

SOCIÉTÉ ACADÉMIQUE DU NIVERNAIS

Actes du colloque

Nationale 7 !

De la route antique à la route du futur

TOME LXXXVIII

2019



MÉMOIRES
DE LA
SOCIÉTÉ ACADÉMIQUE DU NIVERRAIS

TOME LXXXVIII

2019

Actes du colloque
Nationale 7 !
De la route antique à la route du futur

Tenu à Nevers au Palais ducal les 25 et 26 mai 2018



Société académique du Nivernais
11 bis, rue Gresset
58000 NEVERS

Adresse électronique : societeacad58@yahoo.fr
Association reconnue d'utilité publique par décret du 21 août 1911

Éditeur

Société académique du Nivernais
11 bis rue Gresset, 58000 Nevers

Directeur de la publication

Anne-Marie Chagny-Sève avec le concours
d'Élisabeth Barreau

Maquette

Bernard-Noël Chagny

Impression

Imprimerie Saviard, 58660 Coulanges-lès-Nevers

Dépôt légal : 1^{er} trimestre 2019

ISSN 0181-0561

La publication de ce tome des *Mémoires* a été rendue possible grâce à l'aide du ministère de la culture (Direction régionale des affaires culturelles de Bourgogne-Franche-Comté), de la Ville de Nevers et du Conseil départemental de la Nièvre que nous remercions très vivement.

Textes et illustrations sont publiés sous la responsabilité des auteurs des articles.



Photographie de couverture

Tracé de la Grande route de Paris en Italie

à proximité du lieu-dit Villefranche (58240 Tresnay)

Archives nationales, F¹⁴ 8490, fol. 13

La route disparue

Session présidée par Anne-Marie Chagny-Sève
Présidente de la Société académique du Nivernais



Pierre Nouvel



Jean-Luc Fray



Stéphane Blond



Alain Bouthier

La RN 7 est-elle une voie romaine ?

par

Pierre NOUVEL¹

La route nationale n° 7 permet la mise en relation du Bassin Parisien avec la basse vallée du Rhône et, au-delà, l'Italie par la côte. Ces quelques points permettent de concevoir l'intérêt de cet itinéraire depuis la Protohistoire au moins, permettant une relation directe entre espaces méditerranéens et Europe nord-atlantique. L'abondance des biens de consommation échangés entre les entités depuis la Préhistoire souligne l'importance d'une route terrestre doublant les axes fluviaux, en particulier pour les franchissements de l'interfluve Seine / Rhône. Strabon, célèbre géographe écrivant à l'époque du changement d'ère, notait que « du Rhône, les marchandises passent dans l'Arar [la Saône], [...]. Elles sont transportées ensuite par voie de terre jusqu'à la Sequana [La Seine], d'où elles descendent par voie fluviale jusqu'à l'Océan »². Plus loin, il ajoute que « la distance à parcourir sur la Seine pour les bateaux qui assument le transport des cargaisons en provenance de l'Arar est à peine plus longue que les trajets correspondants sur la Loire et la Garonne, mais il faut compter 1000 stades de Lyon à la Seine [soit 185 km] »³. Il est aujourd'hui accepté que cette source relate un état ancien des réseaux de transports, antérieur à la Conquête romaine.

Cette évidence posée, il convient de s'interroger plus précisément sur la réalité du ou des itinéraires qui permettaient de rejoindre ces différents points, plus particulièrement la région de Paris (où se rencontrent la Seine, la Marne et

1. Professeur d'archéologie classique, Université de Bourgogne / UMR 6298 Artéhis. Pierre-stanislas.nouvel@u-bourgogne.fr

2. Strabon, *Geographia, tome II, livres III et IV, traduction F. Lasserre, Paris, Les Belles Lettres, 1966, 243 pages. IV, 1,14.*

3. *Ibid.*, IV, 3, 3.

l'Oise) à celle de Lyon. Comme cela a été souvent rappelé⁴, plusieurs options sont traditionnellement en concurrence : la première, orientale, par les plateaux de Basse-Bourgogne et Dijon (la future RN 5), la deuxième, directe, par les franges orientales du Morvan (la RN 6) et une dernière par la vallée de la Loire et de l'Allier (fig. 1). Les données historiques disponibles permettent de confirmer que toutes ont pu servir, tout du moins entre la Conquête romaine et le haut Moyen Âge⁵. Encore faut-il, ensuite, identifier sur le terrain les faisceaux d'axes et les vestiges de routes qui peuvent correspondre, dans les grandes lignes, à ces itinéraires théoriques. L'apport récent des fouilles préventives et de la prospection aérienne autorise cependant une telle analyse, en particulier de juger de l'antiquité ou non de l'actuelle RN 7 recouvrant l'option occidentale.

De Lugdunum à Lutecia Parisiorum Apport croisé des sources historiques et archéologiques

César, dans sa relation de la Guerre des Gaules, ne révèle qu'indirectement les cheminements qui lui permettent de traverser cette zone. Il se contente trop souvent de signaler qu'il se rend sans aucune difficulté du cœur de la Gaule en Italie ou encore, en deux jours, de la région de Sens à celle d'Orléans puis, en quelques étapes, jusqu'à Gergovie. Soulignons cependant que lors de l'épisode célèbre de l'année 52 avant notre ère qui le verra parvenir devant Alésia, il avait prévu de rejoindre la *Provincia* (la vallée du Rhône donc) depuis Sens par l'itinéraire oriental et les environs de Montbard, par les confins des territoires éduens et lingons⁶ (fig. 2a). Quoique cet itinéraire soit jalonné de nombreuses villes gauloises (Sens, Avrolles, Tonnerre, Alésia, Mâlain, Saint-Usage), ce choix répond surtout à la nécessité dans laquelle il se trouve de contourner au plus loin le territoire des Éduens insurgés et contraint de ne pas emprunter les itinéraires ligériens et morvandiaux pourtant plus directs.

Strabon décrit, ailleurs dans sa description des Gaules⁷, les quelques infrastructures établies sous l'égide d'Agrippa, le gendre d'Auguste, quelques années avant le changement d'ère. Il ne s'agit là que des axes majeurs permettant d'atteindre les frontières de l'Empire et, plus particulièrement, les zones où se concentraient les armées alors prêtes à envahir la Germanie et la (Grande) Bretagne. L'une d'elle, nommée « voie de l'Océan », permet une relation directe entre Lyon et la flotte de haute mer à Boulogne-sur-Mer, *via* le Bassin Parisien, le territoire des Bellovaques (Beauvais) et celui des Ambiens (Amiens). Quoique cette description soit

4. Michel Kasprzyk, Pierre Nouvel, « Les mutations du réseau routier de la période laténienne au début de la période impériale. Apport des données archéologiques récentes », dans Michel Reddé et al. dir., *Aspects de la Romanisation dans l'Est de la Gaule*, Bibracte, Glux-en-Glenne, 2011, p. 226.

5. *Ibid.*, p. 231-234.

6. César, *Guerre des Gaules, livres V-VIII, texte établi par A. Balland, traduit par Léopold Albert Constans*, Paris, les Belles Lettres, 1966, 520 pages : VII, 66.

