque royale (ex. Pont Canal de Briare dans le Loiret, p.35)

Enfin, Thierry Dubois conclut son ouvrage en faisant référence aux différentes « initiatives locales » (p.205) qui ont vu le jour depuis plusieurs années : création de musées, création d'associations, mise en place des panneaux « Route Nationale 7 Historique », restauration de bâtiments d'époque et rallyes en voitures d'époque. Pour lui, ces « initiatives locales » ont deux principaux mérites : « conserver les traces de ce patrimoine » (p.205) que représente la RN7, et « conserver et [...] valoriser le patrimoine de ces axes historiques, et d'y promouvoir le tourisme » (p.205). Le « patrimoine » désigné par Thierry Dubois désigne donc à la fois la RN7 et les aspects qui jalonnent son tracé.

Dans *Eternelle Nationale 7*, Marie-Sophie Chabres et Jean-Paul Naddeo entreprennent un « road-trip » en moto sur la RN7, en partant de son kilomètre zéro situé à Notre-Dame-de-Paris et en se rendant jusqu'à son point d'arrivée, le poste frontière de Menton.

Après un préambule intitulé « Mille bornes d'histoire » (pp.9-10), qui revient sur l'histoire du réseau routier français et de la RN7 de l'époque romaine aux années 1970, les deux auteurs exposent les motivations qui les ont conduit à réaliser cet ouvrage. Leur premier souhait est d'entretenir la mémoire de la RN7, qui à leurs yeux ne l'est pas assez : « On peut regretter en effet le rouleau compresseur de la modernisation qui efface

peu à peu notre mémoire collective. Pourquoi faut-il avancer en reniant notre patrimoine génétique ? La N7 n'a-t-elle pas mérité de conserver son titre de noblesse ? » (p.11).

Leur second souhait est d'éveiller les consciences quant à l'intérêt de conserver la RN7, qui selon eux comprend plusieurs avantages : « Conserver la N7 ne permettrait-elle pas de favoriser une façon de voyager qui fait chaque jour plus d'adeptes ? Et par là même promouvoir un patrimoine culturel, gastronomique, artisanal, visuel toujours vivant ? [...] Et refuser un aussi fort potentiel identitaire capable de drainer image et économie, c'est vraiment se tirer une balle dans le pied ! » (p.11). L'évocation de ces aspects et l'intérêt qu'elle suscite à nouveau depuis plusieurs années auprès des anciennes et jeunes générations conduit d'ailleurs les deux auteurs à qualifier la RN7 d'« objet culte » (p.11).

Avant de présenter le tracé de la RN7 dans le détail, Jean-Paul Naddeo et Marie-Sophie Chabres reviennent sur ce qui a caractérisé la « route des vacances » dans les années 1950 et 1960 : l'avènement des congés payés, les restaurants gastronomiques, les cartes routières, la signalisation routière, les routiers et les stations-services.

Puis, à la manière de Thierry Dubois dans son ouvrage *C'était la Nationale 7*, les auteurs proposent de parcourir la RN7 de Paris à Menton, en recoupant les communes par régions, et non par tronçons. Jean-Paul Naddeo et Marie-Sophie Chabres retracent alors non pas tant l'histoire de la RN7 que celle de chaque commune, en mentionnant notamment les aspects qui les caractérisent. Ces aspects renvoient essentiellement au « patrimoine culturel, gastronomique, artisanal » mentionné en introduction, et qui portent sur les bâtiments et monuments à visiter (ex. église du village ou château) ainsi que les spécialités gastronomiques et culinaires régionales (ex. calissons d'Aix) (illustration 8).

Illustration 8 - Un extrait de l'ouvrage *Eternelle Nationale 7* (Marie-Sophie Chabres et Jean-Paul Naddeo, 2010)



chez Béchard ou la Reine Jeanne. Il est temps de poursuivre notre chemin, il reste 200 km de N7 avant Menton.

La N7 - D7N - avait contourné Aix par son boulevard circulaire Sud : boulevard de Lattre-de-Tassigny, boulevard de la République, avenue Bonaparte, la célèbre place de la Rotonde, cours Mirabeau, rue d'Italie jusqu'au cours Gambetta à droite. Le bel édifice qui fait l'angle est devenu une poste. Nous empruntons la route du Val Saint-André en direction de Meyreuil et Fuveau. Après

l'atelier des santons Fouque, la promenade du bord de l'Arc et le camping sont désormais cernés par les nœuds routiers de la banlieue aixoise.

L'avenue Henri-Malacrida puis l'avenue Paul-Julien permettent de rejoindre la route de Nice. La D7N longe l'autoroute A9 « la Provençale ». Dans la petite zone commerciale, nous repérons la maison Riederer, pâtissier récompensé par le titre de « meilleur ouvrier de France ». À Palette, que traverse la N7, les traces de Paul Cézanne subsistent.

Quelle est l'origine des santons ?

Saint François d'Assise serait à l'origine de la première crèche vivante et donne naissance à une tradition qui s'est perpétuée. La première représentation de la Nativité daterait, elle, du ^v siècle. Les personnes sont remplacées peu à peu par des personnages en matériaux divers, bois, cire, faïence. La Révolution va transformer cette coutume en supprimant la messe de minuit et en fermant les églises. Les Provençaux créent alors de petits santons (santoun veut dire « petit saint ») pour retrouver chez eux la crèche qu'ils n'avaient plus

à l'église. Les santons sont de taille différente, ce qui permet de donner une perspective à l'ensemble. C'est à la Chandeleur que les santons retrouvent leur boîte. Au catalogue de Fouque, ce ne sont pas moins de 1000 santons de tailles, de classes et de décorations différents qui sont présentés. De nombreuses villes organisent des foires et des salons consacrés aux santons comme Marseille depuis 1803, Aix, Arles, Aubagne ou Carpentras.

www.santons-fouque.fr



0 Paris km 214 Noyes Roussel km 292 Menton 925

Source : Editis (widget.editis.com).

La plupart du temps, les deux auteurs invitent le lecteur à « s'écarter de la N7 » (p.39) pour découvrir les villages situés aux alentours et les différents aspects que l'on peut y rencontrer

(ex. « *somptueux châteaux* », p.39). De même, le « *patrimoine culturel* » cité dans l'ouvrage ne concerne pas toujours celui qui jalonne le tracé de la RN7, comme c'est par exemple le cas lorsqu'il est question de Paris, Jean-Paul Naddeo et Marie-Sophie Chabres citant l'Arc de Triomphe (p.28) ou la Tour Eiffel (p.29). Un encart entier est également consacré au Mont Ventoux à la page 125 de l'ouvrage, alors même qu'il est situé à plusieurs dizaines de kilomètres de la RN7.

Il est également fait mention d'un ensemble d'aspects qui renvoient à la RN7 des années 1950 et 1960. Comme dans l'ouvrage de Thierry Dubois, il s'agit de la signalétique routière de l'époque (ex. panneaux d'indication et bornes kilométriques Michelin) et des établissements fonctionnels (ex. garages, relais-routiers et stations-services)

En conclusion de leur ouvrage, Jean-Paul Naddeo et Marie-Sophie Chabres réitèrent leur appel à « *sauvegarder* » la RN7 : « *La N7 est une véritable caisse de résonance des multiples talents à la française. Et c'est à ce titre que nous devons la sauvegarder ! Elle est un des éléments distinctifs de notre patrimoine. Peu importe qui la gère, département, Etat ou commune ; mais de grâce, épargnez son nom, créez des panneaux touristiques, montrez-la, soyez-en fiers, car elle est un canal fondamental pour drainer et doper l'économie des communes traversées* » (p.189).

Les deux ouvrages analysés présentent des points communs mais aussi des différences dans l'appréhension de la RN7 proposée.

Si leurs auteurs considèrent la RN7 au regard de son histoire, on note un intérêt plus marqué pour les années 1950 et 1960, où la RN7 incarnait la « *route des vacances* ». Cet intérêt se retrouve surtout dans l'ouvrage de Thierry Dubois, puisque la description effectuée s'appuie essentiellement sur des éléments de la RN7 datant de cette époque, et que les nombreuses illustrations contribuent à raviver ce passé de la route. Dans *Eternelle Nationale 7*, si les auteurs évoquent des éléments de la RN7 datant des années 1950 et 1960, nous avons vu que leur intérêt se porte cependant surtout sur le « *patrimoine* » des communes traversées et alentour, qu'il date ou non de ces décennies.

D'un côté, nous nous trouvons donc avec l'évocation d'un pan du passé d'une « *route mythique* » (*C'était la Nationale 7*), et de l'autre, avec une approche qui appréhende davantage la RN7 comme une route touristique, dans la mesure où les auteurs la considèrent comme un « *canal fondamental* » pour parcourir les territoires.

Depuis le milieu des années 2000, cet intérêt patrimonial se traduit également par une évocation récurrente de la RN7 dans les médias. C'est sur les hors-séries de magazines que nous revenons dans un premier temps.

2-2 - Analyse des hors-séries de magazines

Rappelons que l'analyse porte sur les hors-séries réalisés respectivement en 2015 et 2017 par *Le Dauphiné libéré* (avec le concours de « *Auvergne-Rhône-Alpes-Tourisme* »).

Intitulé *La route du bonheur de Paris à Menton*, le hors-série de 2015 expose dès la première page les raisons qui ont conduit à son élaboration :

« *Fredonnée par Charles Trenet, immortalisée sur grand écran, magnifiée sur papier glacé, source d'inspiration pour un jeu de société ou le décor d'un parc d'attraction, la Nationale 7 a*

bercé les rêves ensoleillées de plusieurs générations. C'était le temps des congés payés, des vacances et de l'insouciance, des grandes transhumances au bon goût de bouchons, d'une certaine idée du bonheur. Durant des décennies, le long ruban d'asphalte a rythmé la vie de millions d'automobilistes, de ces familles entassées dans un habitacle surchauffé, impatientes à l'idée de rallier les rivages de la Grande Bleue [...] Aujourd'hui, les rails de sécurité ont supplanté les rangées de platanes, les grandes chaînes hôtelières les petits relais-routiers, les péages les feux tricolores. Même ces diables d'embouteillage ont déserté la N7 pour migrer vers d'autres voies beaucoup plus rapides - en principe - mais tellement moins pittoresques. De ce constat aux accents nostalgiques et grâce aux efforts de collectivités, de particuliers et d'associations soucieuses de préserver le mythe, est né le projet de faire revivre la légende, notre Route 66 à nous, ce patrimoine « national » jalonné de vestiges d'une ère révolue, d'un passé conjugué au présent. » (p.1).

Comme pour l'ouvrage *C'était la Nationale 7* de Thierry Dubois, ce hors-série ambitionne de revenir sur la RN7 des années 1950 et 1960, comme le suggèrent les différents éléments évoqués et qui y font référence : « *congés payés* », « *vacances* », « *bouchons* », « *millions d'automobilistes* »...

Le hors-série se compose de trois parties, qui reviennent chacun sur un des aspects évoqués dans cette introduction. La première partie est consacrée à des interviews de personnes impliquées dans le processus de valorisation de la RN7 (pp. 12-15). La deuxième partie est consacrée à un dossier sur la « *route des vacances* » (pp.16-64). La troisième et dernière partie est consacrée à un parcours sur la RN7 qui invite à découvrir les curiosités qui jalonnent son tracé de Paris à Menton (pp. 67-98).

Parmi les interviews réalisées, on retrouve d'abord celle de Thierry Dubois, qui revient sur les fondements du « *mythe* » de la RN7, qu'il associe aux départs en vacances vers la Côte d'Azur dans les années 1950 et 1960. C'est ensuite le sénateur-maire de Tain-l'Hermitage qui est interviewé. Fondateur de l'association *Aire-N7*, destinée à la « *mise en tourisme* » de la RN7 et à la conservation de son « *identité* », il explique à la fois les raisons de son intérêt pour la RN7 et le rôle que les élus locaux ont à jouer dans sa valorisation.

Le dossier consacré à la « *route des vacances* » revient sur une série de thèmes et d'aspects qui caractérisent la RN7 à cette époque. A la manière des deux ouvrages analysés précédemment, les thèmes abordés renvoient successivement aux voitures utilisées à cette époque (ex. 2CV et Citroën Traction) ; à la signalétique routière (panneaux et bornes d'indication Michelin) ; aux publicités murales d'époque qui jalonnent le trajet ; aux anciens garages et stations-services de la route considérés comme des « *reliques* » de la RN7 (p.48) ; aux professionnels qui tiennent des établissements « *dont les activités sont intimement liées à la légende de la N7* » (p. 60) : nougatiers, brocanteurs et restaurateurs

La troisième partie du hors-série propose un « *road trip* » (p.67) sur la RN7 en sept étapes, chacune d'entre elles correspondant à un tronçon de la route : Paris-Briare, Briare-Moulins, Moulins-Lyon, Lyon-Valence, Valence-Avignon, Avignon-Fréjus, Fréjus-Menton. A la manière de l'ouvrage *Eternelle Nationale 7*, il est fait référence à tous les sites historiques et paysagers qu'il est possible de découvrir sur ces tronçons. Pour chacun d'entre eux, deux encarts sont systématiquement proposés : un « *Le Saviez-vous ?* », qui relate une anecdote historique (ex. Forteresse de Mornas, p.76) ou donne une information concernant un site en particulier (ex. La Promenade des Anglais, p.80), et un « *Pratique* », qui recense les principales communes traversées sur le tronçon et propose des « *coups de cœur* » pour des visites à effectuer. Comme dans *Eternelle Nationale 7*, les sites mentionnés ne jalonnent pas

forcément le tracé de la RN7, en témoigne l'évocation du Palais Ducal à Nevers (p.71) ou de la Montagne Sainte-Victoire en Provence (p.79). Les spécialités gastronomiques des départements et régions traversés sont également évoqués (ex. nougatine de Montargis, p.68). Il n'est pas fait référence à des établissements ou bâtiments datant des années 1950 et 1960.

En guise de conclusion, le hors-série revient sur quelques restaurants étoilés qui jalonnent le tracé de la RN7 (ex. Maison Pic à Valence, p.88) ainsi que sur les sorties culturelles qu'il est possible d'effectuer durant l'été dans les communes et départements traversés (ex. festival de Saint-Paul de Vence, une commune pourtant non traversée par la RN7).

Le hors-série de 2017 est intitulé *Revivez la route des vacances*, et se structure par grandes thématiques. Contrairement au hors-série de 2015, aucune introduction n'est proposée en première page, ce qui ne permet pas de saisir d'entrée les objectifs qui ont présidé à sa réalisation.

Un dossier est d'abord consacré aux films du XX^e siècle dans lesquels la RN7 apparaît ou a servi de décors (pp. 22-27). En citant quelques classiques du cinéma français (ex. *Le Corniaud*, de Gérard Oury, 1965 ; *Pierrot le fou*, de Jean-Luc Godard, 1965) et d'autres films moins connus (ex. *Les Petits Matins*, de Jacqueline Audry, 1962), ce dossier a pour but de montrer que ces films ont contribué à « immortaliser la légende » (p.23) de la RN7, dans la mesure où ils ont été réalisés dans les années 1960.

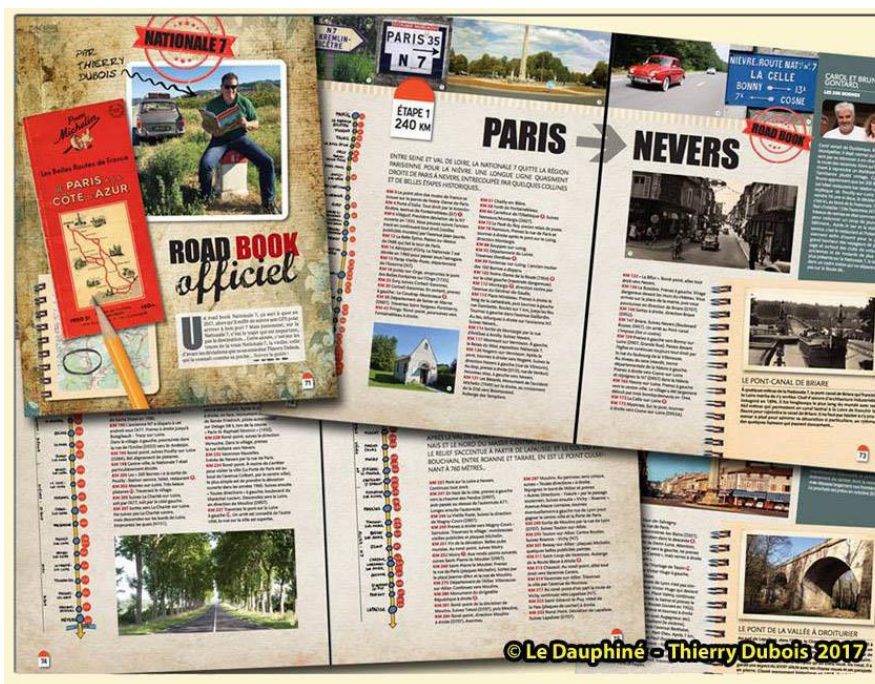
Le dossier suivant s'éloigne du thème de la RN7 puisqu'il est consacré aux sports extrêmes et activités de pleine nature (ex. sauts à l'élastique dans la Loire, parcours accrobranche dans la Nièvre) qu'il est possible de pratiquer le long de la route, considérée comme une « piste aux trésors pour aventuriers en herbes, sportifs de l'extrême » (pp. 34-41). Les activités présentées se localisent parfois à plusieurs dizaines de kilomètres de la RN7 (ex. descente en rappel de la tour de Crest dans la Drôme, située à 20 km de la RN7, p.37), et c'est davantage un recensement des activités présentes dans les départements traversés par la route que propose le dossier.

Il en va de même pour le dossier consacré aux spécialités gastronomiques de la région Auvergne-Rhône-Alpes (pp. 51-70). Si le but est de rappeler que « la Nationale 7 serpente à travers 996 kilomètres de gouleyants vignobles, de vergers généreux et de verts pâturages », il apparaît pourtant que parmi ces spécialités, certaines sont caractéristiques de communes (ex. pastille de Vichy, p.54) ou de départements (ex. châtaigne d'Ardèche, p.58) qui ne sont pas traversés par la RN7. Leur mention semble donc liée au fait qu'elles se situent dans des régions traversées par la RN7. Puis, l'évocation de musées d'œnologie, de vignobles régionaux (ex. Coteaux de Tain-l'Hermitage, p.69) et l'interview de Géraldine Gossot, directrice de l'Université du vin de Suze-la-Rousse (Drôme) (p.68) ont pour objectif de rappeler que « la Nationale 7 a toute sa place sur la carte des routes des vins françaises. » (p.66).

En guise de conclusion, un road-book de la RN7 élaboré par Thierry Dubois est proposé (pp. 71-84). Il invite à suivre l'ancien tracé de la RN7 de Paris à Menton, en indiquant quasiment kilomètre par kilomètre la direction à prendre pour pouvoir suivre la « vieille RN7 » (p.71). Le but est alors de rappeler que sur la RN7, « c'est le trajet qui est important, pas la destination » (p.71). Présenté par étapes (cinq au total), le road-book mentionne pour chacune d'entre elles un site ou un bâtiment à visiter (ex. la forteresse de Mornas sur le tronçon Montélimar - Aix-en-Provence) (illustration 9) et propose une interview

d'une personnalité qui oeuvre à la valorisation de la RN7 à l'échelle locale (ex. président de l'association *Mémoire de la Nationale 7*, basée à Piolenc, p.81).

Illustration 9 - Extrait du road-book consacré à la route nationale 7 (*Le Dauphiné libéré*, 2017)



Source : www.routenationale7.blogspot.com

Si ces deux hors-séries appréhendent la RN7 comme la « *route des vacances* », la présentation qui en est faite diffère toutefois sur plusieurs points.

Le hors-série de 2015 traite davantage de la RN7 des années 1950 et 1960. On note que les aspects évoqués pour la décrire sont en grande partie similaires à ceux mobilisés par Thierry Dubois dans son ouvrage *C'était la Nationale 7*. Puis, le parcours effectué de Paris à Menton effectué pages après pages fait écho à celui de *Eternelle Nationale 7*, dans la mesure où il est proposé de découvrir les territoires traversés.

Si le hors-série de 2017 fait quelques allusions à la RN7 des années 1950 et 1960, on note toutefois que l'essentiel de son contenu est dédié à la découverte des départements et régions traversés par la route. La plupart des thèmes abordés sont parfois éloignés du thème de la route, et l'approche adoptée s'apparente davantage à celle d'un guide touristique. Dans ce hors-série, le terme « *route des vacances* » fait donc plutôt écho à la RN7 d'aujourd'hui, que l'on invite à emprunter pour les vacances.

Acteurs ça peut jouer exemple avec les hors-séries de magazines à destination des touristes.

C'est à l'analyse des reportages télévisuels consacrés à la RN7 qu'est consacrée la sous-partie qui suit.

2-2 - Analyse des reportages télévisuels

Notre analyse porte d'abord sur le reportage « Passion Patrimoine : Routes de France, routes des vacances », réalisé en 2014 pour l'émission *Des racines et des ailes*. D'une durée de 01h50, le reportage effectue une traversée de la RN7 du département de la Nièvre à Menton.

C'est au volant d'une voiture ancienne que l'on retrouve pour commencer Thierry Dubois, qui évoque en premier lieu les avantages que comporte un trajet sur les routes nationales françaises. Il explique ainsi que pour lui, « *prendre la nationale 7, c'est prendre son temps* », et que quand on prend la nationale, « *il n'y a pas de contrainte, et qu'il y a surtout la liberté de s'arrêter où l'on veut quand on veut* ». Autant d'éléments qui pour Thierry Dubois entrent en contrepoint avec les trajets sur l'autoroute, où les automobilistes « *se précipitent* », ce qui crée selon lui un « *contraste saisissant* ».

C'est un point sur l'histoire de la RN7 qui est ensuite proposé par les commentateurs du documentaire, qui évoquent surtout les années 1950 et 1960. En s'appuyant sur des images de reportages datant de cette époque⁵¹, il est ainsi rappelé que la RN7 a symbolisé l'avènement des congés payés et des départs en vacances dans la société française, qui ont contribué à la rendre célèbre par l'accession des classes moyennes à l'automobile individuelle.

Tout en poursuivant le trajet le long de la RN7, le reportage décline ensuite différents thèmes liés à cette route. Il s'intéresse d'abord au marché du *vintage* de Lyon, qui se tient deux fois par an dans la ville. Créé en 2001, ce marché rassemble des exposants qui vendent des meubles, modes et accessoires des années 1950, 1960, 1970 et 1980.

Le reportage suit ensuite un rallye de passionnés (dont fait partie Thierry Dubois) qui voyagent sur la RN7 comme en 1965, dans des habits d'époque et à bord de voitures utilisées dans les années 1960 (ex. Peugeot 404). D'une durée d'une semaine, le rallye relie Saulieu (Côte-d'Or) à Menton. Il débute sur la RN6, que beaucoup surnomme la « *petite sœur de la nationale 7* ». Thierry Dubois signale d'ailleurs que « *trois fois plus de personnes empruntaient autrefois la RN6* », et que c'est essentiellement la chanson de Charles Trenet qui a contribué à rendre la RN7 plus « *populaire* ». Le rallye s'arrête dans un premier temps à l'ancien garage Bel-Air (situé à mi-chemin entre Paris et Lyon), qui représente selon les personnes « *un des derniers témoignages de l'époque* » de la RN6. L'endroit semble à ce titre mythique pour les nostalgiques des années 1960. Thierry Dubois précise que si le garage a été restauré (tel qu'il était dans les années 1960), c'est parce que les « *communautés locales ont pris conscience de l'aspect patrimonial des routes nationales et de leurs reliques* ». C'est à Tain-l'Hermitage (Drôme) que se tient également chaque année une réunion des adeptes du rétro-camping, où des personnes viennent camper comme dans les années 1960. Considéré comme un véritable « *saut dans le temps* », Thierry Dubois précise que tout cela, « *c'est très nationale 7* ».

Le reportage part ensuite à la rencontre de quelques membres de l'association *Tontons scooters*, dont Christian Lucas, le président. Pour ses membres, qui organisent des excursions sur des scooters anciens, la RN7 est un « *mythe* ». Les excursions s'effectuent chaque année sur un tronçon différent de la route, notamment sur les parties qui ont été déclassées et/ou abandonnées, et que l'on qualifie de « *délaissées* ». Les membres déclarent qu'ils aiment « *rouler tranquille à leur rythme, comme ils ont dû rouler à l'époque, tranquille, entre 30, 40, 60* ». De même, sont signalés tous les paysages « *remarquables* » et

⁵¹ L'essentiel de ces images sont extraites d'un reportage régional datant du 1^{er} juillet 1960, réalisé pour le journal national, et dont il a été question dans un passage du chapitre 3 (p.66).

les différentes spécificités des territoires traversés. Une série d'interviews permet également de saisir les motivations que chaque participant trouve à travers ces rallyes.

Le reportage se repenche ensuite à nouveau sur le rallye sur la RN7, qui se trouve à Montélimar. La voix-off précise que les embouteillages apparaissaient en général au fur et à mesure de l'arrivée dans le Midi, et notamment à Tourves (Var), considéré comme un des « *célèbres points noirs de la route* ». C'est dans cette commune que tous les deux ans, un embouteillage d'époque y est recréé. Autrefois considérés comme un « *véritable enfer* », ces bouchons sont devenus depuis un « *spectacle apprécié* », selon Thierry Dubois.

« La nationale 7, une route du soleil », réalisé en 2015 par Jérôme Bony et Redda Settar pour le JT de France 2, se décompose en cinq mini-reportages d'environ cinq minutes chacun. Ils nous invitent à suivre un trajet de Thierry Dubois en voiture ancienne de Notre-Dame-de-Paris à la baie de Cannes. Chaque mini-reportage correspond à un tronçon spécifique de la route : Paris - Pouilly-sur-Loire (mini-reportage 1), Nogent-sur-Vernisson - Tarare (mini-reportage 2), Tarare - Lorient-sur-Drôme (mini-reportage 3), Montélimar-Tourves (mini-reportage 4) et Tourves-Cannes (mini-reportage 5).

Au cours du premier reportage, plusieurs généralités sur la RN7 sont évoquées par le commentateur, comme la longueur de son tracé et son passé de « *route des grands départs en vacances vers le soleil et la mer* ». Thierry Dubois précise ensuite que « *deux mille ans d'histoire sont passés par la Nationale 7* », qui a vu défiler aussi bien les « *Romains* » que les « *Rois de France* », et c'est pourquoi chaque commune a « *quelque chose à raconter* ». Puis, les cinq mini-reportages se structurent de manière identique, et se concentrent sur des aspects qui renvoient en partie à la RN7 des années 1950 et 1960.

Ainsi, Thierry Dubois effectue au cours de son trajet une série d'arrêts dans des établissements déjà en service dans les années 1950 et 1960, et qui demeurent particulièrement connus sur le tracé de la RN7 (ex. *Relais des 200 Bornes* à Pouilly-sur-Loire et garage du Cannet-des-Maures (Var)). Il se rend également aux adresses qui confectionnent des friandises et des spécialités culinaires régionales, désormais assimilées à la RN7 : praline de Montargis, suisse de Valence, et nougat de Montélimar. Puis, les étapes « *marquantes* » de la RN7 dans les années 1950 et 1960 font également l'objet d'une attention particulière. C'est le cas de la commune de Lapalisse, qui reconstitue tous les deux ans des bouchons de voitures anciennes, en souvenir des embouteillages communaux occasionnés par les départs en vacances dans les années 1950 et 1960. Il en va de même pour les communes de Pourcieux et de Tourves (Var), considérées comme des « *points noirs* » de la RN7 du fait de leurs bouchons automobiles liés à l'étroitesse des rues, inadaptées pour accueillir un trafic important.

Le fait que le reportage se termine à Cannes et non pas à Menton consiste également à rappeler qu'au-delà d'une commune, c'est surtout la mer Méditerranée qui constituait la destination des départs en vacances dans les années 1950 et 1960.

Ces deux reportages s'avèrent être en plusieurs points similaires dans le contenu proposé. La RN7 y est appréhendée comme la « *route des vacances* » des années 1950 et 1960, et ce sont des aspects et thèmes propres à cette période qui sont donc évoqués. Dans la mesure où ces deux reportages n'ont pas la même durée et le même format, le premier propose un contenu plus riche que le second.

C'est une synthèse des différentes analyses développées dans cette deuxième partie que nous effectuons en conclusion du chapitre.

Conclusion du chapitre

L'analyse successive des ouvrages, des hors-séries de magazines et des reportages télévisuels laisse apparaître des récurrences dans les critères mobilisés par les acteurs pour justifier la valorisation de la RN7. Le tableau 12 propose d'identifier ces principaux critères et de les classer par « nature ».

Tableau 12 - La route nationale 7 : une construction patrimoniale liée à des critères de différentes natures

La route nationale 7 : une valorisation liée à sa dimension...		
Historique	Sociétale	d'agrément
« Route des vacances » des années 1940 aux années 1960	Symbole des progrès sociaux apparus dans les années 1950 et 1960 : avènement des congés payés, accession des classes moyennes à l'automobile individuelle, et touristisation de la Côte d'Azur	Axe permettant de découvrir le « patrimoine culturel, artisanal et gastronomique » des territoires traversés
Axe historique au passé millénaire : voie romaine, chemin du royaume de France, route impériale, « route des vacances »	Symbole d'un « art de voyager » qui incite à prendre son temps et à profiter des aménités offertes par le trajet	Axe qui traverse le territoire français et offre une diversité paysagère
-	-	Axe qui comprend une collection d'objets liés à la route et ayant une valeur historique : bornes, stations-services, panneaux de signalisation...

Réalisation : Pierre-Louis Ballot, 2019

Nous revenons plus en détails sur les trois dimensions de la RN7 mentionnées dans le tableau.

La dimension historique de la RN7 fait écho à son passé. Si son « *passé millénaire* » (époques romaine, royale et impériale) est le plus souvent évoqué dans la partie consacrée aux généralités sur la route, on note que ce sont les années 1950 et 1960 qui focalisent l'attention des acteurs. Pour eux, ces décennies renvoient à l'époque de la « *route des vacances* », et donc aux départs en vacances estivaux vers la Côte d'Azur, qui ont contribué à forger le « *mythe* » de la RN7. C'est ce qui conduit d'ailleurs Thierry Dubois à dire que la RN7, c'est « *2 000 ans d'histoire et 30 ans de légende* ». Dans le chapitre 3, nous avons vu que c'est durant ces deux décennies que la RN7 a fait l'objet d'une médiatisation importante, qui a traité de ces départs en vacances l'été, et contribué à rendre populaire la RN7.

Une corrélation peut être effectuée avec la dimension sociétale de la RN7. Les différents aspects évoqués par les acteurs patrimoniaux lorsqu'il est question de la « *route des vacances* » renvoient au développement de l'automobile dans les classes moyennes, à la généralisation des vacances estivales, à la touristisation de la Côte d'Azur, et plus généralement à la montée de la classe moyenne durant la période d'après-guerre. La RN7 fait ainsi partie de l'avènement d'une modernité française, autour d'une société de consommation fordiste caractérisée par des pratiques et une culture de masse et normalisée

par les nouveaux médias audiovisuels. Elle a aussi pour pendant symbolique l'accès aux loisirs, l'accès aux biens de consommation et plus généralement l'ascension sociale. La RN7 constitue dans une certaine mesure une métaphore du progrès, le voyage représentant l'expérience sensible et tangible de la participation à cette modernité triomphante. Bien que le terme ne soit pas employé dans les documents analysés, ces années 1950 et 1960 renvoient à ce que l'économiste français Jean Fourastié a appelé les « Trente Glorieuses ». Elles font référence, pour les pays industrialisés occidentaux, à une période de grande prospérité caractérisée par une forte croissance économique, le plein emploi, l'accroissement rapide du pouvoir d'achat et l'essor de la consommation de masse (Fourastié, 1979).

Si ce sont ces deux dimensions (historique et sociétale) de la RN7 qui constituent le point de départ de l'intérêt qu'elle suscite, on observe ensuite que les acteurs patrimoniaux nous invitent à parcourir la RN7. Ce parcours apparaît alors comme un moyen de découvrir les objets ayant une richesse nationale qui jalonnent son tracé. Ces « objets » font référence au « *patrimoine historique et culturel* » des territoires traversés ainsi qu'à la diversité paysagère du tracé (ex. paysages viticoles et paysages méditerranéens). A la manière d'une route touristique, la RN7 constituerait ainsi une passerelle pour découvrir les territoires traversés.

La route contient aussi des objets relatifs à une histoire de la mobilité automobile. Dans la mesure où l'évocation de la RN7 renvoie principalement aux années 1950 et 1960, nous avons vu que dans la description qui en est faite, les acteurs patrimoniaux avaient généralement tendance à évoquer des aspects (ex. signalisation routière) et établissements (ex. garages) datant de ces décennies. De même, on observe que ce sont ces aspects et établissements qui déterminent le plus souvent les arrêts et les étapes des rallyes en voitures anciennes, ou qui font l'objet de mesures de valorisation et de restauration. L'intérêt pour ces objets est donc surtout déterminé par l'époque de la RN7 à laquelle ils renvoient.

La RN7 apparaît ainsi comme un objet de valeur nationale (renvoyant à la ligne), un objet liant des établissements de valeur nationale (réseau), et un symbole social (renvoyant au territoire).

Excepté dans le hors-série de magazine de 2017 et le reportage « La nationale 7, une route du soleil », on note que le terme « *patrimoine* » est mobilisé à plusieurs reprises par les auteurs et les acteurs patrimoniaux, bien qu'on remarque également qu'aucune action officielle de reconnaissance ne soit engagée. S'il désigne la RN7, le terme « *patrimoine* » est aussi employé pour qualifier les « objets » qui jalonnent son tracé, comme les paysages, les monuments ou encore les établissements fonctionnels liés à l'automobile (ex. garages). Le terme de « *mythe* » est également mobilisé à quelques reprises, et notamment par Thierry Dubois, pour qui ce « *mythe* » est justement né dans les années 1950 et 1960.

Le prochain chapitre analyse le contenu proposé par les actions patrimoniales locales. Mises en place par des territoires, l'objectif est de voir quels éléments génériques de la RN7 y sont commémorés, et si en faisant l'objet d'une valorisation à l'échelle locale, s'opère ou non une réinterprétation de ces éléments et une appropriation.

Chapitre 5 : La patrimonialisation de la route nationale 7 par les territoires : un outil de connexion réseau-territoire

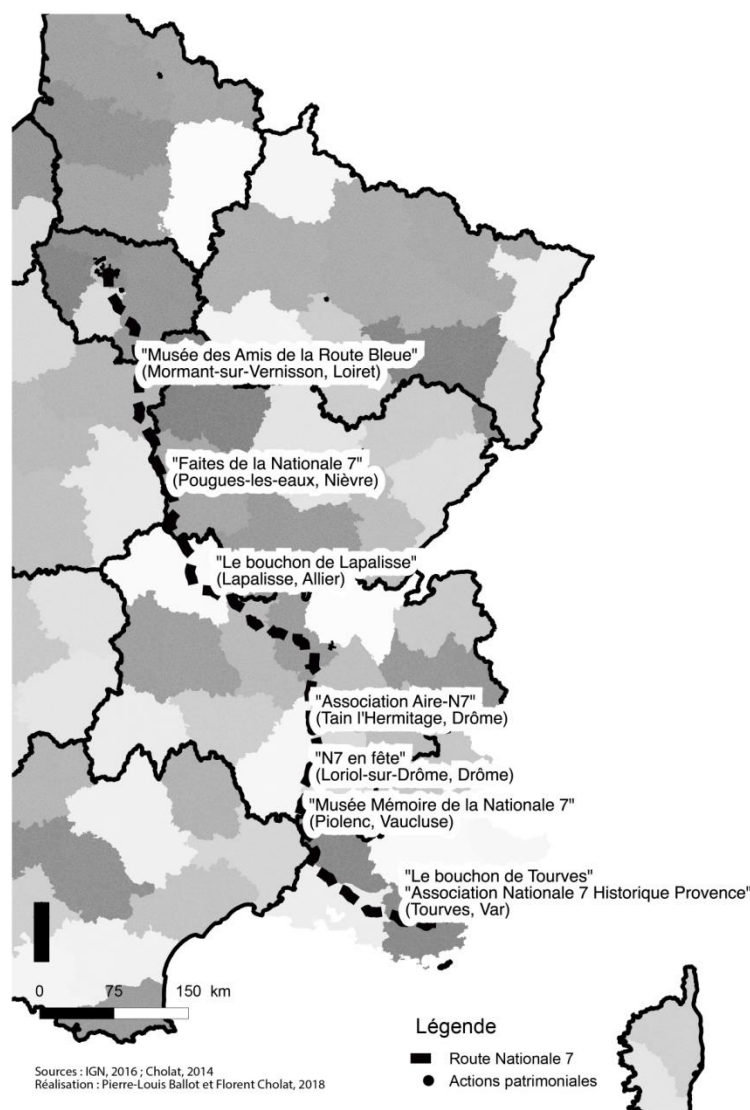
I - Recensement des actions patrimoniales enquêtées

Recenser les actions patrimoniales enquêtées dans la thèse nous permet de donner des informations sur leur localisation, leurs principaux objectifs, et leurs échelles d'action.

1-1 - Localisation des actions patrimoniales enquêtées

La carte 5 localise les différentes actions patrimoniales enquêtées le long de la route nationale 7.

Carte 5 - Actions patrimoniales enquêtées le long de la route nationale 7



Conception : Pierre-Louis Ballot, 2018.

Réalisation : Florent Cholot, 2018.

On observe d'une part que les actions patrimoniales sont réparties sur l'ensemble du tracé de la RN7, avec une concentration plus importante entre Lyon et Menton. On observe d'autre part que cette localisation est plutôt disparate, plusieurs départements ne proposant aucune action patrimoniale. Des éléments d'analyse présentés dans la suite du chapitre permettront d'expliquer pourquoi des territoires ont un intérêt plus marqué que d'autres pour la patrimonialisation de la RN7.

1-2 - Informations générales sur les actions patrimoniales enquêtées

Le tableau 13 indique pour les huit actions patrimoniales enquêtées des informations relatives aux personnes qui en sont à l'origine, à leurs principaux objectifs, ainsi qu'à leur localisation et/ou échelle d'action.

Tableau 13 - Informations générales sur les actions patrimoniales enquêtées

Action patrimoniale	Localisation ou échelle d'action	Principal objectif	Action instaurée par...	Mise en place en...	Périodicité
Musée <i>Mémoire de la Nationale 7</i>	Piolenc (Vaucluse)	Retracer l'histoire et l'évolution de la RN7 de l'époque romaine aux années 1960	Résidents de Piolenc	2003	-
Manifestation <i>L'embouteillage de Lapalisse</i>	Lapalisse (Allier)	Reconstituer les bouchons des départs en vacances dans les années 1950 et 1960	Communauté de Communes (CC) Pays de Lapalisse	2006	Bi-annuelle (années paires)
Manifestation <i>Le bouchon de Tourves</i>	Tourves (Var)	Reconstituer les bouchons des départs en vacances dans les années 1950 et 1960	Mairie de Tourves + Thierry Dubois	2009	Bi-annuelle (années impaires)
Musée des <i>Amis de la Route Bleue</i>	Mormant-sur-Vernisson (Loiret)	Commémorer la RN7 et son patrimoine automobile des années 1950 et 1960	Résident du département du Loiret	2010	-
Association <i>Aire-N7</i>	Ensemble du tracé de la RN7	Opérer une valorisation patrimoniale du tracé de la route nationale 7	Mairie de Tain-l'Hermitage	2011	-
Manifestation <i>Faites de la Nationale 7</i>	Pougues-les-Eaux (Nièvre)	Faire revivre la « grande époque » de la RN7 à travers des animations et l'exposition de véhicules anciens	Office de tourisme de Pougues-les-Eaux	2012	Bi-annuelle (années paires)
Manifestation <i>N7 en fête</i>	Loriol-sur-Drôme (Drôme)	Valorisation de la RN7 et des anciennes peintures murales de la commune	Mairie de Loriol-sur-Drôme	2013	Annuelle
Association <i>N7 Historique Provence</i>	Départements du Vaucluse, des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes	Opérer une valorisation patrimoniale du tracé de la route nationale 7	Mairie de Tourves	2014	-

Réalisation : Pierre-Louis Ballot, 2019.

La lecture du tableau 13 permet de revenir plus en détails sur trois principaux aspects liés à ces actions patrimoniales locales : leur localisation et échelle d'action, le « statut » des personnes à l'origine de leur mise en place, et leurs principaux objectifs.

S'ils constituent de premiers éléments d'information pour chacune de ces actions, ils permettent également d'apporter des précisions quant à l'analyse opérée dans la suite du chapitre.

Dans le chapitre 3, nous avons souligné que la valorisation de la RN7 par les associations répondait à une logique de « ligne » (dans la mesure où elles souhaitent valoriser des tronçons de la RN7), quand la valorisation de la RN7 par les musées et les manifestations répond davantage à une logique de « point » (dans la mesure où ces actions se localisent et/ou se déroulent dans des communes).

Parmi les deux associations mentionnées, on observe que l'une envisage de valoriser l'intégralité du tracé de la RN7 (*Association Aire-N7*), quand l'autre souhaite valoriser le tracé de la RN7 à l'échelle de la Provence (*Association Nationale 7 Historique Provence*). On se trouve ainsi avec une valorisation de la RN7 qui s'inscrit successivement à l'échelle nationale (*Association Aire-N7*), régionale (*Association Nationale 7 Historique Provence*), et communale (musées et manifestations).

Aussi, nous proposons dans ce chapitre de procéder à une analyse par échelles de valorisation, en allant de l'échelle nationale à l'échelle communale. Ce qui nous conduit, dans un premier temps, à s'intéresser aux associations (échelle nationale et régionale), puis dans un second temps aux musées et aux manifestations (échelle communale).

Concernant les personnes ou les organismes à l'initiative de ces actions patrimoniales, nous observons qu'il s'agit pour chacune d'entre elles soit des mairies, soit des offices de tourisme locaux, ou soit des résidents de la commune dans lesquelles elles s'inscrivent. S'agissant d'acteurs locaux, cela nous montre que ces actions patrimoniales relèvent donc *a priori* d'initiatives locales⁵².

Dans le chapitre 3, nous avons émis l'hypothèse qu'à travers ces actions patrimoniales, un jeu d'échelles était susceptible d'apparaître, dans la mesure où cet objet national qu'est la RN7 fait l'objet d'une valorisation à l'échelle locale.

La présentation succincte des objectifs de chaque action patrimoniale permet de confirmer cette hypothèse, dans la mesure où on observe : d'une part, que des manifestations communales proposent par exemple une reconstitution de bouchons d'époque, qui constituent un élément générique de la RN7 des années 1950 et 1960 ; d'autre part, que les associations, bien qu'elles résultent d'une initiative locale, inscrivent leurs actions à l'échelle d'une région ou du tracé intégral de la RN7.

Pour ce qui est des principaux objectifs des actions patrimoniales, on observe que les associations souhaitent valoriser le tracé de la RN7, quand les musées et les manifestations commémorent un pan du passé de la RN7, respectivement à travers des expositions ou des animations (ex. reconstitution des bouchons estivaux des années 1950 et 1960).

Bien qu'à cette étape du chapitre, les objectifs de ces associations n'aient pas encore fait l'objet d'une analyse plus approfondie, nous formulons toutefois l'hypothèse que dans le cadre des associations, la valorisation de la RN7 est liée à sa dimension géographique, quand pour les musées et les manifestations, elle est davantage liée à sa dimension historique.

⁵² Si la manifestation *Le bouchon de Tourves* a été mise en place par la mairie de Tourves, c'est Thierry Dubois qui est toutefois à l'initiative de ce projet.

Le tableau 14 synthétise les principales informations et hypothèses (H) évoquées dans les paragraphes.

Tableau 14 - Eléments d'analyse selon les formes d'action patrimoniale

	Initiative	Echelle d'action	Jeu d'échelles (H)	Eléments de la RN7 valorisés (H)
Associations	Locale	Nationale et/ou régionale	Oui	Dimension géographique
Musées et Manifestations	Locale	Locale	Oui	Dimension historique

Réalisation : Pierre-Louis Ballot, 2019.

La sous-partie suivante apporte des précisions méthodologiques complémentaires.

1-3 - Précisions méthodologiques complémentaires

Le tableau 15 indique le statut des acteurs patrimoniaux interrogés et la nature des observations réalisées.

Tableau 15 - Acteurs patrimoniaux interrogés et observations réalisées

Action patrimoniale	Fonction de l'acteur patrimonial enquêté	Activité (hors de celle liée à la RN7)	Nature des observations réalisées	Date des observations réalisées
Associations				
<i>Aire-N7</i>	Président-fondateur de l'association	Sénateur-maire de Tain-l'Hermitage	/	/
<i>N7 Historique Provence</i>	Président-fondateur de l'association	Ancien maire de Tourves	/	/
Manifestations				
<i>L'embouteillage de Lapalisse</i>	En charge de l'organisation et de l'animation de la manifestation	Responsable de l'animation territoriale et de la communication à la CC Pays de Lapalisse	Participation à la manifestation	Edition 2016 (10/2016)
<i>Le bouchon de Tourves</i>	En charge de l'organisation de la manifestation	Ancien maire de Tourves	/	/
<i>Faites de la Nationale 7</i>	A l'initiative et en charge de l'organisation de la manifestation	Directrice de l'OT de Pougues-les-Eaux	Participation à la manifestation	Edition 2016 (04/2016) et Edition 2018 (04/2018)
<i>N7 en fête</i>	A l'initiative de la manifestation	2e adjointe au maire de la commune	Participation à la manifestation	Edition 2016 (09/2016)
Musées				
<i>Mémoire de la Nationale 7</i>	Membre fondateur du musée	Retraité de l'armée de l'air	Visite du musée	03/2016 et 12/2016
<i>Les Amis de la Route Bleue</i>	Fondateur et ancien président du musée	Retraité de l'Education nationale	Visite du musée	04/2016

Réalisation : Pierre-Louis Ballot, 2018.

Le contenu de ce tableau nous conduit à apporter des précisions supplémentaires quant à la réalisation des observations au cours de la participation aux manifestations et de la visite des expositions proposées par les musées.

Pour ce qui est des manifestations, il est d'abord possible de relever qu'aucune observation n'a eu lieu pour *Le bouchon de Tourves*, suite à une impossibilité de s'y rendre en 2017, année où s'est déroulée la majeure partie des enquêtes. Ce qui n'a toutefois pas posé de problème particulier pour l'analyse, le contenu de cette manifestation étant quasiment similaire à celui du *Bouchon de Lapalisse*, auquel j'ai pu participer.

Le fait que des observations aient été réalisées à deux reprises pour la manifestation *Faites de la Nationale 7* et l'exposition du Musée *Mémoire de la Nationale 7* découle du constat que suite à la première phase d'observations menée, l'ensemble des éléments n'avaient pas été suffisamment relevés ou analysés.

La grille qui a guidé la réalisation des observations sera présentée et détaillée ultérieurement dans le chapitre, notamment lorsqu'il sera question du contenu proposé par les musées et les manifestations communales.

II - La valorisation patrimoniale de la route nationale 7 à l'échelle nationale et régionale : vers la construction d'une route touristique ?

Cette partie est consacrée à l'étude des associations dédiées à la valorisation de la RN7 à l'échelle nationale et régionale.

Une description succincte des objectifs de ces associations dans le chapitre 4 a souligné que ce sont les communes traversées par la route qui sont partie prenante de ce processus de valorisation, dans la mesure où elles participent à sa mise en place et son fonctionnement. Dès lors, nous proposons de caractériser la forme du lien route-territoire qui en résulte, et dont nous faisons l'hypothèse qu'elle est intégrative.

Pour cela, nous allons décrire et analyser les différents objectifs et projets d'animation des associations *Aire-N7* et *Nationale 7 Historique Provence*, qui nous permettent de comprendre et d'analyser ce lien entre la RN7 et les territoires traversés.

2-1 - Des associations aux objectifs similaires mais aux échelles d'action qui diffèrent

Revenir dans un premier temps sur les raisons qui ont conduit à la création des associations *Aire-N7* et *Nationale 7 Historique Provence* permet de comprendre pourquoi, si leurs objectifs sont similaires, leurs échelles d'action diffèrent cependant.

2-1-1 - L'association *Aire-N7*

En 2010, le sénateur-maire de Tain-l'Hermitage entreprend un voyage aux Etats-Unis, où il emprunte la Route 66 et est particulièrement marqué par le « *lobbying* » présent autour de celle-ci. A son retour en France, un « *décliv* » se produit : pourquoi ne pas valoriser et promouvoir à son tour la route nationale 7, qui, si elle présente selon lui quelques « *similitudes* » d'un point de vue symbolique et géographique avec la Route 66, possède à ses yeux un potentiel touristique et patrimonial « *plus important* » que celui de la route américaine.

Cette idée se concrétise par la création en 2011 de l'association *Aire-N7*, qui se fixe dans un premier temps deux principaux objectifs. Le premier est de conserver auprès des jeunes générations « *l'image de la Nationale 7* », qui comme l'explique le sénateur-maire de Tain-l'Hermitage, a connu plusieurs transformations ces dernières années :

« la nationale 7 fait partie de notre patrimoine et de ce fait actuellement, elle est découpée les gens ne le pensent ne le savent pas tout à fait ça à un moment donné on l'a su mais ça s'est vite éclipsé elle est découpée tantôt en départementales pour certains départements et tantôt en nationale car elle est restée nationale comme la Drôme par exemple elle est nationale le Vaucluse c'est départemental et si on n'y prend pas garde bien nos petits-enfants ne connaîtront plus la nationale 7 donc là il faut vraiment garder ce trajet c'est pour cette raison c'est notre ambition ».

Le second objectif de l'association est de participer à la « *réhabilitation* » de la route, en organisant le long de celle-ci une valorisation de son « *patrimoine* » historique, culturel et gastronomique. L'idée étant, au final, d'y organiser des circuits de découverte afin d'inciter les touristes à emprunter la nationale plutôt que l'autoroute, et ce pour qu'ils puissent découvrir toutes les « *richesses* » dont elle dispose.

Pour son président-fondateur, cette valorisation patrimoniale de la RN7 doit passer avant tout par une participation à ce projet des communes qu'elle traverse. L'idée est qu'elles mettent en place collectivement ces circuits de découverte touristique et indiquent chacune par une signalétique spécifique leurs aspects patrimoniaux.

Aussi, lors de la création de l'association, les élus des 170 communes jalonnant le tracé de la RN7 ont été invités à y adhérer, le but étant de les fédérer autour d'une route qui selon le président-fondateur de *Aire-N7* peut devenir leur « *porte drapeau [...] du tourisme et de l'économie* » :

« il faut bien aussi mettre en action des actions c'est un outil à nous communes de la nationale 7 de prendre cet outil en main et que ça soit un petit peu notre comment dirais-je notre porte drapeau en ce qui concerne le tourisme l'économie etcetera ».

Le fait que ce dernier veuille réunir l'intégralité des communes que traverse la route nous renseigne également sur sa volonté de valoriser l'ensemble de son tracé de Paris à Menton.

Notons que si l'association est au départ consacrée à la route nationale 7, elle a toutefois souhaité étendre ces dernières années son action aux anciennes routes nationales 6, 85 (Le Pont-de-Claix - La Saulce) et 86 (Lyon-Nîmes), et ce dans l'optique de créer sur le long terme un réseau de routes touristiques à l'échelle nationale mais aussi européenne.

C'est ce même objectif de valorisation patrimoniale de la RN7 que s'est fixé la mairie de Tourves lors de la création de l'association *Nationale 7 Historique Provence* en 2014.

2-1-2 - L'association *Nationale 7 Historique Provence*

A la différence de l'association *Aire-N7*, *Nationale 7 Historique Provence* a pour but de promouvoir les différents aspects patrimoniaux de la RN7 à l'échelle de la Provence, qui comprend ici les départements du Vaucluse, des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes.

Pour son président-fondateur, la création de cette association résulte principalement de la difficulté à mettre en place des projets communs autour de la RN7 à l'échelle nationale et donc dans le cadre de l'association *Aire-N7*.

Une difficulté qui s'explique d'abord, selon lui, par la longueur kilométrique de la route, qui occasionne une distance géographique trop importante entre certaines communes pour qu'elles puissent travailler ensemble :

« ils [les élus des communes] n'avaient aucune retombée pour eux alors c'est pour ça que moi j'aurais voulu plutôt créer quelque chose de, par territoire plutôt que de le faire au niveau national parce que c'est énorme au niveau national pour gérer ça et pour donner des animations aussi ce n'est pas possible on ne va pas, Gilbert Bouchet ne va pas venir dans le Var faire une manifestation pour organiser une manifestation donc il faut que ce soit des locaux ».

Aussi, le fait de créer une association qui agit d'abord à une échelle départementale puis ensuite régionale a paru plus évident pour mettre en place des actions communes autour de la RN7 :

« ben avant de s'étendre trop loin on a voulu faire disons très proche de nous c'est plus facile pour nous bon et comme on s'est aperçu que sur tout le Var toutes les communes qui étaient oh y'en avait une trentaine oui facile ».

Une autre raison qui explique la création de cette association est le succès généré par la manifestation *Le bouchon de Tourves*, qui depuis 2009 se déroule dans la commune de Tourves tous les deux ans. Face à l'engouement témoigné par de nombreuses personnes pour la RN7 et la commémoration de son passé à partir d'une reconstitution de bouchons de véhicules anciens, le comité d'organisation a ainsi souhaité poursuivre cette valorisation à partir de la mise en place d'autres actions.

Tout comme le président-fondateur de l'association *Aire-N7*, celui de *Nationale 7 Historique Provence* a souhaité fédérer les communes autour de ce projet de valorisation de la route, en leur proposant là aussi d'indiquer par une signalétique spécifique leurs atouts patrimoniaux respectifs. Avant de lancer une invitation auprès de l'ensemble des communes situées le long de la RN7 en Provence, le président de l'association a d'abord souhaité convier les communes du département du Var.

La présentation des objectifs de ces deux associations nous montre comment deux logiques de valorisation de la RN7 se confrontent, entre d'une part, une association qui envisage une fédération nationale autour de la route (*Aire-N7*), et d'autre part, une association qui privilégie davantage une logique de proximité géographique, garante selon elle de la réussite des projets mis en place autour de la RN7 (*Nationale 7 Historique Provence*).

La partie qui suit montre comment se concrétise actuellement ce projet de fédération des communes pour chacune de ces deux associations.

2-2 - Un intérêt inégal des communes pour la route nationale 7

Invitées à adhérer aux associations dès leur création et sur invitation de leurs présidents-fondateurs, il apparaît pourtant aujourd'hui que relativement peu de communes ont adhéré à ces projets.

Ainsi, sur les 170 communes conviées à rejoindre l'association *Aire-N7*, seule une « *bonne cinquantaine* » d'entre elles, surtout situées entre Lyon et Menton, en font aujourd'hui partie. Ces adhésions se sont effectuées au cours des premiers mois d'existence de l'association. Rares sont ensuite les communes qui ont montré de l'intérêt pour ce projet et répondu favorablement à celui-ci.

Quant à l'association *Nationale 7 Historique Provence*, si l'invitation a suscité un peu d'intérêt auprès de quelques communes du département du Var (ex. Pourrières et Pourcieux), aucune d'entre elles ne s'est jusqu'ici réellement manifestée pour rejoindre l'association.

Dans le cadre de la démarche opérée dans la thèse, il n'a pas été envisagé d'enquêter auprès de communes pour comprendre pourquoi elles ne manifestent pas d'intérêt patrimonial pour la RN7. Outre le fait que cet aspect ne s'inscrivait pas dans la problématique générale, cela aurait également potentiellement orienté la démonstration vers une comparaison entre les communes qui manifestent un intérêt patrimonial pour la RN7 et celles qui n'en manifestent pas.

Les deux sous-parties suivantes proposent donc de s'appuyer, d'une part, sur la réalisation d'observations au cours du travail de terrain, et, d'autre part, sur la réalisation d'entretiens auprès d'acteurs touristiques proposant d'autres formes d'actions patrimoniales dédiées à la RN7.

