



54ème colloque
ASRDLF

5-7 juillet 2017, Athènes, Grèce



15th conference
ERSA-GR



Les défis de développement pour les villes et les régions dans une Europe en mutation

La patrimonialisation de la route : un outil de connexion réseau/territoire

Mr Pierre-louis BALLOT

UMR 5194 Pacte Doctorant contractuel en géographie
21, rue Colonel Denfert-Rochereau 38000 Grenoble Isère France
pierrelouis.ballot@hotmail.fr 06 75 32 64 39

Référence à la session / reference to the session

Session 26 : Infrastructures publiques, noeuds de réseau et territoires

Résumé / Summary

Intitulé de la proposition : La patrimonialisation de la route : un outil de connexion réseau/territoire.

Mots-clés : route, patrimonialisation, collectivités locales, acteurs patrimoniaux, route nationale 7.

L'enjeu de cette proposition est d'interroger les liens entre infrastructures de transport et territoires au prisme de la question patrimoniale. Il s'agit ici de montrer comment, à travers une opération de patrimonialisation d'une infrastructure de transport, le but est de faire à nouveau de cette dernière une ressource pour les territoires, mais sur des modalités liées davantage à sa symbolique plutôt que sa fonctionnalité.

Pour répondre à cet objectif, cette contribution mobilisera l'exemple de la route nationale 7, qui, sur une longueur de 996 kilomètres, relie Paris à la commune de Menton (Alpes-Maritimes).

Voie de pénétration des Romains en Gaule, chemin du royaume de France et route impériale, la RN7 demeure surtout connue pour avoir constitué, des années 1940 à 1960, l'une des principales voies de circulation empruntée par les automobilistes pour se rendre en vacances dans le sud de la France. L'arrivée des premiers tronçons d'autoroute dans les années 1960 va peu à peu faire perdre à la RN7 ses principaux usages fonctionnels, les flux de vacanciers se concentrant à partir de ces mêmes années davantage sur l'autoroute et non plus sur la nationale (Flonneau, 2016). De même, l'instauration progressive de déviations tout le long de la route va entraîner une diminution des flux au sein des communes autrefois traversées par la route, alors considérée comme un vecteur de leur développement et dynamisme économique.

Depuis une vingtaine d'années, plusieurs actions patrimoniales ont vu le jour autour de la RN7, le plus souvent mises en place par des passionnés de l'histoire de la route et de l'automobile, des élus locaux, ou encore des acteurs du tourisme. Ces actions ont pour objectif de commémorer et de valoriser le tracé historique de la route nationale 7, en incitant notamment les automobilistes à l'utiliser plutôt que celui de l'autoroute, et ce dans le but de découvrir toutes les richesses paysagères et patrimoniales qui jalonnent la route (Dubois, 2012).

Parmi ces actions patrimoniales, nous observerons en particulier celles émanant de collectivités locales et valorisant des événements historiques inscrits dans la mémoire de la RN7 : la reconstitution de « bouchons » routiers. Des manifestations qui consistent à reconstituer, à l'aide de voitures anciennes, les encombrements occasionnés par les départs en vacances dans le sud de la France des années 1940 à 1960, et qui chaque année prennent plus d'ampleur et se pérennisent.

Ces opérations soulèvent les questions de l'appropriation d'un objet géographique linéaire, dont la matérialité est fonctionnelle, l'imaginaire national, et dont la nature est immatérielle (passages, mobilité). Quels sens, quelles valeurs, quel rôle a la route dans ces actions ? Comment les territoires s'en saisissent-ils ?

Du point de vue méthodologique, nous avons réalisé une série d'entretiens semi-directifs auprès d'acteurs patrimoniaux impliqués dans les manifestations organisées au sein des communes de Lapalisse (Allier), Loriol-sur-Drôme (Drôme) et Tourves (Var) . L'analyse des discours collectifs et individuels a pour but de faire apparaître les effets attendus de cette valorisation de la RN7 pour les communes et départements où se déroulent les manifestations, et les dimensions respectives du territoire et du réseau qui sont mobilisées.

Nos résultats font apparaître les modalités par lesquelles la route devient une ressource pour le territoire, mais autrement que dans les retombées économiques d'une consommation liée aux flux de transit. Patrimonialiser la RN7 :

- permet, d'une part, de valoriser un imaginaire générique (ou parfois local) ;
- consiste, d'autre part, en une tentative de tirer à nouveau bénéfice d'une route qui fut autrefois rentable, mais par le truchement de valeurs. On vend ainsi la nostalgie d'une époque révolue (celle des Trente Glorieuses), dont la RN7 est un symbole ;
- constitue, enfin, un recours pour des territoires sans attrait propre, qui à travers la valorisation de la route, cherchent à se promouvoir.

Par ailleurs, nous verrons que les communes, en ne mobilisant pas les mêmes référents historiques, parviennent ainsi à spécifier pour chacune d'entre elles l'identité de la route.

Bibliographie / Bibliography

- DUBOIS Thierry, 2012, C'était la Nationale 7 : La route bleue - La Nationale 6, Genève, Paquet, coll. Calandre, 206 p.
- FLONNEAU Mathieu, 2016, L'automobile au temps des Trente Glorieuses. Un rêve d'automobilisme, Carbone, Nouvelles éditions Loubatières, 124 p.