7. Strabon, *Géo.*, IV, 6, 11.

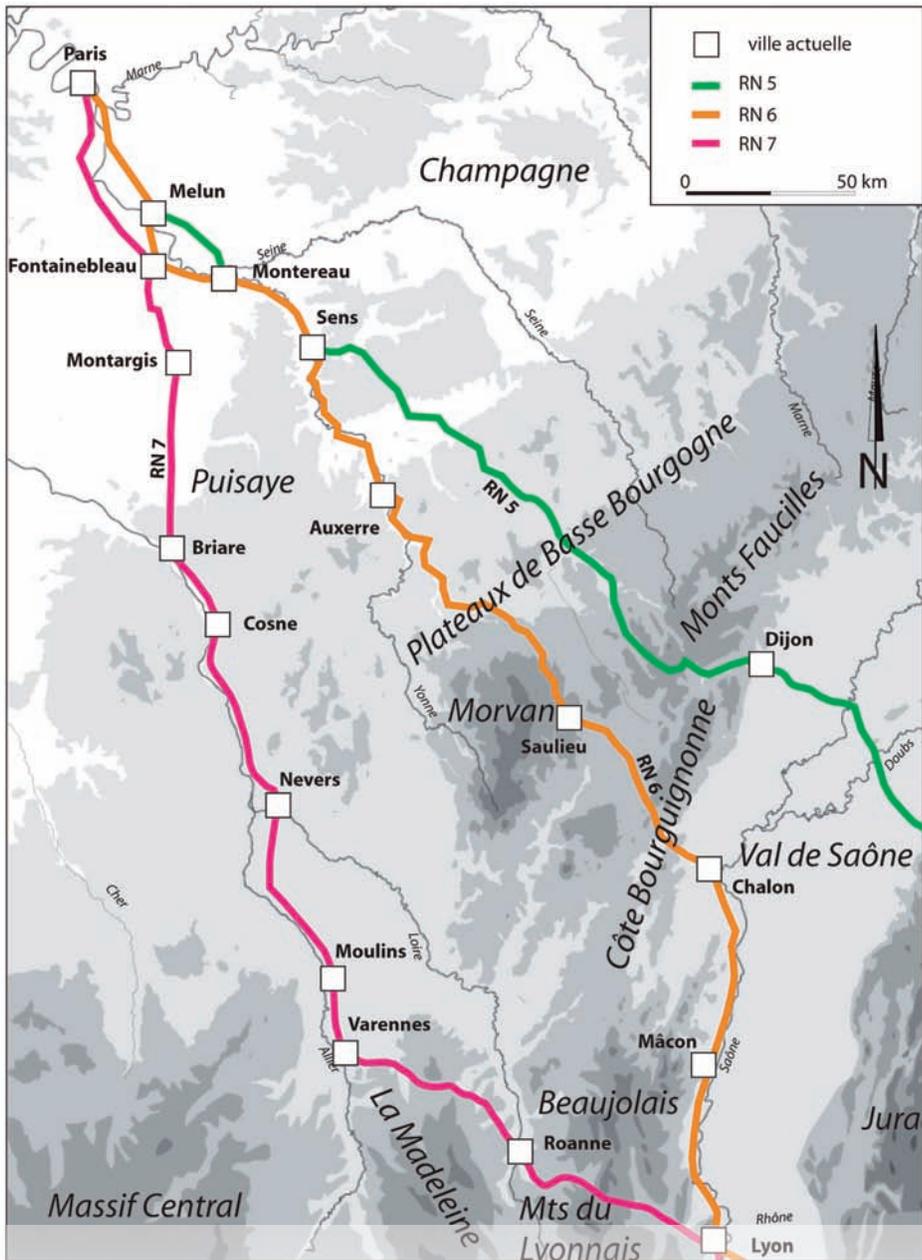


Fig. 1 : Les trois routes nationales modernes permettant de franchir l'interfluve Seine / Saône, DAO P. Nouvel

De Paris à Lyon par Nevers, Moulins et Roanne : construction et hésitations d'un itinéraire bas médiéval et de la première modernité (XIII^e - milieu du XVII^e siècle)

par

Jean-Luc FRAY¹

Tenter, rétroactivement, pour la période médiévale et la première modernité, une étude de ce qui fut au XX^e siècle, la mythique « nationale 7 » revient, en premier lieu, à se poser la question de la « réalité » de la liaison Paris-Lyon par Nevers, Moulins et Roanne et de son intérêt pour les hommes du Moyen Âge, pour ceux des régions traversées comme pour les voyageurs qui eurent à emprunter cet itinéraire.

Loin de la conception, née au XVIII^e siècle et triomphante depuis, du tracé unique, fixe, renseigné avec exactitude, jusqu'à la précision métrique, par la cartographie, la signalisation et le GPS, les médiévistes savent, depuis Marc Bloch², que la problématique doit, pour leur période, prendre en compte une élaboration des itinéraires en « faisceaux de routes », non sans hésitations et rivalités, alternances saisonnières, détournements et contournements : la « route » médiévale se présente comme un entrelacs de cheminements parallèles, courant à quelques centaines de mètres ou quelques kilomètres de distance les uns des autres, entre les tronçons desquels le voyageur choisit, selon la saison et les facilités ou difficultés à franchir les coupures (cols de montagnes, passages de rivières par des gués, des bacs ou des ponts, souvent emportés par les crues). Au-delà de l'écheveau que constitue chaque route, les assurances de sécurité ou les rumeurs de danger (brigandage, guerres), les différentiels de taxes (ponts, bacs, entrées de

1. Professeur émérite d'Histoire médiévale, Université Clermont Auvergne, Centre d'Histoire « Espaces et Cultures ».

2. Remarques de Marc Bloch dans un compte-rendu de lecture paru dans *Revue historique*, t. 184, 1938, p. 147-190. Lucien Febvre, *La Terre et l'évolution humaine*, Paris, 1922, notamment n. 5, p. 407.

viles...) qui grèvent le coût du trajet, mais aussi la volonté des voyageurs d'utiliser un déplacement justifié par d'autres causes pour, au passage, se détourner momentanément vers quelque lieu saint ou curiosité...³ génèrent des itinéraires alternatifs, séparés du premier par plusieurs dizaines de kilomètres, sur une distance qui peut être fort longue, avant de le rejoindre. C'est dire que la hiérarchisation des itinéraires n'existe pas ou peu et que rien encore ne laisse présager la situation et le statut des « routes royales » de l'Ancien Régime et, *a fortiori*, des « nationales » de la République.

Il conviendrait, de plus, de ne pas limiter l'exposé aux seules questions de tracé mais d'élargir la problématique aux « lieux de route » (hôpitaux, hospices, franchissements, lieux de surveillance et de taxation...)⁴, aux itinéraires transversaux et alternatifs, aux « lieux centraux »⁵, parfois modestes, et aux villes, petites et moyennes, que la route longe ou traverse et ainsi vivifie, aux pouvoirs enfin, qui contrôlent, entretiennent et instrumentalisent l'itinéraire...

Aussi, le propos sera développé en trois temps, qui tenteront d'apporter un début de réponse à trois questions :

- À partir de quand apparaît, à défaut d'une route ainsi dénommée, un itinéraire, tracé par des habitudes de voyage attestées avec suffisamment d'intensité, unissant Paris et Lyon par Nevers, Moulins et Roanne ?
- Lorsque cet itinéraire émerge, quels en sont les rivaux et les solutions alternatives, parfois, les uns et les autres, plus anciens ?
- Lorsque le choix de cet itinéraire nivernais, bourbonnais et forézien s'impose, quelles en sont les retombées pour les localités traversées ?

1. Quand apparaît un itinéraire, tracé par des habitudes de voyage attestées avec suffisamment d'intensité, unissant Paris et Lyon par Nevers, Moulins et Roanne ?

À une période historique différente de l'Antiquité romaine⁶ et, par voie de conséquence, à une organisation géopolitique différente des pouvoirs, correspondent une hiérarchie différente des métropoles et des villes, partant, une organisation différente des flux de personnes et de biens et, *in fine*, des réseaux routiers.

3. Au XII^e s. déjà, le Guide du pèlerin de Saint-Jacques invite à de tels détours.

4. Céline Pérol, « Comment penser la route ? », dans Céline Pérol (dir.), *Faire la route, III^e-XX^e siècle*, n° 25 de *Siècles, Cahiers du Centre d'Histoire « Espaces et Cultures »*, Clermont-Ferrand, 2007, p. 3-14. Eadem, « Cheminement médiéval : l'homme, l'historien et la route », dans Jean-Luc Fray et Céline Pérol (dir.), *L'Historien en quête d'espace*, Clermont-Ferrand, 2004, p. 91-107.