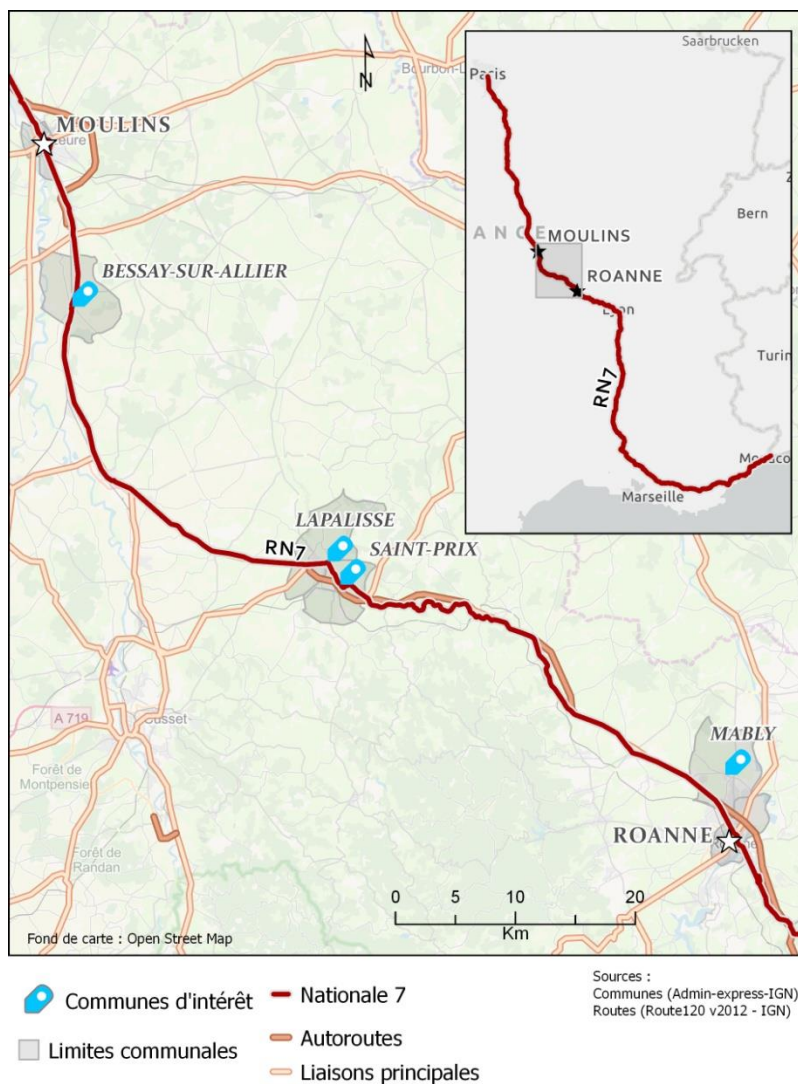
2-2-1 - Un intérêt porté aux aspects fonctionnels plutôt que patrimoniaux de la route nationale 7

La thématique du travail de thèse nous a conduit, dans le troisième chapitre et la présentation détaillée de la RN7 qui y est proposée, à n'évoquer que les différentes formes de valorisation patrimoniale qu'il est possible de rencontrer le long de son tracé (ex. décorations installées sur des ronds-points, restauration d'anciennes bornes d'indication Michelin ou d'anciens garages et d'anciennes stations-services).

Les observations réalisées au cours du travail de terrain ont toutefois permis de constater que de Paris à Menton, d'autres aspects de la RN7 sont évoqués, qui nous permettent de constater que l'intérêt patrimonial porté par les communes à la route est discontinu le long de son tracé.

Pour illustrer ce point, nous proposons de mobiliser un premier exemple comprenant le cas de quatre communes situées dans un rayon d'environ 100 kilomètres et dans deux départements voisins, l'Allier et la Loire : Bessay-sur-Allier (Allier), Lapalisse (Allier), Saint-Prix (Allier) et Mably (Loire) (carte 6).

Carte 6 - Localisation des communes de Bessay-sur-Allier (Allier), Lapalisse (Allier), Saint-Prix (Allier) et Mably (Loire) le long de la route nationale 7



Réalisation : Pierre-Louis Ballot et Estelle Ployon, 2020.

En progressant dans le sens Bessay-sur-Allier - Mably, il est possible de noter que l'évocation de la RN7 n'est pas similaire au sein de ces quatre communes, comme nous le montrent les photographies 17, 18, 19 et 20.

Photographies 17, 18, 19 et 20 - Des évocations différentes de la route nationale 7 à Bessay-sur-Allier (Allier), Lapalisse (Allier), Saint-Prix (Allier) et Mably (Loire).



Clichés : Pierre-Louis Ballot, 2018, 2018, 2016 et 2018.

A Bessay-sur-Allier et Mably, on note que sont revendiqués respectivement un élargissement de la RN7 à 2x2 voies afin de mettre fin aux nuisances qu'elle occasionne (photographie 17), ainsi que l'aménagement d'une déviation du centre-ville de la commune (photographie 20).

A l'inverse, dans les communes limitrophes de Lapalisse et Saint-Prix, c'est le passé de la RN7 et son patrimoine qui sont évoqués, à travers des panneaux « Route Nationale 7 Historique » qui ont pour objectif de signaler des aspects patrimoniaux de cette route, et sur lesquels nous reviendrons plus amplement dans la suite du chapitre.

Si Lapalisse et Saint-Prix ont été déviées en 2006 et patrimonialisent donc une partie de l'ancien tracé de la RN7, on constate que ce n'est pas le cas pour Bessay-sur-Allier et Mably, qui sont actuellement concernées par des problématiques liées aux aspects fonctionnels de la RN7.

Une situation qu'a connu Lapalisse jusqu'en 2006, année de mise en service de sa déviation, et dont l'objectif était de contourner l'important flux de circulation automobile quotidien au sein de la commune. C'est cet événement qui a en grande partie déclenché une « prise de conscience patrimoniale » (Di Méo, 2007) pour la RN7, comme en atteste la création cette même année 2006 de la manifestation *Le bouchon de Lapalisse*⁵³.

En considérant l'exemple de Lapalisse, nous proposons donc d'avancer comme hypothèse que tant que des problématiques liées à des aspects fonctionnels de la RN7 ne sont pas résolues, des communes ne se retrouvent pas nécessairement dans le projet d'une association dédiée à la valorisation patrimoniale de cette route.

2-2-2 - Des atouts patrimoniaux plus importants que la route nationale 7 ?

Pour d'autres communes, le fait de ne pas manifester d'intérêt pour la route nationale 7 est davantage lié à la raison qu'elles possèdent déjà des atouts patrimoniaux suffisamment attractifs.

Pour comprendre et illustrer ce deuxième aspect, c'est l'exemple de la commune de La Charité-sur-Loire (Nièvre) qui est mobilisé.

Les organisateurs de la manifestation *Faites de la Nationale 7*, organisée initialement à Pougues-les-Eaux sur une journée depuis 2012, ont décidé en 2016 d'étendre sur une journée supplémentaire les animations à l'ensemble du département de la Nièvre. Le but était de faire découvrir aux personnes les aspects patrimoniaux et touristiques d'autres communes du département traversées par la RN7. Si la plupart des communes ont tout de suite adhéré à la proposition de prendre part à la manifestation, d'autres en revanche n'ont pas répondu à l'invitation ou refusé d'y participer. C'est le cas notamment de La Charité-sur-Loire, dont le refus s'explique pour les organisateurs de *Faites de la Nationale 7* par le fait que la commune possède, outre la Loire, une cité monastique classée au patrimoine mondial de l'UNESCO, ce qui constitue un élément d'attractivité suffisant pour lui permettre de se faire connaître. D'où le fait selon eux que la commune ne voit pas « *ce que la route nationale 7 pourrait lui apporter* ».

⁵³ Ces données ont été recueillies lors d'un entretien auprès de la responsable de l'animation territoriale et de la communication de la CC Pays de Lapalisse, et mené dans le cadre de l'enquête sur la manifestation *Le bouchon de Lapalisse*, dont il sera question dans la troisième partie du chapitre.

Notons également que si la commune de Nevers est aujourd'hui active dans le processus de patrimonialisation de la RN7⁵⁴, cela n'a pas toujours été le cas. Preuve en est le peu d'intérêt qu'elle a également manifesté au départ et en 2016 pour la manifestation *Faites de la Nationale 7*, l'office de tourisme neversois ayant stipulé aux organisateurs que la RN7 n'était pas considérée comme un atout patrimonial important comparé à d'autres aspects présents dans la commune (ex. cathédrale).

Signalons que ce point a pu être évoqué dans un travail de thèse en histoire contemporaine consacré à la modernisation de la voirie lyonnaise aux XIX^e et XX^e siècles. A travers celui-ci, Louis Baldasseroni souligne comment l'absence d'entretien ou de valorisation patrimoniale de la RN7 reflète l'absence d'intérêt de Lyon pour cette route, la ville possédant déjà de nombreux autres atouts patrimoniaux qui participent de son attractivité (Baldasseroni, 2019).

S'il n'existe pas encore de réelle fédération des communes autour de la RN7 aussi bien à l'échelle nationale que régionale, quelques premiers projets de valorisation de la route ont toutefois été mis en place par les deux associations.

Tout en les décrivant, la troisième partie ambitionne ainsi de montrer ce qu'ils nous apprennent sur le lien route-territoire.

2-3 - Une « route territoire » ou des « territoires de la route » ?

Bien que les associations *Aire-N7* et *Nationale 7 Historique Provence* soient dédiées à la RN7, il apparaît que ce sont les territoires qu'elle traverse qui semblent pourtant davantage concernés par les opérations de valorisation patrimoniale. Dès lors, quel rapprochement établissent les acteurs patrimoniaux entre la route et les territoires ?

2-3-1 - La route nationale 7 : un « territoire de terroirs »⁵⁵

Rappelons que les associations *Aire-N7* et *Nationale 7 Historique Provence* ont pour objectif de valoriser la RN7 à partir d'une promotion de son patrimoine historique, culturel et gastronomique, et ce soit sur l'intégralité de son tracé (*Aire-N7*), soit sur un tronçon délimité (*Nationale 7 Historique Provence*).

Au cours des entretiens conduits auprès des présidents-fondateurs respectifs de ces deux associations, l'évocation de ce patrimoine de la RN7 a surtout renvoyé aux territoires que traverse la route, et aux spécificités qui les caractérisent.

Ce constat peut d'abord s'observer avec l'association *Aire-N7*. Outre la description de ses principaux objectifs et des raisons qui ont conduit à sa création, son président-fondateur a développé tout un point sur l'exposition universelle de 2025, pour laquelle la France a déposé une candidature en proposant que la ville de Paris accueille le « Village global », et où un projet de participation de l'association *Aire-N7* a été envisagé⁵⁶.

⁵⁴ Outre la mise en place d'une visite guidée intitulée « La Nationale 7 à Nevers » lors de l'édition 2018 de *Faites de la Nationale 7*, la ville de Nevers a également organisé le colloque *Nationale 7 ! : de la route antique à la route du futur* les 25 et 26 mai 2018, ainsi que deux expositions consacrées à l'histoire de la route du 27 avril au 16 septembre 2018.

⁵⁵ Cet intitulé fait référence à une expression employée par l'association « Aire-N7 » pour qualifier la RN7.

⁵⁶ Déposée en 2016, la candidature de la France a finalement été retirée au mois de janvier 2018, le gouvernement ayant avancé un « risque financier » pour justifier cette décision.

En effet, l'objectif était d'inscrire la route nationale 7 sur le catalogue des « Détours » de l'exposition universelle, et ce pour que les personnes l'empruntent et puissent découvrir les différents territoires qui jalonnent son tracé :

« mon collègue qui est le député maire de Neuilly lorsque il a monté son association pour mettre en route donc ce projet qui est maintenant qui est comment dirais-je qui est actif puisque le président de la République donc a donné son accord c'est passé dans toutes les institutions et il y a énormément de fonds qui ont été mis sur la table mais l'idée c'était que Paris soit le village bien évidemment de cette exposition mais l'idée c'est d'arroser tous nos territoires et pour ce faire il est venu me voir en disant est-ce que ça t'intéresse puisque c'est bien etc. donc on a signé la convention y'a un mois vous pourrez trouver sa trace dans les journaux ».

Plus que de la RN7 et de son patrimoine, on observe ainsi que c'est des territoires que la route traverse dont il est surtout fait mention.

Cet aspect ressort également de l'entretien mené auprès du président-fondateur de *Nationale 7 Historique Provence*, pour qui le patrimoine de la RN7 semble là aussi faire avant tout référence aux territoires, comme le montre ce passage de l'entretien :

« pour faire venir les gens y'a énormément de gens qui vont sur la Côte c'est complètement saturé par contre moi je n'arrive pas à comprendre parce que moi je suis plutôt de la terre les gens qui prennent l'autoroute ils vont directement au bord de mer alors que y'a tellement de belles choses à voir à l'intérieur des terres plutôt que d'aller s'agglutiner sur la plage [...] moi j'avais commencé à réfléchir sur la traversée alors je voulais le faire au niveau Provence de faire schématiquement avec un joli dessin le parcours de la 7 avec des villages avec des caractéristiques du village en disant je ne sais pas si on traverse un village où il y a une grotte ou si il y a une chapelle particulière ».

A ce titre, il reprecise d'ailleurs qu'au départ, et avant qu'il ne fonde sa propre association, l'objectif d'*Aire-N7* était surtout de valoriser les territoires traversés par la route :

« - et quand justement vous étiez donc adhérents enfin vous avez travaillé un petit peu avec Gilbert Bouchet est-ce que vos objectifs étaient toujours les mêmes en fait dans la plupart des personnes qui étaient là ou en fait l'objectif était lequel au départ quand vous avez commencé cette grosse association

- l'objectif c'était au niveau effectivement touristique et promouvoir les villages et les départements qui étaient traversés par la nationale 7 ça l'idée était de manière générale identique pour tout le monde, oui ça pour ça y'avait aucun problème ».

Dans la mesure où ces deux associations proposent aux communes de participer à cette valorisation patrimoniale de la RN7 en signalant chacune leurs atouts patrimoniaux, nous proposons d'observer si cette signalétique fait justement mention d'un patrimoine lié à la RN7, ou d'un patrimoine avant tout communal, sans lien spécifique avec la route.

2-3-2 - Les panneaux « Route Nationale 7 Historique » et le concept des « 7 pépites » : une valorisation du « patrimoine RN7 » ou du patrimoine communal ?

Inaugurés en octobre 2011 dans quatre communes du département de l'Allier (Lapalisse, Saint-Prix, Droiturier et Périgny), les panneaux « Route Nationale 7 Historique » ont pour objectif de participer à la « *valorisation touristique du patrimoine de la route* », comme l'expliquent les membres de l'association *Aire-N7*, qui en est à l'origine, et Thierry Dubois, qui en a assuré la conception. Créés sur le modèle des anciens panneaux d'indication Michelin en service dans les années 1950 et 1960, ils consistent à signaler toutes les « *curiosités* » implantées le long de la RN7, qu'il s'agisse d'un monument (ex. château de Lapalisse), d'un pont (ex. à Droiturier) ou encore d'une place de village (photographies 18 et 19, p.143). Chaque commune est alors libre de sélectionner les éléments de son choix. Dans le même temps, ces panneaux permettent également aux communes de signaler le fait qu'elles sont traversées par une route historique et se situent donc sur son tracé.

En parallèle de cette forme de valorisation, l'association *Nationale 7 Historique Provence* a elle proposé le concept des « 7 pépites », ce nombre faisant référence à la numérotation de la route. Ce concept consiste, pour les communes traversées par la RN7, à sélectionner sept éléments qui à leurs yeux méritent le « *détour* » et/ou d'être « *signalés* ». Pour ce faire, l'idée est d'installer à l'entrée/la sortie de la commune une ancienne borne Michelin géante, sur laquelle sont inscrites ces « 7 pépites », et ce pour que les personnes qui circulent sur la RN7 puissent en prendre connaissance et les visiter.

Photographie 21 - Les « 7 pépites » de la commune de Tourves mentionnées sur une ancienne borne Michelin géante



Cliché : Pierre-Louis Ballot, 2015.

Qu'il s'agisse des panneaux « Route Nationale 7 Historique » ou du concept des « 7 pépites », il apparaît que si leur objectif est de signaler le patrimoine de la RN7, c'est pourtant davantage au patrimoine communal qu'ils renvoient, et ce même s'il n'est pas directement relié à la route.

Pour illustrer ce point, nous proposons de mobiliser les exemples de la commune de Tain-l'Hermitage et de Tourves, qui ont été plus largement discutés au cours des entretiens, les présidents-fondateurs des associations *Aire-N7* et *Nationale 7 Historique Provence* étant des élus respectifs de ces deux communes.

Si à Tain-l'Hermitage, aucun panneau « Route Nationale 7 Historique » n'a encore été installé, plusieurs éléments sont pourtant cités par la commune comme faisant partie de son patrimoine et de ses lieux culturels à visiter. Cet extrait de l'entretien conduit auprès du président-fondateur de l'association nous montre que ces mêmes éléments peuvent être valorisés non pas tant parce qu'ils sont directement reliés à la RN7, mais parce qu'ils se situent dans une commune qu'elle traverse :

« alors non du moment que la commune adhère ce sont des bon je ne sais pas moi par exemple on prend la petite chapelle là j'en ai jamais pensé mais bon voilà elle est sur la commune de Tain l'Hermitage donc du moment que la commune de Tain l'Hermitage est traversée par la nationale 7 ben ça fait partie de l'historique voilà on a la chocolaterie Valrhona qui font partie d'ailleurs de l'association ».

C'est cette même logique que nous retrouvons avec le concept des « 7 pépites ».

A Tourves, les « 7 pépites » sélectionnées par la commune sont les suivantes : le Château de Valbelle, le Musée des Gueules Rouges, l'Ermitage de Saint-Probace, le Caramy, les étangs de Tourves et les fontaines de Tourves.

Une brève description de l'histoire de ces différentes « pépites » nous permet d'abord de relever qu'aucune d'entre elles ne doit son apparition ou son développement à l'histoire de la RN7, pour laquelle elles n'ont d'ailleurs jamais joué de rôle particulier.

Ce choix peut alors s'expliquer par la conception que se fait le président-fondateur de *Nationale 7 Historique Provence* de la valorisation de la route, qui pour lui revient surtout à promouvoir les spécificités des territoires qu'elle traverse :

« on peut trouver toujours comme je vous dis des pépites ou voir même des commerçants ou des artisans qui mériteraient d'être connus justement en traversant cette nationale 7 [...] oui.. .oui parce que si effectivement ça prend cette ampleur là et que les gens se disent tiens nationale 7 c'est vrai c'est la route nationalement connue eh bien on va l'utiliser et s'ils l'utilisent quand ils traversent un village et que chaque commune met ce patrimoine en avant ça pourra peut-être inciter les gens à s'arrêter et à aller visiter [...]».

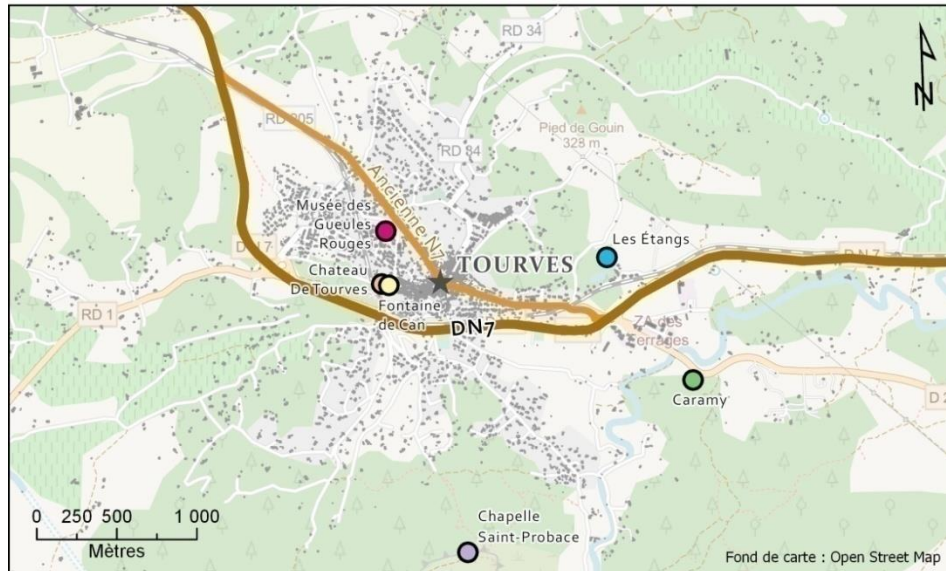
La carte 7 nous permet également d'observer qu'hormis le Musée des Gueules Rouges, aucune de ces « 7 pépites » ne se situe en bordure de RN7.

Carte 7 - Localisation des « 7 pépites » de la commune de Tourves



— Nationale 7 — Autoroutes
— Liaisons principales

Fond de carte : Open Street Map
Routes : Routes120 v3 et saisies personnelles



Éléments patrimoniaux

- Caramy
- Chapelle Saint-Probase
- Château De Tourves
- Fontaine de Can
- Les Étangs
- Musée des Gueules Rouges

Éléments de contexte (source des données : BD topo v3 IGN)

- Nationale 7
- Ancienne N7
- Bâti

Conception : Pierre-Louis Ballot, 2019.

Réalisation : Estelle Ployon, 2019.

Ainsi, pour qu'un élément soit retenu comme une « pépite », la condition n'est pas tant que celui-ci se situe en bordure immédiate de la RN7, mais qu'il soit avant tout situé dans une commune traversée par cette route :

« - et au niveau de l'association pareil si vous êtes amené à remettre un peu des actions en place avec les communes ou au niveau du département le but c'est aussi de promouvoir le département ou que la route vraiment que la route ou y'a aussi promouvoir le département ?

- non on veut pas trop s'étendre, on a pris comme thème la nationale 7 il faut toujours que ce soit ancré sur la nationale 7 je m'explique, si un village voulait faire une manifestation quelconque mais qu'elle n'a pas été traversée par la nationale 7 elle ne peut pas promouvoir la nationale 7 ah il faut vraiment que ce soit des villages qui sont traversés par la 7

- d'accord

- qui étaient traversés par la 7

- c'est une condition

- ben oui parce qu'autrement après bon on va multiplier mais pourquoi ça sert à rien quoi moi je me rappelle au niveau national y'a des communes qui avaient un petit bout de leur terre qui était traversé par la 7 enfin ça veut rien dire ».

Souligner ce paradoxe d'un objectif de valorisation de la RN7 qui semble en réalité davantage concerner les territoires conduit ainsi à se demander ce que l'on cherche réellement à promouvoir. En repartant de l'hypothèse que ces opérations de valorisation sont plutôt à destination des territoires, il s'agit également de se demander quelle place tient alors la RN7 dans ce processus.

2-3-3 - La route nationale 7 : une route intégrée aux territoires ou des territoires intégrés à la route ?

Pour les présidents-fondateurs respectifs des deux associations, émane d'abord l'idée que la RN7 et les territoires traversés seraient indissociables, et que la valorisation de l'une n'irait pas sans la valorisation de l'autre. C'est ce qu'explique plus particulièrement le président-fondateur de Aire- N7 :

« non, mais l'un et l'autre peuvent aller ensemble on prend le cas de Vienne donc Vienne cathédrale etc. Valrhona etc. Vienne a été construite avec la Nationale enfin c'était la rue royale avant enfin bon voilà mais c'est la nationale 7 donc voilà ».

En questionnant plus encore les deux présidents-fondateurs sur ce qu'ils cherchent justement à plus valoriser entre la RN7 et ses territoires, ressort alors une conception de la route en tant qu' « outil » et « atout ». C'est ce terme qu'emploie à plusieurs reprises le président-fondateur de l'association Aire-N7 au cours de l'entretien :

« il faut bien aussi mettre des actions c'est un outil à nous communes de la nationale 7 de prendre cet outil en main » ; « encore une fois c'est un outil c'est ou alors peut-être c'est un atout qu'il faut mettre voilà c'est peut-être le mot c'est un atout la nationale 7 est un atout qui faut se servir pour faire notre promotion... » ; « encore une fois c'est un atout la nationale 7 est un atout pour valoriser nos territoires...voilà ».

Dès lors, pourquoi la RN7 est-elle considérée comme un « outil » et un « atout », et pourquoi est-il proposé aux territoires de la mobiliser en tant que tels ? Et pourquoi paraît-il justement pertinent pour eux de la mobiliser ?

Qualifier cette route d'« outil » et surtout d'« atout » renvoie d'abord à la symbolique spécifique qui caractérise la RN7 depuis les années 1950, où elle a été progressivement mythifiée, mais aussi et surtout depuis les années 1990, où est apparu un intérêt patrimonial

à son égard. Dans le chapitre 4, nous avons à ce titre exposé les différents critères mobilisés par des acteurs patrimoniaux pour justifier la construction patrimoniale de la RN7.

Ainsi, cette valeur patrimoniale et donc symbolique qui lui est attribuée viendrait dans le même temps donner une « valeur » aux territoires qu'elle traverse, comme le sous-entend explicitement le président-fondateur de l'association *Aire-N7* :

« ben on met en valeur la route, pour valoriser nos territoires.....un territoire....il ne représente pas grand chose....tous les territoires qui sont sur la Nationale 7 représentent quelque chose ».

La valorisation d'un territoire ne pourrait ainsi se passer de la présence de la RN7, comme l'explique lui aussi le président-fondateur de *Nationale 7 Historique Provence* :

« - et cet attachement vous trouvez qu'il n'est pas mis en valeur justement ?

- non

- non

- *non la preuve en est que les communes avec qui on a écrit personne n'a répondu finalement je crois que les gens ça ? ils n'ont pas trouvé à mon sens ils n'ont pas compris la valeur qu'ils pouvaient donner à leur village par le biais de la nationale 7 ».*

- hum hum... d'accord pour vous ça n'a pas encore été, ça n'a pas encore eu lieu enfin ils n'ont pas capté encore vraiment

- *ils n'ont pas capté non, si il y avait je ne sais pas moi le conseil général qui s'implique là-dedans s'il y avait eu au niveau tourisme tout ça s'il y avait eu quelque chose peut-être que ça aurait donné des idées ça aurait donné peut-être un peu plus d'intérêt et de valeur pour les autres mais là y'a rien du tout ».*

La RN7 viendrait donc conférer une valeur particulière aux territoires, puisqu'ils sont traversés par une route mythique et patrimonialisée, qui devient un élément d'attractivité.

Dans le même temps, les deux présidents-fondateurs soulignent également le fait qu'emprunter la RN7 permet de découvrir toutes les richesses des territoires qu'elle traverse, et que c'est aussi cet aspect qui justifie sa valorisation :

« - donc c'est ça oui ce serait finalement un vecteur qui permettrait ça

- *pour moi oui ce serait inviter les gens à prendre la nationale 7 et si tout le monde jouait le jeu mettre un panneau pas publicitaire mais un panneau pour indiquer aux gens voilà vous traversez ce village voilà ce que vous pouvez trouver dans le village si vous voulez vous arrêter vous avez des commerçants vous avez des artisans qui travaillent qui font des créations..voilà moi c'est ce que je voulais c'est ça ».*

- [...] et pour vous ça pourrait se traduire comment justement d'en faire un petit peu une route 66 à la française

- *ben le tourisme.. le tourisme quand on voit le nombre de touristes qui viennent dans le Var dans les Alpes-Maritimes c'est énorme quoi et donner des indications aux touristes ou des gens pour visiter bon peut-être visiter Tourves combien de gens qui descendent dans le sud*

la côte savent que il y a une rivière qui est magnifique personne le sait ça, ça pourrait faire une promotion

- bien sûr et pour ça la route justement elle sert à faire la promotion du territoire c'est ça ?

- *ben si elle devient comme en Amérique mythique des gens se disent bon ben on va traverser on va utiliser ou on va emprunter cette route et on va voir ce que c'est exactement bon ben après à chaque commune traversée ou à chaque département de mettre en valeur leur richesse..mais c'est vrai que il faut que ça soit une volonté chaque fois locale quoi ».*

Au final, si la RN7 est un « outil » et un « atout » pour les territoires dans la mesure où elle vient leur conférer une valeur qu'ils peuvent mobiliser pour devenir attractifs, ces derniers viennent en retour lui donner une valeur, puisqu'ils participent de sa caractérisation.

Nous proposons désormais de présenter une brève synthèse des résultats présentés dans cette deuxième partie, et d'établir une comparaison avec les routes touristiques.

2-4 - Synthèse de la deuxième partie

Cette valorisation de la RN7 conduit à une forme de relation entre la route et les territoires que nous qualifions de consubstantielle. Déjà analysée dans de précédents travaux qui ont porté sur les liens réseau-territoire (Lussault, 2007 ; Cattan, 2008 ; Terrhabmobile, 2013 ; Vanier, 2015), la relation consubstantielle fait ici référence à l'interdépendance qui caractérise la RN7 et les territoires. L'analyse présentée dans la deuxième partie nous montre en effet que cette route ne peut se passer des territoires, et vice versa, dans la mesure où si elle leur confère une « valeur » de par son aspect « mythique », ces derniers la rendent en retour attractive grâce à la valorisation de leurs spécificités locales, qui ont un sens particulier du fait de leur riveraineté avec la RN7.

L'intitulé de cette deuxième partie a interrogé le processus de construction de la RN7 en route touristique à travers la valorisation proposée par les associations *Aire-N7* et *Nationale 7 Historique Provence*.

Pour les géographes Laurent Bourdeau et Pascale Marcotte, une route touristique « favorise surtout les parcours en dehors des grands axes routiers afin d'agrémenter les déplacements, de pouvoir profiter de paysages distinctifs et des richesses patrimoniales régionales, tout en ayant accès à divers services touristiques. » (Bourdeau et Marcotte, 2015). La géographe Edith Fagnoni définit quant à elle la route touristique comme un « itinéraire thématique, linéaire en boucle ou en étoile, plus particulièrement destiné à être parcouru en automobile. » (Fagnoni, 2003).

Au regard de ces deux définitions, nous pourrions dans un premier temps assimiler la RN7 à une route touristique. En effet, les associations *Aire-N7* et *Nationale 7 Historique Provence* ont bien pour objectif d'inciter les automobilistes à délaisser l'autoroute et à emprunter la RN7 pour découvrir ses aspects patrimoniaux, signalés par une signalétique spécifique. Pour autant, le but de ces associations n'est pas de proposer un itinéraire thématique sur la RN7, dans la mesure où il s'agit de faire découvrir la RN7, qui constitue l'objet du trajet. La thématique des routes touristiques correspond généralement aux spécificités des territoires qu'elles traversent. Pour exemple, l'une des premières routes touristiques créées en France est la route des vins d'Alsace en 1953. Ainsi, ce sont généralement les territoires qui

donnent naissance à une route touristique, dont le tracé géographique est défini en fonction de leurs caractéristiques à valoriser (Bourdeau et Marcotte, 2015).

Dans notre cas, c'est la RN7 que les associations *Aire-N7* et *Nationale 7 Historique Provence* ont d'abord souhaité promouvoir, bien que l'on ait montré qu'elle prenne davantage la forme d'un « *outil* » destiné à valoriser les territoires. Mais c'est bien parce qu'elle est déjà dotée d'une « *valeur* » qu'elle permet d'en donner aux territoires.

Or, la construction d'une route touristique prend toujours comme point de départ les territoires, puisque c'est eux qu'elle souhaite faire découvrir, et qui lui apportent donc sa spécificité (ex. route des vins, route des cathédrales en France). Mais au départ, le tracé géographique érigé ensuite en route touristique n'apporte pas de valeur aux territoires.

C'est pourquoi, d'une part, la logique de valorisation de la RN7 diffère selon nous de celle proposée par les routes touristiques, et, d'autre part, la patrimonialisation de la route par les territoires conduit à une forme de relation consubstantielle entre ces deux objets (route et territoires), à l'inverse des routes touristiques.

Cette différence entre la logique de valorisation de la RN7 et la logique de valorisation d'une route touristique peut également s'expliquer, selon nous, par un intérêt stratégique. La RN7 constitue en effet un objet d'intérêt national que des communes exploitent localement, dans une logique de labellisation. Cet aspect renvoie au marketing territorial, qui « désigne la manière dont les pouvoirs publics utilisent les techniques de la publicité et de la communication, issues du monde de l'entreprise, pour promouvoir leurs territoires. Ces pratiques existent à toutes les échelles et ont pour but d'attirer des populations jugées désirables, des investissements ou des entreprises. » (Fagnoni, 1996). Dans ce processus, la labellisation apparaît pour les territoires comme un moyen de faire reconnaître leurs spécificités culturelles (Fournier *et al.*, 2015), dans l'optique de répondre à des enjeux politiques, territoriaux mais aussi identitaires.

Pour les communes, la RN7 fonctionnerait ainsi comme une marque, qui indique une certaine singularité. Cette singularité doit ensuite être réinventée, comme en témoigne l'exemple des « 7 pépites » dans la commune de Tourves.

Dans la mesure où les manifestations et les musées se localisent dans des communes en particulier, c'est justement à l'échelle de celles-ci que la troisième partie du chapitre analyse la forme du lien route-territoire.

III - La construction d'une attractivité communale via la valorisation patrimoniale de la route nationale 7

Après une description et une analyse du contenu proposé par les musées et les manifestations, qui permettent d'identifier quels aspects de la RN7 les communes souhaitent valoriser, nous verrons comment celles-ci, à partir de ces actions patrimoniales, construisent la route comme un outil d'attractivité et un aspect de leur identité sur le long terme.

3-1 - Une valorisation de l'histoire et des aspects symboliques de la route nationale 7

L'identification du contenu des musées et des manifestations s'étant principalement appuyée sur des observations, nous proposons dans un premier temps de revenir sur la grille mise en place pour les réaliser. Le but est de comprendre les objectifs auxquels ont souhaité répondre chacun des axes d'observation définis.

3-1-1 - Grille d'observation élaborée pour la visite des musées et la participation aux manifestations

Rappelons que pour les musées, les observations ont été réalisées au cours de leur visite, quand pour les manifestations, elles l'ont été au cours de la participation à celles-ci. Le tableau 16 présente et détaille la grille d'analyse mise en place dans les deux cas.

Tableau 16 - Grille d'analyse des expositions et des manifestations communales

Axes d'observations	Objectifs
Axe 1 : L'époque de la RN7 commémorée	Identifier si les aspects valorisés renvoient à l'époque actuelle de la RN7 ou à un pan de son passé
Axe 2 : Les aspects de la RN7 valorisés	Identifier la nature des aspects de la RN7 valorisés (ex. paysages ? bâti de bord de route ?)
Axe 3 : L'échelle de la RN7 valorisée	Identifier si l'intérêt porte sur des éléments génériques de la RN7, ou sur éléments spécifiques de la RN7, caractéristiques de la commune

Réalisation : Pierre-Louis Ballot, 2019.

Dans le chapitre 4, nous avons vu que des acteurs patrimoniaux mobilisaient des critères de différente nature pour justifier la construction patrimoniale de la RN7. Ainsi, le premier axe entend identifier si les aspects de la RN7 valorisés renvoient plutôt à son histoire, à sa géographie, à son patrimoine routier ou encore à d'autres valeurs.

Ce qui permet d'opérer un lien avec le deuxième axe d'observation, qui en fonction du contenu du premier, permet d'identifier si c'est à la RN7 de l'époque actuelle à laquelle on s'intéresse, ou si l'on se penche au contraire sur un pan de son passé, et si oui, lequel (époque romaine, époque royale, époque impériale ou époque des « Trente Glorieuses » ?). Enfin, et dans la mesure où ces actions patrimoniales s'inscrivent dans des communes, le troisième axe propose justement d'observer si les éléments valorisés font référence à ceux couramment mobilisés pour justifier la construction patrimoniale de la RN7, ou s'ils sont propres et spécifiques à chaque commune.

Consignées dans un carnet de notes au fur et à mesure de la visite des musées et du déroulement des manifestations, les observations ont ensuite été analysées au regard des axes dans lesquels chacune s'inscrit.

Dans le but de comprendre davantage le contenu proposé par ces deux types d'action patrimoniale ou d'y apporter des précisions, notons que les entretiens réalisés auprès des personnes qui les ont instaurées ou en sont en charge seront également mobilisés de manière complémentaire.

C'est du contenu des musées *La Route Bleue* et *Mémoire de la Nationale 7* dont il va être dans un premier temps question. Avant d'y venir, précisons que le Musée de *la Route Bleue* a fermé ses portes en 2014, et qu'une partie de l'exposition a été transférée dans le hall d'entrée de l'hôtel voisin (Brit Hôtel de Mormant-sur-Vernisson). Bien que l'exposition soit dans l'ensemble restée identique à celle initialement mise en place, quelques éléments

ont toutefois disparu. Sa description se base sur les observations réalisées et s'appuie également sur l'entretien conduit auprès de son fondateur.

Loin de s'en tenir à une description respective de chaque musée, il est au contraire proposé de souligner leurs points communs mais aussi leurs différences.

3-1-2 - Les musées : une valorisation de l'histoire et du patrimoine routier de la route nationale 7

Les musées ont pour principal objectif de « conserver, d'étudier, d'exposer et de transmettre le patrimoine matériel et immatériel de l'humanité et de son environnement » (International Council of Museums, 1946)⁵⁷, et ceux consacrés à la RN7 s'inscrivent dans cette démarche. Leur visite permet en effet d'observer dans un premier temps que ce sont surtout des éléments ayant trait au patrimoine routier qui sont exposés, ce qui permet dans un second temps de faire le lien avec les époques de la route commémorées.

Au Musée de *la Route Bleue*, la présence d'anciennes bornes kilométriques et d'anciens panneaux d'indication Michelin, de bidons d'essence et de divers panneaux de signalisation, ainsi que d'une ancienne pompe à essence des années 1950 (photographie 22) permet de comprendre que le musée est consacré à la RN7 des années 1950 et 1960.

C'est ce même principe que l'on retrouve au Musée *Mémoire de la Nationale 7*, où la présence de certains objets montre toutefois que l'intérêt ne porte pas uniquement sur ces deux décennies de la RN7. L'époque romaine et l'époque royale sont également évoquées, comme en témoignent l'exposition de roues de charrettes ou encore d'une borne kilométrique royale. Un point qui vient appuyer de manière complémentaire la présence de panneaux illustratifs réalisés par Thierry Dubois, qui expliquent comment d'une voie de circulation pour les Romains, la RN7 est ensuite devenue une route royale, impériale, puis la « route des vacances ». La présence en grand nombre d'anciennes bornes kilométriques et d'anciens panneaux d'indication Michelin, de divers véhicules d'époque (voitures, vélos, mobylettes), de bidons d'essence et de divers éléments de signalisation (photographie 23) permet de constater que c'est toutefois sur la RN7 des années 1950 et 1960 que porte là aussi la majeure partie de l'exposition.

⁵⁷ Cette définition est extraite du site internet de l'International Council of Museums (<https://icom.museum/fr/>).

Photographies 22 et 23 - Des expositions consacrées à la route nationale 7 des années 1950 et 1960 (Musée de la *Route Bleue* et Musée *Mémoire de la Nationale 7*)



Clichés : Pierre-Louis Ballot, 2019.

Dans la mesure où ces deux musées s'intéressent davantage à un pan de l'histoire de la RN7 plutôt qu'à ce qu'elle est à l'heure actuelle, on observe qu'une évocation du mode de vie des années 1950 et 1960 et de la société à cette époque est également présente. Au Musée de *la Route Bleue*, étaient ainsi affichées des publicités datant des années 1950 et 1960, liées ou non à la thématique de la route, quand pour le Musée *Mémoire de la Nationale 7*, cela se traduit à la fois par la reconstitution de scènes courantes de cette époque, comme les pique-niques (photographie 24), ou encore par la présence de divers objets du quotidien utilisés à cette époque (photographie 25).

**Photographies 24 et 25 - Une évocation du mode de vie des années 1950 et 1960 au Musée
*Mémoire de la Nationale 7***



Clichés : Pierre-Louis Ballot, 2019.

Ces observations nous permettent de constater, d'une part, que ce sont des éléments génériques de la RN7 qui sont valorisés et commémorés dans ces musées, qu'il s'agisse du patrimoine routier qui y est exposé ou de l'époque à laquelle il est fait référence. D'autre part, on comprend que muséifier la RN7 consiste surtout à se focaliser sur une certaine époque de celle-ci, et donc à tous les objets qui y renvoient. C'est pourquoi ces musées sur la RN7 semblent parfois davantage être des musées de l'automobile et/ou axés sur la thématique des années 1950 et 1960, ce qui conduit à identifier une partie de l'imaginaire auquel renvoie cette route.

Des entretiens conduits auprès des membres fondateurs respectifs de ces deux musées permettent à ce titre de comprendre pourquoi ces derniers ont été pensés et construits ainsi.

La création du Musée *la Route Bleue* est à l'initiative d'un résident d'une commune du Loiret soucieux de conserver et de transmettre une « *partie du patrimoine des années 1950 et 1960* ». Ayant connu et emprunté la RN7 dans son enfance pour se rendre en vacances au cours de ces années, c'est suite à l'engouement patrimonial suscité par la RN7 dès les années 1990 qu'il a souhaité mettre en place ce projet de musée dans les années 2000. C'est ce qui explique pourquoi c'est aux années 1950 et 1960 que renvoyait plus spécifiquement l'évocation de la RN7 dans son musée.

A l'origine, le Musée *Mémoire de la Nationale 7* est une association prénommée *Mémoire de la Nationale 7* fondée en 1990 par plusieurs résidents de Piolenc. Habitant pour la plupart la commune depuis leur enfance, ces derniers sont restés marqués par l'important flux automobile qui traversait Piolenc l'été de la fin des années 1940 aux années 1960. Fascinés par les nombreux véhicules qu'ils voyaient défiler sous leurs yeux, c'est d'abord

tout ce qui a trait au « *patrimoine routier* » que les bénévoles de l'association ont décidé de valoriser. Si pour eux, ce patrimoine renvoyait surtout aux véhicules utilisés à cette époque (voitures, scooters), divers objets tels que les anciens panneaux et bornes Michelin ou les anciennes pompes à essence en faisaient également partie. Grâce principalement à des dons de Piolençois.e.s ou de personnes résidant dans des communes alentour, les bénévoles de l'association ont pu acquérir plusieurs véhicules et objets et organiser différentes expositions temporaires dans la commune. C'est en 2003 que le Musée *Mémoire de la Nationale 7* a ouvert ses portes et proposé sa première exposition permanente. En 2012, cette dernière a été délocalisée et réaménagée dans un nouveau local situé à la sortie de Piolenc, qui constitue le musée actuel. Si c'est ce patrimoine routier de la RN7 que les membres fondateurs de l'association ont d'abord souhaité promouvoir, c'est progressivement l'histoire de la route corrélée à celle de Piolenc qui a ensuite été également valorisée, et auxquelles le musée consacre une partie de son exposition.

Le souvenir de la RN7 que gardent les fondateurs respectifs de ces deux musées et l'époque à laquelle ils l'ont plus particulièrement connue et empruntée expliquent donc en partie la construction et le contenu des musées. Ainsi, leur objectif est bien celui de valoriser une époque, dont la RN7 en est l'expression.

Si ce sont surtout des éléments génériques de la RN7 que l'on retrouve dans ces musées, des éléments plus spécifiques y sont également évoqués. Ils renvoient à l'histoire de la RN7 au sein de la commune (ex. aménagements de bords de route, points de passage connus...).

Cet élément se retrouve toutefois uniquement dans le Musée *Mémoire de la Nationale 7*.

En effet, il n'est fait à aucun moment mention de Mormant-sur-Vernissant au Musée de *la Route Bleue*, qui se localise dans cette commune. Au cours de l'entretien mené à ses côtés, le fondateur du musée a expliqué que seule la thématique de la RN7 l'intéressait, et que c'est la route qu'il avait « *connue* » et « *parcourue* » qu'il souhaitait commémorer. De plus, la localisation du musée à Mormant-sur-Vernissant ne s'explique pas par un lien spécifique entre la RN7 et cette commune, mais relève davantage d'une opportunité liée à la présence d'un local pour installer l'exposition. Pour le Musée de *la Route Bleue*, aucun élément ne permet donc d'analyser les liens entre Mormant-sur-Vernissant et la RN7, la commune ne proposant de plus aucune autre activité autour de la route.

Dans le Musée *Mémoire de la Nationale 7*, l'évocation d'éléments spécifiques de la RN7 renvoie surtout à ce que l'on pouvait apercevoir en bord de route en traversant Piolenc. Une série de balais est par exemple exposée, la commune étant à l'époque spécialisée dans leur fabrication et en proposant à la vente aux nombreux automobilistes de passage.

Cette évocation se retrouve aussi à travers un reportage d'une trentaine de minutes, réalisé par Fabrice Maze⁵⁸ et qui revient sur l'histoire conjointe de la RN7 et de Piolenc. L'idée principale qui en ressort est que « *Piolenc a construit son histoire avec celle de la RN7* ». L'interview de Jean Millet, un résident de longue date de la commune nous fait ainsi apprendre comme de nouveaux aménagements ont vu le jour à Piolenc grâce à la RN7 dans les années 1930 (ex. deux garages), et comment celle-ci constituait pour les résidents une « *vitrine de l'automobile* ». D'où cette idée que la « *RN7, c'est [leur] histoire* ».

Le contenu proposé par les deux musées est-il similaire à celui que l'on retrouve dans les manifestations communales ?

⁵⁸ Fabrice Maze est un cinéaste et journaliste français né en 1949.

3-1-3 - Les manifestations communales : la route nationale 7, un marqueur patrimonial d'une mémoire générationnelle d'après-guerre

Rappelons que quatre manifestations communales ont été enquêtées dans le cadre de la thèse : *Faites de la Nationale 7* (Pougues-les-Eaux), *Le bouchon de Lapalisse* (Lapalisse), et *N7 en fête* (Loriol-sur-Drôme) et *Le bouchon de Tourves* (Tourves). En axant leurs manifestations sur le thème des années 1950 et 1960, les communes commémorent des aspects de la route propres à cette période.

Les manifestations *Le bouchon de Lapalisse* et *Le bouchon de Tourves* proposent d'abord, comme le laisse présager leur intitulé, de reconstituer le temps d'une journée les bouchons communaux occasionnés par les départs en vacances dans les années 1950 et 1960.

Une centaine de voitures d'époque à laquelle se joignent quelques autres véhicules anciens (ex. cyclomoteurs, Vélo Solex...) sont ainsi conviés à recréer l'ambiance de ces décennies et à commémorer un pan du passé de la RN7 et donc des communes (photographies 26 et 27). Durant quelques heures, ces dernières se replongent ainsi dans ce passé revivifié, dont sont exclus les inconvénients liés aux bouchons d'autrefois (ex. bruit, pollution, dégradation de la voirie...), et que l'on reconstitue donc non pas tant pour eux-mêmes que par nostalgie de l'époque à laquelle ils renvoient.

Photographies 26 et 27 - Retour dans les années 1950 et 1960 à Lapalisse (édition 2018) et Tourves (édition 2017)



Sources : Office de tourisme du Pays de Lapalisse, 2018, et Le Point, 2017.

Si le principe de l'évènement est similaire pour Lapalisse et Tourves, les raisons qui ont conduit à l'instauration de ces manifestations diffèrent cependant.

C'est pour célébrer la mise en service de la déviation de la commune en 2006 que des élus de la Communauté de communes (CC) Pays de Lapalisse ont décidé de reconstituer un bouchon de véhicules d'époque, datant pour l'essentiel des années 1950 et 1960. Une manière pour eux de commémorer une « *ultime fois* » l'importante circulation automobile urbaine ainsi que la RN7, qui depuis les années 1950, générerait de nombreuses retombées

économiques pour la commune, liées à la fois aux établissements de bord de route (hôtels, garages et stations-services) et aux zones d'activités implantées à partir des années 2000.

C'est lors d'un passage à Tourves au cours de l'été 2009 que Thierry Dubois demande à rencontrer le maire de l'époque pour lui proposer de reconstituer, comme à Lapalisse, un bouchon de véhicules anciens dans sa commune. Caractérisée par des rues et ruelles étroites, Tourves était connue, dans les années 1950 et 1960, pour constituer l'un des « points noirs » de la RN7 l'été, du fait de la difficulté et du temps passé à la traverser. Ces bouchons, qui comptabilisaient parfois jusqu'à 20 000 véhicules par jour, ont ainsi en partie contribué à faire la renommée de la commune, où des accidents se produisaient régulièrement.

A Lapalisse, où la manifestation se déroule depuis 2016 sur trois journées, d'autres activités sont proposées en parallèle de la reconstitution du bouchon. Plus que la RN7, celles-ci ont surtout pour thème les années 1960, que l'on retrouve tout à la fois dans le concert « Rock n' Roll des années 1960 », le « village rétro » ou encore le « village Brocante rétro ». Des stands de découverte de produits du terroir et de l'artisanat local sont également proposés, le but étant de profiter de cette manifestation pour faire découvrir aux participants et visiteurs le territoire au sein duquel est localisée Lapalisse.

A Tourves en revanche, la manifestation s'en tient uniquement à cette reconstitution de bouchons. Pour autant, le responsable de son comité d'organisation explique que cette manifestation pourrait également constituer un moyen de promouvoir la commune, comme il l'explique dans ce passage de l'entretien mené à ses côtés :

« - et justement en fait quand donc là y'a le bouchon donc y'a une volonté de commémorer la route mais est-ce que aussi donc votre association dans les actions que vous mettez en place y'a aussi vraiment le but de promouvoir un petit peu la commune en même temps que la route ?

- *ben bien sûr on essaie de promouvoir la commune mais dans la journée la manifestation proprement dit y'a tellement de travail à faire bon il faut réceptionner tous les véhicules il faut les placer à l'endroit il faut les inscrire il faut leur donner un numéro enfin y'a pas mal de donc on ne peut pas faire la promotion du village proprement dit maintenant à eux commerçants de trouver leur avantage dans cette manifestation parce que je vois par exemple le boulanger travaille beaucoup plus, ça attire du monde le matin y'a des croissants à vendre (rires) ».*

- d'accord et donc là au niveau de Tourves c'est promouvoir la route et vous me dites essayez de promouvoir la commune mais vous dites ça ne marche pas de la même façon en fait vraiment

- *ben nous on ne peut pas faire cette promotion, ça nous est difficile on voudrait bien la faire mais je pense que c'est la commune par lui-même ou les commerçants qui pourraient y'a une association des commerçants, si cette association était partie prenante beaucoup plus partie prenante on pourrait faire une animation beaucoup plus importante seulement il faut que les gens ben il faut que ça vienne d'eux l'associatif c'est ça... faut que chacun donne du sien... bénévolement ».*

C'est un contenu quelque peu différent que proposent les manifestations *Faites de la Nationale 7* (Pougues-les-Eaux) et *N7 en fête* (Loriol-sur-Drôme), dont la création respective en 2012 et 2013 n'a pas à l'origine pour but de reconstituer un bouchon d'époque, mais

entend plutôt et avant tout répondre au projet pour les deux communes de créer un évènement fédérateur en leur sein.

Pour Pougues-les-Eaux, cela est en partie lié à la baisse de son activité touristique suite à la fermeture de sa station thermale en 1971. Conscients du succès généré par la RN7 à l'échelle nationale (publications, rallyes de voitures anciennes...), les organisateurs de la manifestation ont alors compris qu'il s'agissait d'une thématique « *qui plaît* », et que la route pouvait constituer un « *filon à exploiter* ». Rappelons que depuis 2016, la manifestation se déroule sur une journée supplémentaire, qui concerne cette fois-ci l'ensemble du département de la Nièvre. Environ dix communes sont ainsi invitées à y participer, et à proposer une série d'animations liées aussi bien au passé de la RN7 qu'à leur propre histoire : visite guidée du centre-ville (ex. Cosne-Cours-sur-Loire), visites de musées, stands de produits locaux, ou circuits de découverte des anciens panneaux d'indication Michelin (ex. Saint-Pierre-le-Moûtier).

Suite à la restauration de huit fresques murales dans son centre-ville, considérées comme un élément du patrimoine communal et des témoins de l'« *âge d'or* » de la route nationale 7 (années 1950 et 1960), la mairie de Lorient-sur-Drôme a décidé de créer une manifestation autour de la RN7. Si le but était de faire découvrir au public les fresques rénovées, un autre objectif était d'instaurer un évènement dans la commune qui puisse être susceptible d'attirer de nombreux visiteurs. Tout comme pour *Faites de la Nationale 7* à Pougues-les-Eaux, les organisateurs de *N7 en fête* ont considéré la route comme un élément patrimonial à « *exploiter* », au regard notamment de son intérêt suscité dans le pays.

Si *Faites de la Nationale 7* et *N7 en fête* ne proposent pas de reconstitution des bouchons d'époque, l'automobile tient néanmoins une présence importante dans leur déroulement.

Ainsi, après l'organisation d'un « rallye RN7 » dans le département de la Nièvre, *Faites de la Nationale 7* organise une exposition des véhicules qui y ont participé dans la rue principale de Pougues-les-Eaux, qui correspond à l'ancien tracé de la route. Un aspect que l'on retrouve également dans le cadre de *N7 en fête*, ou bien qu'aucun rallye n'ait lieu, les véhicules sont également stationnés le long de la rue principale (qui correspond lui aussi à l'ancien tracé de la RN7), l'idée étant que les visiteurs et participants déambulent entre ces derniers pour les contempler.

Là encore, ces deux manifestations ne s'en tiennent pas uniquement à ce défilé et cette exposition de voitures d'époque, et si les animations proposées par *N7 en fête* sont quasiment similaires à celles du *Bouchon de Lapalisse* (ex. avec le concert Rock n' Roll des années 1960), *Faites de la Nationale 7* propose en revanche divers autres stands, qui renvoient également à cette « époque dorée » (Nélias, 2014) de la RN7.

A proximité des véhicules anciens exposés, apparaissent d'abord une série d'objets et de matériaux d'époque là aussi utilisés lors des trajets sur la route : pompes à essence, bidons d'essence, outils de dépannage...

C'est ensuite à la signalisation routière de l'époque qu'il est fait référence, à travers l'exposition mais aussi la restauration, pour l'occasion, d'anciens panneaux, plaques et bornes routières Michelin, érigés à partir des années 1990 comme des « traces » du passé de la RN7, que des passionnés cherchent à photographier et à recenser lors de rallyes sur la route.

Enfin, les commerces en activité ornent leurs vitrines d'illustrations, de photographies et de motifs renvoyant aux vacances sur la Côte d'Azur, lieu de destination de la route, et qui rappellent le statut qui lui est assigné dès cette époque, celui de « route des vacances », et qui participe donc toujours de son identification aujourd'hui.

Une autre partie du contenu proposé par ces manifestations se réfère elle aux modes de vie et coutumes caractéristiques de l'époque des Trente Glorieuses, sans que des liens n'apparaissent nécessairement avec la RN7.

Cet aspect se retrouve tout à la fois dans les animations organisées, comme par exemple les bals « Yéyé »⁵⁹, qui reprennent la thématique des années 1960, ou encore l'exposition d'objets et de motifs en lien avec l'époque, le plus souvent qualifiés de vintage (ce qui renvoie au passé) : vêtements, ustensiles de cuisine, jeux pour enfants, vinyles, mobilier domestique..., comme l'illustrent les photographies 28 et 29.

Photographies 28 et 29 - Une exposition d'objets vintage et une évocation du mode de vie des années 1950 lors de la troisième et quatrième éditions de *Faites de la Nationale 7* (Pougues-les-Eaux, Nièvre)



Clichés : Pierre-Louis Ballot, 2016 et 2018.

En repartant de la grille d'observation mise en place pour les actions patrimoniales, le tableau 17 synthétise l'ensemble des aspects identifiés au cours de la visite des musées et de la participation aux manifestations communales.

⁵⁹ L'expression yéyé, apparue en France dans les années 1960, désigne généralement l'adaptation en français d'une musique ou d'une chanson anglo-saxonne connaissant un important succès auprès de la jeunesse née après la fin de la Seconde Guerre mondiale.

3-1-4 - Synthèse des observations réalisées

Tableau 17 - Synthèse des observations réalisées pour les musées et les manifestations

Axes d'observations	Axe 1 : L'époque de la RN7 commémorée	Axe 2 : Les aspects de la RN7 valorisés	Axe 3 : L'échelle de la RN7 valorisée
Action patrimoniale			
Musée de la Route Bleue	Années 1950 et 1960	Patrimoine routier et mode de vie des années 1950 et 1960	Nationale
Musée Mémoire de la Nationale 7	De l'époque romaine aux années 1950 et 1960 (intérêt particulièrement porté sur ces deux décennies)	Patrimoine routier et mode de vie des années 1950 et 1960	Nationale et locale (évocation de l'histoire de la RN7 à Piolenc)
Manifestation Faites de la Nationale 7	Années 1950 et 1960	Patrimoine routier, mode de vie des années 1950 et 1960, et territoire au sein duquel se déroule la manifestation	Nationale
Manifestation Le bouchon de Lapalisse	Années 1950 et 1960	Bouchons automobiles estivaux, années 1960, et territoire au sein duquel se déroule la manifestation	Nationale
Manifestation N7 en fête	Années 1950 et 1960	Patrimoine routier, années 1950 et 1960, et territoire au sein duquel se déroule la manifestation	Nationale
Manifestation Le bouchon de Tourves	Années 1950 et 1960	Bouchons automobiles estivaux	Nationale

Réalisation : Pierre-Louis Ballot, 2019.