5. On trouvera une analyse de la méthode de la centralité, une définition des « critères de centralité » et des exemples de calcul comparatif des « degrés de centralité » dans Jean-Luc Fray, *Villes et bourgs de Lorraine. Réseaux urbains et centralité au Moyen Âge*, Clermont-Ferrand, 2006, notamment p. 51-148. Sur les rapports entre routes et lieux centraux : J.-L. Fray, « Routes, flux et lieux centraux au Moyen Âge : quelques réflexions », dans C. Pérol (dir.), *Faire la route...*, p. 83-92.

6. Voir la communication de Pierre Nouvel, dans le présent volume.

Chacun sait la faiblesse de la monarchie capétienne en ses débuts : le domaine royal, fournissant les ressources économiques et fiscales du souverain, est limité à une étroite bande de territoires, le long de l'Oise et de la Seine moyenne, de Senlis à Paris, jusqu'aux rives de Loire, atteintes à Orléans puis timidement dépassées vers le Sud à partir de 1101 par l'acquisition de la vicomté de Bourges, première pénétration domaniale du roi en Aquitaine.

Quant à Lyon, la ville a bien perdu de sa superbe depuis l'époque gallo-romaine : siège métropolitain, elle affiche cependant - malgré la revendication de la primatie des Gaules à partir du milieu du XII^e siècle - un nombre de critères de centralité inférieur à celui de Bourges, métropole et primatie de l'Aquitaine et ce, jusqu'en plein XIV^e siècle encore⁷. Lyon souffre, de plus, de la concurrence de Vienne, autre siège archiépiscopal et métropolitain, qui, situé à moins de 30 kilomètres au Sud, se tient à égalité avec sa voisine du Nord jusqu'au cours du XIII^e siècle, avant de décrocher. De plus, la ville de Lyon est tardivement intégrée au royaume de France (début du XIV^e siècle), ainsi que toute la rive droite du Rhône et, même alors et jusqu'au début du XVII^e siècle, demeure en position de frontière avec la Savoie et le Dauphiné, terres d'Empire. Malgré de premières interventions dans la seconde moitié du XIII^e siècle⁸, l'intérêt pour cette ville est tardif de la part de la royauté capétienne, puis des Valois et, malgré le « transport du Dauphiné » de 1349, ne se manifeste avec plus d'intensité qu'à partir de la seconde moitié du XV^e siècle⁹.

Les flux commerciaux entre France septentrionale et Midi français ont, de ce fait, longtemps négligé Lyon. Pourtant, l'acquisition, à partir du début du XIV^e siècle, du contrôle de la rive droite du Rhône par le roi, tout comme le déclin des foires de Champagne au profit de celles de Chalon-sur-Saône, de Genève et de Lyon même pouvaient donner de l'importance à cette dernière cité. Ce fut, certes, le cas mais les flux furent aussi largement dirigés depuis et vers les régions montantes du commerce international aux XIV^e et XV^e siècles : d'une part, les villes de l'Allemagne du Sud, Souabe et Franconie (Ravensburg et Überlingen, Ulm et, plus encore, Augsburg et Nuremberg) ; d'autre part, l'ouest de la péninsule

7. 21 critères pour Lyon autour de l'an 1100 contre 26 pour Bourges. L'égalité est atteinte (34 critères) autour de 1400, avant que Lyon ne commence à dépasser sa rivale de l'ouest.

8. La première intervention royale dans la vie politique de la ville date de 1269-70 (Louis IX y arbitre un violent conflit entre les bourgeois et les chapitres cathédral, Saint-Just et Saint-Irénée), ce qui permet l'établissement de la garde royale en 1271.

9. La multiplication des voyages et séjours royaux est tardive : Philippe II passe à Lyon en juillet 1190 avec le roi Richard ; le prince Louis y séjourne en avril 1215, puis, devenu roi Louis VIII, en 1226 (hors les murs, à Saint-Just), Louis IX en juin 1248 et Philippe III en avril 1271, lors du retour de la dépouille de son père. Philippe IV y fait deux séjours, l'un fin 1305-début 1306, c'est-à-dire avant la cession au royaume, pour assister au couronnement du pape Clément V à Saint-Just (nov. 1305) puis, plus brièvement, au printemps 1312, avant de poursuivre en direction de Vienne. Il faut attendre 1389 pour que soit attestée une nouvelle entrée royale (Charles VI). On compte ensuite six séjours de Charles VII, trois de Louis XI, trois de Charles VIII, cinq de Louis XII et neuf de François I^{er}.

Le tracé de la *Grande route de Paris en Italie* (future Nationale 7) à travers l'atlas de Trudaine (milieu du XVIII^e siècle)

par

Stéphane BLOND¹

Réalisé au mitan du XVIII^e siècle, l'atlas de Trudaine donne à voir les itinéraires stratégiques du royaume de France². Il constitue ainsi une source de premier choix pour étudier finement le tracé de la *Grande route de Paris en Italie*, ancêtre royal de la Route nationale 7, dont le parcours est pratiquement identique jusqu'aux portes de Lyon. Au-delà de la capitale des Gaules, l'itinéraire ancien est plus délicat à appréhender par les cartes, car il correspond à la *Grande route du Languedoc* qui relève d'autorités administratives indépendantes pour la gestion de la voirie, donc non intégrées dans l'ensemble formant l'atlas de Trudaine.

Malgré cette limite portant sur la partie provençale de la future Nationale 7, les informations figurées permettent d'en apprendre beaucoup sur la configuration de l'itinéraire au cours de la période moderne. Cette contribution propose donc une contextualisation de l'atlas de Trudaine, avant d'examiner le tracé global de la route d'Italie, tout en insistant sur son parcours au sein de l'actuel département de la Nièvre.

Un inventaire cartographique dédié aux routes

Contrairement à de nombreuses cartes anciennes qui représentent de façon schématique et segmentée les axes routiers du royaume de France³, l'atlas de Trudaine possède de nombreux atouts. En effet, cette source dispose notamment

1. Maître de conférences en Histoire moderne à l'Université d'Évry-Paris Saclay. Chercheur rattaché au laboratoire IDHES-Évry, UMR CNRS 8633.

2. Stéphane Blond, *L'atlas de Trudaine : pouvoirs, cartes et savoirs techniques au siècle des Lumières*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 2013.

3. Pour se convaincre de ces lacunes cartographiques, il suffit de se référer à la *Carte géographique des postes qui traversent le royaume de France* réalisée par le géographe Nicolas

d'une grande échelle et d'un langage graphique qui permettent une analyse fine des territoires parcourus et du tracé de l'ancienne *Grande route de Paris en Italie*. Pour les historiens et les archéologues, cet atlas constitue également un support fondamental pour la connaissance des territoires et des travaux d'archéologie paysagère.

L'inventaire cartographique connu sous l'expression générique « d'atlas de Trudaine » est lancé au début du règne personnel du roi Louis XV. Il trouve ses origines dans un constat pluri-décennal selon lequel les routes du royaume sont dans un état catastrophique, ce qui obère le développement commercial, concurrencé par les productions des États limitrophes. Les grands itinéraires n'échappent pas à ce diagnostic désastreux, y compris ceux qui mènent aux frontières, pourtant considérés comme stratégiques depuis le XVI^e siècle avec le développement du mercantilisme, puis au XVII^e siècle à travers la doctrine économique du colbertisme. Ainsi, la *Grande route de Paris en Italie* appartient aux quatre itinéraires internationaux les plus fréquentés (figure 1). Elle s'ajoute à la *Grande route de Paris en Angleterre* qui mène de la capitale aux grands ports de la Manche ; à la *Grande route de Paris en Espagne* dont le trafic, quoique difficilement quantifiable, est en pleine croissance depuis la montée d'un Bourbon sur le trône madrilène au début du XVIII^e siècle ; et enfin, à la *Grande route de Paris en Allemagne*, dont le caractère militaire n'est pas à démontrer depuis plusieurs siècles, car les affrontements entre les maisons de France et Habsbourg jalonnent l'essentiel de la période moderne, *a fortiori* à l'est du royaume.

La *Grande route de Paris en Italie*, conduit de Paris, capitale politique du royaume, à Lyon, sa capitale religieuse et financière. Au Moyen Âge, cette dernière forme une place frontière, étroitement liée par le commerce et la finance aux cités-États d'Italie du Nord, avec plusieurs enjeux à la clé. Ainsi, de nombreuses marchandises en provenance du bassin méditerranéen transitent par Lyon pour l'approvisionnement des provinces et de la capitale : céréales, épices, soieries, etc. Les guerres d'Italie menées par les rois de France à partir de 1494 démontrent à leur tour combien la route du sud-est est fondamentale pour l'administration du royaume de France

Le pouvoir royal n'est pas indifférent aux critiques adressées sur les routes, mais les guerres répétées, notamment celles du règne de Louis XIV, détournent tout investissement cohérent, régulier et massif. Profitant de la paix et

.....
Sanson en 1632. Considérée comme la première carte représentant les routes du royaume dans leur globalité, elle prend surtout la forme d'une addition de segments qui relient les relais de poste entre eux, plutôt qu'une analyse fine du réseau routier. Paris, Bibl. nat. Fr., Cartes et Plans, Ge D-13433 [disponible en version numérique sur Gallica]. Sur les anciennes routes de Poste, voir également : G. Tixier, « Une route de Poste en Nivernais, Berry, Bourbonnais des origines à 1900 », dans *Actes du LII^e congrès de la Fédération des sociétés savantes du Centre, Nevers, les 14, 15, 16 mai 1993*, Nevers, Société nivernaise des Lettres, sciences et arts, volume 42, 1993, p. 207-212.



Fig. 1 : Les grands itinéraires internationaux du royaume de France au cours de l’Ancien Régime

Cartographie : Stéphane Blond

de la croissance économique du début du règne de Louis XV, le gouvernement recense les problèmes récurrents et opte pour une série de mesures⁴.

Parmi celles-ci, la plus symbolique et celle qui est lourde de conséquences dans les mentalités, concerne la généralisation des travaux par corvée. Ces travaux s’appliquent uniquement sur les chemins qui dépendent du domaine royal, donc disposent à ce titre du statut de « routes royales ». La corvée est un impôt en nature par lequel les taillables doivent aussi fournir leur force de travail plusieurs jours par an, afin de garantir un entretien continu des routes, comme la plantation d’arbres, le creusement des fossés, le nivellement de la chaussée, le comblement des ornières, etc. Pour autant, les corvées sont loin d’apporter l’entière satisfaction, plus particulièrement dans le Nivernais. Le 5 mars 1774, une lettre que Trudaine de Montigny adresse aux élus de Bourgogne en témoigne sans détour :

« Les habitants du Nivernais ne montrent pas la reconnaissance qu’ils doivent aux soins pris depuis trois ans pour ouvrir des chemins de communication de cette province avec la Bourgogne et les autres provinces qui l’avoisinent, s’étant adressés à vous pour en solliciter l’exécution, tous les

4. Sur la réforme routière de la monarchie, voir Guy Arbello, « La grande mutation des routes de France au milieu du XVIII^e siècle », dans *Annales, Économies, Sociétés et Civilisations*, 1973, vol. 28, n° 3, p. 765-1791 et Jean-Marcel Goger, *La politique routière en France de 1716 à 1815*, thèse de doctorat d’État de l’École des hautes études en sciences sociales, 1988.

L'entretien de la route royale sous l'Ancien Régime

par

Alain BOUTHIER¹

De nombreuses relations de voyages et itinéraires du bas Moyen Âge collationnés par Léon Blin(1959)² font état de voyages depuis 1248 par voie de terre entre Paris et Lyon par la vallée de la Loire. Dès le XV^e siècle, mais surtout à partir du XVII^e s., on voit se multiplier les mentions de descente, voire de remontée, de la Loire par bateau. En 1664, au dire de l'abbé bolonais Sébastien Locatelli, les routes de France sont mauvaises³.

Le pont de Cosne sur le Nohain

Pourtant dès cette époque, le trafic routier est assez actif pour dégager des profits réguliers suffisants puisque le seigneur de Vieuxbourg, déjà possesseur du péage par terre de Myennes-lès-Cosne, se fait attribuer par un arrêt du Conseil de septembre 1659 la concession « de faire travailler au rétablissement du pont de pierre qui est à rebâtir sur le Nohain au faubourg Saint-Aignan de la ville de Cosne et, pour lui donner moyen de se rembourser de ses frais, de lever pendant 20 ans un péage sur ledit pont » emporté par une crue du Nohain en février 1658⁴. Le même pont sera à nouveau endommagé par les glaces pendant l'hiver 1708 et sa réfection ne donnait toujours pas satisfaction en 1789⁵. En témoignent ces

.....
1. Agrégé de l'université, docteur ès sciences, maître de conférences des universités honoraire. Je remercie Mme I. Servant et MM. le Dr F. Lefebvre-Vary et Chr. Bailly infographiste pour leur aide précieuse.

2. Léon Blin, « Le Grand chemin de Paris à Lyon par la vallée de la Loire au bas Moyen Age (de Decize à Marcigny par la rive gauche) » dans *Bulletin philologique et historique*, Paris CTHS, 1958 (1959), p. 237-265.

3. *Voyage de France mœurs et coutumes françaises (1664-1665), relation de Sébastien Locatelli prêtre bolonais traduite et publiée par Adolphe Vautier*, Paris, 1905, 349 p.

4. Arch. nat., Minutier central, E 1711, fol. 159-160.

5. Alfred Faivre, *Cosne à travers les âges. Essai historique et archéologique*, Cosne, 1895, p. 74.

comptes-rendus de visites effectuées par l'architecte François LeVau, jeune frère du célèbre Louis LeVau, nommé officiellement en 1669 par Colbert inspecteur d'ouvrages d'arts notamment dans les généralités de Tours et d'Orléans. Il va donc travailler sur les ponts à Romorantin, Châteaudun, Coulon, Nogent, Beaugency, La Flèche, Vendôme, Les Roches, Bergé.

- « A Nevers ce xvii^e aoust 1664

Monseigneur

Je revins hier de Cosne apres avoir fait marché des ouvrages à faire pour la réparation du pont moyennant onze mil livres. L'entrepreneur promest qu'il sera fait cette année si l'argent ne luy manque pas. J'ay pareillement fait marché à mon retour pour la réparation du grand pont de Nevers avec des Entrepreneurs de Bourges moyennant quarante cinq mil livres à la charge de les faire conformément aux devis de Monsieur LeVau qui est demeuré malade à Sinelay ce qui l'a empesché de se rendre à Cosne au jour qu'il m'avoit mandé... François »⁶.

- « M. de la Feuillade 12 octobre 1664

A Cosne ce xii^e octobre 1664

Monseigneur

Sur trente arches que l'on doit faire, il y en aura onze fermées en la fin de la semaine prochaine, neuf autres qui aparemment se feront à la St Martin et pour les dix restans je doute que l'on y puisse travailler qu'au renouveau. L'on ne commencera que demain à la maçonnerie des fondations du pont de Cosne, les démolitions du vieux pont n'ayant peu estre achevées que depuis deux jours, l'entrepreneur néantmoins promet qu'il sera fait cette année. Les entrepreneurs des deux ponts les plus proches de Nevers ne s'estans employez jusques à present qu'à faire leurs preparatifs promettent de faire toutte diligences aussytost que la saison leur permettra de travailler. Ceux qui ont entrepris le troisieme pont ne font point de préparatifs à cause qu'ils n'ont point receu d'avances, Monsieur de Pomereu m'ayant dit de ne pas presser cet ouvrage et de le réserver pour le dernier. Quand aux ouvrages de pavé, le temps a esté si incommode qu'il n'y a encore de fait que deux cens cinquante toises courants, n'ayant que douze paveurs outre les manœuvres qui est tout ce qui s'en est peu trouver à Moulins, Bourges et Nevers. Il y a des lieux en la rue d'Enfer où l'on feroit de fort mauvais ouvrage sy l'on y travailloit pendant les pluyes. Ce sont de certaines fondrières qu'il faudra beaucoup relever et où l'on estime que pour les rendre plus solides il sera nécessaire de faire en quelques endroits des aisles de maçonneries pour soustenir la chaussée, laquelle l'on remplira de force gravois & pierrailles, puis l'on laissera passer pendant l'hiver tous les charois par dessus afin de l'affermir avant que d'y poser le pavé. Il y a d'autres endroits plus fermes où l'on pourra paver en tout temps hormis pendant les

6. Bibl. nat. Fr., Mélanges Colbert, 123, f°390.

pluyes et les neiges ; en cas que vous trouviez bon de continuer le travail et employer plus d'ouvriers pour ce que Monsieur de Pomereu jugeroit à propos de cesser les ouvrages de pavé après la St Martin et faire seulement des préparatifs pendant l'hiver pour travailler plus fortement au printemps. Je suis Monseigneur vostre très humble, très obéissant et très fidel serviteur, François ».