A la lecture de ce tableau, il apparaît d'abord que les musées et la plupart des manifestations évoquent la nostalgie d'une époque révolue de la RN7, celle des « Trente Glorieuses », et ce par la mobilisation d'une série d'éléments génériques de la route qui y renvoient (ex. bouchons automobiles et patrimoine routier). Une époque dont la RN7 constituerait d'ailleurs un symbole, comme en témoigne l'évocation à plusieurs reprises du mode de vie des années 1950 et 1960 dans les expositions et animations proposées.

Les deux prochaines parties ont pour objectif de montrer comment ces aspects participent à reconfigurer, à l'échelle nationale et locale, le lien entre la RN7 et les communes où s'inscrivent ces actions patrimoniales.

3-2 - La route nationale 7 à l'échelle locale : un vecteur de construction identitaire et de découverte du territoire

En mobilisant l'exemple de Pougues-les-Eaux, Lapalisse, Loriol-sur-Drôme et Tourves, cette partie démontre que les liens entre la route et les communes sont empreints d'une dimension intégrative à l'échelle locale.

Dans la mesure où ce processus s'observe surtout pour les communes qui ont mis en place des manifestations, il ne sera pas fait mention de Piolenc, qui n'a jusqu'ici pas instauré d'actions spécifiques pour construire son attractivité autour de la RN7.

Nous revenons au préalable sur les raisons qui ont conduit les quatre communes précédemment citées à construire la RN7 comme un facteur d'attractivité sur le long terme.

3-2-1 - Les manifestations communales dédiées à la route nationale 7 : un succès retentissant à l'échelle nationale et européenne

Depuis leur mise en place, les manifestations communales dédiées à la RN7 n'ont cessé de connaître du succès, comme en témoigne d'abord l'accroissement constant du nombre de participants au fil des éditions.

Ainsi, si la première et la deuxième édition de *Faites de la Nationale 7* (2012 et 2014) ont rassemblé 10 000 personnes chacune, celles de 2016 et 2018⁶⁰ ont vu leur fréquentation doubler, puisque 20 000 et 25 000 étaient respectivement présentes (Comité d'organisation de la manifestation, 2017). Il en va de même pour *Le bouchon de Lapalisse*, où si 12 500 personnes étaient présentes pour assister à sa reconstitution en 2014, 20 000 l'étaient en 2016 et 25 000 en 2018 (Comité d'organisation de la manifestation, 2017), ce qui explique d'ailleurs pourquoi la manifestation se déroule sur trois journées depuis 2016.

Si pour *N7 en fête* et *Le bouchon de Tourves*, le nombre exact de participants n'a pu être chiffré, l'augmentation constante du nombre de véhicules prenant part à l'exposition ou la reconstitution du bouchon témoigne elle aussi de l'engouement suscité par les manifestations, comme par exemple à Tourves : 100 véhicules en 2009, 170 en 2011, 200 en 2013, 2015 et 2017, sans compter les nombreux véhicules refusés faute de place pour les accueillir (Comité d'organisation de la manifestation, 2016).

Pour les organisateurs de *N7 en fête*, le succès d'affluence croissant des événements consacrés à la RN7 s'explique en grande partie par cette assimilation quasi permanente, dans les mémoires collectives, entre la route et les Trente Glorieuses. Une époque qui, selon eux, est caractérisée pour plusieurs générations par de la « gaieté », de l'« insouciance », et les « congés payés », et dans laquelle elles souhaitent donc se replonger le temps des manifestations, qui toujours pour les organisateurs, ne connaîtraient pas le même retentissement si elles commémoraient une autre époque de la route.

Si ce constat a permis aux communes de prendre conscience du potentiel attractif et fédérateur de la RN7 auprès du public, un autre aspect est entré en compte dans le choix de valoriser la route sur le long terme. Il s'agit de l'échelle de rayonnement des manifestations, qui si elles sont désormais connues dans toute la France, le sont également dans d'autres pays européens.

En témoigne dans un premier temps le fait que nombre de participants passionnés de voitures anciennes proviennent de Belgique, d'Allemagne, ou encore des Pays-Bas, comme c'est le cas par exemple pour *Le bouchon de Lapalisse*. De même, si les manifestations font désormais l'objet de nombreux articles de presse ainsi que de reportages télé en France avant ou pendant leur déroulement, elles sont également mentionnées dans des médias de d'autres pays européens, comme l'explique la personne en charge de l'organisation du *Bouchon de Lapalisse* :

⁶⁰ Pour l'année 2018, le nombre de participants aux manifestations est connu grâce à la consultation d'articles de presse consacrés à ce sujet et publiés dans le quotidien *Le Journal du Centre*.

« au national voire plus même on a des journalistes européens donc on a eu pas mal de reportages et ça nous a permis justement comme je vous dis en Allemagne et Pays-Bas on a eu des superbes reportages dans des magazines étrangers notamment le numéro un des magazines des voitures anciennes en Europe voilà on a eu un super reportage et donc là oui notre communication elle est vraiment nationale enfin cette année ça a été beaucoup les radios aussi qui ont alors nous on est vraiment mariés avec France Télévisions France Info France Inter France donc cette année oui ».

A l'image d'autres manifestations communales (Barthon et *al.*, 2007), celles dédiées à la RN7 permettent donc aux communes de se construire une visibilité et une notoriété.

Les aspects évoqués expliquent donc pourquoi ces manifestations au départ temporaires sont devenues pérennes, et justifient également le fait que les communes mobilisent la RN7 comme un élément d'attractivité sur le long terme.

Tout en soulignant comment se traduit ce besoin d'attractivité pour les communes, nous verrons également comment s'opère pour chacune d'entre elles la construction de cette même attractivité via la RN7. Ce qui conduit à distinguer trois exemples, qui correspondent chacun à une forme de lien spécifique entre route et territoire : Pougues-les-Eaux (sous-partie 3-2-2, p.165), Lapalisse et Loriol-sur-Drôme (sous-partie 3-2-3, p.166), et Tourves (sous-partie 3-2-4, p.169).

3-2-2 - Pougues-les-Eaux : la route nationale 7 comme vecteur de construction identitaire

Ville thermale prisée du Moyen-Age à 1971 (année de fermeture de la station thermale), Pougues-les-Eaux a constitué jusqu'à cette même année une importante étape sur la RN7, du fait également de la présence de son casino qui attirait de nombreux parisiens et voyageurs (Dubois, 2012). Avec la disparition du thermalisme, la commune va connaître une baisse de son activité touristique, le patrimoine lié à ses activités thermales (parc et bâtiments) ne faisant de plus en plus l'objet de mesures spécifiques de valorisation. De même, l'ouverture du contournement de Pougues-les-Eaux par l'autoroute A77 en 2012 a contribué à dévier une majeure partie de ses flux routiers (Comité d'organisation de la manifestation, 2017). Désireux de créer une manifestation fédératrice pour la commune, c'est en 2012 que l'office de tourisme de Pougues-les-Eaux a décidé de mettre en place *Faites de la Nationale 7*. Conscients du succès généré par la RN7 à l'échelle nationale (publications, rallyes de voitures anciennes...), les organisateurs ont compris qu'il s'agissait d'une thématique « *qui plait* », et que la route pouvait constituer un « *filon à exploiter* ». Bien que d'autres animations se déroulent à Pougues-les-Eaux, comme *Jardipougues* (fête des plantes et du jardin), le but d'une manifestation autour de la RN7 était d'attirer un public plus nombreux, afin de faire également découvrir la commune au cours de cette journée.

Pour les organisateurs, l'éveil de l'intérêt patrimonial pour la RN7 s'est donc justifié avant tout par le besoin de se rattacher à « *ce qu'il y avait à disposition* » dans la commune, qui selon eux ne comprenait plus d'aspects patrimoniaux en lien avec son passé thermal ou qui puissent s'avérer suffisamment attractifs touristiquement.

Ainsi, si la RN7 constitue un « *fil conducteur* » pour Pougues-les-Eaux, elle est surtout ce qui fait son « *identité* » : c'est par l'existence de la manifestation mais surtout par la présence de la route que la commune se fait connaître, veut se démarquer d'autres territoires, et que s'opère désormais son identification. Afin de rappeler aux touristes que

Pougues-les-Eaux est indissociable de la RN7, un projet de signalétique de ce « *territoire de la nationale 7* » est d'ailleurs en projet, et consisterait en l'installation de divers panneaux. Celui-ci a également pour but de rendre la commune plus durablement attractive que le seul temps de la manifestation, bien que davantage de touristes traversent la commune depuis quelques années (Office de tourisme de la commune, 2018).

Dans le même temps, il apparaît que c'est la présence de la RN7 qui vient conférer une valeur symbolique au bâti présent en son bord, qui se trouve alors porteur d'un intérêt particulier car situé en bordure d'une route mythique. Que cela soit au cours de la manifestation ou tout au long de l'année, une promotion plus importante est faite de ce bâti, comme c'est par exemple le cas pour le casino de Pougues, qui jouxte la RN7 à l'entrée de la commune.

Cette riveraineté semble d'ailleurs constituer une condition nécessaire : les organisateurs de *Faites de la Nationale 7* ont par exemple déjà envisagé de proposer des animations autour du parc thermal lors du déroulement de la manifestation, mais le fait que le parc ne soit pas situé en bord de RN7 mais à 350 m a finalement conduit à un abandon du projet.

3-2-3 - Lapalisse et Loriol-sur-Drôme : la route nationale 7 comme support de découverte du territoire

Rappelons que c'est pour célébrer la mise en service de la déviation de Lapalisse en 2006 que des élus de la CC Pays de Lapalisse ont décidé de reconstituer un bouchon communal, à l'aide de véhicules d'époque datant pour l'essentiel des années 1950 et 1960. Le but étant de commémorer une « *ultime fois* » l'importante circulation automobile qu'a connu Lapalisse tout au long du XX^e siècle du fait de la présence de la RN7.

Suite au succès « *inattendu* » de cette animation, qui s'est traduite par la participation de deux cents véhicules d'époque et plusieurs centaines de visiteurs, des élus et employés de la CC ont décidé de la reconduire, en l'organisant de manière bi-annuelle⁶¹. Ces derniers ne s'attendaient en effet pas à ce que la RN7 constitue un élément aussi « *fédérateur* » sur le territoire de la CC entre les « *entreprises, associations et commerçants* », parmi lesquels des contestations avaient pourtant pu apparaître lors de la première animation, de peur que le blocage de la circulation en centre-ville durant une journée ne perturbe leur activité quotidienne (surtout chez les commerçants). Face au nombre toujours croissant de participants au fil des manifestations (12 500 en 2014, 20 000 en 2016) (Comité d'organisation de la manifestation, 2017) et aux retombées économiques générées par leur fréquentation (achats dans les commerces, réservations de nuitées et de repas...), il est apparu que la RN7 permet non seulement de découvrir la commune et ses environs, mais aussi de les mettre en valeur. Cela conduit à la création d'un « *tourisme nationale 7* ».

Si cette forme de tourisme souhaite d'abord rendre Lapalisse attractive grâce à la présence de la route, elle ambitionne également de faire prendre conscience aux personnes de toutes les richesses patrimoniales locales qu'il leur est possible de découvrir en l'empruntant.

L'exemple des panneaux « Route Nationale 7 Historique », mis en place à partir de 2011 à Lapalisse et dans trois autres communes de la CC Pays de Lapalisse (Droiturier, Saint-Prix et Périgny), nous montre que ces aspects sont systématiquement assimilés à la route : soit parce qu'ils sont apparus avec sa construction, soit parce qu'ils sont situés en son bord. Si la RN7 leur confère une valeur symbolique, ces panneaux lui permettent en retour d'être

⁶¹ Si cette manifestation était au départ programmée pour être annuelle, la création du *Bouchon de Tourves* en 2009 a conduit les organisateurs de ces deux manifestations respectives à ne pas les organiser la même année. Il a été convenu que le *Bouchon de Tourves* se déroule les années impaires, et *Le Bouchon de Lapalisse* les années paires.

identifiée. La RN7 constitue donc un support de découverte du territoire, en même temps qu'elle est une découverte.

A l'inverse de Pougues-les-Eaux, où la route participe de sa construction identitaire, à Lapalisse c'est le territoire qui, pour les organisateurs de la manifestation, contribue à donner une identité à la route.

En effet, pour eux, ses attraits diffèrent selon les territoires traversés, et cette différenciation s'exprime justement par une série d'aspects propres au territoire. A Lapalisse, elle se caractérise par exemple par la présence de son château, qui depuis quelques années, fait ainsi l'objet d'une valorisation plus importante que par le passé. Cela se traduit par le déroulement, depuis 2016, d'un spectacle estival « Sons et lumière » dans la cour du château, mais aussi par un accroissement du nombre de visiteurs durant l'année, le plus souvent lors de rallyes de voitures anciennes, où les flâneurs profitent de leur passage à Lapalisse pour découvrir son château (Comité d'organisation de la manifestation, 2016). Les organisateurs du *bouchon de Lapalisse* opèrent une distinction avec Pougues-les-Eaux, qui pour eux devraient davantage miser sur son passé thermal dans la valorisation qui est faite de la RN7, bien que les infrastructures concernées ne soient pas situées au bord même de la route.

Plus généralement, est exprimée l'idée selon laquelle pour que chaque manifestation autour de la RN7 puisse se distinguer, il lui faudrait avant tout miser sur des « *spécificités de son territoire* », alors associées à la route. Des travaux menés sur les routes touristiques à thème ont montré comment de cette opération, dépendaient d'ailleurs souvent l'échec ou la réussite de ces aménagements (Beaudet, 2003 ; Lefebvre et Trudeau, 2003).

Cette mobilisation de la route comme support de découverte du territoire s'observe également à Loriol-sur-Drôme.

Rappelons que c'est suite à la restauration de huit fresques murales dans son centre-ville (photographie 30), considérées comme un élément du patrimoine communal et des témoins de l'« âge d'or » de la RN7 (années 1950 et 1960), que la mairie Loriol-sur-Drôme a décidé de créer une manifestation autour de la RN7. Si le but était de faire découvrir au public les fresques rénovées, un autre objectif était d'instaurer un événement dans la commune qui puisse être susceptible d'attirer de nombreux visiteurs. Tout comme pour *Faites de la Nationale 7* à Pougues-les-Eaux, les organisateurs de *N7 en fête* ont considéré la route comme un élément patrimonial à « *exploiter* », au regard notamment de l'intérêt qu'elle suscite dans le pays.

Photographie 30 - Peinture murale restaurée à Loriol-sur-Drôme



Cliché : Pierre-Louis Ballot, 2016.

Revaloriser la RN7 avait pour autre but de venir résoudre un problème occasionné par la mise en service de la déviation de Loriol-sur-Drôme en 1975 : la baisse de fréquentation du centre-ville par les touristes. Si les élus et acteurs locaux du tourisme cherchaient, jusqu'en 2013, par quels moyens les inciter à emprunter l'ancien tracé de la RN7 plutôt que la déviation, communiquer sur l'histoire et l'aspect mythique de la route a paru constituer une solution potentielle. A travers la manifestation et des brochures produites par l'office de tourisme de la commune, l'objectif est donc que les touristes et les flâneurs prennent conscience qu'ils parcourent un tronçon authentique de la route, et qu'en l'empruntant, ils pourront découvrir et admirer les peintures murales.

Le déroulement même de *N7 en fête* permet de comprendre comment peut se caractériser cette configuration dans laquelle la route devient un support de découverte du territoire. Au cours de la manifestation, la RN7 accueille l'exposition d'une centaine de véhicules anciens, au milieu desquels les visiteurs serpentent le temps de la journée (photographie 31). Si le but est bien sûr de faire admirer les véhicules, les organisateurs, par cette action, souhaitent aussi inciter les participants à découvrir le « *patrimoine de bord de route* », principalement caractérisé par la présence des peintures murales. De même, sont implantés le long de la route plusieurs stands de vente de produits du terroir régional, qu'ils soient alimentaires (ex. picodon) ou artisanaux.

Photographie 31 - N7 en fête (édition 2016) : des visiteurs déambulent sur l'ancien tracé de la route nationale 7



Cliché : Pierre-Louis Ballot, 2016.

Plus que la route et la commune, c'est la région que l'on souhaite également faire découvrir à travers cette manifestation.

3-2-4 - Tourves : la route nationale 7 comme moteur de revivification de la commune

Face au succès de la première édition du *Bouchon* en 2009, qui s'est voulue être un « *premier essai* » et s'est traduite par la participation d'environ cent véhicules, la mairie de Tourves a décidé de reconduire l'évènement tous les deux ans et donc les années impaires, afin rappelons-le de ne pas faire doublon avec *L'embouteillage de Lapalisse*, qui se déroule les années paires.

Succès public, la reconstitution du bouchon tourvain a permis à la commune de se faire connaître et son déroulement constitue désormais une réelle attractivité auprès de tous les passionnés d'automobiles et de la RN7, aussi bien à l'échelle régionale (Provence-Alpes-Côte d'Azur) que nationale.

Dans la première partie du chapitre consacrée aux associations, nous avons déjà pu identifier plusieurs aspects de la place que souhaite donner à la RN7 Tourves, commune motrice de l'association *Nationale 7 Historique Provence*. A travers le concept des « 7 pépites », son président-fondateur a ainsi expliqué qu'à partir du moment où une commune est traversée par la RN7, elle doit s'en saisir comme d'une opportunité pour promouvoir son patrimoine communal, qui prend une valeur spécifique du fait de sa localisation en bordure d'une route « *historique* » et « *mythique* ».

En ce sens, Tourves s'inscrit dans cette logique d'une RN7 comme « support de découverte du territoire », que nous avons déjà pu souligner et décrire précédemment avec le cas des communes de Lapalisse et de Loriol-sur-Drôme. Toutefois, et à l'inverse de ces deux mêmes communes, la carte située à la page 7 du chapitre nous montre qu'à Tourves, il n'est pas nécessaire que les éléments patrimoniaux valorisés soient nécessairement situés au bord de la RN7, le but étant qu'ils soient avant tout localisés dans une commune traversée par celle-ci. Une nuance importante apparaît cependant avec les trois autres communes précédemment citées dans cette partie.

Tout comme Pougues-les-Eaux, Lapalisse et Loriol-sur-Drôme, la commune de Tourves a elle aussi été déviée. Instaurée en 1968, cette déviation avait pour but d'enrayer les effets néfastes (ex. accidents et dégradation de la voirie) dus à une importante circulation dans le centre-ville de Tourves. Elle a d'ailleurs contribué ces dernières décennies à contourner une majeure partie des flux automobiles (Comité d'organisation de la manifestation, 2016).

Si l'on a vu que les trois autres communes cherchaient à attirer à nouveau les automobilistes (et en particulier les touristes) en leur sein et donc sur l'ancien tracé de la RN7, il apparaît en revanche que Tourves ne s'inscrit pas dans cette démarche. Un paradoxe que l'on peut relever dans les propos tenus par le président du comité d'organisation du *Bouchon* dans ce passage de l'entretien conduit à ses côtés :

« - et pour vous c'est la 7 justement qui a donné une identité qui a fait connaître Tourves qui lui a donné une identité ?

- à l'époque oui ah oui autrement personne n'aurait entendu parler de Tourves

- et à l'heure actuelle justement où la 7 est moins empruntée où y'a une déviation vous trouvez que c'est pareil

- y'a plus d'intérêt et quelqu'un maintenant moi je saurais de l'extérieur je déconseillerais aux gens de traverser le village par la route nationale 7 je ne sais pas vous l'avez déjà traversée ?

- oui je l'ai traversée du coup c'est

- bon voilà

- oui c'est assez étroit mais en même temps c'est très joli on passe

- ouais mais enfin c'est

- voilà

- y'a des voitures de partout y'a plus aucun charme quoi..voilà, c'est ça qui est malheureux quoi

- et à l'époque vous trouvez qu'il y avait plus de charme justement de traverser comme ça

- ben traverser un village où la circulation est libre où vous voyez des piétons traverser où vous voyez des enfants s'amuser plutôt que de voir des carrosseries garées au bord de la route faut faire un choix

- hum hum

- bon ben le choix ce serait plutôt la vie et le patrimoine ».

Le président du comité d'organisation de la manifestation précise ainsi qu'à ses yeux, c'est l'évolution du mode de vie et les transformations de la RN7 qui ont fait perdre un certain « *charme* » à la commune, qui est donc selon lui beaucoup moins agréable à traverser que par le passé.

Les éléments qu'il évoque et qui selon lui participaient à faire le « *charme* » de Tourves à l'époque renvoient aux années 1950 et 1960, et notamment à l'ambiance que la reconstitution du bouchon cherche à recréer. C'est pourquoi selon son président, cette manifestation participe le temps de son déroulement à revivifier ce pan du passé de la commune, et donc dans le même temps à revivifier la commune.

A l'inverse des autres manifestations communales, *Le bouchon de Tourves* a donc un impact sur la commune davantage sur le court terme, et si l'on cherche à la valoriser via la présence de la RN7, cela semble davantage lié aux projets et activités de l'association *Nationale 7 Historique Provence* qu'au déroulement biennuel de la manifestation.

3-3 - La réappropriation locale de référents nationaux de la route nationale 7

C'est par l'intermédiaire des actions patrimoniales et des aspects symboliques de la RN7 qui y sont véhiculés que les communes tentent de souligner la place spécifique qu'elles occupent sur son tracé.

3-3-1 - Etre « *située sur le tracé de la route nationale 7* »

L'analyse des objectifs des associations dédiées à la RN7 (première partie du chapitre) a mis en évidence un fonctionnement que nous qualifions de systémique entre la RN7 et les communes traversées et impliquées dans les opérations de patrimonialisation. Nous avons ainsi montré que si ces dernières, de par leurs atouts patrimoniaux, contribuaient à rendre la route attractive, celle-ci, de par sa dimension symbolique et patrimoniale, constituait en retour un « *outil* » et un « *atout* » permettant aux communes de se promouvoir.

Bien qu'elle ne soit pas apparentée à une méthode dans ce travail de thèse et qu'elle n'ait pas été incluse dans son cadre méthodologique, une lecture de documents produits par les mairies et offices de tourisme des communes proposant les manifestations a permis d'observer comment la RN7 est justement mobilisée dans la description de leur situation géographique et de leurs principales caractéristiques.

C'est par exemple le cas de Tourves, qui dans sa brochure touristique consacre un passage à la RN7 : « *L'historique Route Nationale 7 appelée également « Route des vacances », traversait de part et d'autre le territoire de l'actuelle Provence Verte. Elle était la plus longue des routes nationales de France et reliait Paris à Menton via l'ouest de la Bourgogne, le nord de l'Auvergne, la vallée du Rhône, le massif de l'Estérel et la Côte d'Azur. Le village de Tourves qui se situait sur son itinéraire, garde le souvenir des mémorables bouchons qui se produisaient lors du chassé-croisé des juilletistes et aoutiens* » (Brochure touristique de la commune de Tourves, Office de tourisme La Provence Verte, 2014).

Outre un rappel de ce qui a caractérisé la RN7 à Tourves par le passé (les bouchons automobiles estivaux), on note qu'il est surtout mentionné le fait que la commune se situe sur le tracé de cette route « *historique* » à la dimension nationale et qu'elle est donc traversée par celle-ci.

C'est ce même aspect que l'on retrouve dans l'évocation de Pougues-les-Eaux sur le site internet de l'office de tourisme de la région Bourgogne-Franche-Comté : : « *Sur la mythique Route nationale 7, cap sur Pougues-les-Eaux, ancienne ville d'eau aux portes de Nevers. Goûtez à la quiétude de cette bourgade dont la tradition thermique remonte à l'époque gallo-romaine [...].* » (Office de tourisme de Bourgogne-Franche-Comté⁶²), ou encore dans la présentation de Lapalisse sur le site internet de son office de tourisme : « *Lapalisse, qualifiée dès le Moyen Age de « nobile passage en Bourbonnais », est une cité touristique reconnue, traversée par la route nationale 7 historique apparaissant comme une voie triomphale jusqu'au château surplombant la ville. Cet édifice (XIIe-XVIe) est une place forte sur les bords de la Besbre [...].* » (Office de tourisme de Lapalisse⁶³).

Bien que la RN7 ne constitue pas le seul aspect qui participe à leur identification, ces trois communes signalent toutefois respectivement qu'elles sont situées sur le tracé de cette route « *historique* » et « *mythique* ». Dès lors, cette démarche s'inscrit bien dans la logique précédemment énoncée d'une route à la dimension symbolique et patrimoniale qui vient conférer une valeur spécifique aux communes qu'elle traverse.

Lors de la traversée de Pougues-les-Eaux et de Tourves, notons qu'il est d'ailleurs possible de repérer la présence d'anciennes bornes kilométriques Michelin géantes situées respectivement dans le centre (Pougues-les-Eaux, photographie 32) et à l'entrée de la commune (Tourves, photographie 33) lorsqu'on les traverse via l'ancien tracé de la RN7.

⁶² Adresse URL du site internet : <https://www.bourgognefranche-comte.com/> (aucune date n'était mentionnée quant à l'écriture du texte retranscrit).

⁶³ Adresse URL du site internet : <https://www.lapalisse-tourisme.com/> (aucune date n'était mentionnée quant à l'écriture du texte retranscrit).

Photographies 32 et 33 - Ancienne borne kilométrique Michelin géante à Pougues-les-Eaux et à Tourves



Clichés : Pierre-Louis Ballot, 2016 et 2018.

Dans le chapitre 4, nous avons montré que l'ancienne borne kilométrique Michelin constituait l'un des principaux symboles qui participent à identifier et à évoquer la RN7, comme en témoigne par exemple sa présence sur de nombreuses illustrations ou publicités dédiées à la route.

Si l'on a vu que l'association *Nationale 7 Historique Provence* souhaitait mobiliser ces anciennes bornes Michelin géantes pour y indiquer les « 7 pépites » des communes, il apparaît donc que celles où se déroulent des manifestations utilisent également cet objet symbolique de la RN7 pour signaler leur présence sur son tracé (ou du moins son ancien tracé). Sur la borne située au sein de Pougues-les-Eaux, il est d'ailleurs possible de relever l'indication de la distance qui sépare cette commune de Paris (223 km) et de Menton (773 km), les deux « extrémités » de la RN7. Le kilométrage indiqué, qui relève ici d'une métrique topologique, est également défini en fonction du sens Paris-Menton, et donc de celui de la route des vacances, que la manifestation *Faites de la Nationale 7* souhaite faire revivre.

Selon nous, cet aspect renvoie également à la question du marketing territorial, dont il a été question dans la synthèse de la deuxième partie du chapitre. Pour rappel, le marketing territorial désigne « la manière dont les pouvoirs publics utilisent les techniques de la publicité et de la communication, issues du monde de l'entreprise, pour promouvoir leurs territoires. » (Fagnoni, 2003). Dans cette perspective, les territoires doivent avoir « un symbole, une marque » qui les rendent visibles et attractifs (Gayet, 2017). A partir du cas de l'Alsace, l'économiste Joël Gayet montre comment la « marque Alsace » peut être utilisée comme un « symbole » et un « logo » à l'échelle du pays et dans différentes circonstances. Ce processus contribue ainsi à faire rayonner la région Alsace.

Dans le cas de Pougues-les-Eaux et de Tourves, l'utilisation des anciennes bornes kilométriques Michelin géantes constitue d'abord un moyen pour les communes de signaler leur présence sur le tracé de la RN7. La mobilisation de cet élément générique de la RN7 peut également apparaître comme un moyen d'être identifiées au regard de cet « objet » national qu'est la RN7, et donc d'y être assimilées.

Si de nombreuses autres communes sont traversées par la RN7 et n'hésitent également pas à le mentionner dans leurs brochures municipales et touristiques, nous allons voir par quels moyens les communes évoquées précédemment tentent toutefois de spécifier la position qu'elles occupent sur le tracé de la route, et ainsi de se distinguer les unes des autres.

3-3-2 - Un souci d'authenticité dans la reconstitution des bouchons : l'exemple de Tourves

En axant leurs actions patrimoniales sur la période des Trente Glorieuses, les communes commémorent des aspects de la route propres à cette période, qu'elles tentent ensuite d'ancrer localement. L'exemple plus spécifique de la reconstitution des bouchons permet d'illustrer comment les communes opèrent cette réappropriation de certains référents nationaux de la RN7.

Ces trois dernières années, plusieurs communes implantées le long de la route ont à leur tour proposé cet événement de façon ponctuelle, comme ce fut par exemple le cas de Saint-Vallier (Drôme), Montélimar (Drôme) et Pourcieux (Var) en 2016.

Pour celles qui les premières ont créé ces reconstitutions (Lapalisse puis Tourves), apparaît alors et dans un premier temps le besoin de préciser que ces bouchons ont réellement marqué leur histoire, en contribuant à en faire des étapes « symboliques » de la route. Leur mise en place ne vient pas répondre à un simple « effet de mode nationale 7 », mais serait au contraire caractérisée par un réel souci d'authenticité.

C'est ce qu'explique ainsi le président du comité d'organisation du *Bouchon de Tourves*, qui a plus particulièrement insisté sur ce point, en comparant notamment le bouchon de sa commune avec celui organisé en 2016 à Pourcieux :

« - on aurait pu faire des manifestations et je ne dis pas en faire deux ou trois par an bien ciblé sur nos communes mais après le bouchon par lui-même devait rester à Tourves

- d'accord

- et on a ce logo que les gens ne peuvent pas nous prendre parce que si tout le monde se met à faire des bouchons y'a plus rien enfin ça n'a plus de valeur après

- et j'allais justement vous demander justement est-ce qu'il avait d'autres mairies donc là on parlait de Pourcieux tout à l'heure est-ce qu'il ya d'autres communes qui ont qui vous ont parlé justement de faire un bouchon ?

- non Pourcieux ça a été bien précis c'est vraiment ponctuel c'est à dire c'était pour le cinquantenaire de la déviation justement après ils arrêtent ils n'en font plus quoi

- d'accord c'était juste cette année en fait

- voilà pour fêter la déviation c'était l'anniversaire quoi

- et pour vous en fait justement le bouchon c'est quelque chose qui doit rester sur Tourves vraiment enfin qui est qui est caractéristique de Tourves ?

- *le bouchon des années soixante il y en a eu dans tous les villages mais celui de Tourves était vraiment très particulier c'était le bouchon le plus sensible quoi c'est là où tout le monde le connaissait il était connu de toute la France....pour son fameux bouchon*

- et plus justement que les communes un petit peu alentour on parlait de Pourcieux des autres communes aux alentours c'était plus connu enfin le bouchon était plus connu à Tourves ?

- *ah oui tout ça parce que comme je vous dis y'a cette légère courbe ».*

Bien que la manifestation *N7 en fête* ne propose pas de reconstitution de bouchon, la personne en charge de son organisation précise toutefois que les bouchons des années 1950 et 1960 y étaient importants et ont contribué à faire connaître Loriol-sur-Drôme à l'échelle de la route et du pays en partie pour cela. Ce qui justifie, selon elle, qu'une manifestation dédiée à la RN7 s'y déroule, ce qui n'aurait pas nécessairement autant de sens dans une autre commune, comme elle l'explique en effectuant une comparaison avec Livron-sur-Drôme, la commune voisine :

« nous Loriol ça a toujours été N7 et N7 encore une fois parce que y'a ces fresques et puis parce que le passé de commerces je ne sais pas pourquoi au niveau quand vous reprenez l'histoire de la N7 Loriol c'était vraiment le bouchon c'était là où tout le monde s'arrêtait y'avait beaucoup de commerces d'ailleurs je pense que ce n'est pas pour rien quand il y a eu l'autoroute la sortie d'autoroute est à Loriol les choses comme ça donc traditionnellement c'était et puis je ne sais pas c'est resté les bouchons quand vous prenez les vacances les bouchons vous entendez toujours bouchons à Loriol que ce soit sur la nationale ou sur l'autoroute c'est toujours Loriol voilà donc on a notre patrimoine on a une N7 qui est bien faite qui est déviée dans le centre de Loriol je j'imagine mal faire un bouchon à Livron parce que c'est passant c'est des camions des choses comme ça on a cette chance d'avoir une nationale qui était bordée de platanes qui était encore bien dans les rues de Loriol on peut, sans aucun problème faire cette manifestation à Loriol donc voilà ça ne changera jamais à mon avis ».

Dans un second temps, c'est un processus de distinction qui s'opère entre les communes qui organisent ces reconstitutions de bouchons.

Ainsi, pour le président du comité d'organisation du *Bouchon de Tourves*, les bouchons de cette commune avaient par exemple « *plus d'impact* » que ceux de Lapalisse, « *où c'est quand même tout droit* », et « *où il n'y a pas de rues étroites et sinueuses* ».

Un processus similaire s'observe pour les communes de Lapalisse et Loriol-sur-Drôme.

3-3-3 - Lapalisse et Loriol-sur-Drôme : des étapes symboliques de la route nationale 7

Pour les organisateurs des manifestations *Le bouchon de Lapalisse* et *N7 en fête*, plusieurs éléments justifient les raisons pour lesquelles Lapalisse et Loriol-sur-Drôme tiennent à leurs yeux une place particulière sur le tracé de la RN7.

Ces éléments se réfèrent d'abord à des monuments propres à l'histoire et au patrimoine de la commune, situés en bord de route ou à étroite proximité. C'est le cas du château de La Palice, à Lapalisse, qui surplombant la commune, capte le champ de vision lorsque l'on arrive depuis Paris⁶⁴. Ils concernent ensuite des aspects liés davantage à la route et à sa fréquentation, comme les anciennes peintures murales à Loriol-sur-Drôme, visibles au cours de la traversé de cette commune.

De par leurs caractéristiques (architecture, motifs représentés...), ces éléments faisaient des communes des étapes distinctives sur le trajet vers les vacances. Ces mêmes communes, aujourd'hui, érigent ainsi ces monuments et aspects locaux en marqueurs et points de passage spécifiques sur le tracé de la RN7.

Cette volonté pour les communes de s'ériger en étapes symboliques de la RN7 semble aussi se traduire par des aménagements dédiés au thème de la route, en particulier à Lapalisse.

Un point déjà esquissé dans ce chapitre lorsqu'il a été question de Pougues-les-Eaux (sous-partie 2-2-2, p.144), qui pour rappel a un projet de signalétique du « *territoire de la nationale 7* » dans la commune, et ce pour rappeler aux touristes que Pougues-les-Eaux est indissociable de cette route.

Des travaux en géographie ont montré que les festivals généraient des impacts sur les espaces urbains au-delà même de leur déroulement, en ayant un impact matériel parfois pérenne (Barthon et *al.*, 2007), qui crée ainsi des repères dans la ville et laissent des traces (Willems-Braun, 1994 ; Gravari-Barbas et Veschambre, 2005).

Hormis un panneau photo, les aménagements de Lapalisse n'ont pas été conçus pour les manifestations, mais en sont plutôt une conséquence, puisqu'ils ont été réalisés à partir des années 2010.

A Piolenc, ce sont davantage les aspects actuels de la RN7 qui sont mobilisés.

3-3-4 - Piolenc : « *l'une des dernières communes de la nationale 7 à ne pas être déviée* »⁶⁵

Si l'on a précisé dans la précédente partie que Piolenc, contrairement à Pougues-les-Eaux, Lapalisse et Loriol-sur-Drôme, n'a jusqu'ici pas mis d'actions spécifiques en place pour construire son identité et son attractivité autour de la RN7, il apparaît toutefois qu'à l'échelle nationale, la commune souhaite elle aussi souligner la place spécifique qu'elle occupe sur le tracé de la route.

Dans sa présentation des différentes raisons qui ont conduit à la création du musée *Mémoire de la Nationale 7*, le membre fondateur interrogé a précisé, outre le fait que lui et plusieurs de ses amis souhaitaient « *conserver la mémoire de la Nationale 7* » des années 1950 et 1960, que dans la mesure où Piolenc n'était pas déviée, cela justifiait également la création d'un musée en son sein :

« et puis un jour y'a un de nos collègues qui nous a dit moi je vois que vous vous intéressez à tout ça et j'aimerais créer quelque chose dans le village de Piolenc qui est à un kilomètre et demi pour faire parler de nous et puis parce que y'a quand même beaucoup à raconter sur

⁶⁴ Paris est ici mentionnée pour faire référence au sens nord-sud de la route.

⁶⁵ Cet intitulé renvoie à une phrase employée par l'un des membres fondateurs du musée *Mémoire de la Nationale 7*, auprès duquel un entretien a été conduit au mois de décembre 2016.

la nationale 7 parce que le village de Piolenc est encore un des derniers villages de Vaucluse à être traversé par la nationale sachant que maintenant bien souvent toutes les villes sont déviées... ».

Pour ce même membre fondateur du musée, la présence de ce dernier vient donc non seulement rappeler que Piolenc est l'une des dernières communes de la RN7 à ne pas être déviée actuellement, mais aussi et surtout que contrairement à nombre de ces communes déviées, la route constitue toujours le « *nerf de la guerre* » à Piolenc. Ce qui permet tout à la fois de découvrir le centre de la commune, mais aussi d'entretenir les bords de route en son sein, comme l'explique le membre fondateur du musée dans ce passage de l'entretien :

« c'est le nerf du village qui traverse Piolenc et les commerces avec la Nationale dans les pays déviés il y a moins de vie ce n'est pas pareil ici il y a tout le temps de la circulation dans le village c'est très important c'est le nerf de la guerre ça oblige les commerçants à modifier leurs vitrines et embellir leurs façades c'est l'image qu'on présente avec de nouveaux éclairages à l'entrée sud et la sortie nord de Piolenc tout est bien éclairé et c'est plus agréable pour le village ».

A l'inverse de Tourves, Lapalisse et Loriol-sur-Drôme, ce n'est donc pas sur des valeurs du passé que Piolenc souligne sa place spécifique sur le tracé de la RN7, mais bien à partir d'un aspect qui renvoie au présent.

Ces opérations, nous allons le voir, tendent à conférer à ces communes un statut de « haut-lieu » (Debarbieux, 1993) de la route.

3-3-5 - L'émergence de « hauts-lieux » de la route nationale 7 ? Les cas de Lapalisse, Loriol-sur-Drôme et Tourves

Défini par le géographe Bernard Debarbieux comme un « lieu érigé délibérément et collectivement au statut de symbole d'un système de valeurs territoriales » (Debarbieux, 1993), tout « haut-lieu » est d'abord un lieu, localisé et nommé dans l'espace. Sa « hauteur », qui procède de sa distinction sociale et physique, s'explique à la fois par les caractères du lieu, mais aussi par les caractéristiques d'un événement qui le particularise. L'auteur précise également qu'un « même objet spatial peut être évoqué tantôt comme lieu, tantôt comme « haut-lieu » selon l'usage, symbolique ou non », que l'on en fait. Pour exister, le « haut-lieu » nécessite alors la territorialisation d'un symbole.

Les communes de Lapalisse, Loriol-sur-Drôme et Tourves constituent bien des lieux localisés et nommés sur la RN7. De par ses significations, la route leur confère d'abord une distinction générique, qui est commune à toutes les collectivités traversées, comme nous l'avons vu dans la sous-partie 3-3-1 (p.171). Elles se situent donc dans un même espace d'appartenance linéaire, et sans qu'un sentiment d'appartenance commun n'apparaisse, le fait pour ces communes d'être localisées sur cet axe « *mythique* » qu'est la RN7 leur permet, néanmoins de se distinguer de celles qui ne sont pas traversées par cette route.

Nous avons vu que les manifestations communales relevaient de stratégies individuelles, et qu'une logique de concurrence apparaissait entre les communes. Chacune d'entre elles doit marquer sa singularité. A travers leurs discours sur les manifestations, les organisateurs souhaitent ainsi montrer comment des référents nationaux de la RN7, tels que véhiculés

dans les ouvrages et reportages, prennent plus particulièrement du sens dans leurs communes. Nous voyons également comment, en soulignant l'importance du phénomène des bouchons en leur sein d'une part, et les aménités offertes par leur traversée d'autre part, Lapalisse, Loriol-sur-Drôme et Tourves essaient de spécifier la place qu'elles occupent le long de la route et ainsi de se distinguer les unes des autres. Elles montrent comment elles ne constituent plus de simples points de passage, mais bien des étapes symboliques de la RN7, évocatrices d'une partie de son histoire. Ces communes se donnent ainsi à voir en « hauts-lieux ».

La construction d'un « haut-lieu » s'opérant autour d'un marqueur spatial (Debarbieux, 1993), il est possible de relever une particularité dans l'exemple évoqué : les communes ne s'appuient pas seulement sur la route pour s'ériger en « hauts-lieux » de celle-ci, mais mobilisent également des caractéristiques qui au départ leur sont propres (des monuments), et qui assimilées à la route, participent donc en retour de leur identification en tant que « hauts-lieux » de la RN7.

Si ce processus de construction en « haut-lieu » est concomitant à l'apparition des manifestations, leurs organisateurs souhaitent en faire un élément d'attractivité touristique pérenne, afin de générer des impacts sur le long terme pour les communes. L'analyse des entretiens menés auprès d'eux permet en effet de comprendre comment la RN7 constitue généralement un recours pour des territoires sans attrait propre, qui à travers la valorisation de la route, cherchent à se promouvoir. Le déplacement vaudrait donc non seulement pour le caractère mythique de la RN7, mais aussi pour les communes, étapes symboliques de cet axe « *mythique* » du réseau routier français.

L'exemple de Lapalisse, où cet objectif semble pour le moment davantage se réaliser, permet de caractériser la nature des retombées engendrées par cette attractivité. Si, au départ, les premières éditions du *bouchon* n'attiraient des participants que le jour de leur déroulement, les organisateurs ont constaté comment au fur et à mesure des années, de plus en plus de touristes séjournaient dans la commune en dehors des dates de la manifestation. Pour la commune, ces séjours génèrent des retombées positives d'un point de vue économique⁶⁶, tant pour les établissements (hôtels, restaurants...) que pour les commerces. Ce constat a d'ailleurs conduit des élus de la CC Pays de Lapalisse et des employés de l'office de tourisme à mettre en place un « *tourisme nationale 7* », qui propose donc toute l'année un circuit de découverte touristique local autour des curiosités de la RN7 (bâtis, aménagements...).

Nous proposons d'effectuer une synthèse de cette troisième partie du chapitre.

3-3-6 - Synthèse de la troisième partie

Bien que les manifestations valorisent localement la RN7, il nous est donné d'analyser la forme des liens entre la RN7 et les territoires à deux échelles. Par l'intermédiaire des manifestations, nous observons d'abord que les communes construisent et mobilisent la RN7 comme un facteur de valorisation et de promotion sur le long terme à l'échelle locale. En commémorant des aspects du passé de la RN7 et en soulignant leur authenticité en leur sein, nous voyons ensuite que les communes s'érigent en « hauts-lieux » de la route. Dans ces deux cas, nous proposons également de qualifier la forme du lien entre la RN7 et les territoires de consubstantielle, dans la mesure où :

⁶⁶ La personne en charge de l'organisation et de l'animation du *Bouchon de Lapalisse* a indiqué, au cours de l'entretien réalisé auprès d'elle, que ces retombées n'étaient pas précisément chiffrées.

- à l'échelle nationale, les communes valent le détour du fait d'être situées sur le tracé de la RN7, dont elles incarnent des étapes symboliques ;
- à l'échelle locale, les communes valent elles aussi le détour du fait de la présence de la RN7, qui permet en retour de faire découvrir leur patrimoine local, qui a une valeur du fait de sa riveraineté avec la RN7.

Nous proposons d'opérer une comparaison avec la manifestation *Livron fait sauter le bouchon !*, qui s'est déroulée à Livron-sur-Drôme (Drôme) de 2009 à 2015⁶⁷. Cette manifestation n'a pas été incluse dans les enquêtes, dans la mesure où elle n'avait pas pour objectif de valoriser un pan du passé de la RN7. Un entretien a toutefois été conduit en 2017 auprès de l'ancienne directrice de l'office de tourisme de Livron-sur-Drôme (à l'origine de la mise en place de la manifestation), afin de connaître les objectifs et le contenu de la manifestation.

Livron demeure l'une des rares communes du département de la Drôme à ne pas être déviée et donc à être encore traversée par la RN7. Ainsi, aux mois de juillet et août, de nombreux automobilistes qui ont opté pour la nationale plutôt que l'autoroute passent par la commune, qu'ils partent en vacances vers le sud de la France ou en reviennent, occasionnant ainsi d'importants bouchons. Face à ce constat établi au fil des années, la directrice et des membres de l'office de tourisme de Livron ont décidé en 2009 de transformer la commune en « *village-étape* » et « *aire de repos* », afin de rendre le moment passé dans les embouteillages plus « *agréable* » pour les automobilistes.

Au-delà de permettre aux automobilistes d'effectuer une halte au cours de leurs trajets, cette manifestation avait également pour but de faire découvrir le territoire environnant aux touristes et de les « *inciter à revenir les années suivantes* ». C'est pourquoi une brochure de promotion du territoire était distribuée aux automobilistes à leur arrivée dans la commune, et qu'un quizz était organisé dans et aux alentours de Livron-sur-Drôme. Il se traduisait par la présence de panneaux le long de la RN7 sur lesquels étaient inscrites des questions ayant trait aux caractéristiques patrimoniales et territoriales de la Vallée de la Drôme.

Si la présence d'une fanfare était censée rappeler le côté festif des départs en vacances dans les années 1950 et 1960 sur la RN7, aucune valorisation de la route n'était toutefois envisagée à travers cette manifestation. Ce sont ses bouchons qui apparaissaient comme une « *opportunité* » pour entrer en contact avec les automobilistes et promouvoir le territoire.

A l'inverse des manifestations étudiées dans ce chapitre, *Livron fait sauter le bouchon !* s'est donc appuyé sur un aspect fonctionnel de la RN7, qui apparaît là encore comme un outil. Le lien entre la RN7 et la commune est d'ailleurs dissocié, dans la mesure où l'ancienne directrice de l'OT de Livron-sur-Drôme a indiqué que la RN7 ne tenait pas de place particulière dans la promotion du territoire opérée au cours de la manifestation. De même, nous comprenons que l'appréhension de la RN7 diffère des manifestations étudiées dans le chapitre, dans la mesure où les organisateurs valorisaient visiblement peu l'aspect patrimonial de la RN7. Si l'entretien réalisé pour cette manifestation ne nous permet pas de répondre avec certitude à cette hypothèse, ne pourrait-on toutefois pas penser que cela est lié au fait que Livron-sur-Drôme est encore traversée par la RN7 et n'a pas été impactée par une déviation, à l'inverse des autres communes ?

⁶⁷ L'arrêt de la manifestation est dû à des raisons administratives et organisationnelles, les autorisations ayant été à chaque fois compliquées à obtenir pour organiser la manifestation (Office de tourisme de Livron-sur-Drôme, 2017).

Conclusion du chapitre

Ce chapitre a permis d'analyser les objectifs et le contenu des actions patrimoniales locales consacrées à la RN7. Trois objectifs ont guidé sa réalisation : observer quels éléments génériques de la RN7 sont mobilisés ; analyser la manière dont ces éléments sont (ré)interprétés et (ré)appropriés à l'échelle locale ; caractériser la forme des liens entre la route et les territoires qui en résultent.

Nous avons distingué deux formes de valorisation de la RN7 : la première correspond à une valorisation de la RN7 dans une logique de « ligne », dans la mesure où c'est le tracé de la route qui est valorisé (associations) ; la seconde correspond à une valorisation de la RN7 dans une logique de « point », dans la mesure où l'action patrimoniale se localise et/ou se déroule dans une commune (musées et manifestations).

Dans les deux cas, nous avons démontré que les liens entre la RN7 et les territoires étaient caractérisés par une dimension intégrative, qui s'opère de différentes façons.

Bien que la mise en place de chacune des actions patrimoniales résulte d'initiatives locales, nous avons vu que la RN7 est saisie dans sa « globalité », et donc au regard d'une partie des éléments génériques identifiés dans le chapitre 4. Ainsi, c'est l'aspect « *mythique* » de la RN7 qui est évoqué, tout comme son « *passé* », assimilé par les acteurs patrimoniaux aux « *années 1950 et 1960* ».

Pour les acteurs patrimoniaux impliqués dans les associations, la RN7 confère d'abord une « *valeur* » aux communes, dans la mesure où il s'agit d'une route « *mythique* ». Invitées à valoriser leurs spécificités patrimoniales qui jalonnent le tracé de la RN7, les communes rendent en retour la route attractive, puisque en l'empruntant, les personnes pourront découvrir ces spécificités patrimoniales.

Un objet patrimonial à la dimension nationale (RN7) permet ainsi de donner de la valeur à des spécificités patrimoniales locales, et vice versa.

Dans le cadre des musées et des manifestations, ce sont des éléments génériques de la RN7 qui sont également valorisés.

Si les expositions des musées sont consacrées au thème de l'automobile dans les années 1940, 1950 et 1960 ainsi qu'à des aspects propres à cette époque (ex. objets du quotidien, reconstitution de scènes d'époque et signalétique routière), les manifestations communales proposent elles de commémorer la RN7 des années 1950 et 1960 (ex. reconstitution de bouchons d'époque, défilé de voitures anciennes et animations sur le thème des « *sixties* »).

Le cas des manifestations communales nous a conduit à analyser les liens entre la route et les territoires au-delà de leur déroulement. Premièrement, on observe que les communes qui organisent ces manifestations soulignent l'authenticité des éléments génériques commémorés (ex. reconstitution des bouchons). Bien que ces éléments définissent la RN7 dans leur ensemble, l'idée est qu'ils prennent plus de sens à l'échelle de ces communes, qui spécifient ainsi leur place sur son tracé. Deuxièmement, les communes mobilisent la RN7 pour devenir attractives touristiquement. Elles retombent alors dans une logique similaire à celle des associations : les communes valent le détour pour la présence de la RN7, qui en même temps permet de découvrir les spécificités locales.

Ainsi, un objet patrimonial national (RN7) devient un outil à destination d'une valorisation locale.

Cette construction d'une dimension intégrative s'opère donc selon différentes modalités, qu'il s'agisse des échelles, des temporalités, des valeurs ou encore des spécificités mobilisées.

Une recomposition des liens entre la RN7 et les territoires s'opère également d'un point de vue urbanistique. Par la mise en place de déviations, les communes ont en effet souhaité dévier le flux rapide, et faire de la RN7 une voirie locale de desserte, à destination des habitants ou des touristes. Les communes cherchent donc à retenir le flux, mais pas à faire passer les voitures dans le centre-ville.

En repartant des travaux mobilisés dans le chapitre 2, et relatifs aux relations entre voies de circulation et territoires, ce chapitre permet également de souligner les apports de ce travail. Rappelons que les travaux réalisés en urbanisme ont souligné la capacité des voies de circulation à participer à l'aménagement et à la recomposition des espaces urbains, qu'ils se soient intéressés aux réseaux viaires (Brès, 1998, 2006) ou au rôle de la rue dans l'espace urbain (Olagnier, 2000). Ce processus de co-construction entre les voies de circulation et les territoires s'opère alors selon une logique fonctionnelle et urbanistique. Puis, l'étude de travaux qui ont porté sur les routes touristiques a montré que celles-ci jouaient un rôle d'articulation matérielle et symbolique du territoire (Capellà Mitermique, 2015) ou participaient à revivifier la mémoire collective au sein d'un territoire donné (Lévy et Ozabal, 2003).

A l'instar des travaux de Hugo Capellà Mitermique et de Joseph Josy Lévy et J.-Ignace Olazabal, ce chapitre a montré que la RN7 conférait une valeur aux territoires, de par les significations qui lui sont conférées. Il souligne toutefois la valeur que donnent en retour les territoires à la RN7 via leurs spécificités locales, ce qui n'est pas le cas des travaux précédemment cités.

Chapitre 6 : Une route nationale 7 vécue et appréhendée dans ses dimensions fonctionnelles et patrimoniales

I - Enquêtes auprès des usagers de la route nationale 7 : retour sur les grilles d'entretien

Cette première partie du chapitre fait le choix de revenir sur les grilles d'entretien élaborées pour interroger les riverains, les chauffeurs-routiers et les touristes. Le but est de comprendre la logique qui a guidé leur construction, sur laquelle s'appuie en grande partie la démarche opérée dans le chapitre.

Dans la mesure où l'on souhaite observer si des différences (liées par ex. aux motifs et échelles de pratiques de la RN7) ou au contraire des similitudes apparaissent en fonction du types d'usager, c'est une grille d'entretien commune qui a été mise en place. Seules les questions ont parfois varié selon qu'il s'agisse des riverains, des chauffeurs-routiers ou des touristes.

Les deux sous-parties qui suivent correspondent chacune aux deux grandes thématiques de la grille d'entretien. Leurs intitulés reprennent ceux des thèmes abordés.

1-1 - Informations générales sur l'usager

La première partie de la grille d'entretien consistait à recueillir quelques informations générales sur l'usager interrogé. Si elle constituait un préambule au déroulement de l'entretien, elle avait surtout pour objectif d'observer si des critères tels que la durée depuis laquelle un individu réside/travaille en bord de RN7 (ex. riverain) ou l'emprunte dans le cadre de son travail (ex. chauffeur-routier) pouvait jouer sur le vécu et la représentation qu'il en a.

Pour les riverains, il leur était demandé depuis combien de temps ils résidaient et/ou travaillaient en bordure de RN7, et si cela relevait ou non d'un choix, et si oui, quelles raisons l'expliquaient. Bien que ce soient surtout leurs pratiques de la RN7 qui aient été questionnées, c'est le fait de les interroger dans leur situation de riveraineté qui explique pourquoi j'ai posé en premier lieu ces questions.

Pour les chauffeurs-routiers, il s'agissait de savoir depuis combien de temps ils exerçaient cette profession, et s'ils avaient le statut d'« employés » (ce qui implique qu'ils soient rattachés à une entreprise) ou d'« indépendants » (ce qui implique qu'ils réalisent des missions pour diverses entreprises tout en étant à leur propre compte), ce qui pouvait selon moi jouer sur leur liberté d'emprunter ou non la RN7.

Dans la mesure où les chauffeurs-routiers effectuent de nombreux et différents trajets au cours de l'année, quelques questions sur leurs pratiques de la RN7 leur étaient également posées. Le but était d'apprendre à quelle fréquence ils empruntaient la RN7 au cours de l'année, et si les trajets étaient ou non effectués sur le même tronçon. Un autre but étant de

voir si emprunter la RN7 relevait d'un choix de leur part ou au contraire d'une contrainte imposée par leur entreprise.

Quant aux touristes, il leur était demandé d'où ils étaient partis et où ils souhaitaient se rendre, le but étant de comprendre si leur trajet sur la RN7 devait les conduire vers une destination ou si c'est ce trajet sur la RN7 qui était apparenté à leurs vacances.

1-2 - Pratiques, vécu et représentations de la route nationale 7 chez l'utilisateur

Cette deuxième partie de la grille d'entretien comprenait une série de thèmes relatifs aux pratiques, au vécu et à la représentation de la RN7 chez les riverains, les chauffeurs-routiers et les touristes.

S'ils sont présentés suivant l'ordre dans lequel ils ont été consignés sur la grille d'entretien, notons qu'ils n'ont toutefois pas toujours été abordés selon cet ordre, les questions ayant parfois été posées suivant les réponses données par l'utilisateur ou au regard des thèmes qu'il évoquait en premier.

1-2-1 - Les pratiques de la route nationale 7

Le premier objectif était de prendre connaissance des fréquences, motifs et échelles de pratique de la RN7 chez chaque usager interrogé.

Pour les riverains, il leur était demandé s'ils se déplaçaient souvent sur la RN7, et si oui, sur quels tronçons, et à quelles fréquences et pour quelles activités en particulier. Suite aux réponses données par les riverains, des relances étaient effectuées, qui consistaient à leur demander si emprunter la RN7 relevait pour eux d'un choix par rapport à une autre route « voisine » (ex. autoroute, route départementale...), et si oui, quelles raisons l'expliquaient (ex. aspects utilitaires ou aspects patrimoniaux). Des questions leur étaient également posées sur les différences éventuelles qu'ils percevaient avec d'autres routes sur lesquelles ils se déplaçaient, et sur la nature de ces différences (ex. sécurité, flux de circulation, paysage...).