- « A Nevers ce (may) 1665

Monseigneur

Je suis au bout de la visiste des ponts et chaussées jusque à Nevers après les avoir veue et visiteës : je les ay aportéz avec moy pour les examiner encor de plus prés et y achever ce que j'orois fait sur les lieux pendant le séjour que je suis obligé de faire dans la généralité de Moulins afin de donner à tout en mesme temps dans cette favorable saison, c'est à quoy je va travailler.

Cependant je vous diray que j'ay visité le pont de Cosne avec Mons. François, auquel j'avois donné jour pour le voir ensemble. Il seroit achevé sy l'entrepreneur avoit exécuté ponctuellement son marché ; mais comme il a mis du moilon aux voulttes des arches où il devoit avoir de la pierre de taille, en plusieurs aultres endroicts desdites voulttes et murs de faces dudit pont, des quartiers de pierres quy ne sont point d'eschantillion convenable ny conforme à sondit marché, il ne ce peut dire encor parfaitement achevé. Jusque à ce que cela soit réparé. c'est à quoy ledit entrepreneur va travailler prontement : et le bon de cette affaire est que le Sieur François a encor du fond entre les mains pour celà et pour luy faire encor réparer quelques ouvrages sur le chemin de la Charité à Nevers où il n'a pas mieux réusy et ensuite luy donner son congé, c'est pour quoy que estant sur les lieux je luy feray réparer ce quy ne ce trouve pas fait suivant sondit marché et luy faire les thoizé et le compte des ouvrages qu'il a fait afin de s'en desfaire : ne trouvant point d'aparance de ce service d'un marchand ouvrier, il vaut mieux ce me semble en changer jusque à ce que l'on en trouve quy faces les ouvrages avec toutes la fidéllité qu'il doivent avoir pour esxécuter nos bonnes intentions que nous avons d'obéjre à vos comandement, et moy particulièrement.

Je vous puis asurer que j'i apporteray tous les soings que mon esprit et mon jeny me pourront permettre avec toutes les précostions et autant de cincerité et de zel que je suis Monseigneur Vostre tres heûble et tres obéjsant et tres obligé serviteur, LeVau le jeune »⁷.

En 1685, un acte évoque un différend entre voisins [Louis Vaillant de Guellis et me Jacques Breuzard] à propos d'une « escurie dependante de leur logis des 3 Rois assiz sur le pond de ceste ville de Cosne en la rue des Augustins [qui]

7. *Id.*, 129, n° 33.

La route aménagée

Session présidée par Jacques Francillon

Adjoint au maire délégué à la culture et au patrimoine historique
Ancien professeur d'université



Louis Baldasseroni



Élisabeth Barreau



**Anne-Marie
Granet-Abisset**



René Favier



Agathe Maugis

De la rue à la route ? Aménager et gérer la Route Nationale 7 à Lyon, années 1880 - années 1970

par

Louis BALDASSERONI¹

Dans les nombreuses étapes de la route nationale 7, la ville de Lyon apparaît comme un cas particulier en termes d'infrastructures et de conditions de circulation : cette ville concentre, outre la RN 7, 11 autres routes nationales avec des parcours différents dans la ville², ce qui contribue à la renommée des "bouchons de Lyon" si souvent évoqués dans la mythologie de la RN 7. Cette dernière route forme avec la RN 6 venant du Nord, la colonne vertébrale d'une « étoile routière lyonnaise » constituée à la fin du XVIII^e siècle en reprenant en partie des tracés de routes antiques³. Lyon est donc une ville dont le trafic de transit est particulièrement important, y compris dans les préoccupations politiques. Cela motive les acteurs locaux à réfléchir à la création de plusieurs voies pour faciliter la traversée Nord-Sud ou Est-Ouest de la ville dès les années 1910 avec le premier Plan d'Aménagement, d'Extension et d'Embellissement de Lyon. Cependant, la plupart de ces grands projets de création de voies ne sont pas réalisés faute de moyens, donc les autorités préfèrent se concentrer sur des actions visant à moderniser les routes nationales existantes dans la traversée de la ville. Cela passe par des aménagements concrets comme l'élargissement ou le changement de revêtement de la chaussée, mais aussi par des modifications dans le tracé pour que ces routes soient davantage en adéquation avec les usages réels.

Cette étude s'inscrit dans une historiographie des routes plutôt riche, mais au sein de laquelle les traversées des villes font figure d'angle mort. Cela s'explique par le fait que la plupart des travaux d'histoire des réseaux routiers sont

1. Doctorant en Histoire contemporaine, Université Paris-Est Marne-la-Vallée.

2. Georges Reverdy, *Histoire des routes lyonnaises*, Lyon, LUGD, 1994, 128 p.

3. *Ibid.*, p. 19-20.

le fait d'ingénieurs des Ponts et Chaussées comme Georges Reverdy, qui traitent essentiellement de l'histoire des tracés et de la technique routière en insistant davantage sur les ouvrages d'art que sur les infrastructures urbaines plus ordinaires. Ces études sur les routes et leur évolution sont complétées par des travaux historiques sur les usages de ces voies, en particulier les usages touristiques⁴. Notre étude vise à compléter ces approches par des réflexions sur l'aménagement des traversées urbaines. Il s'agit en premier lieu de s'interroger sur la spécificité du milieu urbain dans les processus de décision de l'aménagement des routes nationales. Les choix d'aménagements de voirie sont éminemment politiques, comme pour tout réseau technique⁵. Cela est aussi le cas pour les tracés des routes nationales, dont la gestion peut mettre aux prises l'administration des Ponts et Chaussées créée en partie pour cela⁶ et des administrations municipales qui ont souvent des priorités plus locales de gestion de la circulation. Un deuxième axe de réflexion s'intéresse aux aménagements concrets : quelles formes urbaines naissent de l'aménagement de ces routes ? comment adapter des voies qui n'ont pas été conçues pour des circulations de transit ?

Ces questions se posent avec une particulière acuité à partir des années 1880 lorsque des tramways empruntent des voies nationales et résonnent encore davantage après la seconde Guerre Mondiale avec la massification de l'automobile, observable à Lyon comme dans les autres grandes villes. **Il s'agit ici de montrer que les adaptations de la route au milieu urbain sont réciproques**, à rebours des discours convenus sur les progrès de la technique routière pour dompter l'environnement ou sur l'inadaptation structurelle de la ville à l'automobile. L'étude micro-locale de plusieurs voies qui composent la route Nationale 7 à Lyon sur près d'une centaine d'années permet effectivement de mettre en évidence une évolution de ces voies faite aussi de renoncements, de compromis et de changements de paradigme. Quatre rues lyonnaises ont été choisies parmi la trentaine qui a pu accueillir la RN 7 au cours du XX^e siècle, dans le but d'explorer la diversité des situations. Parmi ces rues, deux apparaissent évidentes par leur situation géographique et leur tracé pour accueillir la RN 7 (route de Vienne et pont de la Guillotière), les deux autres permettent de questionner les enjeux particuliers de rues qui n'ont pas été conçues pour accueillir des circulations de transit.