Suite aux questions posées dans la première partie de l'entretien, plusieurs éléments d'information relatifs à la pratique de la RN7 chez les chauffeurs-routiers étaient généralement recueillis, ce qui explique pourquoi seule la question suivante leur était ici posée : est-ce ou non un choix d'emprunter la RN7 ?

Dans le cas où les touristes aient précisé emprunter la RN7 pour se rendre quelque part, il leur était à eux aussi demandé si cela relevait ou non d'un choix, et si oui, quels motifs l'expliquaient. Quant aux touristes dont les vacances consistaient à parcourir la RN7, le but était de comprendre qu'est-ce qui chez eux avait motivé ce projet.

1-2-2 - Le vécu de la route nationale 7

Le deuxième objectif était d'analyser le vécu de la RN7 chez les usagers, et donc d'observer quels ressentis et impressions ils avaient potentiellement développé au contact de cette route.

Il s'agissait notamment de déterminer si ce vécu s'expliquait par les motifs, échelles et fréquences de pratiques de la RN7, ou si d'autres aspects entraient en compte.

Qu'il s'agisse des riverains ou des chauffeurs-routiers, une série de questions similaires leur ont été posées quant à leur vécu de la RN7.

Elles consistaient dans un premier temps à savoir si au cours de leurs trajets sur la RN7, les riverains et les chauffeurs-routiers avaient des ressentis particuliers, et si oui, de quelle nature étaient-ils, qu'est-ce qui pouvait les expliquer, et s'ils étaient ou non différents des ressentis éprouvés éventuellement lors de trajets sur d'autres routes.

Des questions portaient également sur les habitudes que les usagers avaient potentiellement développées le long de la RN7, sur les lieux qu'ils appréciaient plus particulièrement, et pour les chauffeurs-routiers, sur les sociabilités qu'ils y avaient éventuellement tissées.

Pour les touristes, c'est peu ou prou les mêmes questions qui ont été posées, à la différence que du fait de leur pratique plus ponctuelle de la RN7, il ne leur a par exemple pas été demandé s'ils avaient développé des habitudes ou des sociabilités sur le long terme, excepté s'ils empruntaient la RN7 depuis plusieurs années et/ou plusieurs fois par an. Des questions portaient en revanche sur les aspects qui avaient plus particulièrement retenu leur attention au cours du trajet et sur les arrêts qu'ils avaient éventuellement effectué pour faire des visites.

1-2-3 - La représentation de la route nationale 7

Le troisième objectif était de saisir la représentation que se font les usagers de la RN7, et de comprendre si celle-ci se construit à partir de l'image générique de la RN7 qui est véhiculée, des pratiques et du vécu qu'ils en ont, ou au regard d'autres aspects.

C'est pourquoi la première question posée consistait à demander aux usagers quels éléments caractérisaient selon eux la RN7.

Les questions posées par la suite cherchaient à définir l'image de la RN7 qu'en avaient les usagers avant de l'emprunter et/ou de vivre et travailler en son bord, en tentant de comprendre si ces aspects avaient justement contribué à modifier leur image et représentation initiales de la RN7. Bien que ce point ait été abordé précédemment, il était à nouveau demandé à chaque usager si la RN7 était à leurs yeux différente d'autres routes qu'ils avaient l'habitude d'emprunter, et si oui, pourquoi.

1-2-4 - Place de la route nationale 7 dans le quotidien ou le déroulement des vacances

Suite aux différentes thématiques abordées, il était demandé aux riverains et aux chauffeurs-routiers d'expliquer quelle place tenait à leurs yeux la RN7 dans leur quotidien, et pour les touristes, quelle place tenait à leurs yeux la RN7 dans le cadre de leur trajet, qu'ils l'empruntent pour se rendre quelque part ou qu'elle constitue leur destination.

L'objectif était de comprendre quelle importance les usagers accordaient à la RN7 dans le cadre de leurs activités quotidiennes, professionnelles ou touristiques, et si cela s'expliquait pour des raisons liées à sa fonction (ex. desserte de lieux), sa dimension patrimoniale ou encore d'autres aspects.

1-2-5 - Les actions patrimoniales dédiées à la route nationale 7

Dans le cas où ce thème n'ait pas été abordé au cours de l'entretien, il était demandé en toute fin d'entretien aux riverains, chauffeurs-routiers et touristes leur avis sur les actions

patrimoniales actuellement consacrées à la RN7 (ex. musées, manifestations communales...), et s'ils avaient déjà participé à l'une d'entre elles, et pour quelles raisons.

A l'issue de cette présentation de la grille d'entretien, nous souhaitons expliciter la démarche opérée dans la suite du chapitre.

Sa deuxième partie revient d'abord sur le thème des pratiques de la RN7. Son but est d'identifier les raisons pour lesquelles les usagers empruntent la RN7 plutôt qu'une autre route. En effet, il est apparu dans les entretiens que l'usage de la RN7 relevait généralement de choix et de stratégies, qui s'appuient sur différents paramètres. Avant d'analyser le vécu de la RN7, il nous paraît ainsi pertinent de développer en premier lieu cet aspect, qui pour nous constitue déjà une indication de l'appréhension qu'a l'utilisateur de la RN7 (ex. aspect pratique ou aspect patrimonial qui entre en compte dans ce choix ?).

Puis, la troisième partie du chapitre est consacrée aux différentes formes de vécu de la RN7 chez les usagers, et éprouvées au cours de leurs pratiques. Elle aborde successivement les ressentis, perceptions et/ou habitudes que les usagers développent à l'égard de la RN7. Cette partie fait également le choix d'intégrer les éléments apparus dans la partie de la grille d'entretien consacrée à la représentation de la RN7. Il apparaît en effet que cette représentation est le plus souvent fonction de la pratique et du vécu personnels qu'en ont chacun des usagers. Les aspects relatifs à la place de la RN7 dans le quotidien et les vacances et à l'avis sur les actions patrimoniales dédiées à la route sont également intégrés dans l'analyse effectuée dans cette troisième partie du chapitre. De même, nous verrons comment des aspects relatifs au parcours personnel de chaque usager (ex. temps depuis lequel il emprunte la RN7) entrent parfois en compte dans la construction de son vécu de la RN7.

1-3 - Profil des usagers interrogés

Les trois tableaux synoptiques qui suivent présentent respectivement le profil des riverains (tableau 18), chauffeurs-routiers (tableau 19) et touristes interrogés (tableau 20). Dans la mesure où la présentation des résultats mobilisera des exemples d'utilisateurs au cas par cas et intégrera des verbatim d'entretiens réalisés à leurs côtés, il a été jugé plus pertinent d'intégrer ces tableaux dans ce chapitre, et non en annexes. Ils permettent en effet de prendre connaissance du profil et des différentes informations (ex. tronçons de la RN7 pratiqués, échelles de pratiques de la RN7...) relatives aux usagers et donc mentionnés dans la suite du chapitre.

Encadré 2 - Précisions sur le contenu des tableaux synoptiques

Rappelons que dans un souci de confidentialité, le prénom de chaque usager a été modifié. Leur âge a également été maintenu confidentiel, et c'est la tranche d'âge dans laquelle ils se situent qui est indiquée, le but étant pour rappel de repérer d'éventuels « effets de génération » dans l'analyse des résultats.

Tableau 18 - Riverains interrogés

- « **Localisation (département)** » : Lorsque deux communes sont citées et qu'un tiret les sépare, cela signifie que l'entretien s'est déroulé dans un lieu situé entre ces deux communes.

- « **Résident.e ou Commerçant.e** » : si c'est le terme « commerçant » qui a été retenu pour indiquer que la personne interrogée travaille, toutes n'ont cependant pas une activité de commerçants à proprement parler, dans la mesure où elles travaillent parfois dans des bureaux. Toujours dans un souci de confidentialité, je n'ai pas fait apparaître le type d'activité professionnelle des personnes interrogées.

- « **Echelles et pratiques de la route** » : si pour des riverains, les déplacements sur la RN7 s'effectuent seulement sur quelques kilomètres, il apparaît que pour la majorité d'entre eux, ces déplacements sont multiples et concernent plusieurs tronçons de la RN7, parfois situés dans différents départements. Lorsque cela est le cas, seuls les noms des départements pratiqués sont mentionnés. De même, si des riverains ont indiqué emprunter la RN7 pour des pratiques parfois plus occasionnelles (ex. départs en vacances), il a toutefois été fait le choix de n'inscrire dans le tableau que les échelles de pratiques régulières des riverains.

- « **Motifs liés à la pratique de la route** » : si le terme « travail » stipule que les personnes empruntent la RN7 dans le cadre de leurs activités professionnelles (ex. rendez-vous, trajet domicile-travail), celui de « loisirs » englobe plus généralement tout ce qui ne se rapporte pas au travail, et qui concerne donc aussi bien les courses, les sorties en famille et entre amis que les activités ludiques. Quant aux quelques riverains pour lesquels il est indiqué « vie de famille », cela signifie qu'ils empruntent la RN7 pour conduire leurs enfants à l'école.

Tableau 19 - Chauffeurs-routiers interrogés

- « **Statut** » : pour rappel, le statut « employé » signifie que le chauffeur-routier est employé par une entreprise de transport, quand le statut « indépendant » signifie que le chauffeur-routier est à son propre compte.

- « **Chauffeur-routier depuis...** » : lorsque des points d'interrogation sont indiqués, cela signifie que la durée depuis laquelle un chauffeur-routier exerce sa profession n'a pas été précisée au cours de l'entretien, ou qu'il a été omis de lui demander l'information. Ces chauffeurs-routiers ont toutefois indiqué exercer cette profession depuis toujours, et donc depuis qu'ils ont au moins vingt ans.

- « **Tronçons de la RN7 pratiqués** » : pour la plupart des chauffeurs-routiers, c'est le tronçon « Paris-Lyon » ou « Lyon-Menton » qui est mentionné. En effet, face à la multiplicité des tronçons qu'ils pratiquent, il a été décidé d'indiquer uniquement si ces déplacements se concentraient plutôt entre Paris et Lyon ou entre Lyon et Menton, qui représentent la partie « nord » et « sud » de la RN7.

Tableau 20 - Touristes interrogés

La quasi-totalité des touristes a été interrogée en couple ou en famille (ex. frères et sœurs). Aussi, lorsque les informations du tableau sont similaires d'un touriste à l'autre, cela signifie qu'ils ont été interrogés en même temps.

- « **Principal motif de pratique de la RN7** » : lorsqu'il est indiqué « Se rendre à une destination », cela signifie que les touristes ont emprunté la RN7 pour se rendre d'une destination à une autre, quand « Faire du tourisme RN7 » signifie que les touristes l'ont empruntée pour la visiter.

Tableau 18 - Riverains interrogés

Localisation (département)	Prénom	Tranche d'âge	Résident.e ou Commerçant.e	Travaille/réside au bord de la route depuis...	Echelle.s de pratique de la route	Motifs liés à la pratique de la route
Saint-Fargeau-Ponthierry (77)	Daniel	60-70	Résident	20 ans	Seine-et-Marne (77) et Nièvre (58)	Loisirs
Cosne-Cours-sur-Loire (58)	Arnaud	20-30	Résident	28 ans	Nièvre (58)	Travail et Loisirs
Saint-Gérand-le-Puy (03)	Thomas	40-50	Commerçant et résident	2 ans	Allier (03)	Travail et Loisirs
Saint-Martin-d'Estreux (42)	Stéphanie	20-30	Commerçante	7 ans	Allier (03)	Travail et Loisirs
Saint-Symphorien de-Lay (42)	Isabelle	50-60	Commerçante et résidente	6 ans / 1 an	Loire (42) et Rhône (69)	Travail et Loisirs
Tarare (69)	Anthony	30-40	Commerçant et résident	9 ans / 3 ans	Entre Tarare et Lyon	Travail
L'Arbresle - Fleurieux-sur-l'Arbresle (69)	Sophia	30-40	Commerçante	2,5 ans / 12 ans	Rhône (69)	Loisirs
Vienne (38)	Virginie	30-40	Commerçante	> 1 an	Isère (38)	Travail et Loisirs
Auberives-sur-Vazère - Roussillon (38)	Alain	40-50	Commerçant	> 5 ans	Entre Vienne et Auberives-sur-Varèze	Travail et Loisirs
Le Creux de la Thine (26)	Colette	70-80	Commerçante et résidente	14 ans	Drôme (26)	Loisirs
Tain-l'Hermitage (26)	Christophe	50-60	Commerçant	5 ans	Drôme (26)	Travail
La Paillasse - Fiancey (26)	Alexandre	40-50	Commerçant et résident	8 ans	Entre Valence et Livron-sur-Drôme	Travail et Loisirs
Loriol-sur-Drôme (26)	Sandrine	40-50	Commerçante	16 ans	Drôme (26)	Travail et Loisirs
Piolenc - Orange (84)	José	50-60	Commerçant	3 ans	Vaucluse (84)	Travail
Orange - Courthézon (84)	Claire	40-50	Commerçante	3 ans	Entre Orange et Courthézon	Travail
Sénas (13)	Aurélié	30-40	Commerçante	15 ans	Sénas	Travail

Localisation (département)	Prénom	Tranche d'âge	Résident.e ou Commerçant.e	Travaille/réside au bord de la route depuis...	Echelle.s de pratique de la route	Motifs liés à la pratique de la route
Saint-Cannat (13)	Etienne	60-70	Commerçant	5 ans	Bouches-du-Rhône (13)	Travail
Pourcieux (83)	Pauline	40-50	Commerçante	10 ans	Var (83)	Travail et Loisirs
Brignoles - Flassans-sur-Issole (83)	Sylvie	40-50	Commerçante	9 ans	Var (83)	Loisirs
Flassans-sur-Issole - Le Luc (83)	Yvan	50-60	Commerçant et résident	29 ans	Var (83)	Travail et Loisirs
Juan-les-Pins (06)	Christine	50-60	Commerçante	11 ans	Région Provence-Alpes-Côte-D'azur	Loisirs

Réalisation : Pierre-Louis Ballot, 2019.

Tableau 19 - Chauffeurs-routiers interrogés

Lieu de réalisation de l'entretien	Prénom	Tranche d'âge	Statut	Chauffeur-routier depuis...	Pratique(nt) la RN7 depuis...	Tronçons de la RN7 pratiqués
Relais La Bifur (45)	José	50-60	Employé	41 ans	41 ans	Paris - Lyon
Relais La Bifur	René	50-60	Employé	29 ans	29 ans	Paris - Lyon
Relais La Bifur	Christian	60-70	Employé	?	?	Paris - Lyon
Relais Au rendez-vous	Daniel	60-70	Employé	33 ans et demi	33 ans et demi	Paris - Lyon
Relais Au rendez-vous	Stéphane	50-60	Employé	33 ans	33 ans	/
Relais Au rendez-vous	Antoine	30-40	Employé	19 ans	19 ans	Dordives (45) - Moulins (03)
Relais de la Sanne (38)	Raymond	50-60	Employé	27 ans	27 ans	Roussillon (38) - Montélimar (26)
Relais de la Sanne	André	60-70	Indépendant	45 ans	45 ans	Lyon - Menton
Relais de la Sanne	Gérard	60-70	Employé	?	?	Lyon - Menton
Relais de la Sanne	Philippe	60-70	Employé	?	?	Lyon - Menton
Relais de la Sanne	Damien	40-50	Employé	?	?	Paris - Lyon
Restaurant Les Chassis (26)	Yann	60-70	Employé	40 ans	40 ans	Lyon - Menton
Restaurant Les Chassis	Pierre	50-60	Employé	?	?	Lyon - Menton
Restaurant Les Chassis	Fabrice	40-50	Employé	?	. ?	Lyon - Menton
Restaurant Les Chassis	Jérôme	30-40	Employé	14 ans	14 ans	Paris - Lyon
Restaurant Les Chassis	Pascal	50-60	Employé	?	?	Lyon - Menton
Restaurant Le NPA (13)	Bruno	50-60	Employé	22 ans	22 ans	Lyon - Menton
Relais Au Bon accueil (83)	Christophe	30-40	Employé	23 ans	23 ans	Lyon - Avignon

Réalisation : Pierre-Louis Ballot, 2019.

Tableau 20 - Touristes interrogés

Lieu de réalisation de l'entretien	Prénom	Tranche d'âge	Principal motif de pratique de la RN7	Trajet effectué	Tronçons de la RN7 pratiqués
Aire de repos de Neuvy-sur-Loire (58)	Patricia	60-70	Se rendre à une destination	Saint-Pourçain-sur-Sioule (03) - Paris	Villeneuve-sur-Allier (03) - Paris
Aire de repos de Neuvy-sur-Loire	Philip	60-70	Se rendre à une destination	Saint-Pourçain-sur-Sioule - Paris	Villeneuve-sur-Allier - Paris
Aire de repos de Pouilly-sur-Loire (58)	Mireille	60-70	Se rendre à une destination	Vichy (03) - Pouilly-sur-Loire	Lapalisse - Pouilly-sur-Loire
Aire de repos de Pouilly-sur-Loire	Patrice	60-70	Se rendre à une destination	Vichy - Pouilly-sur-Loire	Lapalisse - Pouilly-sur-Loire
Aire de repos de Saint-Pierre (58)	Maryse	50-60	Se rendre à une destination	Chantenay-Saint-Imbert (58) - Marseille	Chantenay-Saint-Imbert - Aix-en-Provence
Aire de repos de Saint-Pierre	Didier	50-60	Se rendre à une destination	Chantenay-Saint-Imbert - Marseille	Chantenay-Saint-Imbert - Aix-en-Provence
Aire de repos des Monts du Lyonnais (69)	Yvette	80-90	Se rendre à une destination	Lyon - Vichy	Lyon - Lapalisse
Aire de repos des Monts du Lyonnais	Josine	50-60	Se rendre à une destination	Lyon - Vichy	Lyon - Lapalisse
Aire de repos des Monts du Lyonnais	Paul	50-60	Se rendre à une destination	Lyon - Vichy	Lyon - Lapalisse
Camping de Auberives-sur-Varèze (38)	Fanny	60-70	Se rendre à une destination	La Haye (Pays-Bas) - Auberives-sur-Varèze	Roussillon (38) - Auberives-sur-Varèze
Camping de Auberives-sur-Varèze	Karl	60-70	Se rendre à une destination	La Haye - Auberives-sur-Varèze	Roussillon - Auberives-sur-Varèze
Aire de repos de Donzère (26)	Estelle	30-40	Se rendre à une destination	Metz (57) - Bourg-Saint-Andéol (07)	Péage « Montélimar Sud » - Donzère
Aire de repos de Donzère	Estéban	30-40	Se rendre à une destination	Metz - Bourg-Saint-Andéol	Péage « Montélimar Sud » - Donzère
Aire de repos de Châteauneuf-le-Rouge (13)	Massimo	70-80	Se rendre à une destination	Lyon - Brescia (Italie)	Lyon - Menton
Villenave-d'Ornon (33)	Laurence	40-50	Se rendre à une destination	Draguignan (83) - Villenave-d'Ornon (33)	Les Arcs (83) - Aix-en-Provence
Villenave-d'Ornon	Laurent	50-60	Se rendre à une destination	Draguignan - Villenave-d'Ornon	Les Arcs - Aix-en-Provence

Réalisation : Pierre-Louis Ballot, 2019.

La suite du chapitre revient dans un premier temps sur les motifs de pratique de la RN7 chez les usagers. Rappelons que son objectif n'est pas de comprendre le contexte dans lequel les riverains, les chauffeurs-routiers et les touristes empruntent la RN7 (qui est respectivement lié à leurs activités quotidiennes, professionnelles et touristiques), mais d'identifier les raisons qui les conduisent à utiliser cette route plutôt qu'une autre.

II - Faire le choix d'emprunter la route nationale 7 : une pluralité de raisons

Si des usagers n'ont d'autre choix que d'emprunter la RN7, tels les chauffeurs-routiers qui y sont contraints par leur entreprise ou les riverains qui ont toutes leurs activités situées en son bord ou à proximité, la plupart d'entre eux opèrent toutefois un arbitrage permanent entre la RN7 et d'autres routes qu'il leur est possible d'emprunter (ex. l'autoroute). Cet arbitrage s'explique alors par diverses raisons, sur lesquelles les sous-parties qui suivent reviennent, et qui permettent déjà de nous renseigner sur le lien tissé par les usagers à l'égard de la RN7.

L'ordre des sous-parties propose d'aller des raisons d'ordre pratique et rationnel aux raisons liées à l'habitude.

2-1 - Emprunter la route nationale 7 pour des raisons d'ordre pratique et rationnel

Pour de nombreux usagers, emprunter la RN7 plutôt qu'une autre route s'explique dans un premier temps par des raisons d'ordre pratique, comme c'est plus particulièrement le cas chez les riverains et les chauffeurs-routiers. Divers motifs sont alors avancés par ces derniers, qui nous montrent que l'aspect pratique de la RN7 peut renvoyer à différents éléments.

Chez des chauffeurs-routiers, c'est la question du coût du trajet sur l'autoroute qui est d'abord évoqué, comme l'explique par exemple Pascal lorsqu'il indique emprunter la route nationale plutôt que l'autoroute non seulement « *s'il en a le temps et la possibilité* », mais aussi et surtout parce que le « *carburant y est moins cher* ». Un aspect qui est également évoqué par quelques riverains, dont Colette, qui réside et travaille au bord de la RN7 depuis 16 ans dans le département de la Drôme, et indique favoriser l'utilisation de cette route pour des déplacements sur une plus longue distance que d'ordinaire :

« oui on prend beaucoup plus la nationale que l'autoroute on met le temps qu'on met mais voilà, sur l'autoroute ça fait des voyages onéreux puis l'été, on ne va pas plus vite sur l'autoroute que sur la nationale, avec les déviations les détours ».

Notons que cette question d'un coût du trajet moins onéreux sur la nationale que sur l'autoroute est également soulevée par Laurent et Laurence, qui suite à un séjour touristique à Draguignan au printemps 2019, ont préféré circuler sur la RN7 plutôt que sur l'autoroute A8 (Aix-en-Provence - Menton) pour se rendre jusqu'à Aix-en-Provence. Et ce non seulement parce qu'ils trouvent que c'est plus « *facile* » pour y circuler en camping-car, mais aussi et surtout parce que « *ça ne coûte rien* » pour le péage. Une habitude qu'ils ont d'ailleurs maintenant développée depuis plusieurs années, se déplaçant souvent en camping-car à travers la France et empruntant quasi systématiquement les routes nationales plutôt que les autoroutes, et ce pour les mêmes raisons que celles précédemment exposées.

Sans avancer une raison plus qu'une autre, Massimo, qui au cours de l'entretien réalisé à ses côtés rentrait en Italie via la RN7 après un tour de France de trois semaines, a expliqué que son usage systématique des routes nationales était lié, outre le fait que son véhicule « *ne peut dépasser les 90 kilomètres heure* », à un refus total d'emprunter l'autoroute.

L'évocation des « *déviations* » et des « *détours* » par Colette dans le deuxième paragraphe, même s'ils renvoient à l'autoroute, nous permet d'arriver dans un deuxième temps sur les autres motifs avancés par les usagers pour justifier leur utilisation de la RN7 plutôt qu'une autre route, et qui concernent d'abord son aménagement ou encore la vitesse à laquelle il est possible de circuler dessus.

Pour plusieurs chauffeurs-routiers, comme Gérard et Stéphane, cela se traduit par l'évocation récurrente du terme de « *facilité d'accès* », qui pour eux signifie que sur la RN7 et d'autres routes nationales françaises, il est généralement « *plus facile de rouler* » que sur l'autoroute, et ce pour des questions liées aussi bien à leur aménagement qu'à la sécurité routière (ex. présence de ronds-points qui permettent de ralentir la vitesse des automobilistes), même si selon eux « *des progrès restent à faire* ».

Chez des riverains, c'est la question de la distance à parcourir mais aussi et surtout du temps de trajet qui sont généralement avancées pour justifier leur emprunt de la RN7 plutôt que d'une autre route, comme c'est par exemple le cas de Sophia, qui est régulièrement amenée à se déplacer entre Lyon et L'Arbresle (Rhône), où elle réside et travaille :

« en fait, je suis obligée de prendre cette route, pour rentrer chez moi aussi, par exemple c'est plus pratique pour aller sur Lyon que de prendre l'autoroute, c'est plus simple, par exemple pour aller dans le sud-est de Lyon, c'est plus court que pour aller jusqu'à l'A43, donc oui pour une question de temps et de distance ».

A l'inverse, des personnes qui alternent entre la RN7 et l'autoroute pour leurs déplacements favorisent davantage la seconde plutôt que la première, et là aussi pour des questions de temps de trajet et de vitesse de circulation, comme c'est le cas d'Anthony, qui réside et travaille à Tarare (Rhône) et se rend lui aussi souvent à Lyon :

« en fait c'est plus rapide, je mets à peu près vingt minutes, et surtout on évite les bouchons, les feux, c'est plus pratique ».

Si cet aspect de la distance à parcourir et du temps de trajet effectués n'est quasiment pas apparu au cours des entretiens conduits auprès des touristes, elle a toutefois été évoquée à deux reprises. D'abord par Mireille et Patrice, qui raccompagnaient leurs deux petits-enfants à Paris après des vacances à Vichy, et qui ont indiqué au cours de l'entretien que depuis cette ville, c'est un trajet par la RN7 qui leur avait semblé être « *le plus pratique* » en termes de distance pour rallier Pouilly-sur-Loire (où a eu lieu l'entretien) puis ensuite Paris, et ce plus que l'A77. De même, Fanny et Karl, un couple de touristes hollandais qui passent leurs vacances en Isère depuis 17 ans, ont expliqué comment depuis le camping de Auberives-sur-Varèze (Isère) où ils ont l'habitude de séjourner, la RN7 représentait non seulement à leurs yeux la « *seule option* » pour se rendre quotidiennement à Vienne, mais que c'est cette route qui s'avérait également être la plus « *pratique* » du point de vue de la distance à parcourir.

Evoqué par les chauffeurs-routiers, le thème de la sécurité revient également chez quelques riverains, et notamment chez les plus âgés, pour qui emprunter la RN7 est lié essentiellement à la tranquillité qu'ils vont y rencontrer et au temps qu'ils vont pouvoir prendre, comme l'explique à nouveau Colette, résidente et commerçante du département de la Drôme, et dont il a déjà été question dans un précédent paragraphe :

« oui, il y a beaucoup de gens qui prennent la nationale 7, par économie et tranquillité, à notre âge on le fait, sur l'autoroute je trouve que ça demande d'être plus attentif avec les camions aussi je préfère la nationale ».

José, saisonnier dans un commerce ambulancier situé en bordure de RN7 à proximité d'Orange, explique lui aussi pourquoi s'il en a le temps, il favorise plutôt l'usage de la RN7 et des routes nationales en général plutôt que de l'autoroute :

« - vous l'utilisez pour les vacances aussi ?

- en vacances c'est un plaisir oui, la route nationale c'est un plaisir, rouler oui, c'était un plaisir, je préfère que l'autoroute, mais l'autoroute c'est pour aller plus vite, si je ne suis pas pressé, ce sera la nationale, pour conduire c'est mieux

- vous utilisez plutôt la RN7 ?

- oui, mais seulement 5 kilomètres à droite à gauche, car je suis à une heure d'ici, à côté de la RN7, mais quand c'est plus loin c'est pratique l'autoroute

- vous préférez ?

- si je suis pressé, mais en Espagne aussi je préfère les routes plus tranquilles, moins que l'autoroute, où ça va trop vite, il y a des bouchons, des accidents »

Un point également développé par Sylvie, qui travaille dans une station-service de bord de RN7 dans le département du Var, et qui si elle ne se trouve pas dans ce cas de figure, m'expliquait toutefois que bon nombre de ses clients les plus âgés lui avaient indiqué qu'ils favorisaient l'usage de la RN7 plutôt que celui de l'autoroute pour ces mêmes raisons :

« - et vous pensez que c'est une question de générations ?

- oui, car je vois les jeunes ils connaissent plus l'autoroute et par contre les personnes âgées sont plus craintives lorsqu'il s'agit de prendre l'autoroute il faut dire qu'ils connaissent la nationale et qu'ils ont toujours vécu ça, vous savez il y a encore ces générations anciennes avec leurs tracteurs et leurs deux chevaux ou ce genre de véhicules, certains ont encore des tracteurs, avec du diesel et du fioul tout ça les sécurise, et prendre la nationale ça les sécurise d'ailleurs sur l'autoroute, en général ils sont passagers, ils ne conduisent pas

- donc vous constatez que les personnes âgées préfèrent avant tout utiliser la route nationale ?

- oui, car quand ils partaient et partent en voiture, leur quotidien, c'est la nationale ».

Ces raisons d'ordre pratique et rationnel évoquées par les usagers renvoient donc à trois aspects.

Le premier, celui du coût du trajet. Qu'il s'agisse des frais de carburant ou des frais de péages, le choix d'emprunter la RN7 plutôt que l'autoroute se justifie pour des usagers par le souhait de faire des économies.

Le deuxième aspect renvoie au temps de trajet et à la distance à parcourir. Ainsi, des usagers préfèrent circuler sur la RN7 dans un souci de gain de temps ou pour parcourir moins de kilomètres.

Enfin, c'est le sentiment de sécurité qui a été mentionné par des usagers, et notamment les plus âgés. Ils avouent se sentir plus en sécurité sur la RN7 et les routes nationales en général plutôt que sur l'autoroute, du fait par exemple de la vitesse de circulation.

Pour d'autres usagers, emprunter la RN7 plutôt qu'une autre route s'explique davantage par les agréments qu'ils peuvent y trouver au cours de leurs trajets.

2-2 - Emprunter la route nationale 7 pour ses agréments

Bien que les riverains, les chauffeurs-routiers et les touristes ne se déplacent pas sur la RN7 pour les mêmes motifs, il apparaît pourtant que les agréments qu'ils évoquent sont parfois similaires.

Si les chauffeurs-routiers qui ont le choix de circuler sur les routes nationales ou l'autoroute préfèrent généralement emprunter les premières plutôt que les secondes, cela est en partie lié au fait que sur les routes nationales, le trajet leur semble moins « *monotone* » que sur l'autoroute.

Cette impression ne s'explique toutefois pas forcément par les aspects paysagers ou patrimoniaux de la route, mais davantage par ses aménagements, qui vient briser une continuité par rapport à l'autoroute, du fait des « *ronds-points à franchir* » ou encore des « *centres de certains villages* » à traverser, comme l'expliquent par exemple Daniel et Antoine.

Chez Christian, ce n'est pas un type d'aménagement de la RN7 qui à ses yeux rend les trajets moins monotones, mais plutôt le fait que selon lui, chaque trajet sur une route nationale représente un « *défi* ». Un ressenti qu'il n'a pas sur l'autoroute, où il estime, en prenant l'exemple de l'A7 qu'il emprunte régulièrement, que son caractère « *monotone* » est lié au fait que les trajets consistent généralement à « *brancher le régulateur de vitesse* » et à « *aller toujours tout droit* ». Or selon lui, tout trajet sur une route nationale comporte au contraire une « *difficulté* », qu'il s'agisse d'une « *pente à grimper* » ou d'un « *passage étroit* » à franchir, et ce plus particulièrement lorsque les conditions climatiques sont difficiles, comme par exemple lors d'épisodes neigeux.

Pour d'autres chauffeurs-routiers tels que Bruno et Raymond, cette idée de la monotonie est également rattachée à celle de l'« *ennui* » qu'ils éprouvent sur l'autoroute, du fait donc de cet aspect « *monotone* » mais aussi parce qu'ils estiment « *qu'on n'y voit rien* », et ce bien qu'ils reconnaissent qu'elle soit parfois « *pratique* » pour se déplacer.

Chez les touristes et les riverains, cet agrément lié à un trajet sur la RN7 s'explique par plusieurs aspects.

Pour Paul, Josine (sa soeur) et Yvette (leur maman), qui résident à Lyon et se rendaient en vacances du côté de Vichy (Allier), emprunter la RN7 plutôt que l'A89 pour

effectuer leurs déplacements leur a paru une « évidence », notamment parce que sur la première et contrairement à la seconde, il est possible de « profiter des paysages » des Monts du Lyonnais. Tout comme Colette, une riveraine dont il a été question dans la précédente sous-partie (sous-partie 2-1, p.191), Yvette explique que les personnes de son âge favorisent de toute manière l'utilisation de la route nationale, et ce non seulement parce que c'est plus « agréable » que l'autoroute, mais aussi parce qu'on peut y observer la « nature » et être « à son contact ».

C'est dans une logique à peu près similaire que Didier et Maryse, qui résident dans une commune située dans la Nièvre, préfèrent emprunter la RN7 plutôt que l'autoroute lorsqu'ils se rendent en vacances dans le sud de la France. Si depuis leur lieu de domicile, ils n'ont « d'autre choix » que de circuler sur la RN7 pour se rendre jusqu'à Roanne, ils précisent qu'en revanche, et une fois passés Lyon, il s'agit d'un choix de rester sur la RN7. Et ce non seulement pour des « raisons économiques » puisqu'ils ne paient pas l'autoroute, mais aussi et surtout parce que sur la nationale, « on peut voir des choses » contrairement à l'autoroute « où l'on ne voit rien » et que l'on prend quand « on est pressés ». Parmi les « choses à voir », Didier et Maryse ont cité plus particulièrement ce qui a trait au paysage et au patrimoine de la RN7 (ex. anciennes peintures murales).

Si c'est également pour contempler « l'environnement » que Patricia et Philip ont préféré emprunter la RN7 plutôt que l'A6 pour se rendre à Paris puis ensuite rentrer aux Pays-Bas où ils résident, leur choix a également été conduit par l'« ambiance » qui règne sur la route. En effet, sur la RN7 la « vie » est selon eux « plus calme » que sur les autoroutes, notamment lorsque l'on roule « avec une caravane » comme c'est leur cas. De même, Patricia a expliqué qu'emprunter la RN7 lui permettait d'éprouver de la « nostalgie », liée au fait qu'elle prenait cette route avec sa famille pour se rendre en vacances dans le Sud de la France lorsqu'elle était enfant et donc dans les années 1960, qui ont marqué son esprit.

Christine, qui tient un commerce depuis 11 ans en bordure de RN7 à Juan-les-Pins (Alpes-Maritimes), précise emprunter « pratiquement tous les jours » la RN7 plutôt que l'autoroute pour aller rendre visite à des amis ou faire les courses, et ce parce qu'il s'agit « de la route des vacances », que c'est « moins bruyant que l'autoroute », mais aussi parce que c'est « magnifique », dans la mesure où la route traverse des « merveilles de la région » ainsi que des « villages ». Christine précise toutefois que face à la circulation parfois difficile sur la RN7 pour se rendre jusqu'à Nice, il lui arrive de favoriser plutôt l'autoroute afin de « gagner du temps ».

Chez d'autres riverains, il apparaît que cette question des agréments offerts par les trajets sur la RN7 est relative selon le jour de la semaine ou encore le moment de la journée. C'est ce qu'explique notamment Arnaud, résident de Cosne-Cours-sur-Loire (Nièvre), qui s'il emprunte régulièrement l'autoroute A77 pour des raisons « pratiques » et de « facilité », préfère plutôt circuler sur la RN7 lorsqu'il en a le temps pour contempler le paysage et se rendre compte de son « évolution », notamment pour ce qui est de l'activité agricole, Arnaud venant d'une famille d'agriculteurs. Une activité importante à ses yeux, dans la mesure où il connaît bien les environs, ayant grandi dans le département de la Nièvre. D'où cette idée, chez Arnaud, que la RN7 est une route « qu'on prend quand on a le temps ».

Les agréments de la RN7 font donc écho à plusieurs aspects, et diffèrent selon le type d'utilisateur.

Pour les chauffeurs-routiers, c'est circuler sur la RN7 qui constitue en soi un agrément, dans la mesure où elle vient rompre une certaine « monotonie » dans leurs

trajets. Ce sont ses aménagements et les conditions de circulation difficiles qui s'y présentent parfois qui participent à rendre les trajets moins monotones que sur l'autoroute.

Bien qu'ils n'empruntent pas la RN7 à la même fréquence et pour les mêmes motifs, des riverains et des touristes ont mentionné des aspects similaires qui pour eux justifient leur souhait d'emprunter la RN7 plutôt qu'une autre route : paysages, villages traversés, patrimoine routier...A l'exception de Denis et Maryse, aucun de ces aspects n'a été qualifié de patrimoniaux par les usagers. Comme pour les chauffeurs-routiers, une comparaison a également été opérée avec l'autoroute, qui pour ces riverains et touristes, n'offrent aucun des aspects cités.

Sans qu'elle s'explique nécessairement par une raison d'ordre pratique ou liée aux agréments du trajet, l'habitude semble aussi parfois jouer dans le fait d'emprunter la RN7.

2-3 - Emprunter la route nationale 7 : la force de l'habitude

C'est dans les entretiens conduits auprès des riverains qu'est surtout ressortie la question de l'habitude comme facteur pouvant expliquer l'usage permanent de la RN7 plutôt que d'une autre route, et ce quelle que soit la distance à parcourir.

Pour les chauffeurs-routiers, nous verrons par la suite que si leurs habitudes sont plutôt reliées à des lieux d'arrêt (ex. relais-routiers), le nouveau cadre législatif qui entoure leur profession depuis plusieurs années leur empêche parfois d'emprunter une route sur laquelle ils souhaiteraient justement circuler, et donc à ce titre de l'emprunter par habitude.

Quant aux touristes, ceux interrogés dans le cadre de la thèse n'ont pas évoqué cette question de l'habitude, soit parce qu'ils ont emprunté la RN7 à titre occasionnel au moment où je les interrogeais, soit parce qu'il s'agit d'une route qu'ils n'ont d'autre choix que d'emprunter pour se rendre à leur destination.

Chez les riverains, cette question de l'habitude a plus particulièrement été évoquée chez ceux qui résident ou travaillent au bord de la RN7 depuis de nombreuses années, ou résident depuis leur naissance dans des communes traversées par cette route.

C'est l'exemple de Sandrine, résidente et commerçante de la commune de Loriol-sur-Drôme, que nous proposons ici de développer.

Si la localisation de ses activités (ex. courses, sortie entre amis...) justifie qu'elle emprunte presque exclusivement la RN7 au quotidien, il apparaît que pour des distances à parcourir plus importantes (ex. départs en vacances), Sandrine circule également sur la RN7 en compagnie de sa famille. Aussi, lorsqu'il lui est demandé pourquoi elle favorise cette route plutôt qu'une autre même sur des longues distances, Sandrine n'arrive pas toujours à justifier ce choix, qui n'est pas forcément conscient, comme on le constate dans cet extrait de l'entretien :

« - et justement c'est plutôt un choix qui est dû à quoi de plutôt emprunter la nationale à ce moment-là ?

- *ça je saurais pas trop vous dire moi je pense que c'est une habitude... c'est une habitude vu que je l'ai toujours fréquentée cette route eh ben je continue à la fréquenter c'est plus par ça pourtant des fois c'est vrai que c'est un peu pénible l'été quand on est coincé avec les bouchons (rires) on se dit mais bon voilà c'est des habitudes*

- d'accord donc bon vous c'est lié plutôt à des habitudes de plutôt prendre la nationale 7 ?

- *c'est des habitudes oui puisque que comme j'ai toujours circulé sur cette route depuis toute petite je me vois pas faire autrement quoi je veux dire voilà.... ouais c'est une habitude ».*

La partie suivante propose non pas d'identifier d'autres raisons qui expliquent pourquoi des personnes favorisent l'usage de la RN7, mais plutôt de revenir sur les raisons qui les poussent au contraire à l'éviter et à ne pas l'emprunter. Ce qui nous permet là aussi de saisir quelques contours du lien que les usagers peuvent tisser avec cette route.

2-4 - Ne pas emprunter la route nationale 7 pour des raisons pratiques et de temps

Chez des usagers, ne pas vouloir emprunter la RN7 s'explique d'abord par des raisons d'ordre pratique, qui se déclinent de différentes façons.

Si l'on a vu qu'une partie des chauffeurs-routiers interrogés préfèrent généralement emprunter la RN7 plutôt que l'autoroute, soit parce qu'il est plus « *facile* » de se déplacer dessus, soit parce qu'elle est moins « *monotone* », il arrive cependant que quelques-uns n'affichent pas de préférence particulière ou préfèrent au contraire l'autoroute. C'est le cas de Stéphane, qui s'il est de toutes façons contraint par son entreprise d'emprunter l'autoroute, précise que selon lui, « *tous les camions à l'heure actuelle devraient rouler sur les autoroutes et non sur les routes nationales* », et ce essentiellement pour des questions de « *facilité d'accès* » aux lieux de chargement et/ou de livraison. S'il préfère désormais circuler sur l'autoroute, nous verrons toutefois dans la prochaine partie que Stéphane effectue toujours ses arrêts nocturnes dans les relais-routiers et jamais sur les aires d'autoroute, ce qui traduit les autres formes de rapport qu'il a développé à l'égard de la RN7 et des routes nationales françaises en général.

Pour des riverains, ne pas emprunter la RN7 peut être dans un premier temps lié à son flux de circulation, comme l'explique par exemple Christophe, qui travaille dans un commerce situé à Tain-l'Hermitage et réside à proximité de cette commune :

« - et du coup, est-ce qu'il vous arrive à titre personnel d'emprunter cette route ?

- *non*

- vous empruntez quelles routes alors ?

- *non je ne prends pas la nationale je prends les petites routes autour*

- et ça résulte d'un choix ?

- *ben disons que c'est surtout dû au fait que passer par la nationale, ça veut dire bouchons et tout ça, et c'est donc plus tranquille sur les petites routes*

- quand vous dites petites routes, vous faites référence à quelles routes exactement ?

- *ce sont les petites routes qui partent de l'Hermitage, celles qui vont en direction de Romans, ce sont les chemins détournés*

- et il vous arrive tout de même de l'utiliser la nationale 7 ?

- *non jamais, enfin très peu*

- et pour quelles raisons ?

- *je n'aime pas la nationale, la nationale 7 c'est une route qui est tout le temps chargée et dangereuse en plus*

- *c'est à dire ?*

- *ben dessus il y a beaucoup de monde, notamment des camions, ensuite il y a beaucoup de patelins à traverser, après il y a les gendarmes avec leurs radars donc vraiment j'essaie de la prendre une fois par an grand maximum ».*

Si Christophe évoque plus particulièrement l'importante circulation sur la RN7 et la « *dangerosité* » que celle-ci lui procure, on note qu'il est également question dans ses propos des « *patelins* » que traverse la route.

Si l'on a vu dans les chapitres 4 et 5 que des communes contribuaient, selon des acteurs patrimoniaux, à donner une valeur patrimoniale à la RN7, il apparaît toutefois que pour des riverains, elles représentent un frein quant à leur pratique quotidienne de cette route.

C'est ce qu'explique également Claire, qui travaille dans un commerce en bordure de RN7 situé entre Orange et Courthézon (Vaucluse), et qui justifie pourquoi elle favorise l'utilisation de l'A7 plutôt que de la nationale pour se rendre à son travail et en revenir :

« - *et j'allais vous demander justement c'est une route que vous pratiquiez oui du coup vous la nationale 7 assez régulièrement ?*

- *non je ne la pratique pas dans la mesure où je pratique l'autoroute..mais par contre elle m'est très utile pour me mener mes clients (rires) voilà si j'avais pas la nationale 7 j'aurais beaucoup moins de clients*

- *et par contre vous préférez vous en tout cas prendre plutôt l'autoroute ?*

- *ben disons que, au niveau du temps oui parce que au niveau du temps de circulation au niveau de la fatigue au niveau de l'attention au niveau de l'usure du véhicule je préfère investir dans un abonnement à l'autoroute parce que la nationale 7 justement elle relie tout un tas de patelins et de bourgs qui sont des centres d'activité économique donc c'est toujours embouteillé c'est une voie de distribution donc devant chez moi exactement je vous ai dit c'était une voie de passage parce que devant chez moi c'est essentiellement ça si physiquement on se focalise sur ce qu'il se passe devant chez moi, oui ça passe essentiellement et ce qui rentre chez moi, voilà, ce qui s'arrête rentre chez moi mais sinon au-delà de ça ça reste une voie qui relie toutes les petites villes qui sont dans la banlieue d'Avignon jusqu'à Bedarrides et ensuite on arrive sur l'agglomération d'Orange donc il faut traverser ces patelins là avec la circulation avec les feux avec les éventuels petits embouteillages au moment des heures de pointe et comme forcément j'ai des horaires qui me font circuler aux heures de pointe j'évite tout ça, parce que je ne serai pas à l'heure*

- *d'accord donc l'autoroute s'avère plus pratique à ce moment-là ?*

- *ah l'autoroute s'avère plus pratique même si elle est beaucoup plus coûteuse mais à terme au niveau de fatigue et d'usure du véhicule et du temps gagné non je suis bien obligée de prendre l'autoroute parce que je ne peux pas me permettre de traverser la nationale 7 c'est une très vieille voie donc elle traverse des agglomérations qui se sont développées déjà auparavant donc je ne me souviens plus si elle suit un tracé de voie romaine mais plus ou moins donc ça veut dire que tout un tas d'agglomérations et d'activités se sont développées*

autour de cette voie de communication ce qui en fait une voie de communication essentielle mais pour une circulation rapide, pas possible, voilà

- et parce que du coup donc vous de Cavaillon si vous preniez la nationale 7 vous mettriez combien de temps à peu près ?

- ben je mettrai un bon quart d'heure de plus, si ce n'est pas plus, puis je peux pas le savoir, parce que justement je sais pas si on ne va pas tomber sur un embouteillage sur un camion qui plante sur un tracteur qui musarde parce que le tracteur, voilà pendant les vendanges il peut y avoir des tracteurs qui tirent leurs bennes voilà quoi donc non, c'est une voie de desserte..en fin de compte c'est plus une voie de desserte sauf si pour moi ça devrait être une voie de communication je peux pas vu que c'est une voie de desserte quand on doit faire un trajet rapide..elle est pas pratique, voilà, d'où l'intérêt de l'autoroute même pour un petit trajet ».

Toujours à propos des raisons pour lesquelles Claire évite d'emprunter la RN7 lorsqu'elle se rend au travail, cette dernière ajoute plus loin au cours de l'entretien : *« eh ben on est pas content quoi sur un retard donc le fait de travailler sans stock et à flux tendus et au just in time eh ben ça va pas du tout avec la nationale 7 qui traverse tout un tas de patelins plantés là depuis des générations et des lustres et des siècles depuis les romains quoi, voilà ».*

S'il est question de l'aménagement et de la configuration des communes traversées par la RN7, qui selon Claire peuvent entraîner des ralentissements et occasionner par là-même des « *retards* », on note surtout qu'il est plus souvent fait référence dans ses propos à la question du temps. Ainsi, Claire considère que la RN7 n'est pas une route que l'on emprunte quand on n'en a pas le temps. Il s'agit de formuler d'une autre façon le fait que la RN7 est une route que l'on prend *« quand on a le temps »*.

Si cet aspect du gain de temps a été évoqué par plusieurs autres riverains, qui justifiaient pourquoi dans le cadre de certaines activités, ils favorisaient à leur tour l'usage de l'autoroute plutôt que de la RN7 (ex. dans le cadre de départs en vacances), il est également ressorti au cours d'un entretien mené auprès de Estelle et Estéban, un couple de touristes accompagné de leurs deux enfants.

Si ces derniers ont préféré sortir de l'A7 pour prendre leur pause-déjeuner sur la RN7 avant de retourner sur l'autoroute en direction de Perpignan, ils m'ont précisé que le choix de circuler sur la première plutôt que la seconde était liée à la question de la distance à parcourir (Metz-Perpignan) et donc à une question de temps. Outre le souhait de rouler plus rapidement et d'arriver dans les délais qu'ils s'étaient fixés, le fait qu'ils soient accompagnés de deux enfants en bas âge a également joué dans leur choix. A la question de savoir s'ils auraient tout de même préféré rouler sur l'A7 ou la RN7 si la possibilité s'était présentée à eux, Estelle et Estéban m'ont précisé qu'ils auraient *« certainement »* choisi la RN7, qu'ils empruntaient pour la première fois et qu'ils trouvaient *« agréable »*.

Dans un cas de figure inverse, des usagers qui n'ont d'autre choix que d'emprunter la RN7 dans le cadre de leur travail ou de leurs activités quotidiennes ont précisé que s'ils le pouvaient, ils emprunteraient plutôt l'autoroute.

C'est plus particulièrement le cas de Alain, qui dirige une entreprise située entre Auberives-sur-Varèze (Isère) et Roussillon (Isère), et qui pour se rendre au travail et en revenir, utilise la RN7 entre Vienne et Auberives-sur-Varèze. Il précise toutefois que si une sortie d'autoroute lui permettait de rejoindre directement Auberives-sur-Varèze, il emprunterait

plutôt l'autoroute, essentiellement pour une question de « *simplicité* ». Il explique également que ce choix serait lié au fait qu'à ses yeux, rouler sur l'autoroute est « *moins fatiguant* » que rouler sur la RN7, et ce « *parce qu'il n'y a pas de villages ou de ronds-points à franchir* ».

A l'issue de cette analyse, plusieurs constats en ressortent.

Le premier est que ce sont des aspects propres à la RN7 qui conduisent des usagers à ne pas l'emprunter. L'exemple de Stéphane (chauffeur-routier) et de Christophe nous montrent qu'ils concernent aussi bien son aménagement que son flux de circulation, qui pour ces deux usagers rendent les trajets sur l'autoroute ou d'autres routes plus pratiques.

Puis, on comprend qu'aux yeux de certains usagers, la RN7 n'est pas une route adaptée aux contraintes de temps, qu'il s'agisse du quotidien (Claire) ou des départs en vacances (Estelle et Estéban). Ce n'est pas donc pas la RN7 en elle-même qui pousse des usagers à ne pas l'emprunter, mais le contexte dans lequel ils se trouvent et sont amenés à se déplacer.

Cet aspect entre ainsi en contrepoint avec le discours des acteurs patrimoniaux, qui expliquent qu'emprunter la RN7, c'est renouer avec une façon de voyager qui incite à prendre son temps.

La partie qui suit capitalise l'analyse présentée dans cette deuxième partie.

2-5 - Synthèse de la deuxième partie

Le tableau 21 synthétise les différentes raisons avancées par les usagers pour justifier leur choix d'emprunter la RN7 plutôt qu'une autre route.

Tableau 21 - Emprunter la route nationale 7 : des raisons et motivations diverses

Emprunter la RN7 pour/par...		
Raisons pratiques et rationnelles	Agréments	Habitude
Coût du trajet	Aménagements routiers	/
Temps de trajet	Paysages	
Distance à parcourir	Ambiance	
Sécurité routière	-	

Réalisation : Pierre-Louis Ballot, 2019.

Si des raisons spécifiques (ex. habitude) sont parfois mentionnées par des usagers, leur usage de la RN7 s'explique le plus souvent par des raisons d'ordre pratique et rationnel, ou liées aux agréments du trajet.

Si les riverains, chauffeurs-routiers et touristes n'évoquent pas respectivement une seule et même raison et qu'un recoupement apparaît, des différences sont toutefois inhérentes au statut des usagers.

Ce sont les chauffeurs-routiers et les riverains qui ont surtout évoqué les raisons d'ordre pratique et rationnel. Dans la mesure où leur pratique de la RN7 s'inscrit dans le

cadre professionnel et/ou des activités quotidiennes, leur but est généralement d'optimiser le coût et la durée du trajet.

Les agréments liés à un trajet sur la RN7 sont apparus dans des propos tenus aussi bien par des riverains, chauffeurs-routiers que touristes.

Pour les chauffeurs-routiers, cet agrément est lié à la pratique même de la RN7, qui de par ses aménagements, vient briser une certaine « *monotonie* » par rapport aux trajets sur l'autoroute.

Pour les riverains et les touristes, ce sont surtout les paysages qui sur la RN7 constituent un élément d'attractivité. Si les paysages font partie des aspects cités par les acteurs patrimoniaux pour justifier l'intérêt patrimonial de la RN7, aucun élément générique n'a cependant été mentionné par des usagers, hormis par Patricia, qui a expliqué que c'est la « *nostalgie* » liée au passé de la route qui l'avait également conduit à emprunter la RN7 avec son mari Philip.

Au final, rares sont les usagers qui empruntent la RN7 « parce qu'il s'agit de la RN7 », et sa dimension mythique et patrimoniale entre assez peu en compte dans l'arbitrage opéré avec d'autres routes.

Pour les chauffeurs-routiers, ce fait semble en partie s'expliquer par les contraintes liées à leur profession. Quand ils choisissent de circuler sur la RN7, c'est de ne pas être sur l'autoroute qui constitue généralement leur première source de motivation.

Si des touristes et des riverains évoquent les paysages, on constate toutefois qu'ils ne concernent que les paysages des tronçons qu'ils vont parcourir (touristes) ou qu'ils pratiquent habituellement (riverains). Les agréments mentionnés ne concernent donc pas la RN7 dans son ensemble, mais les tronçons de la RN7 pratiqués. Pour exemple, lors de l'entretien conduit auprès de Paul, Josine et Yvette, ces derniers ont indiqué ne pas beaucoup connaître l'histoire de la RN7 et de ne pas être réellement au courant des différentes actions de valorisation dont elle fait l'objet depuis plusieurs années.

Si des routes départementales sont parfois évoquées, c'est un parallèle entre la RN7 et l'autoroute qui est le plus souvent établi par les usagers. Il rejoint en cela la logique du processus de patrimonialisation de la RN7, où ces deux types de voies sont opposés. Les acteurs patrimoniaux soulignent ainsi pourquoi un usager qui emprunte la RN7 plutôt que l'autoroute y gagnera davantage en termes d'agréments. Pour autant, la sous-partie consacrée aux raisons pour lesquelles des usagers n'empruntent pas la RN7 (sous-partie 2-4, p.197) nous révèlent que l'autoroute apparaît plus pratique lorsque l'on est confronté à des contraintes de temps (ex. horaires de travail et départs en vacances).

Au-delà de ces différences classiques qui caractérisent les routes nationales et les autoroutes, les entretiens montrent une opposition entre une infrastructure qui est ancrée dans l'espace traversé (RN7), et une autre qui est totalement fonctionnelle (autoroute). L'ancrage, c'est aussi bien la lenteur et l'ancienneté de la route que la desserte (échelle), la familiarité (routines), le « spectacle » (paysages) et donc la disponibilité pour l'environnement. Il y a donc une « adhérence » (Brès, 2006) de la RN7 aux territoires. A l'inverse, on observe que le choix d'emprunter l'autoroute (et donc d'éviter la RN7) s'explique par la nécessité d'aller vite.

L'objectif de la troisième partie est d'analyser le vécu de la RN7 chez les usagers.

III - Le vécu de la route nationale 7 : de multiples dimensions appréhendées

La précédente partie s'est penchée sur les raisons qui poussent les usagers à emprunter la RN7. S'il a permis de comprendre que cette pratique de la route relevait généralement d'un choix, il a également permis de donner quelques premiers éléments sur le rapport des usagers à la RN7. C'est cet aspect qui est développé dans cette troisième partie du chapitre, qui analyse la manière dont est vécue la route chez les usagers à travers leurs ressentis, leurs perceptions... Dans un premier temps, nous verrons que la RN7 est appréhendée de différentes façons. Dans un second temps, nous montrerons que les usagers y développent parfois des habitudes, qui le plus souvent traduisent le lien tissé à son égard. C'est pourquoi cette partie caractérisera également les différentes territorialités individuelles de la RN7 qui émergent.

3-1 - Des vécus de la route nationale 7 contrastés

L'analyse des entretiens fait apparaître qu'au cours de leurs pratiques de la RN7, les usagers portent leur attention sur divers aspects, qui renvoient aussi bien à ses caractéristiques fonctionnelles que paysagères.

3-1-1 - Un vécu de la route nationale 7 dans ses dimensions fonctionnelles

Chez des usagers, leur vécu de la RN7 se traduit surtout par une attention portée à ses flux de circulation (3-1-1) et à ses aménagements (3-1-2).

3-1-1-1 - Les flux de circulation et les excès de vitesse : une route nationale 7 dangereuse ?

C'est essentiellement chez les riverains que ces deux aspects ont été évoqués. Pour la plupart d'entre eux, cette vision se construit alors non pas dans la pratique qu'ils ont de la RN7, mais davantage dans leur situation de riveraineté.

Pour une partie des riverains, cette vision les conduit à développer une vision plutôt péjorative de la RN7.

3-1-1-1-1 - Une vision péjorative de la route nationale 7 liée aux flux de circulation

C'est par des extraits d'entretiens que nous proposons de débiter cette sous-partie, dans le but de repérer les différents aspects évoqués par des riverains lorsqu'il est question des inconvénients liés à un « *important* » flux de circulation sur la RN7 :

« dangereuse (rires) dangereuse ouais..dangereuse mais par contre oui en fait elle est dangereuse pas tant que ça si on fait le rapport entre le nombre de véhicules qui passent et le nombre d'accidents qu'il y a ben finalement c'est pas si dangereux que ça quoi..on n'a pas un grand nombre d'accidents le problème c'est que quand y'en a un oui ça va très vite » (Alexandre, résident et commerçant, tronçon de la RN7 situé entre La Paillasse (Drôme) et Livron-sur-Drôme).

« je dirais très passante [...] ah oui bien en plus quand je me suis penché sur le truc j'ai vu qu'il y avait plus de deux mille voitures par jour qui passaient, en fait il y a avait eu une étude

d'impact suite à un projet de déviation de la commune, qui est évoqué depuis des années, et qui est dû notamment à tous les nombreux camions qui passent chaque jour et qui sont à la limite dangereux.....après bon si ce projet de déviation se faisait pour certains c'était la mort du village et tout ça, mais bon dans ce genre de situation tout le monde voit midi à sa porte» (Etienne, commerçant, Saint-Cannat (Bouches-du-Rhône)).

« je dirais très fréquentée, beaucoup de camions, heureusement j'ai un double vitrage [...] oui comme je travaille là et puis j'y fais attention quand je veux traverser on s'en rend compte la nationale 7 elle est beaucoup empruntée car elle traverse toute la France » (Isabelle, commerçante et résidente, Saint-Symphorien-de-Lay (Loire)).

« chargée, ça c'est le premier élément, chargée surtout par des poids-lourds notamment » (Christophe, commerçant, Tain-l'Hermitage (Drôme)).

« oui il y a beaucoup de flux, oui les habitués ils roulent trop vite le mécano au début pour sortir du garage ce n'était pas évident, pas facile et maintenant oui il y a de l'attente » (Stéphanie, commerçante, Saint-Martin-d'Estreaux (Loire)).

« il y a la pollution, on la vit mais on ne la ressent pas vraiment, je dirais que c'est une pollution sonore, dont je suis imprégné après moi ici c'est venté je n'ai pas à me plaindre c'est la nationale 7 dans la campagne, pas en ville » (Yvan, commerçant et résident, tronçon de la RN7 situé entre Flassans-sur-Issole (Var) et Le Luc-en-Provence (Var)).

A la lecture de ces extraits, il apparaît dans un premier temps que les flux de circulation évoqués par les riverains renvoient avant tout à des flux locaux, puisqu'il s'agit de ceux observés dans leur situation de riveraineté. On note toutefois que des riverains comme Isabelle n'hésitent pas à souligner la dimension nationale de la RN7, et qui selon eux explique pourquoi cette route est « *très fréquentée* ».

Par ailleurs, on observe qu'il en ressort chez la plupart de ces riverains une image relativement négative de la route, dans la mesure où les aspects qu'ils citent font part de la vitesse excessive des automobilistes, des accidents de la circulation qui se produisent, ou encore de la « *pollution sonore* » que ces importants flux occasionnent... En mobilisant ces aspects, des riverains comme Alexandre n'hésitent alors pas à dire qu'il s'agit d'une route « *dangereuse* », notamment pour quelqu'un qui habite et travaille en bordure d'un tronçon où les automobilistes roulent vite.

Nous proposons de revenir plus amplement sur le cas de Yvan, dont un extrait de l'entretien mené à ses côtés a été cité précédemment.

Il apparaît, dans un premier temps, que si sa vision des flux est plutôt négative en tant que « résident », elle se modifie toutefois lorsqu'il les observe depuis son commerce :

« - c'est à dire le bordel ?

- *disons que c'est H24... enfin c'est le bordel pour le côté habitat, mais bon côté business, on va être honnête, il ne faut pas aller se foutre dans la forêt*

- c'était donc un choix d'installer votre entreprise ici ?

- *oui, un choix délibéré, et vous avez une entreprise assez unique et rare, et est-ce que vous savez pourquoi ?*

- non, je ne vois pas

- *eh bien il y a une double entrée et sortie directe, sur la nationale 7 c'est rare, en plus avec des bords de coupures des deux côtés ».*

Plus que d'évoquer la nuisance occasionnée par les flux, Yvan souligne surtout le bénéfique que ces derniers peuvent représenter lorsqu'on tient un commerce situé en bordure de route.

Revenant ensuite sur sa situation de résident, il explique à nouveau pourquoi résider au bord de la RN7 représente à ses yeux une difficulté :

« - d'accord et donc pour en revenir au fait que vous résidez au bord de la route, vous me disiez que c'était pénible ?

- *c'est un enfer*

- *et pourquoi ?*

- *il y a la pollution, on la vit mais on ne la ressent pas vraiment, je dirais que c'est une pollution sonore, dont je suis imprégné après moi ici c'est venté je n'ai pas à me plaindre c'est la nationale 7 dans la campagne, pas en ville*

- *vous pensez que c'est plus dur en ville ?*

- *quand je vois des malades qui installent des parcelles en bois en bord de route en se disant que c'est mieux qu'en appart et qui sont dans des pavillons luxueux, je me dis que le mec a de la chance, car il n'est pas sourd, oui il n'est pas sourd*

- *et du coup vous n'avez jamais envisagé de déménager ?*

- *ben malgré tout le dérangement, ben il y a une sécurité mesurée, un urbanisme avec le calcul entrées sorties si les gens ne sont pas trop cons ils comprennent après les défauts de la nationale il y a beaucoup par exemple de maisons qui se transforment en commerces moi en conflit j'ai toujours enfin je ne suis pas quantifiable mais même à dix personnes ça ne fonctionnerait pas et puis il y a cette pollution visuelle je suis impacté moi par exemple on a viré des panneaux qui nous permettent d'être visibles les commerces on a viré les panneaux sauf ceux qui rapportent à l'Etat mais autrement il n'y a plus d'enseignes ».*

Pour autant, il explique plus loin comment il a fini par s'habituer aux flux de circulation et à vivre avec :

« *après sur ma terrasse c'est infernal je n'y prête plus attention je ne fais pas gaffe aux flots de voitures mais après pour le bruit par exemple l'autre jour mon voisin avait branché la débroussailleuse ce n'est pas un bruit habituel eh ben là j'y ai fais gaffe en fait je suis un nationalien 7 [rires] ».*

Par l'emploi du terme « *nationalien 7* », Yvan s'identifie ainsi comme un habitant de la route nationale 7, dont les caractéristiques ont fini par s'intégrer dans son quotidien.

Au cours de l'entretien, Yvan a également expliqué qu'à ses yeux, les importants flux automobiles contribuaient à dégrader la RN7, qui selon lui n'est plus aussi entretenue depuis son passage en départementale :

« - dans la langue de Molière on l'appelle désormais la DN7 ça n'existe pas en gros quoi ! l'Etat a enclé les régions en fourguant le D pour départementale donc D ou N y'a pas trente mille possibilités quand même

- mais pour vous du coup, il s'agit toujours de la route nationale 7 ?

- pour moi c'est toujours la route nationale 7 parce que depuis que c'est la DN7 c'est une catastrophe la nationale 7 sous appellation DN7 se dégrade d'année en année ce n'est plus une route sécurisée elle se délabre alors qu'il y a un fort flux

A la question de savoir si à ses yeux, la RN7 devrait être davantage conservée, Yvan mobilise des éléments génériques pour en parler :

« - c'est Trenet qui le disait ce n'est pas moi ben c'est la seule route qui fait Paris - Nice, c'est une vitrine de la France et puis les premiers congés payés en 1936 ça devrait être la vitrine ça devrait être comme une autoroute ça me paraît logique par exemple dites à quelqu'un nationale 98 pffiu alors que si vous dites nationale 7 alors là !

- quand vous dites vitrine, vous voulez dire quoi exactement ?

- ben c'est un des plus grands réseaux routiers d'Europe, on est les seuls en France à avoir la nationale 7, il y a elle d'abord et les autres ensuite ».

Si Yvan ne précise à aucun moment que son vécu quotidien de la RN7 a impacté l'image qui en est véhiculée (on note au contraire qu'il regrette qu'elle ne soit pas davantage entretenue), il n'en est toutefois pas de même pour tous les riverains. Ainsi, Pauline, qui travaille depuis 2005 au bord de la RN7 dans un commerce situé à Pourcieux, a précisé que « de loin la RN7 peut faire rêver, mais pas une fois que l'on y est ». Son avis s'explique d'une part par le fait que la RN7 est « dangereuse » et « trop fréquentée par les automobiles », et, d'autre part par le fait que cette route s'est beaucoup transformée et que « rien n'est fait pour la préserver ».

Pour d'autres usagers, les flux de circulation de la RN7 contribuent au contraire à en construire une vision positive.

3-1-1-1-2 - Une vision positive de la route nationale 7 liée aux flux de circulation

Pour illustrer cet aspect, qui a été plus rarement évoqué par les riverains, nous proposons de revenir sur le vécu de Christine, qui travaille pour rappel depuis 11 ans dans un commerce situé en bordure de la RN7 à Juan-les-Pins (Alpes-Maritimes). Pour elle, si cette route est caractéristique des « vacances » et du « soleil », le mot qui lui est le plus approprié est « vie ». A la question de savoir ce qu'elle entendait précisément par « vie », Christine a indiqué que de son point de vue, cela était lié au « flux permanent » de voitures qui donne un côté « vivant » à la route, du fait notamment du « bruit » continu qui y règne. Ayant par le passé travaillé à Cannes, elle me précise que c'est cette même représentation de la RN7 qu'elle en avait également, son ancien commerce étant situé en bordure d'un tronçon très passant. Si Christine explique que cet aspect « vivant » de la RN7 a en grande partie dicté son choix d'installer son commerce en bord de route, où elle était certaine d'être plus « visible » et « attractive » pour la clientèle, elle indique en revanche qu'elle ne souhaiterait pas résider au bord de la route. Et ce parce qu'il y a « trop de bruit »

et qu'à un moment donné, cela occasionne selon elle des « nuisances ». Appréciant toutefois fortement le « bruit » et la « vie » de la RN7 depuis son commerce, Christine précise également que pour plusieurs de ses clientes qui sont veuves ou divorcées, ce côté « vivant » de la route est très important, car il leur permet de se sentir « moins seules » à certains moments de la journée, et notamment lorsqu'elles observent le flux de circulation.

Chez certains riverains, il apparaît que leur représentation de la RN7 varie selon leur situation de riveraineté, et ainsi ne pas être tout le temps similaire.

Ce cas de figure est plus particulièrement apparu chez Sophia, qui réside depuis treize ans à L'Arbresle (Rhône) dans une maison située au bord de la RN7, et tient depuis maintenant quatre ans et demi un commerce situé à proximité de la commune et lui aussi en bordure de cette route.

Si, lorsque des questions lui ont été posées sur sa représentation de la RN7, Sophia a d'abord évoqué sa dimension nationale liée selon elle à sa « longueur » et au fait « qu'elle passe un peu partout », elle a ensuite expliqué que cette route était de son point de vue surtout caractérisée par le « passage ». Au cours de l'entretien, il est alors apparu comment le lien qu'elle développe à l'égard de la RN7 varie selon qu'elle se trouve sur son lieu de travail ou à son lieu de domicile, comme en témoignent les deux passages suivants de l'entretien mené à ses côtés, qui font respectivement à la première et la deuxième situation :

« - donc oui vous me disiez que vous ne vous étiez jamais habituée à la présence de la route ?

- moi non

- et vous sauriez m'expliquer pourquoi ?

- bien c'est à cause du bruit, il y a toujours des voitures qui passent, après bon c'est plus calme depuis qu'il y a l'A89, il y a quand même moins de flux, mais c'est vrai qu'avant, par exemple le dimanche entre 15h00 et 16h00, je n'étais vraiment pas à l'aise, pas tranquille, et ce parce qu'à cause des bouchons, les gens regardaient chez nous après bon vous voyez en fait maintenant je ne vais pas tarder à déménager parce que vraiment à chaque fois que quelqu'un qu'on connaît passe il nous dit tiens je suis passé tel jour j'ai vu que tu étais là, ou pas là un autre va me dire qu'il m'a vu debout dans ma cuisine en fait on est jamais chez soi en fait et comme tout le monde nous connaît ici pareil mon mari va passer et me dire tiens tu n'es pas allée travailler aujourd'hui j'ai vu ton camion » (extrait 1).

« - et donc ici, est-ce que vous voyez pour la route les mêmes contraintes que celles dont vous me parliez depuis votre lieu de domicile ?

- en fait c'est différent ici alors dire qu'on est au calme non, mais ici il n'y a pas spécialement de contraintes avec la route en étant ici ah si à part les déchets que les gens jettent ça je le vois » (extrait 2).

Dans la sous-partie suivante, les usagers construisent davantage leur vécu de la RN7 à travers leurs pratiques.

3-1-1-2 - Etat de la voirie, largeur de la chaussée et limitation de vitesse : des aménagements de la route nationale 7 perçus comme des agréments ou des désagréments

Quel que soit le motif pour lequel des usagers empruntent la RN7, il apparaît que des aménagements retiennent plus particulièrement leur attention.

Chez les riverains et les touristes, ils concernent d'abord tout ce qui a trait aux limitations de vitesse.

Daniel, qui réside à Saint-Fargeau-Ponthierry (Seine-et-Marne), évoque par exemple les radars qui jalonnent le tracé de la RN7 jusqu'à Fontainebleau et Pouilly-sur-Loire (Nièvre) où il se rend régulièrement.

Esteban, qui au moment de l'entretien partait en vacances avec sa femme Estelle et leurs deux enfants, a de son côté été particulièrement marqué par la limitation de vitesse à 80 km/h. Une limitation de vitesse qu'il juge d'ailleurs « *trop basse* », et que l'on pourrait à son sens augmenter sur des tronçons de la RN7.

Si Philip, qui a emprunté la RN7 en compagnie de sa femme Patricia pour rentrer de leurs vacances, a surtout fait attention aux « *ronds-points* », qu'il estime « *moins nombreux* » que sur d'autres routes, Massimo à quant à lui été marqué par la « *signalisation* ». Un aspect lié à sa vision des routes nationales en général, et qui selon lui permettent « *d'aller vers les villes et les villages* » et de les « *visiter* ».

D'autres usagers ont surtout évoqué l'état de la voirie, à l'image de Thomas, résident et commerçant à Saint-Gérand-le-Puy (Allier), et qui emprunte également quotidiennement la RN7 dans le cadre de sa profession de chauffeur-routier :

« - c'est agréable de rouler dessus ?

- *durant les périodes d'hiver elle est nettoyée rapidement quand même il y a des accidents mais pas comme sur la RCEA qui est comme la route de la mort c'est arrivé notamment avec un car portugais*

- mais la nationale 7 vous appréciez rouler dessus quand même ?

- *oui c'est une route sur laquelle j'apprécie de rouler, elle est propre par elle-même*

- c'est à dire ?

- *bien elle est quand même souvent nettoyée, après Tarare quand même c'est dangereux y'a on a aussi une biscuiterie à Bessay-sur-Allier, c'est terrible quand ça vous vient ».*

Mais ce sont surtout les chauffeurs-routiers qui ont le plus évoqué les aménagements de la RN7.

Nous avons vu précédemment que la plupart d'entre eux préféreraient circuler sur la RN7 pour rompre avec la « *monotonie* » de l'autoroute, où « *c'est tout droit* » et où « *l'on ne voit rien* ». Dès lors, il semble que pour la plupart des chauffeurs-routiers, ce sont les aménagements de la RN7 qui participent à rompre cette « *monotonie* », dans la mesure où ils leur demandent une vigilance plus accrue.

Ainsi, si pour Antoine et Daniel des « *progrès* » restent à faire sur la RN7 en termes de « *sécurité* » et d'« *aménagement* » (ex. état de la voirie, ronds-points), cette route est toutefois plus « *facile à pratiquer* » qu'il y a quelques années.

Pour Christian et René, qui empruntent généralement la RN7 entre Paris et Lyon, cette route se caractérise non seulement par les relais-routiers que l'on y rencontre et où ils s'arrêtent, mais aussi et surtout par divers aménagements tels que les « *ronds-points* », la « *largeur de la chaussée* », ou encore les « *aires de repos* ».

D'autres chauffeurs évoquent ces aménagements de la RN7 à travers des anecdotes survenues au cours de leurs trajets, comme c'est le cas de Jérôme, qui en arrivant une fois sur Lyon par la RN7, a expliqué comment il avait « *bravé l'interdiction* » ordonnée aux poids-lourds de traverser le tunnel de Fourvière.

A l'inverse des usagers évoqués dans la précédente partie, ceux dont il est question dans la partie suivante font davantage attention aux paysages de la RN7.

3-1-2 - Une route nationale 7 dédiée à la découverte des paysages traversés

Parmi les usagers qui choisissent d'emprunter la RN7 pour effectuer leurs déplacements, nous avons évoqué ceux qui désirent être au contact de ses paysages. Si Raymond, chauffeur-routier, a indiqué que c'est cet aspect qui l'incitait parfois à emprunter la RN7 plutôt que l'A7 pour aller dans le sud de la France, ce sont surtout les touristes et les riverains qui en ont fait mention. Les paysages n'occupent alors pas toujours une place similaire au cours de leurs trajets, ou ne renvoient pas aux mêmes aspects.

Christine, qui vit et travaille à Juan-les-Pins, explique que lors de ses trajets sur la RN7, elle a réellement l'impression d'être au contact de « *sa région* », contrairement à l'autoroute où « *on roule vite et ne voit rien* ». Elle se sent « *comme chez elle* » et apprécie de pouvoir effectuer des arrêts là où elle le souhaite, comme par exemple aux Adrets-de-l'Esterel (Var), un village qu'elle affectionne particulièrement.

Arnaud, résident de Cosne-Cours-sur-Loire, a expliqué que la RN7 occupait à ses yeux deux principales fonctions : celle de « *route du travail* » lorsqu'il l'emprunte la semaine, et celle de « *route pour se promener* » lorsqu'il l'emprunte le week-end pour se balader dans le département. Au cours de ces promenades, Arnaud porte surtout son attention aux « *paysages* » et à l'« *évolution* » de l'activité agricole, qui l'intéresse particulièrement puisqu'il provient d'une famille d'agriculteurs. Cette activité demeure ainsi importante à ses yeux, dans la mesure où il est né et a grandi dans la Nièvre et a donc vu le paysage évoluer constamment.

José, qui pour rappel est saisonnier dans un commerce ambulancier situé en bordure de RN7 à proximité d'Orange, apprécie de se promener sur la RN7 lors de ses jours de repos afin de « *visiter des coins* » et de découvrir des « *cafés* » situés le long de la route. Il précise que le week-end, il apprécie également d'aller visiter les marchés des communes traversées par la RN7, et particulièrement celui de Mornas (Vaucluse) le dimanche. Ces visites lui permettent également d'observer la vie de ces villages, et notamment les « *personnes âgées qui jouent à la pétanque* ». Il établit alors une comparaison avec l'autoroute en mobilisant la figure de l'hôpital. Ainsi, pour José, l'autoroute est « *comme un hôpital où toutes les chambres sont pareilles* », dans la mesure où il s'agit d'une « *longue route* » où tout est identique, à l'inverse de la RN7, où l'on rencontre toujours de la diversité. Une RN7 qu'il considère parfois comme une « *maison* », puisque c'est « *quelque chose [qu'il] connaît bien* » et qu'il sait « *où sont les choses* ».

Patricia et Philip, qui ont emprunté la RN7 pour rentrer aux Pays-Bas après un séjour touristique d'un mois en France, ont surtout été marqués par les « *petits cafés sur le côté de*

la route », les « boulangeries », les « petites places avec des églises » dans les « villages traversés », les « aires de repos » et le « calme silencieux qui règne partout ». Si c'est la « nostalgie » qui les a en partie amenés à emprunter la RN7, les aspects évoqués y ont aussi contribué, le couple précisant qu'il n'aurait pas été possible d'en profiter depuis l'autoroute.

Si Yvette, Josine et Paul ont eux fait plus particulièrement attention aux « paysages » des Monts du Lyonnais lors de leur départ en vacances à Vichy, ils ont également précisé que ce qu'ils avaient apprécié sur la RN7, c'est de « pouvoir s'arrêter quand on le souhaite ». Ils ont ainsi relaté une anecdote vécue le matin même, où ils se sont rendus compte qu'il leur manquait un aliment pour leur déjeuner du midi, ce qui les a conduits à s'arrêter à Tarare pour l'acheter. Ce qui aurait été « impossible » selon eux lors d'un trajet sur l'autoroute.

Didier et sa femme Maryse, qui empruntent régulièrement la RN7 depuis Chantenay-Saint-Imbert (Nièvre) pour se rendre en vacances dans le sud de la France, ont évoqué non seulement les « paysages », mais aussi et surtout les « vieilleries ». Par l'emploi de ce terme, Didier a alors expliqué qu'il faisait référence à tout ce qui renvoie au patrimoine routier de la RN7 : anciennes peintures murales, anciens garages et stations-services, anciens restaurants et relais-routiers... Des éléments pour lesquels il se « passionne » et concentre plus particulièrement son attention lors de déplacements pour motifs touristiques (mais aussi quotidiens) sur la RN7.

Si Massimo, dont il a été question dans la sous-partie précédente (sous-partie 3-1-1-2, p.207), a indiqué faire attention aux « indications », lors de son trajet sur la RN7, il a également évoqué les « curiosités » qu'offrent les « villages et les cités » traversés.

Les paysages de la RN7 ont également été évoqués par des usagers qui l'empruntent pour des raisons pratiques.

C'est d'abord le cas d'Etienne, commerçant à Saint-Cannat (Bouches-du-Rhône), et qui n'a d'autre choix que de circuler sur la RN7 pour se rendre de son lieu de domicile à son lieu de travail (et inversement). L'attention qu'il porte aux paysages traversés lui permet selon lui de constater « comment la route a évolué » et « comment ça s'est construit ».

Pour Colette, résidente et commerçante dans la Drôme, et qui emprunte la RN7 pour des courtes distances ou par souci de « sécurité » et d'« économie », les paysages de cette route offrent une « diversité » et font qu'il y a « toujours quelque chose qui se passe ». Et ce contrairement à l'autoroute, qui pour elle est caractérisée par de la « monotonie ».

Si la place du paysage apparaît de manière plus périphérique dans le vécu de Etienne et de Colette, qui n'empruntent pas la RN7 pour ce motif, la place qu'il tient ou a tenu dans le vécu des autres usagers mentionnés permet de réfléchir au rôle de la RN7 dans cette découverte et cette observation des paysages traversés.

Pour Christine et Arnaud, qui empruntent régulièrement la RN7 pour se rendre quelque part (Christine) ou se « balader » (Christine et Arnaud), cette route représente le moyen d'être « en contact » avec les paysages qu'ils connaissent et affectionnent parfois. Arnaud estime d'ailleurs que si dans la semaine, la RN7 occupe la place de « route du travail » dans son quotidien, le week-end elle est apparentée à la « route pour se balader ».

A l'exception de Didier et de Maryse, les touristes évoqués dans la sous-partie appréhendent la RN7 comme le moyen de découvrir les paysages traversés, comme l'expliquent Massimo, pour qui les routes doivent « servir » et « desservir » les territoires, Patricia et Philip, pour qui c'est « à cause [de la RN7] qu'on trouve les villages », et Yvette, Josine et Paul, pour qui la RN7 permet de « parcourir le territoire ».

Pour des usagers, c'est une absence de ressentis qui caractérise leurs déplacements sur la RN7.

3-1-3 - La route nationale 7 : un non-lieu ?

Evoqué dans le premier chapitre, le non-lieu désigne pour rappel le « contraire d'un lieu au sens commun du terme », et donc un espace que les individus ne vivent et ne s'approprient pas (Augé, 1992). Pour l'ethnologue Marc Augé, il concerne aussi bien les infrastructures de transport nécessaires à la circulation des personnes (ex. routes, aéroports...) que les moyens de transport (ex. métros, trains...), qui incarnent des espaces d'anonymat destinés à accueillir les individus. Selon l'auteur, une différence existe également entre le « voyageur qui flâne ou s'égare sur un chemin de traverse », et le « passager, qui est déterminé par sa destination ».

L'étude de la construction patrimoniale de la RN7 puis des actions patrimoniales mises en place par les territoires nous montre que la RN7 n'a pas le statut d'un non-lieu, dans la mesure où elle est appréhendée autrement que par ses dimensions fonctionnelles. En ce sens, elle s'inscrit dans la continuité de nombreux autres travaux en sciences sociales consacrés aux infrastructures et moyens de transport.

Si, dans ce chapitre, nous avons vu jusqu'à présent que les usagers portaient leur attention sur différents aspects de la RN7 au cours de leurs déplacements (aménagement, paysages, aspects patrimoniaux...), certains précisent toutefois ne pas avoir de ressentis au contact de la route. Deux principaux paramètres participent à l'expliquer.

Chez Anthony, Alain et Alexandre, qui résident et travaillent respectivement dans les départements du Rhône, de l'Isère et de la Drôme, c'est le statut qu'ils accordent aux routes en général.

Pour Alain, cela est ainsi lié au fait qu'il emprunte la RN7 « *pour le travail* », et donc pour un motif utilitaire, tout comme Anthony, qui estime que comme toutes les autres routes, la RN7 « *a une fonction pratique pour se déplacer dans les grandes villes* », ce qui pour lui ne « *représente rien* ». Quant à Alexandre, cette absence de ressentis s'explique par le fait que la RN7, « *c'est une route* », et que l'on « *n'éprouve rien* » au contact d'une route.

Pour quelques autres usagers, ne rien éprouver au contact de la RN7 les conduit à la qualifier de « *route comme n'importe quelle route* », comme c'est le cas d'Isabelle, commerçante dans le département de la Loire, ou encore de Raymond, chauffeur-routier, pour qui « *toutes les routes se valent* » :

« - et sur la route nationale 7, est-ce que vous avez justement des ressentis particuliers ?

- non, la N7 en règle générale est une route comme une autre, elle n'a rien de spécial

- c'est à dire ?

- bien il n'y a pas de route que j'aime spécialement j'ai roulé un peu partout en France et je n'ai aucun critère de préférence j'apprécie toutes les routes ».

Chez des riverains qui empruntent la RN7 quasi quotidiennement, l'absence de ressentis s'explique selon eux par « *l'habitude* », et donc par le fait qu'à force d'être au contact de cette route, ils n'y font plus pratiquement plus attention. C'est ce que précisent

successivement Stéphanie, Sylvie et Sandrine, qui résident et travaillent respectivement dans les départements de la Loire, du Var et de la Drôme.

Pour Stéphanie, cet aspect est ressorti au moment de citer les éléments qui pour elle caractérisaient le mieux la RN7 :

« - d'accord, alors justement nous parlons de la nationale 7, quels sont les éléments qui pour vous caractériseraient le mieux cette route ?

- très bonne question ce qui caractérise cette route.....je ne sais pas bien en fait j'ai tellement l'habitude de la voir, de la prendre que du coup, si je peux dire que ça roule trop vite dans le village ».

Dans une logique similaire, Sylvie explique ne plus faire attention à la RN7 « depuis les années » qu'elle travaille au bord. Elle précise d'ailleurs ne jamais avoir développé de ressentis spécifiques à son contact, la RN7 étant à ses yeux comme une « seconde nature ».

Le cas de Sandrine permet quant à lui de réfléchir au contexte dans lequel cette absence de ressentis se fait jour.

A l'instar de Stéphanie et de Sylvie, elle explique d'abord ne plus avoir de ressentis particuliers au contact de la RN7 lors de ses déplacements quotidiens :

« - d'accord, et alors j'avais quelques dernières questions justement quand vous vous déplacez soit quand vous êtes là sur votre lieu de travail au bord de la route où que vous vous déplacez sur la route est-ce que justement vous avez quand vous êtes au contact de la route des impressions des ressentis particuliers

- non pas particulier par rapport à cette route vous voulez dire

- voilà quand vous vous déplacez dessus ou que vous êtes tous les jours en la voyant

- tous les jours, non, parce qu'après ben ça devient non, après je suis tellement habituée qu'on fait aussi les choses par voilà on vit dans un monde un peu speed donc c'est vrai qu'après ben voilà on est tous pareil, on prend la voiture on fait si on fait ça y'a que le week-end à la limite où je suis un petit peu plus décontractée et que peut-être oui j'ai une autre façon d'appréhender la route mais sinon après en semaine non je suis sur mon lieu de travail faut que j'aïlle là faut que j'aïlle là donc je me déplace, je passe par la nationale 7 je traverse la nationale 7 mais pour moi elle devient très quotidienne donc très banale aussi quoi quelque part ».

Dans ce dernier passage de l'entretien, on note que Sandrine fait référence à ses trajets sur la RN7 au cours des week-ends, où elle appréhende la route d'une autre façon. Elle précise plus loin dans l'entretien que durant ces trajets, son attention se porte généralement sur les « paysages » et tous les changements qui l'affectent, comme par exemple la construction de « nouveaux bâtiments ».

De même, elle explique que durant son enfance, et à une période où elle empruntait moins régulièrement la RN7 du fait de son déménagement de Loriol-sur-Drôme (où elle est née et a en partie grandi) des aménagements de la RN7 lui servaient de « points de repère » :

« [...] la nationale 7 moi je me rappelle quand j'étais enfant même quand je suis partie de Loriol à un certain moment de ma vie ben la nationale 7 quand je revenais par la 7 que j'arrivais de Lyon y'avait la grande image du canard sauvage contre le mur là [...] et moi enfant ben comme on se repère pas quand on est petit on prend des points de repère eh bien moi quand je voyais ce grand canard je disais ça y est on est arrivé chez mémé parce que c'était la nationale 7 et je savais que j'arrivais dans le village et que voilà c'est des points de repère en fait plein de choses comme ça qui faisaient la nationale 7 des choses des inscriptions sur les maisons les magasins enfin voilà tous les magasins qui existaient tout ça les logos là qu'ils avaient c'était magnifique ça ».

Si l'exemple de Sandrine appuie cette idée selon laquelle l'habitude et les pratiques quotidiennes de la RN7 font advenir cette absence de ressentis (ex. différences entre son vécu de la RN7 enfant et son vécu actuel de la RN7), il nous montre cependant que ce vécu n'est pas figé, et que des changements peuvent apparaître selon les contextes, en témoigne sa pratique de la RN7 le week-end.

Dans une logique similaire à celle de Sandrine, Yvan explique que depuis le nombre d'années où il l'emprunte, la RN7 fait désormais « *partie des meubles* » et de « *son univers* », dans la mesure également où « *c'est elle [qu'il] prend quand [il va] acheter [ses] cigarettes, à manger...* ». Il précise qu'il ne prend pas spécialement plaisir à rouler sur la RN7, qui pour lui « *le mène d'un point A à un point B* ». Il indique en revanche qu'à ses yeux, toutes les routes n'ont pas cette fonction, et qu'il apprécie par exemple de rouler en moto sur les routes de la région bordelaise ou sur la départementale qui relie Rodez (Aveyron) à Bergerac (Dordogne). S'il explique que cela ne l'empêche pas de trouver des coins « *très jolis* » sur la RN7, la différence selon lui est qu'« *avec les années, c'est une route pour [lui]* ».

Mentionnons enfin le cas d'usagers qui n'éprouvent pas de ressentis non pas parce qu'il s'agit d'une route ou qu'ils l'habitude de l'emprunter, mais parce qu'ils n'apprécient pas la conduite et ne se sentent pas à l'aise en voiture, comme c'est par exemple le cas de Virginie, qui l'emprunte à Vienne et dans ses environs.

Cette absence de ressentis au contact de la RN7 chez des usagers s'explique donc par deux principales raisons.

La première est liée à une vision de la route comme un support de déplacement permettant de se rendre d'un lieu à un autre. En ce sens, Anthony, Alain et Alexandre incarnent la figure du « passager » évoquée par Marc Augé.

La seconde raison renvoie à l'habitude. Pour les usagers qui se trouvent dans ce cas de figure, la RN7 s'insère dans leurs pratiques et activités quotidiennes, d'où le fait qu'ils n'y prêtent plus spécialement attention au fil du temps. Elle peut en ce cas avoir une dimension de marquage identitaire, comme l'illustre l'exemple de Sandrine, pour qui la publicité du Canard Sauvage a longtemps constitué un « *point de repère* » à Loriol-sur-Drôme. Cette dimension n'est toutefois pas forcément conscientisée, et traduit la difficulté que peut représenter l'expression d'un rapport à la route.

Pour des usagers, le vécu de la RN7 est davantage lié aux habitudes qu'ils y développent.

3-2- Des habitudes liées aux pratiques quotidiennes et professionnelles de la route nationale 7

Cette sous-partie est consacrée aux habitudes que des usagers ont développé sur la RN7 au fil de leurs pratiques.

Dans la mesure où les touristes interrogés empruntaient la RN7 soit pour la première fois, soit de manière très occasionnelle, c'est essentiellement dans les entretiens conduits auprès des riverains et des chauffeurs-routiers que cet aspect est ressorti.

Dans les deux sous-parties consacrées respectivement aux habitudes des riverains et aux habitudes des chauffeurs-routiers, nous verrons comment elles nous renseignent une nouvelle fois sur le lien que les usagers développent à l'égard de la RN7.

3-2-1 - Les riverains : des habitudes liées aux activités quotidiennes et ponctuelles

Deux riverains ont plus particulièrement indiqué avoir développé des habitudes sur la RN7.

C'est d'abord le cas de Daniel, dont il a été question dans une précédente sous-partie de ce chapitre (sous-partie 3-1-1-2, p.207), et qui pour rappel réside à Saint-Fargeau-Ponthierry et emprunte régulièrement la RN7 pour se rendre à Fontainebleau et Pouilly-sur-Loire, où il possède une résidence secondaire.

C'est surtout au cours du trajet Saint-Fargeau-Ponthierry - Pouilly-sur-Loire que Daniel et sa femme ont développé des habitudes, qui consistent successivement à « *s'arrêter manger* » au Courtepaille de Montargis, à « *acheter le pain* » chez le boulanger de Pouilly-sur-Loire, et à aller « *faire les courses* » au Auchan de La-Charité-sur-Loire ou de Cosne-Cours-sur-Loire. Si Daniel précise que ces habitudes s'expliquent avant tout par des raisons pratiques, on note également qu'elles renvoient davantage aux services proposés par la RN7 (ex. restaurant Courtepaille) ou qui sont situés en son bord (ex. boulangerie de Pouilly-sur-Loire). Pour Sophia, qui réside et travaille à L'Arbresle, sa principale habitude en lien avec la RN7 consiste quant à elle à s'arrêter dans une boulangerie située entre sa maison et l'école de ses enfants, et ce parce qu'elle est « *pratique* » et qu'il n'y a « *rien d'autre avant* ». Une habitude qui tout comme pour Daniel, renvoie donc là aussi aux services présents en bordure de RN7.

Les habitudes de Daniel et de Sophia sur la RN7 s'inscrivent donc dans le cadre de déplacements fonctionnels ponctuels ou quotidiens.

Si l'étude des habitudes développées par les chauffeurs-routiers nous permet elle aussi d'analyser les liens qu'ils tissent à l'égard de la RN7, elle conduit également à comprendre quelles différences ils perçoivent avec l'autoroute.

3-2-2 - Les chauffeurs-routiers : des habitudes révélatrices des rapports avec les routes nationales et l'autoroute

Nous avons vu précédemment qu'au cours de leurs déplacements sur la RN7, les chauffeurs-routiers faisaient essentiellement attention à des aspects propres à son aménagement, comme les « *ronds-points* » ou la « *chaussée* ».

Au cours des entretiens, il est également apparu qu'en évoquant la RN7 mais aussi d'autres routes nationales, les chauffeurs-routiers mentionnaient souvent les relais-routiers, au sein desquels ils s'arrêtent le midi et le soir lors de leurs déplacements hebdomadaires. Pour beaucoup d'entre eux, il s'agit alors de raconter des anecdotes propres à ces établissements (ex. personnes rencontrées et teneur des échanges avec les gérants), de donner leur avis sur la qualité de l'accueil et des services proposés, ou encore de justifier pourquoi ils préfèrent s'y arrêter lorsque cet établissement se trouve sur leur trajet.

Dans la mesure où les entretiens se sont déroulés dans les relais-routiers, on pourrait légitimement penser que c'est pour cette raison que les chauffeurs-routiers évoquent ces établissements, et ce bien que les questions posées n'aient pas porté spécifiquement dessus. Si le lieu des réalisations des entretiens représente un risque de biais qui a été pris en compte dans l'analyse, il est toutefois apparu que les relais-routiers tiennent une place importante dans le quotidien des chauffeurs-routiers. Plusieurs motifs l'expliquent.

C'est d'abord la « *qualité de la nourriture* » et le fait « *qu'elle ne coûte pas cher* » qui ont été évoqués par la plupart des chauffeurs-routiers. Cet aspect constitue à leurs yeux un facteur important. En effet, dans la mesure où ils parcourent de nombreux kilomètres tout au long de la semaine, ils expliquent avoir « *besoin* » de bien manger pour garder le rythme qui leur est imposé sans que cela ne leur demande de dépenser trop d'argent.

L'autre motif évoqué renvoie à la « *qualité* » de l'accueil proposé par les gérants de ces établissements. André, chauffeur-routier depuis 45 ans, explique ainsi que le simple fait pour lui d'entrer dans un relais-routier et d'être accueilli par quelqu'un « *qui vous dit bonjour, vous serre la main et vous demande comment ça va* » change beaucoup de choses, surtout après des journées « *où vous êtes seuls dans votre camion, parfois pendant dix heures d'affilée* ». C'est pourquoi pour André, les relais-routiers c'est un peu le « *chez soi* » des chauffeurs-routiers. Il va même jusqu'à les comparer à sa « *maison* », puisqu'« [il] *connaît les gens, les patrons* », et que c'est ce qu'un chauffeur-routier « *recherche le soir* ». Des chauffeurs-routiers comme Fabrice et Jérôme expliquent toutefois que même s'ils apprécient certains relais-routiers sur la RN7 et ont plaisir à s'y arrêter le soir, ce ne sont pas pour autant des lieux où ils se sentent « *chez eux* », puisqu'ils n'y retrouvent par exemple pas le même confort que dans leurs maisons. Jérôme précise d'ailleurs que c'est son camion qu'il identifie avant tout comme étant sa « *maison* », puisque c'est en son sein qu'il se trouve le plus souvent et qu'il y passe l'essentiel de sa semaine. Le fait de se retrouver presque exclusivement entre chauffeurs-routiers le soir dans ces établissements conduit également André à préciser que pour lui, les relais-routiers constituent « *en quelque sorte leurs racines et leurs repères* ».

Nous proposons de désigner ces relations évoquées par André par le terme de sociabilité, définie ici comme « l'ensemble des relations qu'un individu entretient avec d'autres compte tenu de la forme que prennent ces relations » (Forsé, 1991). Cette sociabilité renvoie toutefois davantage aux relations entre les chauffeurs-routiers et les gérants des relais-routiers qu'aux chauffeurs-routiers entre eux. Bien que ces derniers aient des échanges au cours de la soirée passée dans les relais-routiers, il est toutefois apparu que peu d'entre eux gardaient contact sur le long terme, dans la mesure où ils ne se croisent pas forcément du fait des multiples et différents trajets qu'ils effectuent chacun au cours de l'année. De même, certains chauffeurs-routiers ont précisé que du fait des contraintes horaires journalières qui leur sont désormais imposées, il leur est souvent compliqué de se donner rendez-vous à un endroit précis, tous n'étant pas certains de pouvoir s'y rendre. Christophe, qui exerce depuis 23 ans, explique toutefois que par le

passé, des relais-routiers ou des parkings servaient de lieu de rassemblement aux chauffeurs-routiers qui se connaissaient déjà. Pour lui, cela était lié au fait que les chauffeurs disposaient de davantage de liberté dans leur travail, et que le respect des horaires effectués chaque jour étaient contrôlés moins strictement qu'à l'heure actuelle.

Face à ces nouvelles législations du métier et contraintes imposées pour les horaires de conduite journalières, des chauffeurs-routiers organisent d'ailleurs à l'avance leurs déplacements et leurs arrêts quel que soit le trajet effectué.

Pour cela, nombre d'entre eux utilisent désormais l'application *Truckfly*, qui répertorie les établissements présents sur les routes nationales et les autoroutes, et permet de se faire une idée de leur qualité suite aux avis laissés par les personnes qui y sont allées. L'application permet également aux chauffeurs-routiers de repérer les établissements les plus proches du lieu où ils devront charger ou décharger leur marchandise, ce qui les aide à évaluer si oui ou non il leur sera possible d'y accéder en une journée de conduite, ou si dans le cas contraire, il leur faudra s'arrêter dans un autre établissement.

Ainsi, les lieux d'arrêt des chauffeurs-routiers relèvent rarement de choix, mais plutôt par des raisons stratégiques, liées à leur emploi du temps hebdomadaire. Ce qui explique pourquoi même si des chauffeurs-routiers apprécient des établissements plus que d'autres, il ne leur est pas nécessairement possible de s'y arrêter, bien qu'il arrive parfois que certains ajustent exprès leurs horaires pour pouvoir le faire.

Si les chauffeurs-routiers ont donc pour habitude de s'arrêter dans les relais-routiers plutôt que dans les aires d'autoroute, ils ne développent en revanche pas d'habitudes dans un établissement en particulier, et ce pour les raisons précédemment évoquées. Ce qui crée leur attachement aux relais-routiers des routes nationales, c'est le fait de retrouver les éléments qui pour eux rendent ces établissements agréables : sociabilité et qualité des services proposés.

L'évocation de leurs habitudes sur la route conduit dans le même temps les chauffeurs-routiers à parler des aires d'autoroute, et à justifier pourquoi ils ne les apprécient pas et cherchent généralement à les éviter. Parmi les chauffeurs-routiers qui circulent sur l'autoroute par choix ou par contrainte, la plupart préfère d'ailleurs en sortir pour se rendre dans un relais-routier plutôt qu'une aire d'autoroute, comme c'est le cas de Stéphane. Toutefois, des chauffeurs-routiers comme Antoine précisent ne pas avoir de préférence particulière pour les relais-routiers ou les aires d'autoroute, et expliquent que cela ne les dérange pas de s'arrêter sur une aire d'autoroute pour la nuit s'ils n'ont pas d'autre choix.

Extraits des entretiens réalisés, les qualificatifs suivants proposent d'identifier les raisons qui participent à fonder cette répulsion des aires d'autoroute chez les chauffeurs-routiers :

« *la nourriture est chère et mauvaise* » (Philippe).

« *c'est sale* » (René).

« *les aires d'autoroute ça manque de place pour se garer* » (Gérard).

« *il y a des étrangers, c'est sale, et on y mange mal !* » (José).

« *l'accueil est quasi-inexistant, c'est impersonnel* » (Jérôme).

« ces espaces ne nous sont pas réservés, et l'on ne reconnaît pas un chauffeur-routier sur une autoroute alors que c'est le cas dans des relais-routiers » (Bruno).

« sur une aire d'autoroute il n'y a pas de sécurité, on peut te dérober ta marchandise facilement, alors que ce n'est pas le cas sur les parkings de relais-routiers, où quelqu'un n'osera pas s'aventurer pour dérober la marchandise » (André).

« on y rencontre beaucoup de chauffeurs étrangers, qui ne se sentent pas à leur place sur les routes nationales » (Christophe).

« les services disponibles sont moins pratiques que dans les relais-routiers » (Stéphane).

Nous remarquons dans un premier temps que parmi les éléments cités, certains sont à l'opposé de ceux mobilisés par des chauffeurs-routiers pour décrire les relais-routiers, tels que la « *qualité* » et le « *prix de la nourriture* » ainsi que l'« *accueil proposé* ». Si des comparaisons sont directement effectuées par des chauffeurs-routiers (ex. Bruno, André et Stéphane), on note également que des caractéristiques attribuées aux aires d'autoroute n'ont jamais été mentionnées lorsqu'il s'agissait des relais-routiers (ex. saleté des lieux). On comprend donc que s'il s'agit d'un défaut que les chauffeurs-routiers attribuent aux aires d'autoroute, c'est à l'inverse une qualité que l'on retrouve dans les relais-routiers.

Deux autres aspects évoqués par les chauffeurs-routiers nous invitent ensuite à analyser, d'une part, la signification qu'ils donnent aux aires d'autoroute et aux relais-routiers, et, d'autre part, à la place qu'ils s'assignent et qu'ils assignent à d'autres usagers sur la route.

Parmi les extraits d'entretiens cités précédemment, on note que Jérôme évoque le caractère « *impersonnel* » des aires d'autoroute. Si pour Philippe, ce caractère « *impersonnel* » se traduit par le fait de « *prendre un mauvais café qui coûte cher à une machine ou d'être servi par quelqu'un qui vous fait la gueule* », André évoque lui l'absence de contacts entre les chauffeurs-routiers dans ces espaces. Ainsi, pour lui, sur « *l'autoroute y'a rien, tu bois ton café tout seul, il n'y a aucun contact, rien, et il se peut que tu sois à côté d'un chauffeur-routier qui travaille à 10 kilomètres de chez toi mais tu n'en sauras rien* ». Au cours de l'entretien à ses côtés, il a d'ailleurs évoqué son repas de la veille dans une cafétéria sur une aire d'autoroute à la sortie de Lyon. Il a ainsi expliqué que la première idée qui lui était venue en tête était « *de se barrer à cause du monde présent* ». Cette absence de contacts entre les individus sur les aires d'autoroute explique pourquoi Bruno précise que sur une aire d'autoroute, « *rien ne distingue un chauffeur-routier d'un autre* », et que l'autoroute « *s'adresse à tout le monde* ».

Premièrement, il apparaît que les propos tenus par ces chauffeurs-routiers à l'égard des aires d'autoroute entrent en opposition avec ceux tenus sur les relais-routiers. Nous distinguons ainsi les différences que les chauffeurs-routiers perçoivent entre ces établissements, et qui expliquent pourquoi ils apprécient davantage les relais-routiers.

Deuxièmement, nous proposons de réfléchir au statut des aires d'autoroute au prisme du concept de « *non-lieu* », développé par l'ethnologue Marc Augé (Augé, 1992). Selon l'auteur, le non-lieu désigne pour rappel aussi bien les infrastructures de transport nécessaires à la circulation des personnes (ex. routes et aéroports) que les moyens de transport (ex. métros et trains), qui incarnent des espaces d'anonymat destinés à accueillir les individus. En repartant des attributs donnés par les chauffeurs-routiers aux aires d'autoroute, nous

pourrions dans un premier temps les qualifier de non-lieux, dans la mesure où elles sont caractérisées par une absence de contacts et de liens entre les chauffeurs-routiers et par l'anonymat. Toutefois, ces ressentis ne concernent qu'un type d'usagers de la route, et ne peuvent prétendre à être généralisés. C'est pourquoi nous souhaitons nous inscrire dans la continuité de l'analyse développée par le géographe Bernard Debarbieux au sujet des non-lieux : « Un « endroit » n'est un non-lieu qu'à certains moments, moments durant lesquels la territorialité est mise entre parenthèse, et seulement pour les hommes qui adoptent cette attitude. Dans ces moments, celui qui vit l'endroit comme un non-lieu sacrifie consciemment aux règles de la fonctionnalité pratique et de la « contractualité solitaire. » (Debarbieux, 1993).

Nous relevons ensuite dans les extraits d'entretiens qu'il est question à plusieurs reprises des « *chauffeurs étrangers* », qui font ici référence aux chauffeurs-routiers d'Europe de l'est. Il est à la fois souligné que l'on en rencontre sur les aires d'autoroute, mais qu'ils ne sont par contre pas présents dans les relais-routiers, où Christophe estime « *qu'ils ne se sentent pas à leur place* ». C'est justement au prisme du concept de « place » que nous proposons de poursuivre l'analyse.

Pour le géographe Michel Lussault, la place est « conçue comme un moyen d'occuper ou de faire occuper un emplacement (assignation) pour tenir une position ou rappeler la position tenue (désignation) par un ou des acteurs dans la société [...]. Les places ne sont pas de simples localisations topographiques, des coordonnées dans une étendue, mais des positions spatiales. » (Lussault, 2009). Dans un travail consacré aux mobilités quotidiennes dans la région bordelaise, le géographe André-Frédéric Hoyaux a montré que la mobilité « permettait de traduire par la réplication de la routine quotidienne, la légitimité d'être quelque part, de quelque part, d'être reconnu comme étant à sa place d'un bout à l'autre du trajet. » (Hoyaux, 2014).

Au cours des entretiens, il est apparu que la plupart des chauffeurs-routiers manifestaient une certaine hostilité à l'égard des « *chauffeurs étrangers* », du fait de l'ouverture à la concurrence qu'a générée leur arrivée sur le marché du transport français. Ainsi, les propos tenus par José et Christophe suggèrent que la présence de chauffeurs-étrangers dans les aires d'autoroute participe à la répulsion qu'ils ont de ces lieux.

Mais Christophe explique surtout que les « *chauffeurs étrangers ne se sentent pas à leur place sur les routes nationales* ». Au cours d'un entretien dans un relais-routier du Loiret, José a d'ailleurs souligné que l'on rencontrait très rarement des chauffeurs étrangers dans les relais-routiers, et qu'« *au mieux, on les verra prendre une pizza et aller manger dans leurs camions* ». Pour Stéphane, ce n'est pas uniquement dans les relais-routiers que les chauffeurs étrangers n'ont pas leur place, mais aussi sur les routes nationales, puisqu'à ses yeux, les chauffeurs étrangers ne devraient pas « *avoir le droit* » de rouler sur les routes nationales françaises, et devraient au contraire emprunter l'autoroute, qui « *est à tout le monde* ».

Les éléments contenus dans ces propos nous permettent de comprendre, dans un premier temps, que les chauffeurs-routiers essaient de se distinguer des autres usagers de l'autoroute. Considérant qu'elle est « *à tout le monde* », on note pourtant qu'ils éprouvent une répulsion à son égard et cherchent si possible à l'éviter, dans la mesure où ils trouvent que c'est « *impersonnel* » et éloigné de la qualité des services proposés dans les relais-routiers. Si la présence des « *chauffeurs étrangers* » est redoutée, elle ne paraît cependant pas constituer un problème en soi, ce qui peut sous-entendre que les « *chauffeurs étrangers* » sont inclus dans ce « *tout le monde* », à l'inverse des chauffeurs français.

Dans la mesure où aucun entretien n'a été conduit auprès de chauffeurs-routiers étrangers, il est difficile d'identifier et d'énoncer des éléments qui expliquent en particulier pourquoi les « *chauffeurs étrangers* » ne se sentent pas à leur place sur les routes nationales. Pour des chauffeurs-routiers français, énoncer ce constat peut toutefois apparaître comme une manière de légitimer leur place dans ces établissements. De même, considérer que l'autoroute est « *à tout le monde* » revient en retour à considérer que les routes nationales ne sont pas à tout le monde. A en croire les propos de Stéphane, il s'agirait donc d'un espace réservé aux chauffeurs-routiers français, dans lequel ils ont une légitimité à se trouver, à l'inverse des « *chauffeurs étrangers* ». La route nationale apparaîtrait donc comme un élément constitutif de l'identité collective des chauffeurs-routiers.

C'est en établissant un parallèle entre l'autoroute et les routes nationales que les chauffeurs-routiers français opèrent donc une distinction avec les « *chauffeurs étrangers* ».

Pour des usagers, leur vécu de la RN7 renvoie à une image plus générique de la route.

3-3 - Une évocation de la route nationale 7 liée à des dimensions génériques

Cette dernière sous-partie revient sur des éléments cités par des usagers pour caractériser la RN7. Elle s'intéresse à ceux qui renvoient à une image plus générique de la RN7, et que nous proposons d'identifier dans les paragraphes qui suivent.

3-3-1 - La route nationale 7 : un axe structurant à l'échelle départementale ou communale

Pour des riverains, la RN7 tient une place fonctionnelle structurante dans le département ou la commune au sein desquels ils résident.

Mentionnons d'abord le cas de Claire, qui travaille dans un commerce situé en bordure de RN7 dans le Vaucluse, et fait part de l'analyse qu'elle a construite au cours de sa situation de riveraineté :

« Charles Trenet déjà donc la route des vacances ça c'est plutôt l'imagerie mais pour la caractériser moi en tant que personne qui travaille au bord de la nationale 7 c'est surtout une route de trafic c'est surtout une route utilitaire c'est une voie utilitaire c'est une pénétrante dans l'agglomération d'Avignon ça relie Orange et la banlieue d'Avignon et ça c'est essentiel pour la circulation et l'activité économique la circulation économique ici dans la région ».

Si on note, là encore, le décalage qui existe parfois entre l'imaginaire de la RN7 couramment véhiculé et la vision que peut en avoir un usager à son échelle, il apparaît également que Claire insiste sur « *l'activité économique* » et la « *circulation économique* », et ce parce que sa présence quasi quotidienne au bord de la RN7 est liée à son travail et donc à une activité économique.

Pour Virginie, qui réside à proximité de Vienne et travaille dans un commerce situé dans cette ville, c'est un important flux de circulation qui caractérise la RN7 dans la commune :

« alors je dirais que c'est l'axe majeur de la ville de Vienne, il y a toujours du monde je le vois quand je vais effectuer mes achats le matin où je vais près du sud de Vienne par exemple il y a toujours du monde à 04h00 du matin, mais je ne peux même plus compter à cause du monde ».

A travers ces deux exemples, nous observons que la pratique et le vécu de la RN7 peuvent donc conduire à une vision de la RN7 qui ne s'appuie pas seulement sur des ressentis personnels, mais permet au contraire de comprendre ce qu'elle représente pour le territoire. Dans la mesure où Claire et Virginie empruntent et/ou se trouvent au bord de la RN7 pour des raisons pratiques, on constate qu'elle est davantage appréhendée dans ses dimensions fonctionnelles.

Pour d'autres usagers, les éléments mobilisés pour caractériser la RN7 renvoient à des anecdotes personnelles.

3-3-2 - La route nationale 7 : une place marquante dans l'histoire des communes

C'est dans les entretiens menés auprès des riverains que cet aspect est ressorti, dans la mesure où ce sont des aménagements de la RN7 spécifiques à la commune où ils résident qu'ils ont évoqué.

Nous avons précédemment évoqué le cas de Sandrine, qui est née, a grandi, et réside à Loriol-sur-Drôme, où elle tient un commerce. Nous avons vu que du fait de sa pratique quotidienne de la RN7 dans le cadre de ses activités professionnelles et familiales, elle n'éprouvait plus de ressentis particuliers au contact de la route, qui est à ses yeux devenue « *banale* » et loin de l'image de la RN7 que l'on pouvait s'en faire par le passé.

Si l'aspect évoqué par Sandrine aurait pu trouver sa place dans la précédente sous-partie (sous-partie 3-3-1, p.218), il a toutefois paru plus judicieux de l'évoquer ici, dans la mesure où ses propos concernent un aménagement de la RN7 réalisé par le passé :

« - si vous deviez donner des éléments pour vous qui caractérisent la route ce serait lesquels

- à proprement dit qui caractérisent la route c'est compliqué parce que c'est vrai que nous ben pour venir dans le centre enfin sur cette nationale 7 sur cette parcelle là à vrai dire y'a pas beaucoup de gens qui passent y'a les locaux et puis un petit peu les gens qui voyagent l'été, c'est vrai que je croise l'été les camping-cars qui s'arrêtent pour aller prendre de l'argent au distributeur à côté ou qui veulent ou quelques gens qui viennent en vacances et qui visitent un petit peu mais étant donné la déviation y'a beaucoup moins de passages qui pourrait y'en avoir d'ailleurs y'a même des gens qui habitent à Loriol qui ne vont jamais à Loriol qui ne passent jamais par le centre-ville parce qu'ils travaillent sur Valence ou ils travaillent sur Montélimar donc leur axe c'est la déviation quoi finalement donc c'est vrai que le centre-ville de Loriol il est quand même plus occupé par les gens qui n'habitent comme nous les commerçants bon ou les artisans les trucs comme ça mais voilà ce n'est pas non plus l'axe passant

- oui ça vous remarquez que y'a moins de passage

- ah oui

- avant la déviation

- *oui et puis surtout on le voit par rapport à Livron village du dessus eux ils passent tous par là, forcément les gens aujourd'hui bon voilà ben nous non ils passent tous par la déviation voilà, ce qui nous coupe un petit peu du tourisme aussi forcément puisque effectivement bon après c'est, faut bien reconnaître que quand c'est l'été si on avait comme c'est arrivé des fois les accidents sur la déviation et que comme tout le monde passe là c'est l'horreur parce que (rires) la pollution et tout mais voilà c'est à double tranchant quoi, voilà mais y'a quand même des gens on voit l'été moi je vois quand même les touristes j'en vois bien passer, s'arrêter sur la nationale 7 ».*

A travers cette évocation de la RN7, qui fait surtout référence à son ancien tracé et que les automobilistes (et en particulier les touristes) ont en majorité délaissé, Sandrine évoque à plusieurs reprises la déviation de la commune, mise en service en 1975. Un aménagement qui des années après sa réalisation, apparaît donc pour Sandrine comme un aspect « à double tranchant », dans la mesure où si elle a permis une réduction des nuisances liées à la circulation, elle a en revanche contribué à détourner les touristes et des habitants de la commune.