Au cours de cette période, les volontés des ingénieurs pour adapter ces voies à leur condition de route nationale se heurtent aux héritages urbains, tant

4. Catherine Bertho-Lavenir, *La roue et le stylo : comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999, 438 p.

5. Denis Bocquet et Samuel Fettah, *Réseaux techniques et conflits de pouvoir : les dynamiques historiques des villes contemporaines*, Rome, École française de Rome, 2007.

6. Antoine Picon, *L'invention de l'ingénieur moderne : l'École des Ponts et Chaussées, 1747-1851*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1992, p. 338.

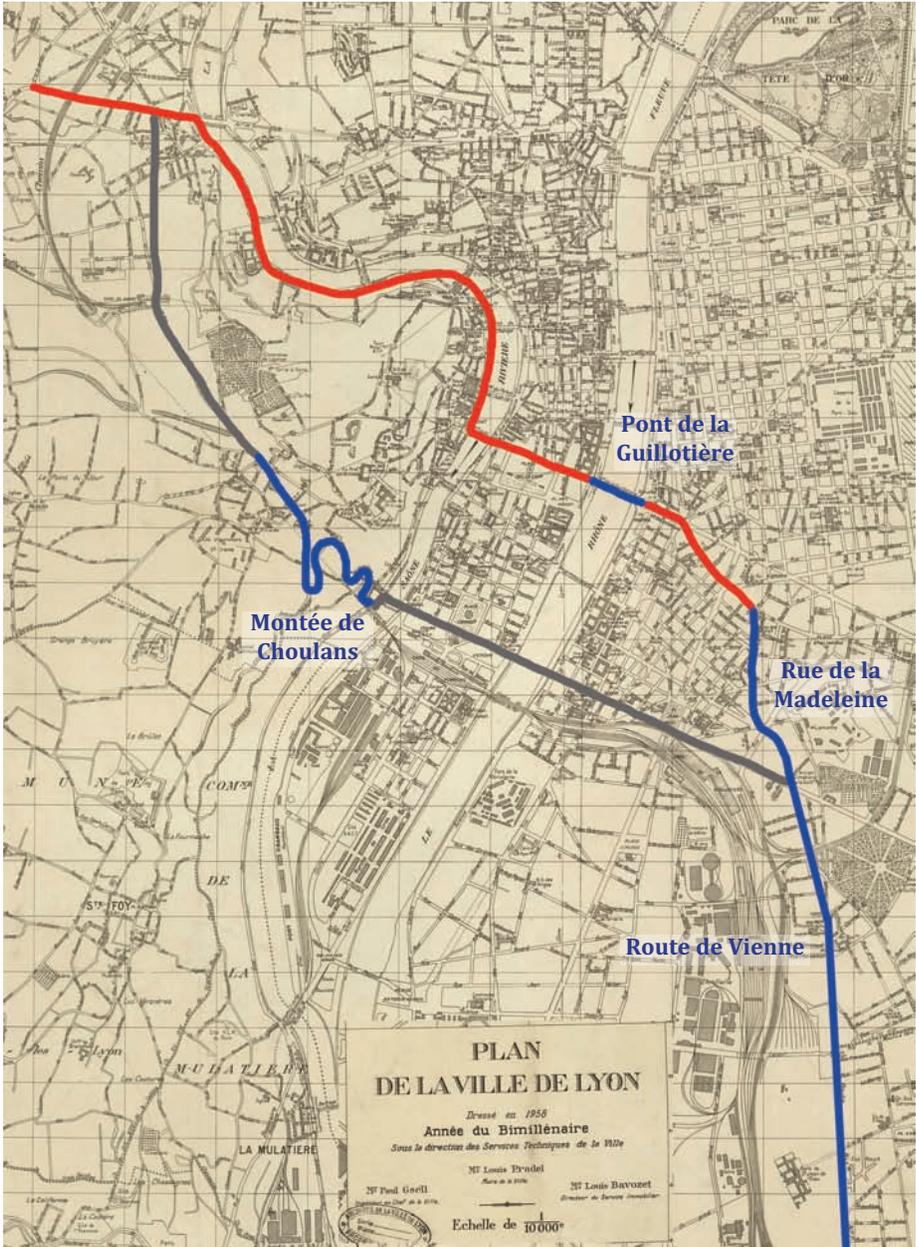


Fig. 1 : Carte des voies étudiées, localisées par l'auteur

Plan : Arch. mun. Lyon, 1 S 013, 1958

- Rues étudiées
- Trajet primitif de la RN 7
- Variantes RN 7E (1930) et RN 518 (1954)

Les premiers essais d'éclairage en 1935 sur la Route bleue

par

Élisabeth BARREAU¹

Pourquoi des essais d'éclairage public sur une petite portion de la route nationale 7 et dans la Nièvre en 1935 ? Une impulsion locale à replacer dans le contexte de l'époque relevant de deux facteurs dans le premier tiers du XIX^e siècle.

Le premier facteur incombe aux compagnies électriques qui, pour poursuivre leur développement, recherchent de nouvelles applications de l'éclairage² : diffusion d'appareils ménagers électriques, matériel électrique dans les campagnes (pompe, moteur, élévateur, batteuse, scie, broyeur...) et l'éclairage public. Les premières réalisations d'éclairage public ont lieu en 1931 aux Pays-Bas, près d'Eindhoven³. Des essais concluants sont effectués aux États-Unis, en Angleterre, où plus d'une centaine de tronçons sont à l'essai. En France, la première initiative est celle du Conseil général des Bouches-du-Rhône qui finance, en 1931, l'éclairage public entre Marseille et Aix-en-Provence sur 18 km avec 400 lampes de 200 watts installées à 9 mètres de hauteur tous les 45 mètres. Depuis octobre 1933, la route de Paris à Versailles est pourvue d'éclairage sur une longueur de 6 km et la France s'enorgueillit de posséder la plus longue route d'Europe éclairée, de Grasse à Menton, par Cannes et Nice.

Le second facteur plus régional expliquant les premiers essais près de Nevers, résulte de la mise en concurrence entre deux routes nationales, la RN 6 et la RN 7. En effet, bien avant 1930, la RN 7, plus esthétiquement dénommée Route bleue⁴, occupe les instances administratives et politiques de la Nièvre.

.....

1. Docteur en histoire.
2. L'éclairage public dans les grandes villes est déjà installé ; on en est à l'électrification des écarts, des fermes isolées.
3. Les usines y sont implantées.
4. Par référence aux couleurs bleutées des bords de Loire et à l'azur méditerranéen.

Ces préoccupations trouvent ses fondements dans la concurrence entre la RN 6, dite route de Bourgogne et la RN 7 Paris-Menton⁵. Certes, la RN 7 bénéficie d'une renommée très ancienne ; route de prestige, elle traverse la Nièvre en longeant la Loire, par des communes rapprochées, entraînant des activités commerciales, hôtelières et thermales non négligeables, dans des villes comme Nevers, Pougues-les-Eaux et sa station thermale, Vichy, également ville de thermalisme dans l'Allier. Or, le mauvais état des routes dans la traversée du département de la Nièvre provoque des conséquences inédites. Des pétitions émanant des commerçants, de la Chambre de commerce, des garagistes, des hôteliers circulent régulièrement et sont relayées par la presse, alors que de nombreuses demandes de subventions auprès du Conseil général sont toujours refusées. Dès 1924, une pétition est transmise au Conseil général par la Chambre de commerce au sujet de la réfection de la RN 7, dont les signataires sont les associations du commerce et de l'industrie, ainsi que par le syndicat des hôteliers, les garagistes, la Compagnie des Eaux de Pougues-les-Eaux et la presse régionale. Ces pétitions expriment les plaintes des ressortissants qui subissent un préjudice par suite du détournement du grand tourisme, qui évite la RN 7 en raison de son état lamentable dans la traversée du département et emprunte donc de préférence la RN 6.