De même, on relève que Sandrine estime qu'il est « compliqué » de citer des éléments qui caractérisent la RN7, dans la mesure où les flux d'usagers se font rares sur l'ancien tracé de la route, au bord duquel est situé son commerce.

Au cours de l'entretien réalisé aux côtés d'Arnaud, qui est né et a grandi à Cosne-Cours-sur-Loire, le thème de la déviation de la commune mise en service dans les années 1970 a été évoqué en premier lorsqu'il a été question des éléments qui pour lui caractérisent la RN7. S'il a d'abord été question des impacts qu'a eu la déviation pour le centre-ville de Cosne-Cours-sur-Loire, où plusieurs commerces ont fermé du fait de la création concomitante d'une zone commerciale, Arnaud a ensuite plus largement évoqué les conséquences qu'a eu cette déviation pour la propriété où il résidait avec sa famille. Propriétaire d'un domaine agricole duquel sa famille a dû être expropriée pour permettre la construction de la déviation de la RN7, Arnaud explique ainsi pourquoi à partir de 1975, lui et sa famille ont nourri une vision assez négative de cet aménagement, qu'ils n'ont pas bien vécu du fait du bouleversement qu'elle a entraîné dans leur vie.

D'un côté, nous avons donc l'évocation des impacts que peut avoir la déviation pour la vie de la commune (Sandrine), et de l'autre, les impacts qu'elle peut avoir dans l'histoire familiale (Arnaud). Bien que ces deux usagers ne fassent pas référence à leurs pratiques quotidiennes de la RN7, l'évocation qu'ils en font permet de saisir quelques aspects du lien affectif qu'ils entretiennent à son égard.

3-3-3 - La route nationale 7 : une route « mythique » et « patrimoniale » à la dimension nationale

Au cours de l'analyse effectuée dans cette troisième partie du chapitre, nous avons vu que plusieurs usagers mobilisaient des éléments génériques de la RN7 pour évoquer le vécu qu'ils en ont, et ce le plus souvent pour souligner une différence entre l'image qui en est véhiculée et la réalité que l'on rencontre en la pratiquant.

S'ils ne les ont pas mobilisés au moment d'évoquer leurs pratiques ou leur vécu de la RN7, signalons toutefois que d'autres usagers ont cité des éléments génériques de la RN7 lorsqu'il était question des éléments qui à leurs yeux la caractérisent.

Ces éléments renvoient d'abord à la RN7 dans les années 1950 et 1960, comme cela apparaît chez Raymond (chauffeur-routier) et Thomas (riverain) :

« *la RN7, c'est sympathique et c'est la nostalgie des anciens* » (Raymond, chauffeur-routier).

« *route du soleil, des vacances, fréquentée par tout le monde elle part de Paris puis va dans le Sud, tous les vacanciers à l'époque la prenaient maintenant encore et toujours c'est sur la route nationale 7* » (Thomas, riverain).

« *la RN7 traverse beaucoup de villages, avec une histoire, par exemple il y a l'arc de Triomphe de Orange et ça passe à Mornas, Mondragon, où il y a beaucoup d'histoire* » (José, riverain).

Chez d'autres riverains, c'est la dimension nationale de la RN7 qui est évoquée :

« *je dirais sa longueur, elle passe un peu de partout en fait, et puis aussi le passage qu'il y a, et puis elle traverse pas mal de villes aussi* » (Sophia, riveraine).

Enfin, le cas de Pascal (touriste) s'avère intéressant. Pour lui, la RN7 « *c'était la route que les gens prenaient pour aller en vacances, c'était l'époque des congés payés et ils partaient de Paris. La route nationale 7, c'est aussi la route avec beaucoup de bouchons* ». Nous avons vu précédemment que si lui et sa compagne Laurence ont emprunté la RN7 dans le Var au printemps dernier, c'était essentiellement pour des raisons économiques, et donc pour ne pas payer l'autoroute. Bien qu'il connaisse l'histoire de la RN7, Laurent m'a alors indiqué que cela n'avait aucunement joué dans son choix de prendre cette route, qu'il ne trouve d'ailleurs pas spécialement valorisée. Mais il a indiqué qu'il l'emprunterait certainement pour cette raison lors d'un prochain trajet, où il souhaite « *visiter le Musée Mémoire de la Nationale 7* ».

A travers ces quelques évocations de la RN7, on note dans un premier temps qu'il est généralement question des « *vacances* » et des « *congés payés* », qui font écho aux flux de vacanciers estivaux entre Paris et la Côte d'Azur sur la RN7 dans les années 1950 et 1960, et qui ont été en grande partie permis par la promulgation en 1936 de la loi sur les congés payés. Si, comme nous l'avons vu dans le chapitre 3, ces aspects ont contribué à forger le mythe de la RN7 au cours de ces décennies, le chapitre 4 a montré que ces derniers étaient également mobilisés par les acteurs patrimoniaux pour justifier l'intérêt patrimonial suscité par la route. Un aspect patrimonial auquel il est d'ailleurs fait référence dans l'évocation de la RN7 par José, qui parle de l'« *histoire* » des communes que traverse la route et qui contribue à sa particularité. A l'exception de ce dernier qui cite des communes situées dans le département du Vaucluse, du fait probablement qu'il travaille entre Piolenc et Orange, les autres usagers évoquent la RN7 dans sa globalité, comme c'est le cas lorsqu'il est également question de sa géographie.

La partie qui suit capitalise l'analyse présentée dans cette troisième partie.

3-4 - Synthèse de la troisième partie

Cette troisième partie du chapitre laisse apparaître plusieurs formes de vécu de la RN7 chez les usagers, qui le construisent à travers leurs pratiques respectives de la route, mais aussi parfois dans leur situation de riveraineté (riverains) ou dans les liens tissés avec des lieux de la RN7 (ex. chauffeurs-routiers avec les relais-routiers).

A travers le vécu de la RN7, deux principaux aspects sont appréhendés : l'aspect fonctionnel d'une part, et l'aspect paysager d'autre part, auquel s'intègrent également les territoires traversés par la route.

Si des recoupements apparaissent entre les usagers, on observe toutefois que quand la RN7 est empruntée dans le cadre des activités quotidiennes (riverains) ou pour des motifs professionnels (chauffeurs-routiers), ils l'appréhendent davantage dans ses dimensions fonctionnelles. A l'inverse, la plupart des touristes expliquent qu'au cours de leurs trajets sur la RN7, ils en profitent pour « découvrir » ses « paysages » et ses « territoires ». De même, certains riverains qui ont grandi au contact de la RN7 ou l'empruntent depuis de nombreuses années inscrivent également leurs pratiques de la RN7 dans cette logique (ex. Alexandre et Christine). Enfin, nous avons vu que l'absence de ressentis sur la RN7 concernait essentiellement des riverains, soit parce qu'elle résulte de la conception qu'ils se font de la route en général, soit parce qu'à force de l'emprunter, elle a fini par devenir une habitude et s'intégrer dans leur quotidien.

En ce sens, les entretiens font apparaître deux régimes d'« automobilité » (Flonneau et Guigueno, 2009), définie comme les pratiques de mobilité liées à l'automobile (Flonneau, 2009). L'un correspond ainsi au régime de l'après-guerre, avec une conduite maîtrisée et peu performante, mais qui permet de « découvrir du pays ». L'autre correspond davantage au régime du mode contemporain, où l'on se laisserait conduire par le « GPS et le régulateur de vitesse » pour se rendre d'un point à un autre de l'espace via la route.

Dans la mesure où le vécu de la RN7 se construit surtout à travers les pratiques qu'en ont les usagers, on note que la route est appréhendée à travers différentes échelles, qui varient selon chaque usager.

Si la dimension nationale et « mythique » de la RN7 est évoquée par plusieurs usagers, on constate d'une part qu'il s'agit pour eux de la confronter parfois avec la réalité du tronçon de la RN7 qu'ils pratiquent (ex. avec des riverains), ou d'autre part qu'ils l'évoquent sans que cela n'impacte leur vécu ou leur choix de circuler dessus, qui se construisent alors au prisme de d'autres motifs.

Conclusion du chapitre

Ce chapitre avait pour objectif d'analyser le vécu de la RN7 chez les usagers. Il a consisté, d'une part, à identifier les raisons pour lesquelles un usager fait le choix d'emprunter la RN7 plutôt qu'une autre route. Il a cherché, d'autre part, à caractériser les ressentis, perceptions et habitudes développés par les usagers au cours de leurs pratiques de la RN7. En choisissant d'interroger des riverains, des chauffeurs-routiers et des touristes sur l'ensemble (ou presque) du tracé de la RN7, nous sommes ainsi trouvés face à une pluralité de motifs et d'échelles de pratiques de la route.

Le but, dans un premier temps, était d'observer si la dimension patrimoniale de la RN7 influait ou non sur les motifs de pratiques et/ou le vécu de la RN7 chez les usagers.

La deuxième partie du chapitre a d'abord montré que des usagers préféraient emprunter la RN7 pour des raisons d'ordre pratique et rationnel (ex. baisse du coût du trajet, sentiment de sécurité...). Dans ce cas de figure, où l'on retrouve essentiellement des riverains et des chauffeurs-routiers, la dimension patrimoniale de la RN7 n'entre pas en compte, dans la mesure où ces raisons s'expliquent par des logiques fonctionnelles. D'autres usagers (surtout des touristes mais aussi des riverains) justifient ce choix d'emprunter la RN7 par les agréments rencontrés au cours d'un trajet sur cette route. Si ces agréments renvoient aux paysages et territoires traversés, à l'ambiance de la route, ou aux aménagements routiers qui rendent le trajet moins monotone (ex avec les chauffeurs-routiers), aucun ne renvoie directement aux éléments génériques de la RN7 identifiés dans le chapitre 4 (ex. passé de la route, manière de voyager à l'ancienne...). Si des riverains et des touristes soulignent le rôle des paysages et territoires traversés dans leur choix d'emprunter la RN7, on constate toutefois que cela n'est pas lié au fait qu'il s'agit de « paysages et de territoires de la RN7 », mais davantage lié au fait qu'il s'agit de paysages et de territoires de la région parcourue. Lorsqu'il est question des agréments de la RN7, ce sont donc davantage des aspects propres aux tronçons parcourus ou des paramètres personnels qui entrent en compte.

La troisième partie du chapitre a permis de caractériser différentes formes de vécu de la RN7. Il apparaît que ce vécu s'explique essentiellement par les pratiques quotidiennes ou ponctuelles qu'en ont les usagers, mais aussi parfois par des aspects liés à l'habitude ou à l'histoire personnelle de chacun.e. Dans la mesure où les usagers interrogés pratiquent différents tronçons de la RN7 et à des échelles et fréquences variées, nous avons vu que plusieurs caractéristiques sont ressorties pour désigner la RN7, qu'elles soient positives ou négatives. De même, nous avons également vu qu'une corrélation apparaît quasi systématiquement entre les raisons pour lesquelles un usager choisit d'emprunter la RN7 et le vécu qu'il en a. Ainsi, la plupart des riverains et des chauffeurs-routiers appréhendent la RN7 essentiellement dans ses dimensions fonctionnelles, quand la majorité des touristes l'appréhendent à travers les agréments offerts par ses paysages et ses territoires. Là encore, les éléments génériques de la RN7 identifiés dans le chapitre 4 entrent peu en compte dans ce vécu des usagers. Si des usagers (ex. touristes et chauffeurs-routiers) les évoquent sans toutefois que cela n'influe sur leurs pratiques ou modifie leur vécu, on note toutefois que ces éléments génériques sont parfois mobilisés : d'une part, pour souligner l'écart qu'il peut exister entre l'imaginaire de la RN7 véhiculé et la réalité liée à sa pratique ; d'autre part, pour dénoncer le manque d'entretien dont elle fait parfois l'objet sur certains tronçons, alors même qu'elle revêt une signification pour le pays. Ces éléments sont alors surtout évoqués par des riverains, qui pratiquent et/ou sont au contact de la RN7 quotidiennement.

Dans un second temps, et à partir du cas de la RN7, ce chapitre nous a permis d'analyser la place que peut tenir la route dans les territorialités individuelles.

En capitalisant sur les résultats du chapitre, le tableau 22 présente les principales formes de lien que les usagers développent à l'égard de la RN7.

Tableau 22 - Les principales formes de lien développées par les usagers à l'égard de la RN7

Les usagers : un lien avec la RN7 caractérisé par...			
1	2	3	4
Utilitarisme	Habitabilité	Territorialisation	Banalisation

Réalisation : Pierre-Louis Ballot, 2020.

Si, au départ, le but était d'analyser les significations de la RN7 via une appréhension de ses dimensions patrimoniales par les usagers, nous proposons d'élargir notre analyse au-delà de la problématique posée et de revenir sur les quatre formes de lien mentionnées dans le tableau 22.

Forme 1 : Parmi les usagers qui vivent et appréhendent la RN7 à travers ses dimensions utilitaires, on retrouve essentiellement des riverains et des chauffeurs-routiers. Pour eux, emprunter la RN7 s'inscrit dans le cadre de leurs activités quotidiennes ou professionnelles, et lorsque circuler sur cette route relève d'un choix, il s'explique généralement par des raisons d'ordre pratique. Notons que chez les riverains, certains peuvent apprécier la RN7 lorsqu'elle est intégrée dans le fonctionnement économique, quand pour d'autres, c'est de la nuisance.

Forme 2 : L'habitabilité se définit ici comme « l'ensemble des conditions matérielles et idéelles de l'habiter d'un lieu. [...] L'habitabilité d'un lieu est liée à l'existence de possibilités suffisantes de création et d'adaptation permettant aux individus de se l'approprier. » (Fourny, Lajarge et Eleb, 2019). Cet aspect concerne uniquement les chauffeurs-routiers. A travers l'analyse des rapports qu'ils entretiennent avec les relais-routiers, nous avons vu que leur habitabilité de la RN7 se construisait en partie par la sociabilité qu'ils rencontrent dans ces établissements. Leurs habitudes ne concernent alors pas un établissement en particulier, mais les établissements où l'on retrouve cette sociabilité. Mais l'habitabilité s'entrevoit aussi dans la qualification par les aménagements, la signalétique, la propreté. Cela donne implicitement des caractères de confort.

Forme 3 : Pour une majorité des touristes et quelques riverains, la RN7 représente un moyen pour découvrir les paysages et les territoires traversés et être à leur contact. Ce n'est donc pas tant la RN7 en elle-même qui revêt du sens, mais ce qu'elle permet de découvrir. En ce sens, elle s'inscrit dans la logique de la valorisation de la RN7 qui est faite à travers les actions patrimoniales, et qui a été analysée dans le chapitre 5.

Forme 4 : Si l'absence de ressentis au contact de la RN7 peut s'expliquer par une vision de la route comme un support de déplacement, elle semble aussi s'expliquer par le fait

que la RN7 s'intègre dans le quotidien des usagers (en l'occurrence, les riverains). L'absence de ressentis n'est donc pas liée à une vision de la route, mais à une banalisation des trajets sur la RN7.

Nous pourrions aussi voir dans ces entretiens les contours de la route comme territoire-mobile : les riverains pour qui elle n'a pas d'intérêt économique, n'y voient que nuisance, ou ne parviennent pas à l'identifier. Cela manifeste une extériorité de la route, une non-appartenance perçue. Pour les usagers « professionnels » (ex. chauffeurs-routiers et riverains entrepreneurs), il y a de l'appropriation, de la vie sociale, de la subjectivité et de la familiarité, mais qui est spécifique : on fait avec le flux, le bruit, et l'incertitude de la rencontre. D'où la construction d'une habitabilité spécifiée par la mobilité. A l'inverse, l'autoroute et ses lieux sont inappropriables.

Rappelons enfin qu'une des hypothèses posées lors du choix des usagers auprès desquels enquêter était qu'en fonction de leurs motifs, fréquences et échelles de pratiques de la RN7, des différences apparaîtraient dans leur vécu de la route. Si ces éléments entrent effectivement en compte, des exemples nous montrent cependant que les motifs de pratique de la RN7 et son vécu peuvent être similaires. C'est le cas des riverains et des touristes qui empruntent la RN7 pour être au contact de ses « paysages » et de ses « territoires ». Un type de pratique et de vécu de la RN7 n'est donc pas propre à un type d'usagers en particulier.

De même, il est apparu au cours des entretiens que des personnes sont amenées à avoir plusieurs motifs de pratiques de la RN7. C'est par exemple le cas du couple de touristes Maryse et Didier, qui résident en bordure de la RN7 dans la Nièvre le reste de l'année. Les entretiens révèlent donc une forme de vécu de la RN7 à un instant T.

Deuxième partie : Conclusion

Cette **deuxième partie** a analysé l'appropriation de la RN7 opérée par les territoires et les usagers. Elle s'est d'abord attachée à identifier les éléments génériques à partir desquels s'opère la construction patrimoniale de la RN7 (**chapitre 4**), puis a ensuite successivement analysé les actions patrimoniales mises en place par les territoires (**chapitre 5**) ainsi que les pratiques et le vécu de la route chez les usagers (**chapitre 6**). Le but étant, d'une part, de caractériser les formes de territorialité hybrides qui en résultent, et, d'autre part, de souligner la place que tient la route dans ce processus de construction.

Le corpus de documents analysé dans le **chapitre 4** permet dans un premier temps de souligner la diversité des acteurs qui œuvrent à la construction patrimoniale de la RN7, et qui sont aussi bien des usagers, des écrivains que des acteurs du tourisme. Bien que les documents produits (ouvrages, hors-séries de magazines et reportages vidéo) diffèrent dans leurs objectifs (ex. faire découvrir la RN7 ou promotion touristique de la RN7) et ne s'adressent pas toujours à la même audience, ils permettent toutefois de recouper une série d'éléments mobilisés pour justifier l'intérêt patrimonial suscité par la RN7. Nous avons montré que ces critères étaient de trois principales natures :

- historique : axe historique au passé millénaire, la RN7 représente surtout un des principaux symboles de l'époque des « Trente Glorieuses » (fin des années 1940 - milieu des années 1960) ;
- sociétale : la RN7 est un des principaux symboles des progrès sociaux liés à la période des « Trente Glorieuses » : avènement des congés payés, développement de la société de consommation et du « tourisme de masse », accession à l'automobile chez les classes moyennes... ;
- géographique : la RN7 traverse une majeure partie du territoire français, caractérisé par une diversité paysagère : platanes, vignes, forêts, côté méditerranéenne...

Cette construction patrimoniale de la RN7, qui conjugue donc des éléments matériels et immatériels, a ensuite été analysée à l'échelle des territoires, à travers les actions patrimoniales qu'ils mettent en place.

Le **chapitre 5** a d'abord distingué deux formes de valorisation de la RN7 par les territoires : une valorisation par une logique de « ligne » (tracé) et une valorisation par une logique de « point » (communes), ce qui a conduit à analyser les actions proposées par les associations d'un côté, et les actions proposées par les musées et les manifestations d'un autre côté.

Qu'elles valorisent le tracé de la RN7 à l'échelle régionale ou à l'échelle nationale, il apparaît que les associations se concentrent sur les aspects géographiques de la route, dans la mesure où elles souhaitent valoriser son patrimoine de bord de route (ex. patrimoine culturel, patrimoine paysager...). Invitées adhérer à ces associations, les communes ont alors pour consigne de valoriser leurs atouts patrimoniaux situés en bordure de la RN7. Dès lors, c'est une relation consubstantielle entre la route et les territoires qui est mise en exergue : si les communes valent le détour pour la présence de la RN7, c'est surtout celle-ci qui est attractive du fait des territoires qu'elle traverse et des aspects patrimoniaux qu'elle

permet de découvrir. Plus que l'objet d'intérêt, la RN7 apparaît ainsi comme un outil de valorisation et d'attractivité des territoires.

A travers leurs expositions ou la reconstitution de bouchons d'époque et des animations dédiées aux années 1950 et 1960, les musées et les manifestations portent davantage leur attention sur les valeurs immatérielles de la RN7, dans la mesure où ils commémorent un pan de son passé. Le cas spécifique des manifestations communales nous montre que cet intérêt pour la RN7 répond le plus souvent à un besoin d'attractivité, d'où le fait qu'à travers la valorisation de la RN7, ce sont les territoires qu'elle traverse que l'on cherche également à promouvoir et à faire connaître.

Cette relation consubstantielle se traduit de trois principales façons à l'échelle communale :

- la RN7 comme « vecteur de construction identitaire » de la commune : c'est par l'existence de la manifestation mais surtout par la présence de la route que la commune se fait connaître, veut se démarquer d'autres territoires, et que s'opère désormais son identification ;
- la RN7 comme « support de découverte » de la commune : la commune devient attractive grâce à la présence de la RN7, qui en retour permet de faire découvrir le patrimoine communal ;
- la RN7 comme « moteur de revivification » de la commune : les manifestations participent le temps de leur déroulement à revivifier un pan du passé de la commune, et donc dans le même temps à revivifier la commune.

A l'échelle nationale, les communes soulignent la place spécifique qu'elles occupent sur le tracé de la RN7, en insistant sur le caractère authentique et unique et des manifestations qu'elles proposent ou des éléments patrimoniaux dont elles disposent, d'où l'idée qu'elles s'érigent en « hauts-lieux » de la RN7.

Là encore, la RN7 apparaît donc davantage comme un outil de valorisation et d'attractivité des territoires que l'objet réel d'intérêt.

Le **chapitre 6** s'intéresse quant à lui au vécu de la RN7 chez les usagers qui habitent les territoires traversés ou les sillonnent ponctuellement. Les entretiens réalisés auprès des riverains, des chauffeurs-routiers et des touristes ont fait apparaître une pluralité de formes de vécu de la RN7, construites essentiellement à travers les pratiques qu'ils en ont, et parfois au gré de l'histoire personnelle et professionnelle.

Dans un premier temps, il apparaît qu'aucun usager ne mentionne explicitement la dimension patrimoniale de la RN7 dans le choix de l'emprunter ou dans le vécu qu'il en a. Chez des touristes et des riverains, il apparaît cependant que les paysages et les territoires (mobilisés comme éléments de construction patrimoniale de la RN7) jouent dans ce choix et dans ce vécu. Dès lors, la RN7 apparaît pour eux comme un support permettant d'être au contact de ses paysages et d'accéder à la découverte des territoires traversés (ex. centre des communes). Elle n'est alors pas appréhendée comme un objet global, mais à l'échelle de pratique et du vécu de chaque usager.

Dans un second temps, les résultats permettent d'élargir la réflexion sur les territorialités individuelles de la RN7. Il apparaît en effet que de nombreux usagers l'appréhendent dans ses dimensions fonctionnelles, du fait des motifs pour lesquels ils l'empruntent (ex. activités quotidiennes et travail) ou encore de la conception de la route qu'ils se font en général (ex. un support de déplacement). La RN7 peut toutefois faire l'objet d'une appropriation et être intégrée dans les territorialités individuelles.

Conclusion générale

Cette thèse a analysé la place et le rôle occupés par la route dans la construction de territorialités collectives et individuelles. Elle s'est demandée si la route faisait partie intégrante de ces territorialités, et si elle restait appréhendée dans ses dimensions fonctionnelles et utilitaires (et donc inscrite dans les spatialités), ou si elle faisait aussi l'objet d'attachements, d'affects, de conscientisation, ou d'autres relations l'inscrivant dans les territorialités ?

Pour répondre à cette question, c'est une entrée par la patrimonialisation qui a été privilégiée, en considérant le cas de la RN7. Ce choix a nécessité de clarifier la posture adoptée dans cette thèse, sur laquelle nous revenons dans un premier temps.

L'intérêt et la valorisation dont fait l'objet la RN7 depuis une vingtaine d'années ne s'inscrivent pas dans un processus officiel de patrimonialisation, dans la mesure où aucun acteur institutionnel n'y est engagé et où aucune opération de classement n'est en cours (ex. inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO). C'est au cours de la démonstration menée dans la première partie de la thèse que nous avons souligné pourquoi cet intérêt pour la RN7 pouvait être qualifié de patrimonial, et donc pourquoi les opérations de valorisation pouvaient être assimilées à des actions patrimoniales.

L'objectif ne consistait alors pas à étudier ce processus dans ses différentes facettes, mais plutôt à analyser comment la RN7, qui n'est plus uniquement considérée dans ses dimensions utilitaires, pouvait être appropriée comme un objet doté de significations. Ainsi, l'hypothèse générale était que la route, en étant saisie dans des modalités liées davantage à sa symbolique plutôt qu'à sa fonctionnalité, donnait lieu à la construction de « territorialités mobiles ». Dans le chapitre 1, nous avons montré que la « territorialité mobile » était une notion en cours de construction, qui entend rendre compte du rôle joué par la mobilité dans la construction des territorialités individuelles et collectives. Si plusieurs définitions ont été élaborées (Cattan, 2008 ; Terrhabmobile, 2013 ; Fourny et Cailly, 2019), nous avons précisé que dans cette thèse, la notion de « territorialité mobile » renvoyait à l'approche qui considère la mobilité comme un facteur de constitution des territoires et des territorialités. Cette notion est également mobilisée pour caractériser la forme intégrative des liens route-territoire.

Le chapitre 2 a proposé un panorama des approches non fonctionnelles du rapport route-territoire en sciences sociales, ce qui a permis de mettre en évidence les objets par lesquels il est appréhendé : l'historicité, les actions et stratégies, la riveraineté, l'expérience individuelle du mouvement, et les interactions sociales.

A partir de ces approches, qui portent chacune sur une composante de la dimension territoriale de la route, nous avons choisi une entrée par la patrimonialisation, qui pour nous représente un outil pertinent pour saisir de manière transversale ces composantes. Le registre de la patrimonialisation permet ainsi de réfléchir à la territorialisation de la route à travers l'appropriation, l'identification et la reconnaissance.

Afin d'éclairer le rôle joué par la route dans la construction d'une « territorialité mobile », c'est une démarche en trois temps qui a été proposée dans la thèse.

Le premier temps a consisté à identifier les significations données à la RN7 à travers son processus de patrimonialisation, opéré par une diversité d'acteurs patrimoniaux.

Le deuxième temps s'est intéressé aux territoires. A travers l'analyse d'actions patrimoniales locales dédiées à la RN7, le but était d'observer quelles formes de valorisation sont proposées par les territoires, et si oui ou non s'opèrent une identification et une appropriation à travers celles-ci.

Puis, le troisième temps s'est intéressé au vécu des usagers. Les enquêtes ne se sont pas cantonnées aux territoires où s'inscrivent les actions patrimoniales, et ont concerné l'ensemble du tracé de la RN7, qui conserve ses aspects fonctionnels. Le but, dans un premier temps, était d'observer la place que tient la dimension patrimoniale de la RN7 dans la pratique des usagers, et si oui ou non elle influe sur le vécu qu'ils en ont. Dans un second temps, ce choix permettait à notre sens d'observer si la RN7, quand elle est appréhendée dans d'autres dimensions ou comme un support de déplacement, acquiert ou non une signification pour les usagers.

En reprenant les principaux résultats, nous montrons ainsi comment cette thèse nous permet de réfléchir à la construction d'une « territorialité mobile » à partir de l'étude du processus de patrimonialisation d'une infrastructure de transport.

La route nationale 7, constitutive de l'identité du territoire français

Dès les années 1950, nous avons vu que la RN7 devient médiatisée, principalement à travers des articles de presse quotidienne et des reportages télévisuels, qui évoquent surtout les départs en vacances aux mois de juillet et août. Puis, à partir des années 1990, la RN7 fait l'objet d'un intérêt patrimonial et d'une valorisation qui lui confèrent une singularité. Ces étapes constituent ainsi une reconnaissance de la RN7 en tant qu'objet « exceptionnel ». La valorisation opérée à partir des années 1990 en fait un référent à dimension patrimoniale, emblématique d'une période caractérisée par un type d'organisation de l'espace, autrement dit d'un espace-temps. La RN7 est assimilée aux années 1950 et 1960, et on peut penser qu'elle est patrimonialisée parce que cette période est achevée. Elle représente ensuite un moment et une modalité dans la représentation de la nation, qui se perçoit bipolarisée, entre la capitale Paris et l'antenne parisienne que constitue la Côte d'Azur. Il s'agit alors d'une société qui se modernise avec l'automobile et les congés payés, et à laquelle ces images donnent une plus grande cohésion.

Pour nous, cet aspect constitue une première dimension de la « territorialité mobile », dans la mesure où un axe routier, symbole d'un déplacement et d'une phase de l'« automobilité » (Flonneau et Guigueno, 2009), est intégré dans des représentations qui participent à l'identité du territoire national.

Cette valorisation de la RN7 joue également avec les temporalités. A la différence d'une route touristique dédiée à la découverte d'un territoire, ce ne sont pas les paysages traversés - autrement dit son environnement extérieur - qui constituent en premier la valeur de la RN7, mais ses caractères propres. Or, nous avons vu dans le chapitre 4 que ces caractères sont relatifs au passage et au mouvement, que la territorialisation opérée par les actions patrimoniales doit en quelque sorte fixer. C'est ce qui conduit à la reconstitution des bouchons d'époque, à l'organisation de rallyes en voitures anciennes, et à la valorisation d'emblèmes de la circulation (ex. garages, stations-services, anciennes bornes kilométriques Michelin). Ce sont des objets « temporels » et représentatifs

de cette époque qui permettent cela. Une opposition est également opérée avec l'autoroute, qui s'appuie en partie sur la question de la vitesse et la promotion d'un « *slow tourisme* ». Ainsi, les trajets sur la RN7 inciteraient à la flânerie et à la découverte, quand les trajets sur l'autoroute seraient marqués par l'objectif d'arriver le plus rapidement possible à destination, et où compterait non pas l'itinéraire, mais les seuls points d'entrée et de sortie de l'infrastructure (Di Méo et *alii.*, 2001), générant ainsi un « effet-tunnel » (Plassard, 1990).

Ainsi, la RN7 est une route que l'on invite à visiter et à parcourir pour ses qualités propres.

Les rapports route-territoire

Les actions patrimoniales instaurées par des territoires constituent une des dimensions du processus de patrimonialisation de la RN7. L'objectif était d'observer quelles valeurs et significations étaient données à la route à une échelle locale.

L'étude de ces actions fait apparaître une importante dimension interscalaire, qui montre comment est interprété le national en regard du local.

La RN7 renvoie au national et constitue un bien commun pour les territoires. Mais elle représente aussi une configuration particulière (réseau, infrastructure linéaire et fonctionnelle), qui peine à faire lien entre les territoires traversés.

L'exemple des associations *Aire-N7* et *Nationale 7 Historique Provence* nous montre d'abord qu'une instrumentalisation de la RN7 est opérée, au service de la promotion des territoires. La route devient une référence d'appartenance qui identifie et donne de la valeur aux territoires. La RN7 fonctionne ainsi à l'instar d'un label, elle constitue une ressource (Gumuchian et Pecqueur, 2007) où puiser pour promouvoir et rendre attractifs les territoires. Si elle constitue un bien commun pour les territoires, il n'existe toutefois pas de réelle conscience d'appartenance collective à un même réseau. Une difficulté existe en effet pour rassembler les communes autour d'un projet de valorisation commun. Parmi les raisons identifiées, on retrouve notamment l'existence de stratégies locales qui prévalent sur les stratégies collectives.

Pour les communes, il s'agit en effet de « trouver sa place » sur le tracé de la RN7, et de manifester une identité en regard d'autres territoires. Ainsi, derrière la valorisation de cet objet commun qu'est la RN7, c'est une concurrence qui émerge plutôt qu'une solidarité, et il n'existe pas de sentiment de proximité ou d'appartenance commun.

C'est leur place dans les flux et plus encore dans une phase historique de mobilité qui est utilisée par les communes, comme en témoigne par exemple la reconstitution des bouchons d'époque. L'évènementiel constitue donc un outil pour marquer cette place sur la RN7.

Mais la territorialisation implique également un élargissement sur l'ensemble du territoire, d'où la mobilisation par les communes d'éléments de leur patrimoine local. Cette opération relève d'une mise en tourisme classique d'une route, qui devient un support de découverte des spécificités d'un territoire (Bourdeau et Marcotte, 2015).

Une dissociation apparaît enfin entre les flux. Les deux caractères de la RN7 (fonctionnalité et imaginaire) sont techniquement dissociés.

Ainsi, les communes se trouvent d'un côté avec un tracé support du mythe de la RN7, parfois authentique, et qui est valorisé dans une finalité touristique. Les communes invitent en effet les touristes à emprunter l'ancien tracé de la RN7 (situé dans le centre-ville) plutôt que la déviation. Les déviations apparaissent alors comme une voie de contournement pour

les flux de petite échelle, qui ne revêt d'ailleurs aucune signification particulière pour les communes, dans la mesure où il ne s'agit pas du tracé authentique de la RN7. Ainsi, les communes externalisent le fonctionnel hors des villes mais conservent l'imaginaire dans une voirie de desserte et de traversée locale.

Cette opération peut également apparaître comme une nouvelle forme d'économie de la route pour les communes, dans la mesure où elles espèrent générer des retombées économiques liées davantage à la dimension symbolique que fonctionnelle de la RN7.

Le processus de territorialisation de la RN7 opéré par les communes participe donc à la construction de la route en tant que patrimoine national. Ces opérations locales doivent en effet produire des référents d'une valeur nationale (ex. reconstitution des bouchons d'époque), d'où l'existence d'un jeu interscalaire entre lieux situés, axe national, et territoire national.

Ces différents résultats nous conduisent également à une réflexion sur la départementalisation du réseau routier national. Nous observons en effet que la RN7 est un objet national dont les communes se saisissent « facilement » à l'échelle locale, mais qui peine à fédérer sur l'ensemble du tracé.

Les rapports individu-route

Dans ses travaux consacrés aux liens entre mythe et géographies, le géographe Angelo Turco souligne que la géographie a « intérêt à comprendre si et comment la pensée mythique influence les pratiques spatiales. » (Turco, 2001).

Si des différences apparaissent dans le vécu de la RN7 en fonction des motifs, échelles et fréquences de pratiques, nous voyons qu'il existe bien une reconnaissance des significations de la RN7, mais qui ne s'incarne pas pour autant dans les pratiques. A ce titre, si des usagers (riverains et touristes) soulignent que ces significations de la RN7 légitiment leur choix d'emprunter la RN7 plutôt que l'autoroute, il apparaît qu'elles n'en constituent pas le motif principal. Le processus de patrimonialisation produit une série d'images et d'éléments génériques autour de la RN7, qui n'en constituent cependant pas la réalité pour des usagers.

Dans les usages du quotidien (riverains et chauffeurs-routiers), la RN7 est considérée avant tout dans sa fonctionnalité. Les touristes appréhendent davantage la route dans ses agréments, qui caractérisent les trajets sur celle-ci. Il s'agit alors de qualités propres aux échelles de pratiques de la RN7, et qui diffèrent de la vision idéale. Chez les riverains, nous observons également qu'une comparaison est opérée entre l'image générique de la RN7 et le vécu qu'ils en ont à travers leurs pratiques.

Une opposition apparaît entre le passé et le présent de la RN7, et la route à travers l'identité que l'on en a construit est en quelque sorte virtuelle.

Chez les chauffeurs-routiers, une forme particulière de territorialisation de la RN7 se manifeste. Elle s'opère à travers les liens tissés avec les lieux d'arrêt (ex. relais-routiers) où les chauffeurs-routiers retrouvent une forme de convivialité et de familiarité, et développent une sociabilité propre à la roue. Etendue à d'autres routes nationales, cette territorialisation s'opère également en regard des autoroutes, considérées dans leurs fonctionnalités et pour lesquels les chauffeurs-routiers éprouvent une répulsion.

Synthèse des résultats

Les résultats de cette thèse permettent d'identifier plusieurs aspects du processus de territorialisation d'une route, qui peut constituer un objet conscientisé et approprié. Selon qu'il relève d'une dimension collective (territoires) ou individuelle (usagers), ce processus prend des formes particulières.

Pour les territoires, qui mettent en place des stratégies d'action autour de la RN7, il s'agit alors de mieux insérer l'infrastructure, la mobilité et les flux, qui participent à l'identité et à l'attractivité du territoire. Ainsi, la « territorialité mobile » désigne ici pour nous la relation consubstantielle qui se crée entre la RN7 et les territoires, dans la mesure où la valorisation des territoires s'appuie sur la RN7, et inversement. On note toutefois que cette valorisation et cette intégration de la RN7 dans le territoire relèvent surtout d'une stratégie de promotion du territoire. Dès lors, nous faisons l'hypothèse que c'est une autre forme de relation qui apparaît entre la RN7 et les territoires lorsque la route est davantage saisie dans ses dimensions fonctionnelles et utilitaires.

Pour les usagers, les significations et la territorialisation de la RN7 se construisent surtout dans leurs pratiques, qu'elles soient quotidiennes ou ponctuelles, et relèvent d'une diversité de paramètres propres à chacun. Il nous est alors permis de réfléchir à la construction d'une « territorialité mobile » de deux façons :

- dans l'acte même du mouvement, comme c'est par exemple le cas avec les touristes qui empruntent la RN7 pour être au contact des territoires traversés. Le sens donné à cette réalité matérielle qu'est la route semble alors découler du sens et de l'intention que donnent les touristes à leur trajet, qui ne consiste plus seulement à se rendre d'un point A à un point B ;
- à travers l'intégration de la RN7 dans les activités quotidiennes. Si des riverains expliquent ne pas avoir de ressentis au contact de la route, ce n'est pas tant parce qu'elle est pour eux dénuée de significations, mais parce qu'elle a fini par constituer un aspect parmi d'autres de leur quotidien, auquel ils ne prêtent plus particulièrement attention.

Perspectives de recherche

A l'issue de ce travail et de ces différents résultats, nous proposons d'ouvrir de nouvelles pistes de réflexion, en vue de la réalisation de travaux futurs.

En repartant du cas de la RN7, nous souhaitons d'abord évoquer un projet de réaménagement en cours sur l'axe Reventin-Vaugris (Isère) - Saint-Vallier (Drôme), qui souligne les potentialités opérationnelles de cette thèse. Il témoigne également de la généralisation des projets de revalorisation urbaine à partir de la route, que nous avons pu évoquer dans le chapitre 2.

Mené conjointement par la DREAL AURA⁶⁸, le Cerema Centre-Est⁶⁹ et des bureaux d'étude basés à Lyon, cette étude d'itinéraire « a pour objectif de coordonner, dans une vision globale et partagée intégrant les dimensions paysagères et multimodales, les projets d'aménagement, afin de ne pas bloquer systématiquement les projets des collectivités, dans un contexte de saturation à venir de la RN7 eu égard au choix d'aménagement et de développement du territoire et de l'organisation des infrastructures actuelles. » (DREAL AURA et Cerema Centre-Est, 2019).

⁶⁸ Dreal AURA : Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement, et du Logement Auvergne-Rhône-Alpes.

⁶⁹ Cerema Centre-Est : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (direction territoriale Centre-Est).

L'originalité de ce projet tient en ce qu'il est proposé d'utiliser les valeurs spécifiques de la RN7, pour lesquelles il est espéré qu'elles jouent un rôle fédérateur entre les communes et qu'elles auront un impact sur l'aménagement. A ce titre, la DREAL AURA et le Cerema organisent des ateliers qui rassemblent des élus et techniciens « Etat et collectivités » des communes situées sur cet axe, dans le but de faire émerger ce sentiment d'appartenance commun autour de la RN7. Ce projet souhaite également prendre en compte les attentes des habitants de ces communes. Des réflexions sur la sécurisation de la RN7 et sur la création de voies dédiées aux modes de transport « doux » (ex. vélo) voient ainsi le jour.

Dans un contexte marqué par des enjeux liés au dérèglement climatique et à l'effondrement de la biodiversité, le pari de ce projet est également de prendre en compte du mieux possible ces enjeux dans les opérations de réaménagement réalisés.

Les derniers ateliers de concertation et de co-construction entre les participants se tiendront dans le courant de l'année 2020.

Ainsi, et en considérant les enjeux de ce projet, ne peut-on pas se demander si l'aménagement des routes va être de plus en plus pensé au regard des territoires traversés et de leurs usagers ? N'est-ce pas une nouvelle manière également de marquer la hiérarchie entre des autoroutes fonctionnelles et un réseau « adhérent » ?

Une autre idée émerge, celle de la route comme un objectif de visite en soi. « Faire la RN7 » ou « faire la route Napoléon » inscrivent ainsi ces routes au rang de routes touristiques du pays. Mais dès lors, une mise en relation ne s'effectue-t-elle pas aussitôt avec leur historicisation ? Est-ce un retour vers un passé imaginé et donc un régime de mobilité qui prend fin pour que l'on en invente un nouveau ?

Les géographes n'ont pas fini de prendre la route.

Références bibliographiques

- Adey P., 2004, « Secured and Sorted Mobilities : examples from the airport », *Surveillance and Society*, 1-4, pp. 500-519.
- Adey P. , 2010, *Aerial Life: Spaces, Mobilities, Affects*, Malden (Etats-Unis), Wiley-Blackwell, 296 p.
- Agnew J., 1994, « The territorial trap : the geographical assumptions of international relations theory », *Review of international political economy*, Vol.1, n°1, pp. 53-80.
- Aldhuy J., 2008, « Au-delà du territoire, la territorialité ? », *Géodoc*, n°55, pp. 35-42.
- Amar G., 1989, « Lieu-Mouvement, les enjeux de la station », Rapport Réseau 2000 n°46, RATP, 30 p.
- Amar G., 1996, « Complexes d'échanges urbains. Du concept au projet, le cas de La Défense », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°71, pp. 92-100.
- Amar G., 2012, «La mobilité comme lien au lieu, le nouveau paradigme du transport urbain», in Espinasse C. et Le Mouel E. (dir.), *Lieux et liens T 2: Des liens qui créent des lieux*, Colloque de Cerisy, Paris, L'Harmattan.
- Amouretti B., 1984, *De Briançon au Bourg-d'Oisans. Les Hommes et la route au XIX^e siècle*, Aix-en-Provence, Edisud, 239 p.
- Appadurai A., 1995, « Global Ethnoscapes. Notes and queries for a transnational anthropology », in Richard F. Fox (dir.), *Recapturing Anthropology. Working in the Present*, Santa Fe, University of Washington Press, pp. 191-210.
- Aquilina M. et Mahéo C., 2015, « Reconversion d'anciennes routes économiques fluviales en itinéraires touristiques durables. Les canaux de Bretagne, de la stratégie à l'implication des acteurs », in Bourdeau L. et Marcotte P. (dir.) *Les routes touristiques*, Québec, Presses de l'Université Laval, pp. 221-237
- Arnauld de Sartre X. et Gagnol L., 2012, « Les échelles des territorialités », *Géographie et cultures* [En ligne], Vol.81. Disponible sur <<https://journals.openedition.org/gc/89>>
- Attali J., 2011, *Perspectives, Volume 1. L'intégrale*, Paris, Express Roularta, 1310 p.
- Audas N., 2010, « « La dimension affective du rapport au lieu des individus : techniques d'enquêtes comparées », *Natures Sciences Sociétés*, Vol.18, pp. 195-201.
- Augé M., 1992, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Le Seuil, coll. « Librairie du XXI^e siècle », 160 p.
- Baby-Coli V., Bensaad A. et Sintès P. (dir.), 2010, *Migrations et territoires de la mobilité en Méditerranée*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, coll. « Méditerranée ».
- Badie B., 1995, *La fin des territoires : essai sur le désordre international et sur l'utilité social du respect*, Paris, Fayard, coll. « L'espace du politique », 276 p.
- Baldasseroni L. *Du macadam au patrimoine. Modernisation de la voirie et conflits d'usages. L'exemple de Lyon, fin XIX^e-fin XX^e siècles*. Thèse de Doctorat en histoire contemporaine. Champs-sur-Marne : Université Paris-Est-Marne-la-Vallée. Soutenue en 2019.
- Barré A., 1997, « Le réseau autoroutier français : un outil rapidement valorisé, des effets controversés », *Annales de géographie*, n°593-594, pp. 81-106.

- Barthou C., Garat I., Gravari-Barbas M. et Veschambre V., 2007, « L'inscription territoriale et le jeu des acteurs dans les événements culturels et festifs : des villes, des festivals, des pouvoirs », *Géocarrefour* [En ligne], Vol.82/3, mis en ligne le 01 octobre 2010. Disponible sur <<https://geocarrefour.revues.org/2155#quotation>>.
- Bauman Z., 2000, *Liquid Modernity*, Cambridge, Polity press, 240 p.
- Bavoux P. et Payet J.-P., 1986, *Territoires de la mobilité : pratiques extra-résidentielles de jeunes de la périphérie*, Lyon, Groupe de recherche et d'études sociologiques.
- Bavoux J.-J., Beaucire F., Chapelon L. et Zembri P., 2005, *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, coll. U Géographie, 232 p.
- Beudet G., 2003, « Les routes touristiques à thème : entre marketing territorial et valorisation identitaire », *Téoros. Revue de recherche en tourisme* [en ligne], 22-2. Disponible sur <<https://journals.openedition.org/teoros/1747>>
- Benoit J.-M., Benoit P. et Pucci D., 1998, *La France redécoupée*, Paris, Belin, 292 p.
- Berne L. *Ouverture et fermeture de territoire par les réseaux de transports dans trois espaces montagnards (Bugey, Bauges, Maurienne)*. Thèse de Doctorat en Géographie. Chambéry : Université Savoie Mont-Blanc. Soutenue en 2008.
- Bernier X., 2009, « La patrimonialisation des routes : le cas de la Suisse », in Fumey G., Varlet J. et Zembri P., *Mobilités contemporaines. Approches Géoculturelles des transports*, Paris, Ellipses, pp. 205-216.
- Bernier X., 2013, « Marges et périphéries des routes touristiques et des itinéraires culturels : quelles interspatialités ? », *Cahiers de géographie du Québec. Revue internationale de géographie humaine*, Vol.57, n°162, pp. 359-378.
- Bernier X., 2013, « Traverser l'espace », *EspacesTemps.net* [En ligne], rubrique « Traverser ». Disponible sur <<https://www.espacestemp.net/articles/traverser-lespace/>>.
- Berroir S., Cattan N., Decroly J.-M., Fleury A. et Guérois M., 2009, « Les mobilités internationales en Europe. Berlin, Bruxelles, Londres et Paris dans les nouveaux réseaux territoriaux », *Géocarrefour*, Vol. 84/3, p. 151-161.
- Berroir S., Cattan N., Dobruszkes F., Guérois M., Paulus F. et Vacchiani-Marcuzzo C., 2017, « Les systèmes urbains français : une approche relationnelle », *Cybergéo : European Journal of Geography* [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 807, mis en ligne le 06 février 2017. Disponible sur <<https://cybergeo.revues.org/27945>>.
- Berthaud E., 1953, « La circulation routière aux abords de Lyon », *Géocarrefour*, vol.28, pp. 293-307.
- Berthelot L. et Corneloup J. (dir.), 2008, *Itinérance, du Tour aux Détours. Figure contemporaine des pratiques récréatives de nature*, L'Argentière-la-Bessée, Editions du Fournel, coll. « Sportsnature.org », 199 p.
- Berthelot L. *Vers un après-tourisme ? : la figure de l'itinérance récréative pour repenser le tourisme de montagne : études des pratiques et de l'expérience de l'association Grande Traversée des Alpes*. Thèse de Doctorat en Géographie. Grenoble : Université Joseph-Fourier Grenoble 1. Soutenue en 2012.
- Bertho-Lavenir C., 1996, « Lutte de classes et d'influence », *Les cahiers de médiologie*, n°2, pp. 131-139.
- Bissell D., 2009, « Conceptualising differently-mobile passengers: geographies of everyday encumbrance in the railway station », *Social and cultural geography*, Vol.10, pp. 173-194.

- Bissell D., 2010, « Passenger mobilities : affective atmospheres and the sociality of public transport », *Environment and Planning D : Society and Space*, Vol.28-2, pp.270-289.
- Blond S., 2018, « Le tracé de la Grande route de Paris en Italie (future nationale 7) à travers l'atlas de Trudaine (XVIII^e siècle) », Communication au colloque *Nationale 7 ! : De la route antique à la route du futur*, Nevers, 25 et 26 mai 2018.
- Bonnemaïson J., 1981, « Voyage autour du territoire », *L'Espace géographique*, n°4, pp. 249-262.
- Bonnemaïson J., 1986, *Les fondements d'une identité: territoire, histoire et société dans l'archipel de Vanuatu (Mélanésie)*, Paris, Editions de l'ORSTOM, coll. « Travaux et documents », 540 p. (vol.1) et 680 p. (vol.2).
- Bonnet M. et Desjeux D. (dir.), 2000, *Les territoires de la mobilité*, Paris, Presses Universitaires de France, coll. « Sciences sociales et sociétés », 228 p.
- Bordes-Benayoun C., 2002, « « Les diasporas, dispersion spatiale, expérience sociale », *Autrepart*, n°22, pp. 23-36.
- Bougnoux D., 1996, « L'état des routes », *Les cahiers de médiologie*, n°2, pp. 47-50.
- Bourdeau L. et Marcotte P., 2015, « Introduction : tourisme et route, les origines », in Bourdeau L. et Marcotte P. (dir.), *Les routes touristiques*, Québec, Presses de l'Université Laval, pp. 1-22.
- Boure R. et Lefebvre A., 1996, « Télévisions « locales » et territoires en mouvement. Vers un programme de recherche », *Hermès, la revue*, n°26-27, pp. 263-282.
- Boursier-Mougenot I. et Ollivier-Trigalo M., « La territorialité du réseau SNCF », *Flux*, n°12, pp. 19-28.
- Bouthier A., 2018, « L'entretien de la route royale sous l'ancien régime », Communication au colloque *Nationale 7 ! : De la route antique à la route du futur*, Nevers, 25 et 26 mai 2018.
- Boyer M., 2002, *L'invention de la Côte d'Azur. L'hiver dans le Midi*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 378 p.
- Brès A., 1998, « Le système des voies urbaines entre réseau et espace », *Flux*, pp. 4-20.
- Brès A., 2006, « De la voirie à la rue : riveraineté et attrition. Des stratégies d'inscription territoriale des mobilités périurbaines », *Flux*, n°66-67, pp. 87-95.
- Breure A. et Van Meel J., 2003, « Airport offices: facilitating nomadic workers », *Facilities*, 21-7/8, pp. 175-179.
- Broc N., 1996, « Géographie : les grandes lignes », *Les cahiers de médiologie*, n°2, pp. 41-49.
- Bruneau M., 1994, « Espaces et territoires de diasporas », tome 23, pp. 5-18.
- Brunet R., 1992, « Territoire », in Brunet R., Ferras R. et Théry H. (dir.), *Les Mots de la Géographie. Dictionnaire critique*. Paris, Reclus-La Documentation française, coll. « Dynamiques du territoire », pp. 435-436.
- Brunhes J., 1926, *La géographie humaine. Troisième édition*, Paris, Editions Alcan, 161 p.
- Buffier D., 2004, « La N7 devient une départementale : si Trenet le savait... », *Le Monde*, publié le 24 novembre 2004. Disponible sur <https://www.lemonde.fr/une-abonnes/article/2004/11/24/la-n7-devient-une-departementale-si-trenet-le-savait_388203_3207.html>
- Büscher M. and Urry J., 2009, « Mobile Methods and the Empirical », *European Journal of Social Theory*, Vol.12, n°1, pp. 99-116.
- Buttner A., 1993, *Geography and the human spirit*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 304 p.

- Cailly L., 2007, « Capital spatial, stratégies résidentielles et processus d'individualisation », *Annales de géographie*, n°654, p. 169-187.
- Cailly L. et Fourny M.-C., 2013, « Gérer les proximités et franchir les distances. L'agencement des proximités dans la mobilité quotidienne périurbaine », *Géo-Regards*, n°6, pp. 19-34.
- Capellà Miternique H., 2015, « La permanence du chemin dans le territoire : le cas du chemin du Bio-Bio au Chili », in Bourdeau L. et Marcotte P. (dir.) *Les routes touristiques*, Québec, Presses de l'Université Laval, pp. 185-196
- Capot-Rey R., 1946, *Géographie de la circulation*, Paris, Gallimard, coll. « Géographie humaine », 296 p.
- Carré L., 2015, *On est heureux Nationale 10 ! : La route Paris-Biarritz de notre enfance*, Chinon, Editions Anovi, 256 p.
- Castels M., 1998, *La société en réseaux. L'ère de l'information, tome 1*, Paris, Editions Fayard, 613 p.
- Caton K. and Almeida Santos C., 2007, « Heritage tourism on Route 66 : deconstructing nostalgia », *Journal of Travel Research*, Vol.45, Issue 4, pp. 371-386.
- Cattan N., Berroir S. et Saint-Julien T., 2005, « L'enjeu de l'université pour les villes nouvelles », Communication à la journée d'étude *Quelle place pour les villes nouvelles dans le polycentrisme francilien ?*, Paris, Conseil économique et social de la région Ile-de-France, avril 2005.
- Cattan N. et Berroir S., 2006, « Les représentations de l'étalement urbain : essai d'interprétation », in *La ville insoutenable*, Berque A., Bonin P. and Ghorra-Gobin C. (dir.), Paris, Belin, coll. « Mappemonde », pp. 87-96.
- Cattan N., 2008, « Gendering mobility : insights into the construction of spatial concepts », in Uteng T. P. and Cresswell T. (dir.), *Gendered mobility*, Aldershot, Ashgate, p. 83-97.
- Cattan N. et Frétigny J.-B., 2011, « Les portes d'entrée de la France dans le système territorial des flux-processus et scénarios », La Documentation française, *DATAR Territoires 2040*, n°4, pp. 67-84.
- Cattan N., 2012, « Trans-territoire. Repenser le lieu par les pratiques spatiales de populations en position de minorité », *L'information géographique*, Vol.76, pp. 57-71.
- Cattan N., 2014, « Repenser la territorialité. L'apport du croisement mobilité et genre », *Bulletin de la Société géographique de Liège*, n°62, pp. 47-52.
- Cavaillès H., 1946, *La route française, son histoire, sa fonction. Etude de géographie humaine*, Paris, Librairie Armand Colin, 399 p.
- Chalas Y. et Dubois-Taine G. (dir.), 1997, *La ville émergente*, La Tour D'aigues, Editions de l'Aube, 286 p.
- Chalas Y., 2000, *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos, coll. « Villes », 206 p.
- Chandellier A., 2015, « Valence-Montélimar : quand les relais routiers font de la résistance », *Le Dauphiné Libéré*, rubrique « Cultures-Loisirs », publié le 19 juillet 2015. Disponible sur <<https://www.ledauphine.com/loisirs/2015/07/18/quand-les-relais-routiers-font-de-la-resistance>>
- Charbonnel N., 1996, « Homo ou Viator les dix métaphores de la marche », *Les cahiers de médiologie*, n°2, pp. 67-83.
- Charmes E., 2007, *La rue, village ou décor ? . Parcours dans deux rues de Belleville*, Grane, Créaphis éditions, 157 p.
- Chivallon M.-C., 1997, « Du territoire au réseau : comment penser l'identité antillaise », *Cahier d'études africaines*, n°148, pp. 767-794.

- Clair E., *Réconcilier ville et voirie ou l'enjeu d'un rapprochement entre mobilité et urbanité : dynamiques et perspectives sur le réseau viaire structurant de Bourg-en-Bresse*. Mémoire de master en Sciences des territoires, spécialité Urbanisme et Projet Urbain. Grenoble : Institut d'urbanisme de Grenoble. Soutenu en 2014.
- Clot-Goudard R. et Tillous M., 2008, « L'espace du réseau : du flux au territoire. Le tournant pragmatiste engagé par Isaac Joseph », *Tracés, revue de sciences humaines*, n°15, pp. 107-126.
- Coblence F. et Couderc S. (dir.), *L'Esthétique de la rue*, Paris, L'Harmattan, 236 p.
- Cohen R., 1997, *Global diasporas. An introduction*, Abingdon-on-Thames, Routledge, coll. « Global diasporas », 240 p.
- Colin C., Baron-Yelles N. et Kerouantan J.-L., 2013, « Les ambiguïtés et les limites de la construction patrimoniale d'une industrie en activité. Le cas de la Centrale thermique de Cordemais », *Norois*, n°228, pp. 65-75.
- Couderchet L., Amelot X. et Favreau B., 2006, « A89, réorganisations foncières et changements paysagers », in Varlet J., Menault J. et Perronet-Menault M. (dir.), *ATLAS Territoires et Environnement de l'autoroute A89 (1986-2003)*, Beaumont, Artères.
- Courbières C., 2018, « La route, milieu mythique », *Communication et langages*, tome 1, n°195, pp. 23-26.
- Courbières C., 2018, « Dans le sillage du mythe : rémanence de la Route 66 », *Communication et langages*, tome 1, n°195, pp. 59-76.
- Courty G. *Les routiers : contribution à une sociologie politique des groupes d'intérêt*. Thèse de Doctorat en Science politique. Paris : Université Paris X - Nanterre. Soutenue en 1993.
- Courty G., 2006, « Barrer, filtrer, encombrer : les routiers et l'art de retenir ses semblables », *Cultures et Conflits* [en ligne], n°12. Disponible sur < <https://journals.openedition.org/conflits/445>>.
- Courty G., 2008, « Les contraintes de l'action politique : retours sur la sociologie des groupes d'intérêt d'entrepreneurs », in Nioche J.-P. (dir.), *Lobbying et stratégies politiques des entreprises : Théorie, enjeux et mise en œuvre*, Paris, Editions Vuibert, pp. 157-165.
- Courty G., 2011, « Mobilité professionnelle et identité. Trois logiques de l'édification de la stéréotypée des routiers », in Depeau S. et Ramadier T., *Se déplacer pour se situer*, Rennes, PUR, coll. « Géographie sociale », pp. 107-121.
- Courty G., 2014, « Faire voir les routiers. Les artistes et le dispositif de relégation dans les classes populaires », *TEF, Travail Emploi Formation*, n°12, pp. 31-56.
- Cresswell T., 1996, *In Place/Out of Place : Geography, Ideology, and Transgression*, Minneapolis, University of Minnesota Press.
- Cresswell T., 2002, « Introduction : theorizing place », in Verstraet G. and Cresswell T. (dir.), *Mobilizing Placing, Placing mobility*
- Cresswell T., 2006, « The Production of Mobilities at Schiphol Airport, Amsterdam », in *On the move: mobility in the modern Western world*, Londres, Routledge, pp. 219-258.
- Daems A., 2007, « D'un lieu et d'un moment à l'autre. Fragments d'ethnographie passagère », in Lannoy P. et Ramadier T. (dir.), *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Louvain la Neuve, Academia, coll. « Science, éthique et société », 141 p.
- Dagognet F., 1996, « Route, anti-route et méta-route », *Les cahiers de médiologie*, n°2, pp. 19-28.
- Dalakoglou D. (ed.) and Harvey P. (ed.), « Roads and Anthropology : Ethnography, Infrastructures, (Im)mobility, 2012, *Mobilities*, 7:4, pp. 459-465.

- Dardel E., 1952, *L'Homme et la terre*, Editions du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, coll. « Format », 200 p.
- Debarbieux B., 1993, « Du haut lieu en général et du mont Blanc en particulier », *L'Espace géographique*, Vol.22, n°1, pp. 5-13
- Debarbieux B., 1993, « Non-lieux [compte-rendu] », *L'Espace géographique*, tome 22, n°1, pp. 90-91.
- Debarbieux B., 1995, « Le lieu, le territoire et trois figures de rhétorique », *L'Espace géographique*, t.24, n°2, pp. 97-112.
- Debarbieux B., 2003, « Territoire », in Lévy J. et Lussault M. (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, coll. « Biblio Belin SC », pp. 907-917.
- Debray R., 1996, « Rhapsodie pour la route », *Les cahiers de médiologie*, n°2, pp. 5-17.
- Dedek P., 2002, *Hip to the trip : a cultural history of Route 66*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 169 p.
- Deleuze G. et Guattari F., 1980, *Capitalisme et schizophrénie. Tome 2, Mille plateaux*, Paris, Editions de Minuit, coll. « Critique », 645 p.
- Diener A.C and Batjav B., 2019, « Axial development in Mongolia : intended and unintended effects of new roads », *Mobilities*, Vol.14.
- Di Méo G., 1991, *L'Homme, la Société, l'Espace*, Paris, Anthropos, coll. « Géographie », 319 p.
- Di Méo G., 1994, « Patrimoine et territoire : une parenté conceptuelle », *Espaces et Sociétés : revue critique internationale de l'aménagement, de l'architecture et de l'urbanisation*, n°78, pp. 15-34.
- Di Méo G., 1998, *Géographie sociale et territoires*, Paris, Editions Nathan, coll. « fac » série « géographie », 320 p.
- Di Méo G., Gatineau L., Crozat D., Hinnewinkel J.-C. et Tesson F., 2001, « Autoroute, constructions géographiques et nouveaux rapports à l'espace : des effets d'annonce à la réalité des impacts. Avant-propos (liminaire) », *Sud-Ouest Européen. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, vol.12, pp. 1-8.
- Di Méo G., 2001, *La géographie en fêtes*, Paris, Ophrys éditions, coll. « Géophrys », 270 p.
- Di Méo G., 2006, « Les territoires de l'action », *Bulletin de la société de géographie de Liège*, Liège, Société géographique de Liège, pp. 7-17.
- Di Méo G., 2007, « Processus de patrimonialisation et construction des territoires », Communication au colloque *Patrimoine et Industrie en Poitou-Charentes : connaître pour valoriser*, Poitiers et Châtelleraut, septembre 2007.
- Di Méo G., 2014, *Introduction à la géographie sociale*, Paris, Armand Colin, coll. « Cursus », 192 p.
- Dosse F., 1997, *L'Empire du sens. L'humanisation des sciences humaines*, Paris, La Découverte, coll. « Sciences humaines et sociales », 432 p.
- Duroux X. et Mosset O., 2004, *Route nationale 6, Avallon-Chagny aller-retour*, Dijon, Les Presses du réel, 48 p.
- Drachline P., 1988, *Nationale 7*, Paris, Editions Marval, coll. « Sur la photographie », 100 p.
- Dubois T., 2003, *La route Paris - Côte-d'Azur : Petite histoire des Nationales 5, 6, 7 et de la Route Bleue entre Paris et Menton*, Toulouse, Drivers, 158 p.
- Dubois T., 2012, *C'était la Nationale 7 : La route bleue - La Nationale 6*, Genève, Paquet, coll. Calandre, 206 p.
- Dubois T., 2014, *La Nationale 7 en autorama*, Genève, Paquet, coll. Calandre, 64 p.

- Dubois-Taine G., 1990, *Les boulevards urbains : contribution à une politique de la ville*, Paris, Presses de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, 175 p.
- Duchêne-Lacroix C., 2013, « Eléments pour une typologie des pratiques plurirésidentielles et 'un habiter multilocal », *Migrinter*, Vol.11, pp. 151-167.
- Dufrière T., 1996, « On the road again. Notes sur le thème de l'art américain », *Les cahiers de médiologie*, n°2, pp. 173-179.
- Dunlop C. et Cortázar J., 1983, *Les autonaves de la cosmoroute ou un voyage intemporel Paris-Marseille*, Paris, Gallimard, coll. Du monde entier, 288 p.
- Dupuy G., 1991, *L'urbanisme des réseaux, théories et méthodes*, Paris, Armand Colin, coll. « Géographie », 195 p.
- Elissalde B., 2002, « Une géographie des territoires », *L'information géographique*, Vol.66-3, pp. 193-205.
- Fagnoni E. *Tourisme - loisirs et reconversion : l'exemple de la Lorraine*. Thèse de Doctorat en Géographie. Paris : Université Paris I Panthéon-Sorbonne. Soutenue en 1996.
- Fagnoni E., 2011, « Reconversion territoriale : des dynamiques touristiques entre « devoir de mémoire » et « volonté d'oubli » », in Bleton-Ruget A., Commerçon N. et Lefortl. (dir.), *Tourismes et territoires*, Saint-Just-la-Pendue, Institut de recherche du Val de Saône-Mâconnais, pp. 155-165.
- Fagnoni E., 2003, « La mise en itinéraires touristiques des sites ferrifères du vieux bassin industriel », *Téoros*, n°22, pp. 22-27.
- Fagnoni E., 2013, « Patrimoine versus mondialisation ? », *Revue Géographique de l'Est*, Vol.53, n°3-4. Disponible sur < <https://journals.openedition.org/rge/5048>>.
- (à paraître) Favier R., « Construction et transformations de la route », in Granet-Abisset et ali. (dir.), *Reprendre la route. La Nationale 7 de Lyon à Menton*, Grenoble, Editions Dire l'entreprise, pp. 11-18.
- Febvre L., 1922, *La Terre et l'évolution humaine. Introduction géographique à l'histoire*, Paris, Albin Michel, coll. « L'évolution de l'humanité », 471 p.
- Ferrier J.-P. *Prolégomènes au discours géographique suivis de discours géographique sur la région Provence-Alpes-Côte-D'azur*. Thèse de Doctorat en Géographie. Aix-en-Provence : Aix-Marseille Université. Soutenue en 1981.
- Ferrier J.-P., 1984, *Antée I. La géographie, ça sert d'abord à parler du territoire, ou le métier du géographe*. Aix-en-Provence, Edisud, 256 p.
- Fichelet M., Fichelet M. et May N., 1970, *Pour une approche écologique de l'utilisation des moyens de transport*, Paris, ATP, coll. « Recherche Transport », 87 p.
- Fisson P., 1965, « Nationale 7, la route des vacances », *Le Figaro*, rubrique « Le Figaro littéraire », publié le 15 juillet 1965. Disponible sur < <https://www.lefigaro.fr/histoire/archives/2015/07/03/26010-20150703ARTFIG00263-il-y-a-50-ans-nationale-7-la-route-des-vacances.php>>
- Flamm M., 2005, « Le vécu des temps de déplacement : cadres d'expérience et réappropriations du temps », in Montulet B., Hubert M., Jemelin C., Schmitz S. (dir.), *Mobilités et temporalités*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, coll. « Travaux et recherches », p. 183-196.
- Fleury A., 2004, « La rue : un objet géographique ? », *Tracés. Revue de Sciences humaines* [En ligne], mis en ligne le 01 avril 2006. Disponible sur <<http://traces.revues.org/3133>>.
- Flonneau M. et Guigueno V. (dir.), 2009, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Histoire », 331 p.
- Flonneau M., 2016, *L'automobile au temps des Trente Glorieuses. Un rêve d'automobilisme*, Carbonne, Nouvelles éditions Loubatières, 124 p.

- Flonneau M., 2018, « La N7 et les mondes routiers d'hier à demain. Les nouvelles mobilités et l'enjeu des légitimités de la culture routière », Communication au colloque *Nationale 7 ! : De la route antique à la route du futur*, Nevers, 25 et 26 mai 2018.
- Forsé M., 1991, *L'analyse structurelle du changement social*, Paris, PUF, coll. « Le sociologue », 224 p.
- Fourastié J., 1979, *Les Trente glorieuses ou La révolution invisible de 1946 à 1975*, Paris, Editions Fayard, 288 p.
- Fournier M. (dir.), 2015, *Labellisation et mise en marque des territoires*, Clermont-Ferrand, Presses Universitaires Blaise Pascal, coll. « Ceramac », n°34, 632 p.
- Fourny M.-C. et Cailly L., 2019, « Territorialité-mobile », in Fourny M.-C. et Lajarge R. (dir.), *Les sans mots de l'habitabilité et de la territorialité*, UGA Editions, coll. « Autour des mots », pp. 309-311.
- Fourny M.-C., Lajarge R. et Eleb M., 2019, « Habitabilité », in Fourny M.-C. et Lajarge R. (dir.), *Les sans mots de l'habitabilité et de la territorialité*, UGA Editions, coll. « Autour des mots », pp. 130-135.
- Fray J.-L., 2018, « De Paris à Lyon par Nevers, Moulins et Roanne : construction et hésitations d'un itinéraire bas médiéval (XIII^e-première moitié du XVI^e siècle) », Communication au colloque *Nationale 7 ! : De la route antique à la route du futur*, Nevers, 25 et 26 mai 2018.
- Frémont A., 1976, *La région, espace vécu*, Paris, PUF, coll. « SUP », 223 p.
- Frétiigny J.-B., 2011, « Habiter la mobilité : le train comme terrain de réflexion », *L'information géographique*, Vol.75, p.110-124.
- Frétiigny J.-B. *Les mobilités à l'épreuve des aéroports : des espaces publics aux territorialités en réseau. Les cas de Paris Roissy-Charles-De-Gaulle, Amsterdam Schiphol, Francfort-sur-le-Main et Dubaï International*. Thèse de Doctorat en Géographie. Paris : Université Paris I Panthéon-Sorbonne. Soutenue en 2013.
- Gagnol L. *Pour une géographie nomade : perspectives anthropogéographiques à partir de l'expérience des Touaregs Kel Ewey (Aïr-Niger)*. Thèse de Doctorat en Géographie. Grenoble : Université Joseph-Fourier Grenoble 1. Soutenue en 2009.
- Gagnol L., 2011, « Le territoire peut-il être nomade ? Espace et pouvoir au sein des sociétés fluides et mobiles », *L'information géographique*, Vol.75, pp. 86-97.
- Gayet J., *Le nouveau marketing territorial : enjeux, pratiques, facteurs clés de succès et nouveaux modèles*, Paris, Editions Corps et Ame, coll. « Essai », 608 p.
- Germes M., 2006, « Faire du shopping à Bordeaux ou vivre la ville pour soi, entre pratique et sens des lieux », *Sud-Ouest Européen. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 22, pp. 103-114.
- Gilroy P., 1993, *The Black Atlantic : modernity and double consciousness*, Cambridge, Harvard University Press, 280 p.
- Gourdon J.-L., 2001, *La Rue, essai sur l'économie de la forme urbaine*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 285 p.
- Granet-Abisset A.-M., 1994, *La route réinventée, les migrations des Queyrassins aux XIX^e et XX^e siècles*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, coll. « La Pierre et l'écrit », 281 p.
- (à paraître) Granet-Abisset et ali. (dir.), *Reprendre la route. La Nationale 7 de Lyon à Menton*, Grenoble, Editions Dire l'entreprise, 280 p.
- Gravari-Barbas M., 1995, « Le « sang » et le « sol ». Le patrimoine, facteur d'appartenance à un territoire urbain », Communication au colloque *Le territoire, lien ou frontière ?*, Paris, 2-4 octobre 1995.

- Gravari-Barbas M. et Veschambre V., 2005, « S'inscrire dans le temps et s'appropriier l'espace : enjeux de pérennisation d'un événement éphémère. Le cas du festival de la BD à Angoulême », *Annales de la géographie*, Vol.114, n°643, pp. 285-306.
- Gravari-Barbas M. et Renard C., 2010, « Une patrimonialisation sans appropriation ? Le cas de l'architecture de la reconstruction du Havre », *Norois* [En ligne], document 217, mis en ligne le 31 décembre 2012. Disponible sur <<http://norois.revues.org/3476>>.
- Guillerme A., 1996, « Chemins, routes, autoroutes », *Les cahiers de médiologie*, n°2, pp. 117-130.
- Gumuchian H., Marois C. et Fevre V., 2000, *Initiation à la recherche en géographie. Aménagement, développement territorial, environnement*, Paris, Anthropos et Presses de l'Université de Montréal, 425 p.
- Gumuchian H. et Pecqueur B. (dir.), 2007, *La ressource territoriale*, Paris, Economica, 252 p.
- Gwiazdzinski L. et Rabin G., 2007, *Si la route m'était contée...Un autre regard sur la route et les mobilités durables*, Paris, Eyrolles, 297 p.
- Hamelin P., 1985, « Les conditions temporelles de travail des conducteurs de poids lourds transportant des marchandises », *Economie rurale*, n°170, pp. 3-6.
- Hamelin P., 1989. « Le monde des routiers, histoire et images d'un « groupe professionnel » composite », *Culture Technique* (19), pp. 250-259.
- Hannam K., Sheller M. and Urry J., 2006, « Editorial : Mobilities, Immobilities and Moorings », *Mobilities*, 1-1, pp. 1-22.
- d'Hardivilliers A. et Raffard M., 2008, *Nationale 7. Un road-trip à la française*, Editions Transboréal, coll. « La clé des champs », 111 p.
- Hardt M. et Negri A., 2000, *Empire*, Paris, Editions Exils, 559 p.
- Harvey P. et Knox H., 2015, *Roads : an anthropology of infrastructure and expertise*, Ithaca, Cornell University Press, coll. Expertise : Cultures and Technologies of Knowledge, 264 p.
- Haumont A., 1988, « La rue et l'immeuble, mobilité quotidienne et formes urbaines », *Villes en parallèle/Formes urbaines*, n°12-13, pp. 176-186.
- Hawkins R., 1986, « A road not taken : sociology and the neglect of the automobile », *California sociologist*, n°9, pp. 61-79.
- Hayère G., 1976, *Conséquences socio-économiques de la mise en service de tronçons d'autoroute sur la région rurale traversée. L'autoroute A6 dans le département de l'Yonne*, Paris, S.E.D.E.S, 258 p.
- Hertzog A., 2011, « Les géographes et le patrimoine », *EchoGéo* [En ligne]. Disponible sur <<https://echogeo.revues.org/12840>>.
- Hoyaux A.-F. *Habiter la ville et la montagne : Essai de Géographie Phénoménologique sur les relations des habitants au Lieu, à l'Espace et au Territoire*. Thèse de Doctorat en Géographie. Grenoble : Université Joseph Fourier Grenoble 1. Soutenue en 2000.
- Hoyaux A.-F., 2014, « Entre mobilité et déplacement : les trajets quotidiens comme reformulation de la place », Communication au colloque *Métro, boulot, dodo...Quoi de neuf dans nos routines*, Lille, 26 mars 2014.
- Huyghe F.-B., 1996, « Le médium ambigu », *Les cahiers de médiologie*, n°2, pp. 51-65.
- Joseph I., 1984, *Le Passant considérable. Essai sur la dispersion de l'espace public*, Paris, Librairie des Méridiens, coll. « Sociologie des formes », 146 p.

- Joseph I., 1987, *L'enjeu-station. La station de métro comme espace public*, Paris, RATP, 51 p.
- Joseph I. (dir.), 1999, *Villes en gares*, Paris, Editions de l'Aube, coll. « L'aube territoire », 308 p.
- Kaster R.A., 2012, *The Appian way. Ghost road, Queen of Roads*, Chicago, University of Chicago Press, coll. « Culture Trails : Adventures in Travel », 136 p.
- Kaufmann V., 2002, *Re-Thinking Mobility. Contemporary sociology*, Aldershot (Royaume-Uni), Ashgate, coll. « Transport and Society », 120 p.
- Kaufmann V., 2004, « La mobilité au quotidien : Nécessité, proposition et test d'une nouvelle approche », in Vodoz L., Pfister Giauque B. et Jemelin C. (dir.), *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, pp. 57-69.
- Kerouac J., 1957, *On the road*, New-York, Viking Press, 320 p.
- Kirschner C. *Le projet d'itinérance récréative en montagne : source d'inspiration pour l'innovation des territoires ?*. Thèse de Doctorat en Géographie. Grenoble : Université Grenoble Alpes. Soutenue en 2017.
- Kirschner C., 2018, « La gestion de l'incertitude dans l'itinérance récréative : le corps créatif à l'œuvre », *Carnets de géographes* [En ligne], rubrique Carnets de recherches. Disponible sur <<https://journals.openedition.org/cdg/1607#quotation>>
- Knafou R., 1998, « Vers une géographie du rapport à l'Autre », in KNAFOU Rémy (dir.), *La planète "nomade" : les mobilités géographiques d'aujourd'hui*, Actes du festival international de géographie (FIG) de Saint-Dié, Paris, Belin, pp. 7-17.
- Lacharme I. et Varlet J., 2006, « Les effets économiques de l'annonce de l'A89 », in Varlet J., Menault J. et Perronet-Menault M. (dir.), *ATLAS Territoires et Environnement de l'autoroute A89 (1986-2003)*, Beaumont, Artères, pp. 71-73.
- Lanéelle X., 2004, « Va et vient. Entre deux lieux, entre recherche et récit », *EspacesTemps.net [En ligne]*, Travaux, avril 2004. Disponible sur <<http://www.espacestemp.net/articles/va-et-vient/>>.
- Lanéelle X., 2005, « Réseau social, réseau ferroviaire », in Montulet B., Hubert M., Jemelin C. et Schmitz S. (dir.), *Mobilités et temporalités*, Bruxelles, Presses de l'Université Saint-Louis, coll. « Travaux et recherches », pp. 197-206.
- Lanzmann C., 1996, « L'ampoule, la crampe et le plaisir », *Les cahiers de médiologie*, n°2, pp. 95-101.
- Laurier E. and al., 2008, « Driving and 'passenger': Notes on the ordinary organization of car travel », *Mobilities*, Vol.3-1, pp. 1-23.
- Lay M.G., 1992, *Ways of the World. A history of the world's roads and of the vehicles that used them*, New Brunswick, Rutgers University Press.
- Lazzarotti O., 2003, « Patrimoine », in Lévy J. et Lussault M. (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, coll. « Biblio Belin SC », pp. 692-693.
- Lazzarotti O. et Violier P. (dir.), 2007, *Tourisme et patrimoine. Un moment du monde*, Angers, Presses Universitaires d'Angers, 246 p.
- Lazzarotti O., 2011, *Patrimoine et tourisme. Histoires, lieux, acteurs, enjeux*, Paris, Belin, coll. «BelinSup Tourisme », 280 p.
- Le Berre M., 1992, « Territoires », *Encyclopédie de géographie*, Paris, Economica, pp. 601-622.
- Lefebvre S. et Trudeau M., 2003, «La Route verte, un circuit touristique ?», *Téoros. Revue de recherche en tourisme* [En ligne], 22-2. Disponible sur <<https://journals.openedition.org/teoros/1771>>
- Léger B., 1997, « Les effets économiques directs de l'autoroute A71 », in Varlet J. (dir.), *Autoroutes, Economie et Territoires*, Actes du colloque de Clermont-Ferrand (mai 1995), Clermont-Ferrand, CERAMAC, pp. 29-33.

- Legrand C. et Ortar N., 2011, « L'hypermobilité est-elle à l'origine de nouveaux modes d'habiter ? », in Depeau S. et Ramadier T. (dir.), *Se déplacer pour se situer*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, pp. 55-72.
- Leménorel A. (dir.), 1997, *La Rue, lieu de sociabilité ?*, Rouen, Publications de l'Université de Rouen, 469 p.
- Lesta J. et Pedrero M., 2007, *La Tumba del ultimo druida*, Ediciones Cydonia, O Porrino, coll. « Historia Oculca », 202 p.
- Lévy J., 1993, « A-t-on encore (vraiment) besoin du territoire ? », in *Les apories du territoire. Espaces, couper/coller, Espaces Temps*, Vol.51, n°1, p. 102-142.
- Lévy J., 2000, *Le tournant géographique. Penser l'espace pour lire le monde*, Paris, Belin, coll. « Mappemonde », 400 p.
- Lévy J., 2003, « Mondialisation », in Lévy J. et Lussault M. (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, coll. « Biblio Belin SC », pp. 637-642.
- Lévy J., 2003, « Territoire », in Lévy J. et Lussault M. (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, coll. « Biblio Belin SC », pp. 907-917.
- Lévy J. et Olazabal J.-I., 2003, « Les Routes juives d'Espagne : l'exemple de Girona », *Téoros. Revue de recherche en tourisme* [En ligne], 22-2. Disponible sur < <https://journals.openedition.org/teoros/1751>>
- Ley D. and Samuels M.S., 1978, *Humanistic Geography : prospects and problems*, Chicago, Maaroufa Press, 337 p.
- L'Obs, 2005, « 18 000 km de routes, dont la N7, décentralisés », *L'Obs*, rubrique « Société », publié le 26 juillet 2005. Disponible sur < <https://www.nouvelobs.com/societe/20050725.OBS4352/18-000-km-de-routes-dont-la-n7-decentralises.html>>
- Lussault M., 2003, « Actions ! », in Lévy J. et Lussault M. (dir.), *Logiques de l'espace, esprit des lieux. Géographies à Cerisy*, Paris, Belin, coll. « Mappemonde ».
- Lussault M., 2007, *L'homme spatial. La construction sociale de l'espace humain*. Paris, Le Seuil, coll. « La Couleur des Idées », 400 p.
- Lussault M., 2009, *De la lutte des classes à la lutte des places*, Paris, Grasset et Fasquelle, coll. « Mondes vécus », 220 p.
- Lynch K., 1993, *L'image de la cité*, Malakoff, Editions Dunod, coll. « Aspects de l'urbanisme », 232 p.
- Lyons G., Jain J. and Holley D., 2007, « The use of travel time by rail passengers in Great Britain », *Transportation Research*, 41 (A), pp. 257-276.
- Margier A., 2016, *Cohabiter l'espace public. Conflits d'appropriation et rapports de pouvoir à Montréal et à Paris*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Géographie sociale », 196 p.
- Matthey L., 2008, *Le quotidien des systèmes territoriaux : lecture d'une pratique habitante*, Bern, Editions Peter Lang, 446 p.
- MacKay N., 2012, « A Route 66 companion », *The oral history review*, Vol.41, Issue 1, pp. 179-180.
- McKey D., 2004, « Everyday places - Philippe place-making an the translocal quotidian », *Proceedings of the Cultural Studies Association of Australasia (CSAA) Conference, Everyday Transformations the Twenty-First Century Quotidian*, December, Murdoch University.
- Meir A., Ben Israel A., Roded B and Abu-Ajaj I., 2016, « Taming the road, tamed by the road : sense of road as place among Indigenious Bedouin in an ethnic frontier in Israel », *Mobilities*, Taylor and Francis Journals, vol.14 (2), pp. 250-266.
- Meissonnier J., 2001, *Provinciliens : les voyageurs du quotidien, entre capitale et province*, Paris, L'Harmattan, coll. « logiques sociales », 320 p.

- Ménerault P. et Barré A., 2006, « De la description des circulations à la territorialisation des réseaux : 35 ans de géographie des transports dans « Hommes et Terres du Nord » », *Territoire en mouvement. Revue de géographie et d'aménagement* [En ligne], 1. Disponible sur <<https://journals.openedition.org/tem/134>>.
- Miaux S., 2015, « Une lecture de la patrimonialité à travers l'expérience de la promenade dans les espaces du quotidien », Québec, Presses de l'Université Laval, pp. 85-100.
- Michel F., 2004, *Routes : Eloge de l'autonomadie. Une anthropologie du voyage, du nomadisme et de l'autonomie*, Laval, Presses de l'Université Laval, 603 p.
- Micoud A., 2015, « D'une restauration hydraulique et écologique à un territoire de projet : le cas du Haut-Rhône français », *Natures Sciences Sociétés*, Vol.23, pp. 109-119.
- Mincke C. et Kaufmann V., 2017, « Mobilités changeantes, mobilités intriquées », *EspacesTemps.net* [en ligne], Travaux. Disponible sur <<https://www.espacestems.net/articles/mobilites-changeantes-mobilites-intriquees/>>
- Monnet J., 2006, « Le commerce de rue, ambulant ou informel et ses rapports avec la métropolisation : une ébauche de modélisation », *Autrepart*, tome 3, n°39, pp. 93-109.
- Montigny G., 1992, *De la Ville à l'urbanisation. Essai sur la genèse des études urbaines françaises en géographie, sociologie et statistique sociale*, Paris, L'Harmattan, coll. « Villes et Entreprises », 376 p.
- Morand P., 1931, *La Route Paris-Méditerranée*, Paris, Editions Firmin-Didot, 120 p.
- Moussaoui A., 2012. « Observer en anthropologie : immersion et distance », *Contraste*, 2012/1, n°36 : 29-46.
- Musset A. (dir.), 2018, *7 routes mythiques. Quand l'Histoire se mêle à la légende*, Paris, Armand Colin, 160 p.
- Naddeo J.-P. et Chabres M.-S., 2010, *Eternelle Nationale 7. Au coeur de la France*, Paris, Editions Gründ, 215 p.
- Nageleisen S., 2014, « Traverser les paysages : le plateau de l'Aubrac sur les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle », *EspacesTemps.net* [en ligne], Traverser. Disponible sur <<https://www.espacestems.net/articles/le-plateau-de-laubrac/>>.
- Nageleisen, 2015, « Routes touristiques et itinéraires culturels : quels paysages pour quel regard ? », in Bourdeau L. et Marcotte P. (dir.) *Les routes touristiques*, pp. 113-130.
- Nélias T., 2014, *Histoire de la nationale 7. De l'Antiquité à la route des vacances*, Paris, Pygmalion, coll. HISTOIRE, 415 p.
- Nicaulaud O., Landau B. et Banat F. (dir.), *L'Histoire de la rue*, Journée organisée par la Direction de la Voirie, le 24 mars 1995, Paris, Ville de Paris, A.P.U.R, Archives de Paris.
- Normark D., 2006, *Enacting mobility. Studies into the Nature of Road-related Social Interaction*, Göteborg, Göteborgs Universitet Bibliotek, 84 p.
- November V., 2002, *Les territoires du Risque. Le risque comme objet de réflexion géographique*, Berne, Peter Lang, coll. « PLG. Humanities », 332 p.
- O'Brien R., 1992, *Global financial integration. The End of Geography*, Hampshire, Cengage Learning EMEA, coll. « Chatham House Papers », 128 p.
- Offner J.-M. et Pumain D. (dir.), 1996, *Réseaux et territoires - significations croisées*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube, coll. « Territoire », 286 p.
- Olganier P.-J., 1999, « La voirie, trame des paysages urbains. Le rôle des infrastructures routières dans le paysage des villes », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°85, pp. 162-170.

- Orus J.-P., 1997, « Les conséquences économiques des grandes infrastructures routières : bilan et perspectives », in Varlet J. (dir.), *Autoroutes, Economie et Territoires*, Actes du colloque de Clermont-Ferrand (mai 1995), Clermont-Ferrand, CERAMAC, pp. 155-178.
- Oskar J. and Normark D., 2008, « Public road signs as intermediate interaction », *Space and Culture*, Vol.11, Issue 4, pp. 383-408.
- Pagneux D., 2016, *Redécouvrir la Nationale 7*, Rennes, Ouest-France, coll. « Tourisme », 144 p.
- Painter J., 2009, « Territoire et réseau : une fausse dichotomie ? », in Vanier M. (dir.), *Territoires, territorialité, territorialisation. Controverses et perspectives*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Espaces et Territoires », pp. 57-66.
- Parrochia D., 1996, « Les routes invisibles », *Les cahiers de médiologie*, n°2, pp. 183-191.
- Payne A.A. and Hurt D.A., 2015, « Narratives of the mother road : geographic themes along Route 66 », *Geographical review*, Vol.105, Issue 3, pp. 283-303.
- Pearce L., 2017, « « Driving-as-Event » : re-thinking the car journey », *Mobilities*, Vol.12, Issue 4, pp. 585-597.
- Peters P., Kloppenburg S. and Wyatt S., 2010, « Co-ordinating Passages: Understanding the Resources Needed for Everyday Mobility », *Mobilities*, vol. 5, n° 3, pp. 349-368.
- Piolle X., 1990, « Mobilité, identités, territoires », *Revue de géographie de Lyon*, Vol.65, pp. 149-154.
- Piolle X., 1991, « Proximités géographiques et lien social, de nouvelles formes de territorialité ? », *L'Espace géographique*, n° 4, p. 349-358.
- Pipien A. *Construire la modernité, développer les territoires alpins, une histoire politique et sociale de la route du Lautaret (XIX^e-XXI^e siècles)*. Thèse de Doctorat en Histoire. Grenoble : Université de Grenoble. Soutenue en 2014.
- Piveteau J.-L., 2003, « La signalisation routière de direction : une nouvelle donne dans notre relation au territoire », *L'Espace géographique*, tome 32, pp. 193-204.
- Plassard F., 1990, *Les autoroutes et le développement régional*, Lyon, Economica/Presses Universitaires de Lyon, 342 p.
- Platt J., 1983. « The Development of the « Participant Observation » Method in Sociology : Origin Myth and History », *Journal of the History of the Behavioral Sciences*, n°19, pp. 379-393.
- Pradel B., Chardonnel S., Cailly L. et Fourny M.-C., 2015. « Les routines de déplacement dans les espaces périurbains : les dimensions collectives des agencements quotidiens », *Espace populations société* [En ligne], 2015/1-2 | 2015, mis en ligne le 01 juillet 2015. Disponible sur : <<https://journals.openedition.org/eps/5961>>.
- Prévelakis G. (dir.), 1996, *Les Réseaux des diasporas*, Editons L'Harmattan, coll. « Géographie et cultures », 444 p.
- Prévelakis G., 2016, « Conclusion de la journée d'étude », Communication à la journée d'étude *Le réseau face au territoire ?*, Paris, avril 2016.
- Raffestin C., 1980, *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, Lexis Nexis, coll. « Géographie économique et sociale », 250 p.
- Raffestin C., 1986, « Ecogénèse territoriale et territorialité », in Auriac F. et Brunet R. (dir.), *Espaces, jeux en enjeux*, Paris, Editions Fayard, coll. « Nouvelle Encyclopédie des Sciences et des Techniques », pp. 175-185.
- Raffestin C. et Turco A., 1991, « Epistémologie de la géographie humaine », in Bailly A. et al. (dir.), *Les concepts de la géographie humaine*, Paris, Masson, 203 p.

- Ramadier T. et Depeau S., 2010, « Approche méthodologique (JRS) et développementale de la représentation de l'espace urbain quotidien de l'enfant », in I. Danic O., David S, Depeau S. (dir.), *Les enfants et les jeunes dans les espaces quotidiens*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, pp. 61-74.
- Ratzel F., 1903, *Politische Geographie oder die Geographie der Staaten, des Verkehrs und des Krieges. 2^{te} ungearh. Auflage*, Munich et Berlin, R. Oldenbourg, 838 p.
- Retailé D., 1998, « L'espace nomade », *Revue de géographie de Lyon*, Vol.1, pp. 71-81.
- Retailé D., 2015, « Contre la ritournelle du territoire devenue monolangue », *EspacesTemps.net* [En ligne], Travaux. Disponible sur <<http://www.espacestemp.net/articles/contre-la-ritournelle-du-territoire-devenue-monolangue/>>.
- Ribeill G., 1993, *La révolution ferroviaire. La formation des compagnies de chemin de fer en France (1823-1870)*, Paris, Belin, 478 p.
- Ripoll F. et Veschambre V., 2006, « L'appropriation de l'espace : une problématique centrale pour la géographie sociale », in Séchet R. et Veschambre V. (dir.), *Penser et faire la géographie sociale*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. « Géographie sociale », pp. 295-304.
- Rivière C., 1995. *Introduction à l'anthropologie*, Hachette éducation, coll. « Les Fondamentaux », Vanves, 168 p.
- Roeder P., 2018, « Routiers : « L'une des seules professions où l'égalité de salaire existe » », *Le Parisien*, rubrique « Economie », publié le 02 avril 2018. Disponible sur <<http://www.leparisien.fr/economie/routiers-l-une-des-seules-professions-ou-l-egalite-de-salaire-existe-02-04-2018-7641852.php>>
- Roudier J.-M. et Rabussier-Ringeval S., 2018, « Entre PLM et RN7 : Pougues-les-Eaux, la belle époque des loisirs thermaux », Communication au colloque *Nationale 7 ! : De la route antique à la route du futur*, Nevers, 25 et 26 mai 2018.
- Roux C.-A., 1913, « Grenoble. Le cours Berriat (Etude géographique d'une rue) », *Revue de géographie alpine*, n°2, pp. 91-178.
- Rowntree B., 1997, « Les cartes mentales, outil géographique pour la connaissance urbaine. Le cas d'Angers (Maine-et-Loire) », *Norois*, n°176, pp. 585-604.
- Sander A., 1996, « Des lieux-mouvements bien singuliers », *Les annales de la recherche urbaine*, Vol.71, pp. 45-53.
- Sanguin A.-L., 1981, « La géographie humaniste ou l'approche phénoménologique des lieux, des paysages et des espaces », *Annales de géographie*, n°501, pp. 560-587.
- Senouci S.-M., 2018, « La route automatisée », Communication au colloque *Nationale 7 ! : De la route antique à la route du futur*, Nevers, 25 et 26 mai 2018.
- Serres M. et Debray R., « Sortir des réseaux... », *Les cahiers de médiologie*, n°2, pp. 247-255.
- Schut P.-O. et Levet-Labry E., 2015, « La création de la Grande route des Alpes : un support de développement touristique », in Bourdeau L. et Marcotte P. (dir.), *Les routes touristiques*, Québec, Presses de l'Université Laval, pp. 65-84.
- Sepulveda B., 2011, « Entre villes et campagnes. Mobilités contemporaines et stratégies territoriales mapuches au Chili », *Espace, populations et sociétés*, n°2, pp. 229-248.
- Simon P., « Les usages sociaux de la rue dans un quartier cosmopolite », *Espaces et Sociétés*, n°90, pp. 43-68.
- Sirinelli J.-F. et Rioux J.-P., 2002, *La culture de masse en France : de la Belle époque à aujourd'hui*, Paris, Fayard, 461 p.

- Sivadjian E. (dir.), 2008, *Voyages sur les routes de France. De la route Napoléon au chemin de Compostelle*, Paris, Solar, 192 p.
- Snead J.E., Erickson C.L. and Darling J.A. (dir.), 2009, *Landscapes of movement : trails, paths, and roads in anthropological perspective*, Philadelphia, *University of Pennsylvania Museum of Archaeology and Anthropology*, 384 p.
- Sompairac A., 1996, « La route, la nuit », *Les cahiers de médiologie*, n°2, pp. 155-163.
- Soulé B., 2007. « Observation participante ou participation observante ? Usages et justifications de la notion de participation observante en sciences sociales », *Recherches qualitatives* (27), pp.127-140.
- Stengel K., 2018, « Acteurs et effets gastronomiques sur la N7 », Communication au colloque *Nationale 7 ! : De la route antique à la route du futur*, Nevers, 25 et 26 mai 2018.
- Stock M. *Mobilités géographiques et pratiques des lieux. Etude théorico-empirique à travers deux lieux touristiques anciennement constitués : Brighton et Hove (Royaume-Uni) et Garmisch-Partenkirchen (Allemagne)*. Thèse de Doctorat en Géographie. Paris : Université Paris VII Denis Diderot. Soutenue en 2001.
- Stock M., 2003, « Pratiques des lieux, modes d'habiter, régimes d'habiter : pour une analyse « triologique » des dimensions spatiales des sociétés humaines », *Travaux de l'Institut de géographie de Reims*, pp. 115-118.
- Tabeaud M. et Moriniaux V., 2013, « Vers les « cieux imbéciles... où jamais il ne pleut » », *Géographie et cultures*, Vol.85, pp. 111-128.
- Tarrus A., 1993, « Territoires circulatoires et espaces urbains : différenciation des groupes urbains », *Les annales de la recherche urbaine*, Vol.59-60, pp. 51-60.
- Terrhabmobile, 2013, « Lorsque la mobilité territorialise. Des pratiques individuelles de mobilité à la mobilisation de solidarités collectives de proximités », *Espaces Temps.net* [En ligne], Peer review, mai 2013. Disponible sur <<http://www.espacestemp.net/articles/lorsque-la-mobilite-territorialise-2-2/>>.
- Tillous M. *Le voyageur au sein des espaces de mobilité : un individu face à une machine ou un être socialisé en interaction avec un territoire ? Les déterminants de l'aisance au cours du déplacement urbain*. Paris : Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Soutenue en 2009.
- Tissot L., 2000, *Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIX^e siècle*, Lausanne, Editions Payot, 302 p.
- Tuan Y.-F., 1977, *Space and place : the perspective of experience*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 248 p.
- Turco A., 2001, « Mythe et géographies », *Cahiers de géographie du Québec*, Vol.45, n°126, pp.369-388.
- Urry J., 2000, *Sociology beyon societies : mobilities for the twenty-first century*, Abingdon-on-Thams, Routledge, 268 p.
- Urry J., 2005, *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Paris, Editions Armand Colin, 253 p.
- Vallet O., 1996, « Trois marcheurs : Bouddha, Jésus, Mahomet », *Les cahiers de médiologie*, n°2, pp. 85-94.
- Vanier M., 2008, *Le pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité*, Paris, Economica, 160 p.
- Vanier M., 2009 (dir.), *Territoires, territorialité, territorialisation. Controverses et perspectives*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Espaces et Territoires », 228 p.

- Vanier M., 2015, *Demain les territoires. Capitalisme réticulaire et espace politique*, Paris, Hermann, 216 p.
- Varlet J., 2004, « Autoroute, économie et territoires », in Gasser M., Varlet J. et Bakalowicz M. (dir.), *Autoroutes et aménagements. Interactions avec l'environnement*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, coll. « Gérer l'environnement », pp. 253-307.
- Varlet J., 2012, « Autoroute et développement des territoires », Communication aux *Ateliers du développement durable*, Castres, janvier 2012.
- Veschambre V., 2007, « Patrimoine : un objet révélateur des évolutions de la géographie et de sa place dans les sciences sociales », *Annales de Géographie*, Vol.4, n°656, pp. 361-381.
- Vidal de la Blache P., 1902, « Routes et chemins de l'ancienne France », *Bulletin de géographie historique et descriptive*, pp. 115-126.
- Vidal de la Blache P., 1921, *Principes de géographie humaine*, Paris, Editions Utz, 347 p.
- Vodoz L., Pfister Giaouque B. et Jemelin C. (dir.), 2004, *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 382 p.
- Wachter S., 2004, *Traffics en ville. L'architecture et l'urbanisme au risque de la mobilité*, Paris, Editions Recherches, 168 p.
- Walter F., « L'improbable, une lecture éclairante de la territorialité. Propos recueillis par F. Della Casa et A. Hohler », *Tracés*, n°24, pp. 7-18.
- Warner Jr. S. B., 1972, *The urban wilderness. A history of the American city*, New York, Harper and Row, 303 p.
- Watts L., 2008, « The art and craft of train travel », *Social and Cultural geography*, Vol.9, pp. 711-726.
- Weber F. et Beaud S., 1997. *Guide de l'enquête de terrain*, Paris, La Découverte, coll. « Guides repères », Paris, 336 p.
- Willems-Braun B., 1994, « Situating cultural politics : fringe festivals and the production of spaces of intersubjectivity », *Environment and Planning D : Society and Space*, vol.12, pp. 75-104.
- Yvernault B., 2019, « Le gouvernement promet enfin la RN7 à 2x2 voies dans toute la Nièvre, « d'ici 2022 » », *Le Journal du Centre*, rubrique « Transport », publié le 07 novembre 2019. Disponible sur <https://www.lejdc.fr/saint-pierre-le-moutier-58240/actualites/le-gouvernement-promet-enfin-la-rn7-a-2x2-deux-voies-dans-toute-la-nievre-dici-2022_13679829/>

Références filmographiques et radiophoniques

Les références filmographiques font référence aux films et reportages télévisuels mentionnés dans le manuscrit et/ou qui ont été analysés dans le chapitre 4.

Les références radiophoniques font référence aux émissions de radio mentionnées dans le manuscrit.

Références filmographiques

Films

- Audry, Jacqueline (réal.). 1962. *Les Petits Matins*. France. Paris-Élysées-Films et Les Films Metzger et Woog.
- Godard, Jean-Luc (réal.). 1965. *Pierrot le fou*. France et Italie. SNC, Rome Paris Films et Dino de Laurentiis Cinematografica.
- Hopper, Dennis (réal.). 1969. *Easy Rider*. États-Unis. Pando Company Inc. et Raybert Productions.
- Man Ray (réal.). 1929. *Les Mystères du château de Dé*. France. Charles, Vicomte de Noailles.
- Oury, Gérard (réal.). 1965. *Le Corniaud*. France, Italie et Espagne. Les Films Corona et Explorer Film '58

Reportages télévisuels

- *Départs en vacances sur la Nationale 7*. 1960. Reportage télévisuel. Réalisation ?. France. Diffusé le 1^{er} juillet 1960 dans le cadre du *Journal national*.
- *Passion Patrimoine : Routes de France, routes des vacances*. 2014. Reportage télévisuel. Cécile Moirin (réal.). France. Diffusé le 15 mai 2014 dans le cadre de l'émission *Des racines et des ailes*.
- *La nationale 7, une route du soleil*. 2015. Reportage télévisuel. Jérôme Bony et Redda Settar (réal.). France. Diffusé du 04 au 08 mai 2015 dans le cadre du *Journal télévisé* de France 2,

Références radiophoniques

- *Le Temps d'un Bivouac*. 2019. Émission de radio. Animée par Daniel Fiévet. Diffusée le 12 juillet 2019. France Inter.

Annexes

Annexe 1 - Guides d'entretien auprès des acteurs patrimoniaux de la RN7

Voici les trois guides d'entretien élaborés respectivement pour la réalisation des entretiens auprès :

- des présidents-fondateurs des associations dédiées à la valorisation patrimoniale de la route nationale 7 (**annexe 1-1, p.253**) ;
- des présidents et/ou membres fondateurs des musées consacrés au thème de la route nationale 7 (**annexe 1-2, p.256**) ;
- des personnes à l'initiative et/ou en charge de l'organisation des manifestations communales consacrées à la route nationale 7 (**annexe 1-3, p.259**).

Annexe 1-1 - Les associations dédiées à la valorisation patrimoniale de la route nationale 7

Le guide d'entretien se compose des trois parties suivantes : « Informations sur le/la président(e) de l'association » (**partie 1**), « Création et fonctionnement de l'association » (**partie 2**) et « Objectifs et principales actions de l'association » (**partie 3**).

[Précisions :

- Dans la deuxième partie « Création et fonctionnement de l'association » et sa première sous-partie « Création de l'association » : la question 5 sera posée uniquement si le président de l'association n'est pas à l'origine de la création de l'association.

- Dans la troisième partie « Objectifs et principales actions de l'association » et sa deuxième sous-partie « Principales actions de l'association » : au fur et à mesure de la réponse donnée par la personne à la question 11 et aux relances effectuées, bien approfondir les aspects suivants : l'intérêt commercial perçu par les acteurs (en termes de consommation, d'image...), la question de l'ancrage, et, dans le cas où la promotion de la route a aussi pour but de promouvoir un territoire en particulier, les relations avec ses élus et organismes de promotion touristique (en tentant de percevoir si ces derniers interviennent dans le choix des animations proposées, apportent des subventions...)].

1 - Informations sur le président de l'association

1) Depuis quand êtes-vous président de cette association ?

2) Quand et comment est né votre intérêt pour la route nationale 7 ?

Relance 1 (si la personne ne précise pas suffisamment ce point dans sa réponse à la question posée) : Pour vous, qu'est-ce qui fait que cette route constitue un patrimoine et suscite un intérêt particulier ?

3) Quelles raisons vous ont conduit à fonder et/ou vous investir dans une association consacrée à la route nationale 7 ?

2 - Création et fonctionnement de l'association

. Création de l'association

4) En quelle année a été créée cette association ?

5) Qui sont les personnes à l'origine de la création de cette association ?

6) Quelles sont les principales raisons qui ont conduit à la création de cette association ?

Relance 1 (si la personne ne précise pas ce point dans sa réponse à la question posée) : Est-ce que l'intérêt que suscite depuis plusieurs années la route au niveau national et au sein de d'autres communes et départements a constitué un élément déclencheur ?

Relance 2 (si la personne me répond que oui sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Relance 3 (si la personne ne précise pas ce point dans sa réponse à la question posée et aux relances effectuées) : Pour la création de votre association, vous êtes-vous appuyés sur l'exemple de d'autres actions patrimoniales qui ont pu se mettre en place autour de la route nationale 7 (et des routes en général) par le passé ?

. Fonctionnement de l'association

7) Pourriez-vous me décrire le fonctionnement de l'association ?

Effectuer une série de relances (volontairement non définies à l'avance) au fur et à mesure de la réponse donnée par la personne à cette question.

8) Les membres de votre association résident-ils tous au sein de la commune/du département/de la région où se situe le siège social de votre association ?

Relance 1 (si la personne me répond que non sans apporter plus de précisions) : D'où proviennent généralement les membres de votre association ?

3 - Objectifs et principales actions de l'association

. Objectifs de l'association

9) Quels sont les principaux objectifs de cette association ?

Relance 1 (si la personne se contente seulement d'énumérer les principaux objectifs de l'association) : Pourquoi l'association se concentre-t-elle plus particulièrement sur ces objectifs ?

Relance 2 (si la personne ne précise pas ce point à travers sa réponse à la question posée) : Les objectifs de l'association sont-ils similaires depuis sa création ou ont-ils évolué au fil des années ?

Relance 3 (si les objectifs de l'association ont évolué et que la personne ne précise pas pourquoi) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

. Principales actions de l'association

10) Quelles sont les principales actions mises en place par l'association ?

Relance 1 (si la personne se contente seulement d'énumérer les principales actions mises en place) : Pourquoi avez-vous mis plus particulièrement en place ce type d'actions ?

Relance 2 (si la personne ne le précise pas dans la question et/ou la première relance effectuée) : Quels éléments/aspects de la route nationale 7 souhaitez-vous avant tout commémorer à travers ces actions ?

Relance 3 (si la personne se contente seulement d'énoncer un ensemble d'éléments/aspects sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

11) Les actions mises en place par votre association entendent-elles commémorer la route à un niveau avant tout : communal, départemental, régional ou national ?

Relance 1 (si la personne se contente de répondre sans apporter de précisions supplémentaires) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Relance 2 (si la personne ne précise pas ce point à travers sa réponse à la question et à la première relance formulées) : A travers ces mêmes actions, souhaitez-vous également promouvoir la commune/le département/la région au sein desquels se déroulent ces dernières ? Et si oui, pourquoi ?

Relance 3 (seulement si la personne m'explique que les actions menées par l'association entendent valoriser la route à un niveau communal, départemental ou régional et que ce point n'a pas été suffisamment développé à travers les réponses précédentes) : Pour vous, que représente la route nationale 7 pour la commune/le département/la région au sein desquels s'inscrivent les actions de votre association ?

Effectuer une nouvelle série de relances (volontairement non définies à l'avance) au fur et à mesure de la réponse donnée par la personne à la troisième relance formulée.

12) Etes-vous amenés à mettre en place des actions communes avec d'autres associations créées autour de la route nationale 7 ?

Relance 1 (si la personne m'indique que oui sans apporter plus de précisions) : En quoi consistent plus précisément ces actions communes et quels sont leurs objectifs ?

Relance 2 (si la personne ne précise pas ce point à travers sa réponse à la question et à la première relance formulées) : A quel niveau se diffusent ces actions communes ?

Relance 3 (si la personne ne le précise pas dans sa réponse à la question et/ou aux deux relances précédemment formulées) : Pourriez-vous me décrire le fonctionnement de la collaboration avec ces autres associations ?

13) Les actions mises en place par l'association s'adressent-elles à un type de public en particulier ?

Relance 1 (si la personne m'indique que les actions s'adressent à un type de public en particulier sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

14) Dans l'ensemble, comment sont perçues les actions mises en place par votre association par les résident.e.s des communes/départements/régions au sein desquels elles s'inscrivent ?

Relance 1 (si la personne se contente de répondre sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Annexe 1-2 - Les musées consacrés au thème de la route nationale 7

Le guide d'entretien se compose des quatre parties suivantes : « Informations sur le président du musée » (**partie 1**), « Création et fonctionnement du musée » (**partie 2**), « Conception et principaux objectifs du musée » (**partie 3**) et « Fréquentation du musée » (**partie 4**).

[Précisions :

- Dans la deuxième partie « Création et fonctionnement du musée » et sa première sous-partie « Création du musée » : la question 5 sera posée uniquement si le président du musée n'est pas à l'origine de sa création.

- Dans la deuxième partie « Création et fonctionnement du musée » et sa deuxième sous-partie « Fonctionnement du musée » : pour la question 7, si la personne me demande ce que j'entends par « fonctionnement du musée », lui indiquer qu'il s'agit avant tout de la composition du bureau, des acquisitions effectuées par le musée, des prises de décision, des financements et aides publiques éventuellement perçues...

- Dans la deuxième partie « Création et fonctionnement du musée » et sa deuxième sous-partie « Fonctionnement du musée » : la question 8 sera posée à la personne uniquement si cette dernière n'aborde pas ce point dans sa réponse à la question 7.

- Dans la troisième partie « Conception et principaux objectifs du musée » et sa deuxième sous-partie « Principaux objectifs du musée » : la question 12 sera posée uniquement si une partie du musée est consacrée à la commune au sein de laquelle se localise ce dernier].

1 - Informations sur le président du musée

1) Depuis quand êtes-vous président de ce musée ?

2) Quand et comment est né votre intérêt pour la route nationale 7 ?

3) Quelles raisons vous ont conduit à fonder un musée consacré à la route nationale 7 et/ou vous investir dans une action en lien avec la route nationale 7 ?

Relance 1 (si la personne ne précise pas suffisamment ce point dans sa réponse à la question posée) : Pour vous, qu'est-ce qui fait que cette route constitue un patrimoine et suscite un intérêt particulier ?

2 - Création et fonctionnement du musée

. Création du musée

4) En quelle année a été créé ce musée ?

5) Qui sont les personnes à l'origine de la création de ce musée ?

6) Quelles sont les principales raisons qui ont conduit à la création de ce musée ?

Relance 1 (si la personne ne précise pas ce point dans sa réponse à la question posée) : Est-ce que l'intérêt que suscite depuis plusieurs années la route au niveau national et au sein de d'autres communes et départements a constitué un élément déclencheur ?

Relance 2 (si la personne me répond que oui sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Relance 3 (si la personne ne précise pas ce point dans sa réponse à la question posée et aux relances effectuées) : Pour la création de votre association, vous êtes-vous appuyés sur l'exemple de d'autres actions patrimoniales qui ont pu se mettre en place autour de la route nationale 7 (et des routes en général) par le passé ?

. Fonctionnement du musée

7) Pourriez-vous me décrire le fonctionnement du musée ?

Effectuer une série de relances (volontairement non définies à l'avance) au fur et à mesure de la réponse donnée par la personne à cette question.

8) Les membres du bureau résident-ils tous au sein de la commune/du département/de la région où se situe le siège social de votre association ?

Relance 1 (si la personne me répond que non sans apporter plus de précisions) : D'où proviennent généralement les membres du bureau ?

3 - Conception et principaux objectifs du musée

. Conception du musée

9) Comment a été pensée la conception du musée ?

Relance 1 (si la personne ne précise pas suffisamment ce point dans sa réponse à la question posée) : Quelles sont les personnes qui ont plus particulièrement œuvré à la conception du musée ?

. Principaux objectifs du musée

10) Quels aspects de la route nationale 7 cherchez-vous plus particulièrement à commémorer à travers ce musée ?

Relance 1 (si la personne se contente seulement d'énoncer un ensemble d'éléments/aspects sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

11) Ce musée a-t-il pour objectif de commémorer la route à un niveau avant tout : communal, départemental, régional ou national ?

Relance 1 (si la personne se contente de répondre sans apporter de précisions supplémentaires) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Dans le cadre de votre exposition, vous consacrez une partie à l'histoire de la commune, où sont notamment évoqués ses « liens » avec la route nationale 7.

12) A travers ce musée, avez-vous justement pour objectif de commémorer/promouvoir également la commune au sein de laquelle se localise le musée ?

Relance 1 (si la personne me répond que oui sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

13) Plus généralement, que représente pour vous la route nationale 7 pour la commune au sein de laquelle se localise votre musée ?

Effectuer une série de relances (volontairement non définies à l'avance) au fur et à mesure de la réponse donnée par la personne à la question posée.