Le rôle fondamental du Comité de la Route bleue

Après une nouvelle initiative en 1928 de la Chambre de commerce de Nevers, auprès du Conseil général, pour la création « d'une route à grand trafic » de Paris à Nice via Nevers, les instances locales et régionales décident de se mobiliser, relayées par un groupe parlementaire constitué en 1930, dénommé le groupe de la Route bleue. Ce groupe pilote une « association de propagande de la route nationale 7 » qui a pour objectif d'attirer les touristes se dirigeant sur la Côte d'Azur au moyen de signalisations appropriées, telle que les panneaux PLM. En 1934, le Conseil général de la Nièvre est à nouveau saisi d'une demande de subvention de 5000 francs⁶ également refusée, par le Comité des routes Paris-Auvergne-Côte d'Azur, nouvellement créé. Tous ces comités agissent en ordre dispersé, sans grands résultats, jusqu'à ce qu'ils soient chapeautés, en 1934, par un comité mieux organisé et plus politique, le Comité de la Route bleue, dont les chefs de file sont des élus nivernais. Ce comité est bien structuré avec des moyens financiers importants. Le comité central est basé à Paris et cinq commissions sont créées pour promouvoir les différentes actions envisagées : commission de la propagande, commission des finances, commission de la signalisation, commission hôtelière, et enfin, commission de l'éclairage ; le comité central divise la route de Paris à Vintimille en cinq secteurs, dont le troisième secteur - celui qui nous concerne - part de Montargis (Loiret) jusqu'au département

5. Éternel débat autour du flux Paris-Méditerranée.

6. Soit 4500 euros.

de l'Allier. C'est ainsi que sur l'initiative et sous l'égide du Comité de la Route bleue, des essais d'éclairage permettant de comparer les avantages respectifs de l'éclairage à incandescence et au sodium sont entrepris sur une section dangereuse de la côte de Pougues-les-Eaux.

Les initiateurs des essais et la mise en place du projet

Deux notables politiques nivernais, Henri Chomet et Émile Périn, vont s'attacher à la réalisation du projet, avec la collaboration d'un technicien renommé, Robert Gibrat.

Henri Chomet (1889-1940), est vice-président du Conseil général de la Nièvre, c'est un homme de lettres, un régional fervent ; il devient ainsi, président du Comité central de la Route bleue⁷ implanté à Paris.



Photo 1 : En-tête du papier à lettre du Comité de la Route bleue

Arch. dép. Nièvre

Émile Périn (1887-1965) est député-maire de la ville de Nevers. Ingénieur électricien⁸, il entre aux Acéries de la Marine, puis aux usines de la Loire d'où il est détaché aux ateliers de locomotives de Nevers-Vauzelles ; élu maire de Nevers en 1925, il est élu député en 1932 et siège jusqu'en 1942 ; en 1935, il dépose un projet de loi remarqué, concernant la réalisation de l'éclairage de toutes les grandes routes nationales sur un parcours de 10 000 km.

Le troisième personnage est un grand technicien, Robert Gibrat, (1904-1980), l'homme idéal ; X-Mines, docteur en droit⁹, il entre en 1931 à la Société générale d'entreprises où il étudie les problèmes de production et de distribution de l'énergie électrique ; son nom reste étroitement associé aux études et à la construction de l'usine marémotrice du barrage de la Rance comme expert pour l'énergie¹⁰ auprès d'EDF ; il travaille également à la mise au point de programmes d'optimisation des cycles de fonctionnement lunaires.

7. Le siège est implanté 9 rue Édouard Detaille, Paris 17^{ème}.

8. Diplômé de l'école d'électricité industrielle de Marseille.

9. Notamment connu pour avoir énoncé en économétrie la loi de Gibrat.

10. L'usine est mise en service en 1966.

Reprendre la Nationale 7 : retour sur un programme de recherches

par

Anne Marie GRANET-ABISSET¹

Route mythique, la N7 a été magnifiée à partir des années 1950 par Charles Trenet. Depuis quelques années, elle est devenue un espace patrimonial pour les nostalgiques des années 1960, période de son plus grand lustre. Elle est surtout un magnifique objet pour aborder l'évolution des sociétés contemporaines. Ce ruban d'asphalte qui relie Paris à Menton, véritable territoire en long, structure les sociétés qui vivent à proximité, qui l'empruntent occasionnellement ou régulièrement, entièrement ou par tronçons, pour des raisons utilitaires, pour le tourisme et les vacances. C'est bien ainsi que s'est construit le mythe porté par la chanson de Trenet : la Nationale 7 est la route des vacances dans une période où l'optimisme n'a d'égal que la volonté de sortir des années de guerre et de difficultés. On est encore dans un temps où domine la croyance dans le progrès technique et matériel, avec la voiture comme un des archétypes de la société de consommation². Or la Nationale 7, souvent réduite à ces années dites des Trente Glorieuses³, s'inscrit dans une durée plus longue, ce qu'ont bien montré d'autres auteurs dans cet ouvrage.

1. Professeure d'histoire contemporaine, Université Grenoble Alpes et UMR 5190 - LARHRA (Laboratoire de recherche historique Rhône-Alpes).

2. Michelle Zancarini-Fournel, Christian Delacroix, *La France du temps présent 1945-2005*, Paris, Belin 2014 ; Jean- François Sirinelli, Jean-Pierre Rioux (dir.), *La Culture de masse en France de la Belle Époque à nos jours*, Hachette, 1^{ère} édition, 2002.

3. Avant leur remise en cause comme les Trente Pollueuses, voir Stéphane Frioux, « La pollution de l'air, un mal nécessaire ? La gestion du problème durant les "Trente Pollueuses" », dans Céline Pessis, Sezin Topçu et Christophe Bonneuil (dir.), *Une autre histoire des « Trente Glorieuses »*. *Modernisation, contestations et pollutions dans la France d'après-guerre*, Paris, La découverte, 2013, p. 99-115 ; voir aussi, Jean François Sirinelli, « La France des sixties revisitée », dans *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 69, janvier-mars 2001, p. 111-124 et *Les Vingt Décisives. Le passé proche de notre avenir (1965-1985)*, Paris, Fayard, 2007.

Ces cycles de visibilité et d'effacement accompagnent les dynamiques territoriales et les usages de la route, avec des modifications de tracés, très largement oubliés. Il faut voir dans ces quelques remarques le sens d'un texte rapportant la manière dont la N7 a été envisagée pour un programme de recherches interdisciplinaire soutenu par la Région dans le cadre des ARCS⁴ proposé par la communauté de recherche Rhône-Alpes. Il doit s'entendre en complémentarité de celui de René Favier qui reconstruit une archéologie de la route dans sa partie drômoise, à partir d'un zoom spatial et temporel. Reprendre la route est à considérer aux deux niveaux, propre et figuré, qui ont présidé à notre travail. Revoir et reconsidérer cette route royale, devenue nationale puis déclassée, en raison de la construction de l'autoroute A7 qui la ravale au rang de route secondaire, au mieux d'itinéraire de délestage, dont le parachèvement tient aux lois successives de décentralisation (celle de 2006 jusqu'aux dernières en 2010) qui lui ôtent son statut de premier plan en même temps qu'elles mettent fin aux services déconcentrés de l'État pour les routes et en transfèrent les compétences aux départements. Reprendre la route c'est aussi aller concrètement à la rencontre de cette Nationale 7, en la parcourant entre Lyon et Menton, pour saisir la réalité du quotidien ou tenter de le faire : une manière de questionner le mythe en le confrontant à la réalité du terrain et de la territorialité, selon l'appréhension très incisive donnée par F. Walter⁵.

Un projet de recherches interdisciplinaire croisant intérêt scientifique et volonté patrimoniale d'acteurs du territoire

Le projet d'écriture d'une histoire interdisciplinaire de la Nationale 7, qui doit se traduire en 2019 par la publication d'un ouvrage sous le titre éponyme de cet article, est associé à un programme de la région Rhône-Alpes déjà cité. Il trouve sa genèse dans la demande du maire de Tain l'Hermitage faite à Philippe Bouchardeau, chercheur de notre laboratoire⁶, de travailler avec des universitaires pour légitimer un programme patrimonial : redonner un attrait à la route Nationale 7, alors qu'elle est largement devenue invisible sauf pour les passionnés et quelques spécialistes.