4 - Fréquentation et perception du musée

. Fréquentation du musée

14) Ce musée s'adresse-t-il à un type de public en particulier ?

Relance 1 (si la personne m'indique que le musée s'adresse à un type de public en particulier sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

15) En moyenne, combien avez-vous de visiteurs par an ?

16) D'où proviennent généralement les personnes qui viennent visiter votre musée ?

Relance 1 (si la personne ne précise pas ce point dans sa réponse à la question posée) : Savez-vous par quels biais ces personnes ont-elles entendu parler de votre musée ?

17) Le plus souvent, les personnes vous indiquent-elles les raisons pour lesquelles elles viennent visiter votre musée ?

Relance 1 (si la personne m'indique que oui sans apporter plus de précisions) : Quelles sont les raisons généralement évoquées ?

18) Les retombées commerciales de votre musée sont-elles importantes ?

Relance 1 (si la personne répond oui ou non à cette question sans apporter plus de précisions) : Comment cela se traduit-il ?

. Perception du musée

19) Dans l'ensemble, comment est perçu le musée par les résident.e.s de la commune au sein de laquelle il se localise ?

Relance 1 (si la personne se contente de répondre sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Annexe 1-3 - Les manifestations communales consacrées à la route nationale 7

Le guide d'entretien se compose des deux parties suivantes : « Eveil et raisons de l'intérêt patrimonial pour la route nationale 7 » (**partie 1**) et « Manifestation et actions mises en place autour de la route nationale 7 » (**partie 2**).

[Précisions :

- Dans la deuxième partie « Manifestation et actions mises en place autour de la route nationale 7 » et sa première sous-partie « Sur la manifestation [nom de la manifestation] » : pour la question 8, si la personne me demande ce que j'entends par « différents aspects de l'organisation de la manifestation », lui indiquer qu'il s'agit avant tout des personnes et des structures impliquées dans l'organisation, des choix et décisions relatifs à la mise en place des différentes animations, des financements et aides publiques éventuellement perçues...

1 - Eveil et raisons de l'intérêt patrimonial pour la route nationale 7

1) Quand et comment est né l'intérêt pour la route nationale 7 au sein de la commune et/ou du département ?

Relance 1 (si la personne ne précise pas suffisamment ce point dans sa réponse à la question posée) : Pour vous, qu'est-ce qui fait que cette route constitue un patrimoine et suscite un intérêt particulier ?

Relance 2 (si ce point n'apparaît pas dans la réponse de la personne à la question posée) : Est-ce que l'intérêt patrimonial que suscite depuis plusieurs années la route au niveau national et au sein de d'autres communes et départements a constitué un élément déclencheur ?

Relance 3 (si la personne répond oui ou non à la relance précédemment effectuée sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Relance 4 (si la personne ne précise pas ce point dans sa réponse à la question posée et aux relances effectuées) : La route a-t-elle déjà fait, par le passé, l'objet d'un intérêt particulier au sein de la commune et/ou du département ? Et si oui, comment cela s'est-il traduit ?

Relance 5 (si la personne ne précise pas ce point dans sa réponse à la question posée et aux relances effectuées) : Chez quelles personnes a émané plus particulièrement cet intérêt pour la route nationale 7 ?

2) Quels aspects de la route nationale 7 font plus particulièrement l'objet d'un intérêt au sein de la commune et/ou du département ?

Relance 1 (si la personne m'évoque quelques aspects sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Relance 2 (si la personne ne précise pas ce point dans sa réponse à la question posée et à la relance effectuée) : Pour vous, ces aspects sont-ils caractéristiques de la route nationale 7 au niveau national ou spécifiques à cette commune et/ou ce département ?

Relance 3 (si la personne répond sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

3) Avant même que n'apparaisse cet intérêt pour la route nationale 7, avez-vous observé si ce dernier était ou non déjà présent chez les résident.e.s de la commune et/ou du département ?

Relance 1 (si la personne me répond que oui sans apporter plus de précisions) : Comment cela se traduisait-il ?

Relance 2 (si la personne me répond que non sans apporter plus de précisions) : La mise en place d'actions autour de la route semble-t-elle avoir éveillé chez les résident.e.s un intérêt pour cette dernière ? Et si oui, comment cela se traduit-il ?

2 - Manifestation et actions mises en place autour de la route nationale 7

. Sur la manifestation « nom de la manifestation »

.. Mise en place et objectifs de la manifestation

4) Comment est venue l'idée de mettre en place la manifestation « nom de la manifestation » ?

Relance 1 (si la personne ne précise pas suffisamment ce point dans sa réponse à la question) : Quelles personnes ont eu plus particulièrement l'idée de mettre en place cette manifestation ?

Relance 2 (si la personne ne précise pas ce point dans sa réponse à la question posée et à la première relance effectuée) : Le déroulement de manifestations autour de la route au sein de d'autres communes et départements a-t-il constitué un éléments déclencheur ?

Relance 3 (si la personne me répond que oui sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

5) En quoi consiste plus précisément cette manifestation ?

Relance 1 (si la personne ne précise pas suffisamment ce point dans sa réponse à la question posée) : Avez-vous décidé de mettre en place ce type de manifestation pour des raisons particulières ?

Relance 2 (si la personne répond oui à la première relance effectuée sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

6) Quels sont les principaux objectifs fixés à travers l'organisation de cette manifestation ?

Relance 1 (si la personne se contente seulement d'énumérer les principaux objectifs de la manifestation) : Pourquoi cette manifestation se fixe ces objectifs en particulier ?

7) La manifestation a-t-elle pour objectif de promouvoir et de commémorer la route à un niveau avant tout : communal, départemental, régional ou national ?

Relance 1 (si la personne se contente de répondre sans apporter de précisions supplémentaires) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Relance 2 (si la personne ne précise pas ce point à travers sa réponse à la question posée et à la première relance effectuée) : A travers cette manifestation, souhaitez-vous également promouvoir la commune/le département/la région au sein desquels se déroule cette dernière ?

Relance 3 (si la personne me répond que oui sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Relance 4 (seulement si la personne m'explique que la manifestation entend valoriser la route à un niveau communal, départemental ou régional et que ce point n'a pas été suffisamment développé à travers les réponses précédentes) : Pour vous, que représente la route nationale 7 pour la commune/le département/la région au sein desquels s'inscrit cette manifestation ?

.. Organisation de la manifestation

8) Pourriez-vous me décrire les différents aspects de l'organisation de cette manifestation ?

Effectuer une série de relances (volontairement non définies à l'avance) au fur et à mesure de la réponse donnée par la personne à cette question.

.. Public présent à la manifestation

9) Cette manifestation s'adresse-t-elle à un type de public en particulier ?

Relance 1 (si la personne me répond que oui sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

10) En moyenne, combien de personnes assistent par an à cette manifestation depuis sa création ?

11) Quel type de public assiste généralement à cette manifestation ?

Relance 1 (si la personne ne précise pas ce point dans sa réponse à la question posée) : Ce type de public est-il similaire depuis la création de la manifestation ?

Relance 2 (si la personne ne précise pas ce point dans sa réponse à la question posée et à la première relance effectuée) : Savez-vous pourquoi ces personnes viennent assister à la manifestation ?

Relance 3 (si la personne ne précise pas ce point dans sa réponse à la relance précédemment effectuée) : Ces raisons sont-elles similaires ou peuvent au contraire différer selon les personnes ?

12) D'où proviennent généralement les personnes qui viennent assister à la manifestation ?

Relance 1 (si la personne ne précise pas ce point dans sa réponse à la question posée) : Savez-vous par quels biais ces personnes ont entendu parler de la manifestation ?

13) Les retombées commerciales de votre manifestation sont-elles importantes ?

Relance 1 (si la personne répond oui ou non à cette question sans apporter plus de précisions) : Comment cela se traduit-il ?

.. Perception de la manifestation par les résident.e.s de la commune et/ou du département

14) Comment la manifestation est-elle perçue par les résident.e.s de la commune et/ou du département ?

Effectuer une série de relances (volontairement non définies à l'avance) au fur et à mesure de la réponse donnée par la personne à cette question.

. Sur les autres actions mises en place autour de la route

15) D'autres actions ont-elles été mises en place autour de la route nationale 7 au sein de la commune et/ou du département ?

Relance 1 (si la personne me répond que oui sans apporter plus de précisions) : En quoi consistent plus précisément ces actions ?

Relance 2 (si la personne ne précise pas suffisamment ce point dans sa réponse à la question posée et à la relance effectuée) : Quels sont les principaux objectifs fixés à travers ces différentes actions ?

Relance 3 (si la personne se contente seulement d'énumérer les principaux objectifs de ces actions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

16) Tout comme pour la manifestation, ces actions entendent-elles commémorer la route à un niveau avant tout : communal, départemental, régional ou national ?

Relance 1 (si la personne se contente de répondre sans apporter de précisions supplémentaires) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Relance 2 (si la personne ne précise pas ce point à travers sa réponse à la question posée et à la première relance effectuée) : A travers ces actions, souhaitez-vous également promouvoir la commune/le département/la région au sein desquels se déroule ces dernières ?

Annexe 2 - Guides d'entretien auprès des usagers

Voici les trois guides d'entretien élaborés en vue de la réalisation d'entretiens auprès :

- de riverains situés en bordure de la route nationale 7 (**annexe 2-1, p.264**) ;
- de chauffeurs-routiers empruntant la route nationale 7 dans le cadre de leur activité professionnelle (**annexe 2-2, p.268**) ;
- de touristes empruntant la route nationale 7 dans le cadre de leurs vacances (**annexe 2-3, p.272**).

Annexe 2-1 - Les riverains de la route nationale 7

Le guide d'entretien se compose des deux parties suivantes : « Informations sur la personne interrogée » (**partie 1**) et « Pratiques, vécu et représentation de la route chez la personne interrogée » (**partie 2**).

[Précisions :

- Dans la deuxième partie « Pratiques, vécu et représentation de la route chez la personne interrogée » et sa première sous-partie « Perception et représentation de la route » : la question 8 sera posée uniquement si la personne a toujours résidé et/ou travaillé au bord d'une route.

- Dans la deuxième partie « Pratiques, vécu et représentation de la route chez la personne interrogée » et sa cinquième sous-partie « La patrimonialisation de la route nationale 7 » : si la personne n'est pas au courant des différentes actions mises en place autour de la route nationale 7 (question 12), lui expliquer brièvement en quoi consistent ces dernières.

A fur et à mesure de la réponse donnée par la personne à la question 12 et aux relances effectuées, bien approfondir les aspects suivants : la perception de ces manifestations, les raisons de la participation ou non-participation de la personne à ces dernières...].

1 - Informations sur la personne interrogée

1) Depuis quand résidez/travaillez-vous au bord de la route nationale 7 ?

2) Etait-ce un choix de s'installer au bord de la route nationale 7 ?

Relance 1 (si la personne me répond que oui sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

3) Par le passé, avez-vous déjà résidé et/ou travaillé au bord d'une route ?

Relance 1 (si la personne me répond que oui sans apporter plus de précisions) : Etait-ce là aussi un choix de s'installer au bord d'une route ?

Relance 2 (si la personne ne précise pas ce point dans sa réponse à la relance précédemment effectuée) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Relance 3 (si la personne a déjà résidé/travaillé au bord d'une route et ne précise pas le point qui va suivre dans sa réponse à la question posée et aux deux relances précédemment effectuées) : Est-ce un choix de s'installer à nouveau au bord d'une route ?

Relance 4 (si la personne répond oui à la relance précédemment effectuée sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

2 - Pratiques, vécu et représentation de la route nationale 7 chez la personne interrogée

2-1 - Les déplacements sur la route nationale 7

5) Etes-vous amené à vous déplacer sur la route nationale 7 ?

Relance 1 (si la personne me répond que oui sans apporter plus de précisions) : A quelle fréquence êtes-vous amené à emprunter la route nationale 7 ?

Relance 2 (si la personne ne précise pas ce point dans sa réponse à la question posée et à la première relance effectuée) : Dans le cadre de quelles activités êtes-vous plus particulièrement amené à emprunter la route nationale 7 ?

Relance 3 (si la personne ne précise pas ce point dans sa réponse à la question posée et aux deux premières relances effectuées) : Sur quel(le)s tronçons/portions de la route vous déplacez vous plus particulièrement ?

Relance 4 (si la personne ne précise pas ce point dans sa réponse à la question posée et aux trois premières relances effectuées) : Le fait de vous déplacer sur la route nationale 7 résulte-t-il ou non d'un choix ?

Relance 5 (si la personne précise, dans sa réponse à la relance précédemment effectuée, qu'elle emprunte la nationale par choix) : Pourquoi préférez-vous vous déplacer sur la route nationale 7 plutôt que sur une autre route ?

Effectuer une série de relances (volontairement non définies à l'avance) en fonction de la réponse donnée par la personne à cette relance effectuée.

Relance 6 (si la personne ne précise pas ce point dans sa réponse aux deux relances précédemment effectuées) : Au cours de vos déplacements sur la route nationale 7, y'a t-il des lieux que vous appréciez plus particulièrement ?

Relance 7 (si la personne se contente seulement d'énumérer des lieux sans davantage développer sa réponse) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Relance 8 : Au cours de ces déplacements, avez-vous des ressentis particuliers ?

Relance 9 (si la personne répond oui à la relance précédemment effectuée sans développer davantage sa réponse) : Pourriez-vous me décrire ces ressentis ?

Relance 10 (s'il apparaît que les ressentis sur la route sont différents chez la personne selon qu'elle soit ou non en situation de déplacement) : Qu'est-ce qui fait selon vous que le déplacement vous procure des ressentis différents de ceux que vous avez habituellement ?

Relance 11 (dans la continuité de la relance précédemment effectuée) : Vos déplacements sur la route nationale 7 vous marquent-ils plus particulièrement par rapport à ceux que vous êtes amené à effectuer sur d'autres routes ?

Relance 12 (si la personne répond oui à la relance précédemment effectuée sans apporter plus de précisions) : Sauriez-vous m'expliquer pourquoi ?

2-2 - Les ressentis éprouvés au contact de la route nationale 7

6) Quand vous êtes au contact de la route, avez-vous des ressentis particuliers ?

Relance 1 (si la personne me répond que oui sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous me décrire ces ressentis ?

Effectuer une série de relances (volontairement non définies à l'avance) au fur et à mesure de la réponse donnée par la personne à la question posée et à la première relance effectuée.

7) Lorsque vous résidiez et/ou travailliez auparavant au bord d'une autre route, aviez-vous les mêmes ressentis que ceux que vous avez actuellement au bord de la RN7 ?

Relance 1 (si la personne me répond que non sans développer davantage sa réponse) : Pourriez-vous me décrire ces ressentis ?

Relance 2 (si la personne me répond que non et ne développe pas suffisamment le point qui va suivre dans sa réponse à la question posée et à la première relance effectuée) : Selon vous, pourquoi vos ressentis ne sont pas les mêmes au bord de la route nationale 7 ?

2-3 - Perception et représentation de la route nationale 7

8) Quels sont les éléments qui, pour vous, caractérisent le mieux la route nationale 7 ?

Relance 1 (si la personne se contente seulement d'énumérer des éléments) : Pourquoi citez-vous ces éléments en particulier ?

Relance 2 (si la personne ne précise pas suffisamment ce point dans sa réponse à la question posée et à la première relance effectuée) : L'évocation de ces éléments est-elle liée à vos souvenirs et votre pratique de la route ou pas uniquement ?

Relance 3 (si la personne se contente de répondre à la relance précédemment effectuée sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

9) Avant de résider et/ou travailler au bord de la route nationale 7, quelle image aviez-vous de/quelle impression vous inspirez cette dernière ?

Relance 1 (si la personne se contente seulement d'évoquer l'image/l'impression qu'elle avait de/que lui inspirait la route) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Relance 2 (si la personne m'indique que son image de la route a changé depuis qu'elle réside/travaille au bord de cette dernière) : Qu'est-ce qui fait, selon vous, que votre image de la route a changé depuis que vous résidez/travaillez au bord de cette dernière ?

10) Pour vous, la route nationale 7 est-elle une route particulière, différente de celles que vous avez l'habitude de pratiquer ou déjà pu pratiquer ?

Relance 1 (si la personne me répond que oui ou non sans développer davantage sa réponse) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Effectuer une série de relances (volontairement non définies à l'avance) en fonction de la réponse donnée par la personne à la question posée et à la première relance effectuée.

2-4 - La place de la route nationale 7 dans le quotidien

11) Sauriez-vous m'indiquer et m'expliquer quelle place tient la route nationale 7 dans votre quotidien ?

Effectuer une série de relances (volontairement non définies à l'avance) au fur et à mesure de la réponse donnée par la personne à la question posée.

2-5 - Les actions patrimoniales dédiées à la route nationale 7

12) Etes-vous au courant des différentes actions de valorisation et de commémoration mises en place autour de la route nationale 7 depuis plusieurs années ?

Relance 1 : Que pensez-vous de ces différentes actions mises en place ?

Effectuer une série de relances en fonction de la réponse donnée par la personne à la question posée et à la première relance effectuée.

Annexe 2-2 - Les chauffeurs-routiers effectuant leurs déplacements professionnels sur la route nationale 7

Le guide d'entretien se compose des deux parties suivantes : « Informations sur la personne interrogée » (**partie 1**) et « Pratiques, vécu et représentation de la route chez la personne interrogée » (**partie 2**).

[Précision :

- Dans la deuxième partie « Pratiques, vécu et représentation de la route chez la personne interrogée » et sa sixième sous-partie « La patrimonialisation de la route nationale 7 » : si la personne n'est pas au courant des différentes actions mises en place autour de la route nationale 7 (question 18), lui expliquer brièvement en quoi consistent ces dernières.

A fur et à mesure de la mesure de la réponse donnée par la personne à la question 12 et aux relances effectuées, bien approfondir les aspects suivants : la perception de ces manifestations, les raisons de la participation ou non-participation de la personne à ces dernières...].

1 - Informations sur la personne enquêtée

1-1 - Sur sa profession de chauffeur-routier

1) Depuis combien de temps exercez-vous cette profession ?

2) Etes-vous un chauffeur-routier « indépendant » ou rattaché à une entreprise ?

Relance 1 (si la personne se contente de répondre à la question posée sans apporter plus de précisions) : Cela résulte-t-il d'un choix ?

Relance 2 (si la personne m'indique qu'elle est rattachée à une entreprise) : Etes-vous libre ou non de choisir votre itinéraire dans le cadre de vos déplacements professionnels ?

3) Quels trajets êtes-vous plus particulièrement amené à effectuer dans le cadre de votre travail ?

Relance 1 (si la personne ne précise pas suffisamment ce point dans sa réponse à la question posée) : A quelle fréquence effectuez-vous ces différents trajets ?

1-2 - Sur sa pratique de la route nationale 7

4) Depuis combien de temps empruntez-vous la route nationale 7 ?

5) A quelle fréquence empruntez-vous la route nationale 7 ?

6) Lorsque vous empruntez la route nationale 7, est-ce toujours pour vous rendre à la même destination ?

Relance 1 (si la personne me répond que oui sans apporter plus de précisions) : A quelle destination vous rendez-vous lorsque vous empruntez la route nationale 7 ?

Relance 2 (si la personne me répond que non à la question posée sans apporter plus de précisions) : Quelles sont les destinations où vous vous rendez le plus souvent lorsque vous empruntez la route nationale 7 ?

7) Lorsque vous empruntez la route nationale 7, sur quels tronçons vous déplacez-vous plus particulièrement ?

2 - Pratiques, vécu et représentation de la route nationale 7 chez la personne interrogée

2-1 - Les déplacements sur la route nationale 7

8) Est-ce un choix de vous déplacer sur la route nationale 7 plutôt que sur l'autoroute ?

Relance 1 (si la personne me répond que oui ou non à la question posée sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Effectuer une série de relances en fonction de la réponse donnée par la personne à la question posée et à la première relance effectuée.

2-2 - Les ressentis éprouvés au contact de la route nationale 7

9) Quand vous êtes au contact de la route et vous déplacez dessus, avez-vous des ressentis particuliers ?

Relance 1 (si la personne me répond que oui sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous me décrire ces ressentis ?

Effectuer une série de nouvelles relances (volontairement non définies à l'avance) au fur et à mesure de la réponse donnée par la personne à la question posée et à la première relance effectuée.

Relance 2 (si la personne m'a auparavant précisé qu'il lui arrivait d'emprunter différents tronçons de la route nationale 7) : Vos ressentis sont-ils similaires selon les tronçons de la route que vous empruntez ?

Relance 3 (si la personne me répond que oui ou non à la relance précédemment effectuée sans développer davantage sa réponse) : Sauriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Relance 4 (si la personne m'a auparavant indiqué qu'il lui arrivait d'emprunter d'autres routes nationales) : Lorsque vous vous déplacez sur d'autres routes nationales, avez-vous des ressentis similaires à ceux que vous pouvez avoir sur la route nationale 7 ?

Relance 5 (si la personne me répond que oui ou non à la relance précédemment effectuée sans développer davantage sa réponse) : Sauriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Relance 6 (si la personne m'a auparavant indiqué qu'il lui arrivait d'emprunter également l'autoroute) : Lorsque vous vous déplacez sur l'autoroute, avez-vous les mêmes ressentis que ceux que vous pouvez avoir sur la route nationale 7 ?

Relance 7 (si la personne me répond que oui ou non à la relance précédemment effectuée sans développer davantage sa réponse) : Sauriez-vous m'expliquer pourquoi ?

2-3 - Les habitudes et relations sociales sur/en lien avec la route nationale 7

10) Avez-vous développé des habitudes particulières sur la route nationale 7 ?

Relance 1 (si la personne me répond que oui sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous me décrire ces habitudes ?

Effectuer une série de relances en fonction de la réponse donnée par la personne à la question posée et à la première relance effectuée.

11) Sur la route nationale 7, y'a t-il des lieux que vous appréciez plus particulièrement ?

Relance 1 (si la personne me répond que oui sans apporter plus de précisions) : Quels sont ces lieux, et où se situent-ils ?

Relance 2 (si la personne se contente seulement d'énumérer des lieux sans développer davantage sa réponse) : Sauriez-vous m'expliquer pourquoi vous appréciez-vous plus particulièrement ces lieux ?

Effectuer une série de relances en fonction de la réponse donnée par la personne à la question posée et aux deux premières relances effectuées.

12) Avez-vous développé des relations sociales sur la route nationale 7 ou en lien avec cette dernière ?

Relance 1 (si la personne me répond que oui sans développer davantage sa réponse) : Pourriez-vous m'en dire un peu plus sur ces relations ?

Effectuer une série de relances en fonction de la réponse donnée par la personne à la question posée et à la première relance effectuée.

2-4 - Perception et représentation de la route nationale 7

13) Quels sont les éléments qui, pour vous, caractérisent le mieux la route nationale 7 ?

Relance 1 (si la personne se contente seulement d'énumérer des éléments) : Pourquoi citez-vous ces éléments en particulier ?

Relance 2 (si la personne ne précise pas suffisamment ce point dans sa réponse à la question posée et à la première relance effectuée) : L'évocation de ces éléments est-elle liée à votre pratique de la route ou pas uniquement ?

Relance 3 (si la personne se contente de répondre à la relance précédemment effectuée sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

14) Avant de pratiquer la route nationale 7, quelle image aviez-vous de/quelle impression vous inspirez cette dernière ?

Relance 1 (si la personne se contente seulement d'évoquer l'image/l'impression qu'elle avait de/que lui inspirait la route) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Relance 2 (si la personne m'indique que son image de la route a changé depuis qu'elle pratique cette dernière) : Qu'est-ce qui fait, selon vous, que votre image de la route a changé depuis que vous pratiquez cette dernière ?

15) Pour vous, la route nationale 7 est-elle une route particulière, différente de celles que vous avez l'habitude de pratiquer ou déjà pu pratiquer ?

Relance 1 (si la personne me répond que oui ou non sans développer davantage sa réponse) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Effectuer une série de relances (volontairement non définies à l'avance) en fonction de la réponse donnée par la personne à la question posée et à la première relance effectuée.

16) Vous arrive-t-il d'emprunter la route nationale 7 en dehors de votre activité professionnelle ?

Relance 1 (si la personne me répond que oui sans développer davantage sa réponse) : Pour quelles raisons empruntez-vous la route nationale 7 ?

Relance 2 (si la personne m'a auparavant indiqué qu'il lui arrivait d'emprunter la route nationale 7 hors de son activité professionnelle) : Vos perceptions et habitudes sont-elles similaires à celles que vous pouvez avoir lorsque vous empruntez la route dans le cadre de votre activité professionnelle ?

Relance 3 (si la personne me répond que oui ou non à la relance précédemment effectuée sans développer davantage sa réponse) : Sauriez-vous m'expliquer pourquoi ?

2-5 - La place de la route nationale 7 dans le quotidien

17) Sauriez-vous m'indiquer et m'expliquer quelle place tient la route dans votre quotidien ?

Effectuer une série de relances (volontairement non définies à l'avance) au fur et à mesure de la réponse donnée par la personne à la question posée.

2-6 - Les actions patrimoniales dédiées à la route nationale 7

18) Etes-vous au courant des différentes actions de valorisation et de commémoration mises en place autour de la route nationale 7 depuis plusieurs années ?

Relance 1 : Que pensez-vous de ces différentes actions mises en place ?

Effectuer une série de relances en fonction de la réponse donnée par la personne à la question posée et à la première relance effectuée.

Annexe 2-3 - Les touristes effectuant leurs déplacements sur la route nationale 7

Le guide d'entretien se compose des deux parties suivantes : « Informations sur la personne interrogée » (**partie 1**) et « Pratiques, vécu et représentation de la route chez la personne interrogée » (**partie 2**).

[Précisions :

- Dans la deuxième partie « Pratiques, vécu et représentation de la route chez la personne interrogée » et sa quatrième sous-partie « Les habitudes et activités sur la route nationale 7 » : la question 7 sera posée uniquement auprès des personnes qui empruntent régulièrement la route nationale 7 dans le cadre de leurs vacances ou de leurs déplacements touristiques.

- Dans la deuxième partie « Pratiques, vécu et représentation de la route chez la personne interrogée » et sa septième sous-partie « La patrimonialisation de la route nationale 7 » : si la personne n'est pas au courant des différentes actions mises en place autour de la route nationale 7 (question 12), lui expliquer brièvement en quoi consistent ces dernières.

A fur et à mesure de la mesure de la réponse donnée par la personne à la question 12 et aux relances effectuées, bien approfondir les aspects suivants : la perception de ces manifestations, les raisons de la participation ou non-participation de la personne à ces dernières...].

(Remarque : Cette question sera posée uniquement si les personnes enquêtées m'indiquent qu'elles empruntent depuis plusieurs années la route nationale 7 pour se rendre en vacances).

1 - Informations générales sur la personne interrogée

1) D'où êtes vous partis ?

2) Où vous rendez vous en vacances ?

Relance 1 (si la personne ne précise pas ce point dans leur réponse à la question posée) : Est-ce un lieu où vous vous rendez habituellement dans le cadre de vos vacances ?

Relance 2 (si les personnes m'indiquent qu'elles reviennent de vacances sans préciser où ces dernières se sont déroulées) : Où se sont déroulées vos vacances ?

3) Combien de temps a duré/va durer votre trajet sur la route nationale 7 ?

2 - Pratiques, vécu et représentation de la route nationale 7 chez la personne interrogée

2-1 - Le déplacement sur la route nationale 7

4) A partir de quel endroit avez-vous emprunté la route nationale 7 ?

Relance 1 (si la personne ne précise pas ce point dans leur réponse à la question posée) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

5) Est-ce un choix de vous déplacer sur la route nationale 7 plutôt que sur l'autoroute ?

Relance 1 (si la personne me répond que oui ou non à la question posée sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Effectuer une série de relances en fonction de la réponse donnée par la personne à la question posée et à la première relance effectuée.

2-2 - Les ressentis éprouvés au contact de la route nationale 7

6) Au cours de votre trajet sur la route nationale 7, avez-vous eu/avez-vous des ressentis particuliers ?

Relance 1 (si la personne me répond que oui sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous me décrire ces ressentis ?

Effectuer une série de nouvelles relances (volontairement non définies à l'avance) au fur et à mesure de la réponse donnée par la personne à la question posée et à la première relance effectuée.

Relance 2 (si la personne m'a auparavant précisé qu'il lui arrivait d'emprunter différents tronçons de la route nationale 7) : Vos ressentis sont-ils similaires selon les tronçons de la route que vous avez empruntés ?

Relance 3 (si la personne me répond que oui ou non à la relance précédemment effectuée sans développer davantage sa réponse) : Sauriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Relance 4 (si la personne m'a auparavant indiqué qu'il lui arrivait d'emprunter d'autres routes nationales) : Lorsque vous vous déplacez sur d'autres routes nationales, avez-vous des ressentis similaires à ceux que vous pouvez avoir sur la route nationale 7 ?

Relance 5 (si la personne me répond que oui ou non à la relance précédemment effectuée sans développer davantage sa réponse) : Sauriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Relance 6 (si la personne m'a auparavant indiqué qu'il lui arrivait d'emprunter également l'autoroute) : Lorsque vous vous déplacez sur l'autoroute, avez-vous les mêmes ressentis que ceux que vous pouvez avoir sur la route nationale 7 ?

Relance 7 (si la personne me répond que oui ou non à la relance précédemment effectuée sans développer davantage sa réponse) : Sauriez-vous m'expliquer pourquoi ?

2-4 - Les habitudes et activités sur la route nationale 7

7) Au cours de vos trajets sur la route nationale 7, avez-vous développé des habitudes particulières ?

Relance 1 (si la personne me répond que oui sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous me décrire ces habitudes ?

Relance 2 (si la personne se contente uniquement de me décrire ses habitudes suite à la première relancée effectuée) : Sauriez-vous m'expliquer pourquoi vous avez développé ces habitudes ?

Effectuer une série de relances (volontairement non définies à l'avance) en fonction de la réponse donnée par la personne à la deuxième relance effectuée.

8) Dans le cadre du trajet que vous effectuez cette année sur la route nationale 7, vous êtes-vous arrêtés pour effectuer des visites ou envisagez-vous de le faire ?

Relance 1 (si la personne me répond que oui sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'indiquer quelles ont été ces visites ?

Relance 2 (si la personne me répond que non à la question posée sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous me dire pourquoi ?

Relance 3 (si la personne ne précise pas ce point dans sa réponse à la question posée ou à la première relance effectuée et qu'elle a déjà effectué des visites) : Aviez-vous prévu de vous arrêter pour effectuer cette/ces visites ou la décision a été prise au cours de votre trajet ?

2-5 - Perception et représentation de la route nationale 7

9) Quels sont les éléments qui, pour vous, caractérisent le mieux la route nationale 7 ?

Relance 1 (si la personne se contente seulement d'énumérer des éléments) : Pourquoi citez-vous ces éléments en particulier ?

Relance 2 (si la personne ne précise pas suffisamment ce point dans sa réponse à la question posée et à la première relance effectuée) : L'évocation de ces éléments est-elle liée à votre déplacement sur la route ou pas uniquement ?

Relance 3 (si la personne se contente de répondre à la relance précédemment effectuée sans apporter plus de précisions) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

10) Avant de pratiquer la route nationale 7, quelle image aviez-vous de/quelle impression vous inspirez cette dernière ?

Relance 1 (si la personne se contente seulement d'évoquer l'image/l'impression qu'elle avait de/que lui inspirait la route) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Relance 2 (si la personne m'indique que son image de la route a changé depuis qu'elle pratique cette dernière) : Qu'est-ce qui fait, selon vous, que votre image de la route a changé depuis que vous pratiquez cette dernière ?

11) Pour vous, la route nationale 7 est-elle une route particulière, différente de celles que vous avez l'habitude de pratiquer ou déjà pu pratiquer ?

Relance 1 (si la personne me répond que oui ou non sans développer davantage sa réponse) : Pourriez-vous m'expliquer pourquoi ?

Effectuer une série de relances (volontairement non définies à l'avance) en fonction de la réponse donnée par la personne à la question posée et à la première relance effectuée.

12) Vous est-il arrivé d'emprunter la route nationale 7 en dehors de vos vacances et/ou de vos déplacements pour motifs touristiques ?

Relance 1 (si la personne me répond que oui sans développer davantage sa réponse) : Pour quelles raisons empruntez-vous la route nationale 7 ?

Relance 2 (si la personne m'a auparavant indiqué qu'il lui arrivait d'emprunter la route nationale 7 hors de son activité professionnelle) : Vos perceptions et habitudes sont-elles similaires à celles que vous pouvez avoir lorsque vous empruntez la route dans le cadre de votre activité professionnelle ?

Relance 3 (si la personne me répond que oui ou non à la relance précédemment effectuée sans développer davantage sa réponse) : Sauriez-vous m'expliquer pourquoi ?

2-6 - La place de la route nationale 7 dans les vacances

13) Sauriez-vous m'indiquer et m'expliquer quelle place tient la route dans le cadre de vos vacances ou de votre déplacement touristique ?

Effectuer une série de relances (volontairement non définies à l'avance) au fur et à mesure de la réponse donnée par la personne à la question posée.

2-7 - Les actions patrimoniales dédiées à la route nationale 7

14) Etes-vous au courant des différentes actions de valorisation et de commémoration mises en place autour de la route nationale 7 depuis plusieurs années ?

Relance 1 : Que pensez-vous de ces différentes actions mises en place ?

Effectuer une série de relances en fonction de la réponse donnée par la personne à la question posée et à la première relance effectuée.

Tables des figures

Table des cartes

Carte 1 - Le tracé de la route nationale 7.....	p.62
Carte 2 - Ancien et nouveau tracés de la route nationale 7 à Brignoles (Var).....	p.71
Carte 3 - Flux d'automobilistes journaliers sur la route nationale 7 en 2015 dans le sens Saint-Symphorien d'Ozon (Rhône) - Montélimar (Drôme).....	p.80
Carte 4 - Flux d'automobilistes sur la route nationale 7 entre Sénas (Bouches-du-Rhône) et Saint-Cannat (Bouches-du-Rhône), et entre Saint-Cannat et Aix-en-Provence (Bouches-du-Rhône).....	p.81
Carte 5 - Actions patrimoniales enquêtées le long de la route nationale 7.....	p.133
Carte 6 - Localisation des communes de Bessay-sur-Allier (Allier), Lapalisse (Allier), Saint-Prix (Allier) et Mably (Loire) le long de la route nationale 7.....	p.142
Carte 7 - Localisation des « 7 pépites » dans la commune de Tourves.....	p.149

Table des encadrés

Encadré 1 - La requalification de la route départementale 7 (ancienne RN7) dans le département du Val-de-Marne.....	p.41
Encadré 2 - Précisions sur le contenu des tableaux synoptiques.....	p.185

Table des illustrations

Illustration 1 - Un exemple d'ouvrage consacré aux routes nationales françaises : <i>On est heureux Nationale 10 !</i> (Laurent Carré, 2015).....	p.55
Illustration 2 - Un exemple de hors-série de magazine consacré aux anciennes routes nationales françaises (2016).....	p.56
Illustration 3 - Une étape du rallye <i>Paris-Biarritz</i> en 2018.....	p.57
Illustration 4 - Une évocation de la Côte d'Azur dans une affiche de la compagnie PLM.....	p.65
Illustration 5 - Un exemple d'évocation de la route nationale 7 dans les années 1950 : la carte postale « La route du soleil ».....	p.68
Illustration 6 - Une carte postale sur la « route du nougat » (années 1950).....	p.69
Illustration 7 - Un extrait de l'ouvrage <i>La route Paris Côte d'Azur</i> (Thierry Dubois, 2003).....	p.122
Illustration 8 - Un extrait de l'ouvrage <i>Eternelle Nationale 7</i> (Marie-Sophie Chabres et Jean-Paul Naddeo, 2010).....	p.123
Illustration 9 - Extrait du road-book consacré à la route nationale 7 (<i>Le Dauphiné libéré</i> , 2017).....	p.127

Table des photographies

Photographie 1 - Une partie de la fresque « Paris-Lyon-Méditerranée » à la gare de Lyon (Paris).....	p.65
Photographie 2 - Des références diverses à la route nationale 7 le long de son tracé.....	p.76
Photographie 3 - Des références diverses à la route nationale 7 le long de son tracé.....	p.76
Photographie 4 - Des références diverses à la route nationale 7 le long de son tracé.....	p.76
Photographie 5 - Un ancien garage restauré à Tain-l'Hermitage (Drôme).....	p.77
Photographie 6 - La troisième édition de la manifestation <i>Faites de la Nationale 7</i> en 2016 (Pougues-les-Eaux, Nièvre).....	p.78
Photographie 7 - Projet de déviation en cours dans le département de l'Allier.....	p.83

Photographie 8 - Aménagement d'un giratoire à Châteauneuf-le-Rouge (Bouches-du-Rhône).....	p.84
Photographie 9 - Un garage à Fréjus (Var).....	p.85
Photographie 10 - Un relais-routier à Boismorand (Loiret).....	p.85
Photographie 11 - L'aire de repos de Laveyron (Drôme).....	p.86
Photographie 12 - La diversité paysagère de la route nationale 7.....	p.98
Photographie 13 - La diversité paysagère de la route nationale 7.....	p.98
Photographie 14 - La diversité paysagère de la route nationale 7.....	p.98
Photographie 15 - La diversité paysagère de la route nationale 7.....	p.98
Photographie 16 - La diversité paysagère de la route nationale 7.....	p.98
Photographie 17 - Des évocations différentes de la route nationale 7 à Bessay-sur-Allier (Allier), Lapalisse (Allier), Saint-Prix (Allier) et Mably (Loire).....	p.143
Photographie 18 - Des évocations différentes de la route nationale 7 à Bessay-sur-Allier (Allier), Lapalisse (Allier), Saint-Prix (Allier) et Mably (Loire).....	p.143
Photographie 19 - Des évocations différentes de la route nationale 7 à Bessay-sur-Allier (Allier), Lapalisse (Allier), Saint-Prix (Allier) et Mably (Loire).....	p.143
Photographie 20 - Des évocations différentes de la route nationale 7 à Bessay-sur-Allier (Allier), Lapalisse (Allier), Saint-Prix (Allier) et Mably (Loire).....	p.143
Photographie 21 - Les « 7 pépites » de la commune de Tourves mentionnées sur une ancienne borne Michelin géante.....	p.147
Photographie 22 - Des expositions consacrées à la route nationale 7 des années 1950 et 1960.....	p.156
Photographie 23 - Des expositions consacrées à la route nationale 7 des années 1950 et 1960.....	p.156
Photographie 24 - Une évocation du mode de vie des années 1950 et 1960 au musée de Piolenc.....	p.157
Photographie 25 - Une évocation du mode de vie des années 1950 et 1960 au musée de Piolenc.....	p.157
Photographie 26 - Retour dans les années 1950 et 1960 à Lapalisse (édition 2018).....	p.159
Photographie 27 - Retour dans les années 1950 et 1960 à Tourves (édition 2017).....	p.159
Photographie 28 - Une exposition d'objets vintages lors de la troisième édition de <i>Faites de la Nationale 7</i>	p.162
Photographie 29 - Une évocation du mode de vie des années 1950 lors de la quatrième édition de <i>Faites de la Nationale 7</i>	p.162
Photographie 30 - Peinture murale restaurée à Loriol-sur-Drôme.....	p.168
Photographie 31 - <i>N7 en fête</i> (édition 2016) : des visiteurs déambulent sur l'ancien tracé de la route nationale 7.....	p.169
Photographie 32 - Ancienne borne kilométrique Michelin géante à Pougues-les-Eaux.....	p.173
Photographie 33 - Ancienne borne kilométrique Michelin géante à Lapalisse.....	p.173

Table des tableaux

Tableau 1 - Les relations mobilité-territorialité : principaux axes d'analyse des années 1990 à aujourd'hui.....	p.28
Tableau 2 - Les liens route-territoire et la dimension vécue et symbolique de la route : des approches et grilles d'analyse diverses en sciences sociales.....	p.51
Tableau 3 - Caractériser la construction patrimoniale de la route nationale 7 : nombre de documents analysés.....	p.88
Tableau 4 - Grille d'analyse des documents consacrés à la route nationale 7.....	p.88
Tableau 5 - Nombre d'actions patrimoniales enquêtées.....	p.92
Tableau 6 - Méthodes mobilisées pour chaque forme d'action patrimoniale enquêtée.....	p.92
Tableau 7 - Nombre d'usagers interrogés.....	p.100
Tableau 8 - Nombre de riverains interrogés par départements.....	p.100

Tableau 9 - Nombre de chauffeurs-routiers interrogés par départements.....	p.104
Tableau 10 - Nombre de touristes interrogés par départements.....	p.110
Tableau 11 - Identifier les critères de construction patrimoniale de la route nationale 7 : documents analysés.....	p.119
Tableau 12 - La route nationale 7 : une construction patrimoniale liée à des critères de différentes natures.....	p.130
Tableau 13 - Informations générales sur les actions patrimoniales enquêtées.....	p.134
Tableau 14 - Eléments d'analyse selon les formes d'action patrimoniale.....	p.136
Tableau 15 - Acteurs patrimoniaux interrogés et observations réalisées.....	p.137
Tableau 16 - Grille d'analyse des expositions et des manifestations communales	p.154
Tableau 17 - Synthèse des observations réalisées pour les musées et les manifestations.....	p.163
Tableau 18 - Riverains enquêtés.....	p.187
Tableau 19 - Chauffeurs-routiers enquêtés.....	p.189
Tableau 20 - Touristes enquêtés.....	p.190
Tableau 21 - Emprunter la route nationale 7 : des raisons et motivations diverses.....	p.200
Tableau 22 - Les principales formes de lien développées par les usagers à l'égard de la RN7.....	p.224

Table des matières

Introduction générale	p.1
La route, un objet géographique.....	p.1
La route, un objet aux dimensions symboliques et identitaires.....	p.2
Des territorialités hybrides articulant mobilité et territorialité	p.2
La route, une dimension de la territorialité ?	p.3
La patrimonialisation, un outil d'analyse des territorialités de la route	p.3
Les routes nationales en général, la route nationale 7 en particulier.....	p.4
Démarche de la thèse.....	p.5
Première partie : La patrimonialisation : un outil d'analyse des dimensions territoriales de la route.....	p.7
Première partie : Introduction.....	p.8
Chapitre 1 : Contribuer au débat mobilité-territorialités par l'étude d'une infrastructure de transport	p.10
I - L'émergence de nouvelles formes de territorialités sous l'effet des mobilités.....	p.10
1-1 - Une conception sédentaire du territoire en géographie dans les années 1990	p.10
1-2 - L'apparition du phénomène de mondialisation : la « fin des territoires ? ».....	p.11
1-3 - Des territorialités « bousculées » par les mobilités	p.12
1-4 - L'accroissement du phénomène de mobilité ou l'éclatement des espaces de vie	p.13
II - Des nouvelles conceptions de la mobilité en sciences sociales	p.15
2-1 - Penser le monde avec et par le mouvement.....	p.16
2-2 - Une mobilité englobante	p.17
III - Des « territoires de la mobilité » à la « territorialité mobile » : associer le territoire et la mobilité dans un même « schéma de pensée »	p.18
3-1 - Rendre compte de l'interrelation territoire-mobilité : une préoccupation apparue dès les années 1990.....	p.19
3-2 - Une primauté du mouvement dans les processus de spatialisation et de territorialisation	p.19
3-3 - Pour un renouvellement du paradigme territorial en géographie.....	p.21
3-4 - Les différentes approches et mobilisations de la notion de « territorialité mobile »	p.22
3-4-1 - Des territoires interdépendants	p.22
3-4-2 - Le temps du déplacement : un facteur de continuité plutôt que de rupture dans le quotidien des individus	p.23
3-4-3 - Une approche des infrastructures de transport sous l'angle des territorialités	p.25
3-4-3-1 - L'étude des infrastructures de transport en sciences sociales : des « non-lieux » aux « espaces humanisés ».....	p.25
3-4-3-2 - Des lieux de mobilité révélateurs des « territorialités en réseau » : l'exemple des aéroports	p.27

3-5 - Synthèse de l'état de l'art.....	p.28
IV - La route : une dimension de la territorialité ? Approches et objectifs de ce travail de thèse.....	p.29
Conclusion du chapitre	p.33
Chapitre 2 : La route, une infrastructure en interaction avec les territoires et dotée de significations pour ses usagers	p.35
I - La route : un objet d'étude ancien dans la discipline géographique	p.35
1-1 - L'étude de la route en géographie durant la première moitié du XX ^e siècle : d'un objet à l'importance historique pour les territoires	p.35
1-2 - ...à des approches consacrées à sa description physique et à l'étude de la circulation.....	p.36
1-3 - Une étude de la route au prisme de ses dimensions fonctionnelles.....	p.37
II - Les voies de circulation : des éléments indissociables des territoires traversés	p.38
2-1 - Les voies de circulation : objets de production et de couture de l'espace urbain	p.38
2-2 - Les routes : un facteur de construction et d'articulation « matérielle » et « symbolique » des territoires.....	p.42
III - Les voies de circulation : des objets dotés de signification.....	p.43
3-1 - Appréhender la route au-delà du déplacement.....	p.43
3-2 - La route : un objet social, symbolique et identitaire.....	p.44
3-3 - Les voies de circulation : des espaces vécus.....	p.46
3-4 - Les voies de circulation : une métonymie du voyage et du déplacement ?	p.48
IV - Synthèse de l'état de l'art	p.50
V - Pour une analyse de la patrimonialisation de la route.....	p.52
5-1 - La patrimonialisation : un outil d'analyse des liens route-territoire et du vécu des usagers	p.52
5-2 - Un objet d'étude : les routes nationales françaises	p.54
5-3 - Un terrain d'étude : la route nationale 7	p.57
Conclusion du chapitre	p.60
Chapitre 3 : La route nationale 7 : un terrain, des méthodes d'enquête.....	p.61
I - La route nationale 7 : d'une voie d'accès des Romains en Gaule à une route patrimonialisée	p.61
1-1 - Une géographie générale de la route nationale 7	p.61
1-2 - La route : un instrument politique et militaire de l'époque romaine à l'époque impériale.....	p.62
1-3 - La géographie aux origines du mythe ? L'inscription de la route nationale 7 dans l'axe Paris-Lyon-Méditerranée (PLM).....	p.63
1-4 - La route nationale 7 dans les années 1950 : naissance d'une « route des vacances ».....	p.66
1-5 - L'arrivée progressive de l'autoroute : l'avènement d'une « nouvelle route des vacances »	p.70
1-6 - Déviations et déclassements le long de la route nationale 7	p.70
1-7 - Nouvelle étape : la reconnaissance d'une singularité de la route nationale 7	p.72

1-7-1 - La naissance d'un intérêt pour la route nationale 7 à l'échelle locale.....	p.73
1-7-2 - Des ouvrages consacrés à la route nationale 7	p.73
1-7-3 - Une route nationale 7 médiatisée.....	p.74
1-7-4 - Des actions patrimoniales ancrées sur la route nationale 7.....	p.75
1-8 - La route nationale 7 : une route patrimonialisée mais toujours fonctionnelle	p.79
1-8-1 - Des flux d'automobilistes journaliers sur la route nationale 7	p.79
1-8-2 - Des travaux de réaménagement dédiés à l'amélioration des conditions de circulation	p.82
1-8-3 - Des infrastructures dédiées à différents types d'usages de la route nationale 7	p.84
II - Démarche et objets d'analyse	p.86
2-1 - Analyser la construction patrimoniale de la route nationale 7	p.87
2-2 - Les associations, musées et manifestations communales : des actions patrimoniales comme outil d'analyse des liens route-territoire.....	p.89
2-3 - Analyser le vécu des usagers de la route nationale 7 au prisme de leurs pratiques quotidiennes, professionnelles et touristiques	p.93
2-3-1 - Les riverains.....	p.94
2-3-2 - Les chauffeurs-routiers.....	p.95
2-3-3 - Les touristes.....	p.96
2-3-4 - Un recoupement plutôt qu'une dissociation des résultats.....	p.97
2-3-5 - Analyser le vécu de la route nationale 7 chez les usagers : protocoles d'enquête	p.97
2-3-5-1 - Pour une exploration totale de la route nationale 7.....	p.97
2-3-5-2 - Enquêtes auprès des riverains.....	p.100
2-3-5-3 - S'entretenir dans l'arrêt plutôt que le mouvement : enquêtes auprès des chauffeurs-routiers et des touristes.....	p.102
2-3-5-3-1 - Enquêtes auprès des chauffeurs-routiers	p.103
2-3-5-3-2 - Enquêtes auprès des touristes.....	p.108
III - Synthèse de la démarche opérée.....	p.110
Conclusion du chapitre	p.112
Première partie : Conclusion	p.114
Deuxième partie : Des formes d'appropriation plurielles de la route.....	p.116
Deuxième partie : Introduction	p.117
Chapitre 4 : La construction patrimoniale de la route nationale 7 : une mobilisation d'éléments du passé et du présent.....	p.119
I - Présentation des documents mobilisés pour l'analyse.....	p.119
II - La mobilisation de différents critères pour justifier l'intérêt pour la route nationale 7.....	p.121
2-1 - Analyse des ouvrages	p.121
2-2 - Analyse des hors-séries de magazines.....	p.124
2-3 - Analyse des reportages télévisuels	p.128

Conclusion du chapitre	p.130
-------------------------------------	--------------

Chapitre 5 : La patrimonialisation de la route nationale 7 par les territoires : un outil de connexion route-territoire	p.132
--	--------------

I - Recensement des actions patrimoniales enquêtées	p.132
--	--------------

1-1 - Localisation des actions patrimoniales enquêtées.....	p.132
1-2 - Informations générales sur les actions patrimoniales enquêtées	p.133
1-3 - Précisions méthodologiques complémentaires.....	p.136

II - La valorisation patrimoniale de la route nationale 7 à l'échelle nationale et régionale : vers la construction d'une route touristique ?	p.138
--	--------------

2-1 - Des associations aux objectifs similaires mais aux échelles d'action qui diffèrent.....	p.138
2-1-1 - L'association <i>Aire-N7</i>	p.138
2-1-2 - L'association <i>Nationale 7 Historique Provence</i>	p.139
2-2 - Un intérêt inégal des communes pour la route nationale 7	p.140
2-2-1 - Un intérêt porté aux aspects fonctionnels plutôt que patrimoniaux de la route nationale 7	p.141
2-2-2 - Des atouts patrimoniaux plus importants que la route nationale 7 ?	p.144
2-3 - Une « route territoire » ou des « territoires de la route » ?	p.145
2-3-1 - La route nationale 7 : un « <i>territoire de terroirs</i> »	p.145
2-3-2 - Les panneaux « Route Nationale 7 Historique » et le concept des « 7 pépites » : une valorisation du « patrimoine RN7 » ou du patrimoine communal ?	p.147
2-3-3 - La route nationale 7 : une route intégrée aux territoires ou des territoires intégrés à la route ?	p.150
2-4 - Synthèse de la deuxième partie	p.152

III - La construction d'une attractivité communale via la valorisation patrimoniale de la route nationale 7	p.153
--	--------------

3-1 - Une valorisation de l'histoire et des aspects symboliques de la route nationale 7	p.153
3-1-1 - Grille d'observation élaborée pour la visite des musées et la participation aux manifestations.....	p.154
3-1-2 - Les musées : une valorisation de l'histoire et du patrimoine routier de la route nationale 7.....	p.155
3-1-3 - Les manifestations communales : la route nationale 7, un marqueur patrimonial d'une mémoire générationnelle d'après-guerre.....	p.159
3-1-4 - Synthèse des observations réalisées.....	p.163
3-2 - La route nationale 7 à l'échelle locale : un vecteur de construction identitaire et de découverte du territoire.....	p.163
3-2-1 - Les manifestations communales dédiées à la route nationale 7 : un succès retentissant à l'échelle nationale et européenne.....	p.164
3-2-2 - Pougues-les-Eaux : la route nationale 7 comme vecteur de construction identitaire	p.165
3-2-3 - Lapalisse et Loriol-sur-Drôme : la route nationale 7 comme support de découverte du territoire	p.166
3-2-4 - Tourves : la route nationale 7 comme moteur de revivification de la commune.....	p.169
3-3 - La réappropriation locale de référents nationaux de la route nationale 7	p.171
3-3-1 - Etre « <i>située sur le tracé de la route nationale 7</i> »	p.171
3-3-2 - Un souci d'authenticité dans la reconstitution des bouchons : l'exemple de Tourves	p.174
3-3-3 - Lapalisse et Loriol-sur-Drôme : des étapes symboliques de la route nationale 7	p.175

3-3-4 - Piolenc : « l'une des dernières communes de la Nationale 7 à ne pas être déviée ».....	p.176
3-3-5 - L'émergence de « hauts-lieux » de la route nationale 7 ? Les cas de Lapalisse Loriol-sur-Drôme et Tourves.....	p.177
3-3-6 - Synthèse de la troisième partie	p.178

Conclusion du chapitre p.180

Chapitre 6 : Une route nationale 7 vécue et appréhendée dans ses dimensions fonctionnelles et patrimoniales p.182

I - Enquêtes auprès des usagers de la route nationale 7 : retour sur les grilles d'entretien..... p.182

1-1 - Informations générales sur l'utilisateur interrogé.....	p.182
1-2 - Pratique, vécu et représentation de la route nationale 7 chez l'utilisateur	p.183
1-2-1 - Les pratiques de la route nationale 7	p.183
1-2-2 - Le vécu de la route nationale 7	p.184
1-2-3 - La représentation de la route nationale 7	p.184
1-2-4 - Place de la route nationale 7 dans le quotidien ou le déroulement des vacances	p.184
1-2-5 - Les actions patrimoniales dédiées à la route nationale 7	p.184
1-3 - Profil des usagers interrogés	p.185

II - Faire le choix d'emprunter la route nationale 7 : une pluralité de raisons.... p.191

2-1 - Emprunter la route nationale 7 pour des raisons d'ordre pratique et rationnel	p.191
2-2 - Emprunter la route nationale 7 pour ses agréments	p.194
2-3 - Emprunter la route nationale 7 : la force de l'habitude	p.196
2-4 - Ne pas emprunter la route nationale 7 pour des raisons pratiques et de temps	p.197
2-5 - Synthèse de la deuxième partie	p.200

III - Le vécu de la route nationale 7 : de multiples dimensions appréhendées.... p.202

3-1 - Des vécus de la route nationale 7 contrastés.....	p.202
3-1-1 - Un vécu de la route nationale 7 dans ses dimension fonctionnelles	p.202
3-1-1-1 - Les flux de circulation et les excès de vitesse : une route nationale 7 dangereuse ?.....	p.202
3-1-1-1-1 -Une vision péjorative de la route nationale 7 liée aux flux de circulation.....	p.202
3-1-1-1-2 -Une vision positive de la route nationale 7 liée aux flux de circulation.....	p.205
3-1-1-2 - Etat de la voirie, largeur de la chaussée, limitation de vitesse : des aménagements de la route nationale 7 perçus comme des agréments ou des désagréments.....	p.207
3-1-2 - Une route nationale 7 dédiée à la découverte des paysages traversés.....	p.208
3-1-3 - La route nationale 7 : un non-lieu ?	p.210
3-2 - Des habitudes liées aux pratiques quotidiennes et professionnelles de la route nationale 7	p.213
3-2-1 - Les riverains : des habitudes liées aux activités quotidiennes et ponctuelles	p.213
3-2-2 - Les chauffeurs-routiers : des habitudes révélatrices des rapports avec les routes nationales et l'autoroute.....	p.213
3-3 - Une évocation de la route nationale 7 liée à des dimensions génériques	p.218
3-3-1 - La route nationale 7 : un axe structurant à l'échelle départementale ou communale.....	p.218
3-3-2 - La route nationale 7 : une place marquante dans l'histoire des communes.....	p.219

3-3-3 - La route nationale 7 : une route « <i>mythique</i> » et « <i>patrimoniale</i> » à la dimension nationale.....	p.220
3-3-4 - Synthèse de la troisième partie.....	p.222
Conclusion du chapitre	p.223
Deuxième partie : Conclusion	p.226
Conclusion générale	p.228
La route nationale 7, constitutive de l'identité du territoire français	p.229
Les rapports route-territoire	p.230
Les rapports individu-territoire	p.231
Synthèse des résultats.....	p.232
Perspectives de recherche	p.232
Références bibliographiques..	p.234
Références filmographiques et radiophoniques..	p.250
Annexes.....	p.251
Annexe 1.....	p.252
Annexe 2.....	p.263
Table des figures.....	p.276
Table des matières.....	p.279