Son objectif visait la préservation, si ce n'est la conservation du patrimoine routier (notamment les garages ou les relais) mais surtout des empreintes de la route en voie de disparition dans des paysages profondément modifiés par les

4. Il s'agit d'un programme qui s'inscrit dans le cadre de l'ARC 7 portant les thématiques *Innovations, Mobilités et dynamiques urbaines*. Projet soutenu pour trois ans à partir de 2013.

5. François Walter, « L'improbable, une lecture éclairante de la territorialité », propos recueillis par Francesco Della Casa et Anna Hohler, dans *Tracés*, n° 24, 17 décembre 2008, p. 7-18.

6. Le LARHRA - UMR 5190. Par ailleurs cet historien est par ailleurs principal responsable éditorial de la *Revue drômoise, revue de la société d'archéologie, d'histoire et de géographie de la Drôme* et un des responsables de cette société d'histoire.

évolutions urbaines récentes. Les traces immatérielles portées ou non par la mémoire des lieux sont également concernées, même si le projet ne va pas jusqu'à en faire un lieu de mémoire. Certes, la dimension économique n'est pas absente ainsi que celui de rendre visible cette partie de la vallée du Rhône quelque peu comprimée entre les plus grandes villes, Lyon bien sûr au nord, mais à une échelle moindre, Vienne et Valence. Au moment où se reconfigurent les communautés de communes, profitant de l'organisation de la structure Rovaltain⁷, le maire de la commune, Gilbert Bouchet, envisage de faire de la N7 la Route 66 à la française. Il ne manque pas d'atouts puisque sa commune est connue pour deux ressources célèbres nationalement et même internationalement : les vins des côtes du Rhône, notamment les Crozes Hermitage, et l'entreprise de chocolat Valrhona. Il sait aussi qu'il peut bénéficier du soutien de Thierry Dubois, le spécialiste de la Nationale 7. L'association qu'il crée à cette fin en 2011 « Aire N7 » doit choisir entre une vision centrée sur la seule N7 ou, comme le souhaitent d'autres protagonistes, viser un projet international. C'est dans ce contexte que nous sommes contactés par l'intermédiaire de Philippe Bouchardeau.

La demande relativement générale ne pouvait que nous intéresser pour construire une recherche pluridisciplinaire, entrant pleinement dans les thématiques de l'Arc 7 autour des mobilités et des dynamiques territoriales, et proposer un projet de recherches et de valorisation. De fait, traiter d'un tel sujet nécessite une approche intégrant la longue durée avec une dimension spatiale, économique et sociale essentielle, aux côtés des seuls aspects patrimoniaux. Bref, c'est bien la volonté de conduire un projet global, tentant de prendre en compte tous les aspects, du matériel aux représentations, qui a présidé à l'organisation de cette recherche sur l'histoire de la Nationale 7 depuis le XVIII^e siècle. Nous l'avons centrée sur la partie méridionale, (depuis Lyon), en raison notre insertion dans les programmes de la Région Rhône-Alpes. Le soutien de cette dernière a permis en effet de rassembler une équipe de chercheurs historiens et géographes, essentiellement grenoblois et lyonnais, auxquels se sont joints quelques collègues des universités de Paris et de Nice ainsi que le Directeur des archives des Alpes Maritimes, ce qui représente une équipe d'environ huit chercheurs et trois doctorants.

À titre personnel, mon intérêt pour une étude de la route, de ses fonctions et usages associés, ressort de plusieurs aspects. Les mobilités ont toujours été en toile de fond de mes recherches, depuis ma thèse qui portait sur des phénomènes migratoires depuis le XIX^e siècle, envisagés sous l'angle mémoriel comme dans leurs réalités. L'évolution de mes thématiques a imposé la double question du tourisme et de la route. En particulier la réalisation sous ma direction d'un mémoire

7. Qui associe la ville de Tain aux deux villes de Valence et Romans, dans un projet d'urbanisation et de visibilité pour attirer les entreprises dans cette partie que l'on nomme le Rhône moyen.

Archéologie de la RN 7 dans la vallée du Rhône

par

René FAVIER¹

Au regard du temps, la RN 7 s'érige comme un mythe, celui de la grande liaison entre la France (la Gaule) du nord et celle du sud, un temps historique entre les *viae Julia et Agrippa* et l'autoroute du soleil (photo 1).

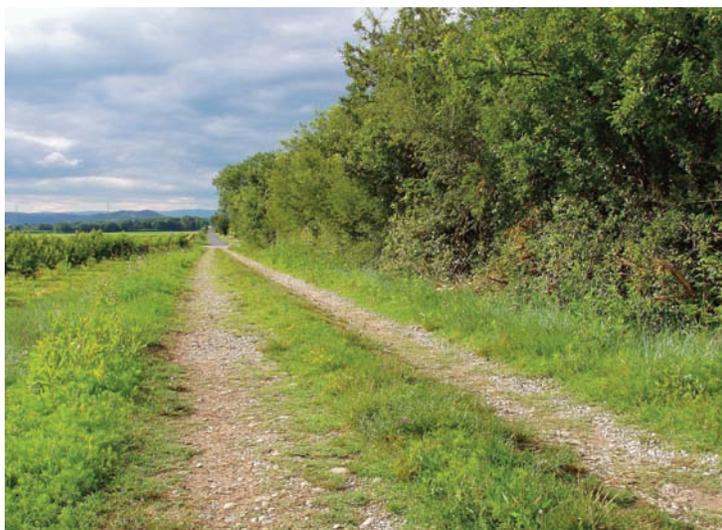


Photo 1 : La *Via Agrippa* près de Beaumont-Monteux

1. Tracer la route

Sur cet itinéraire, le tracé construit à partir du XVIII^e siècle pour la « route royale de Paris en Provence » constitue la matrice de la route mythique chantée par Charles Trenet. Mais au fil du temps, ce tracé a connu maints changements qui se lisent encore aujourd'hui dans le paysage.

.....
1. Professeur émérite d'histoire moderne, LARHRA - UMR CNRS 5190.

Jusqu'au règne de Louis XV, on ne saurait imaginer la route de la vallée du Rhône comme un espace clairement identifié et rigoureusement administré. Comme pour beaucoup de routes, les itinéraires restaient mal fixés, avec de nombreuses variantes parallèles ou interchangeables, tant en plaine que dans les zones montagneuses. Ce n'est qu'au début du XVIII^e siècle que la route commença à être l'objet d'une véritable politique d'aménagement, c'est-à-dire d'une action volontaire pour créer, par l'organisation rationnelle de l'espace et par l'implantation d'équipements divers, des conditions optima de mise en valeur du territoire.

Dans la politique mise en œuvre à partir de 1728 par le contrôleur général Orry, puis Trudaine nommé le 1^{er} avril 1743 directeur des Ponts et Chaussées, la rectitude de tracé constitua l'un des principes fondamentaux de la nouvelle politique. Construire la route signifiait concrètement assurer la liaison la plus directe entre villes et gros bourgs situés le long du tracé. Le projet dressé en 1744² pour la route royale en Dauphiné illustre ainsi ces choix entre Vienne et Valence où la route est destinée à traverser successivement les bourgs d'Auberives, Péage-de-Roussillon, Saint-Rambert d'Albon, Saint-Vallier, Erôme (photos 2 et 3).



Photo 2 : Projet de 1744 : Péage-de-Roussillon

Le choix du tracé imposait cependant dès le projet initial de laisser à l'écart les plus petits des villages traversés pourtant par les anciens itinéraires. Ainsi en va-t-il de celui de Gervans pour lequel la photographie d'aujourd'hui rend compte des choix cartographiques anciens.

.....
2. Bibl. mun. Grenoble, R 6325, « Plans de la grande route de Lyon en Provence et Languedoc..., présentés à Monseigneur Orry, Ministre et Contrôleur général des Finances, Directeur général des Ponts et Chaussées du Royaume, par le Sieur Rolland, Ingénieur du Roy pour les Ponts et Chaussées du bas Dauphiné », 1744.

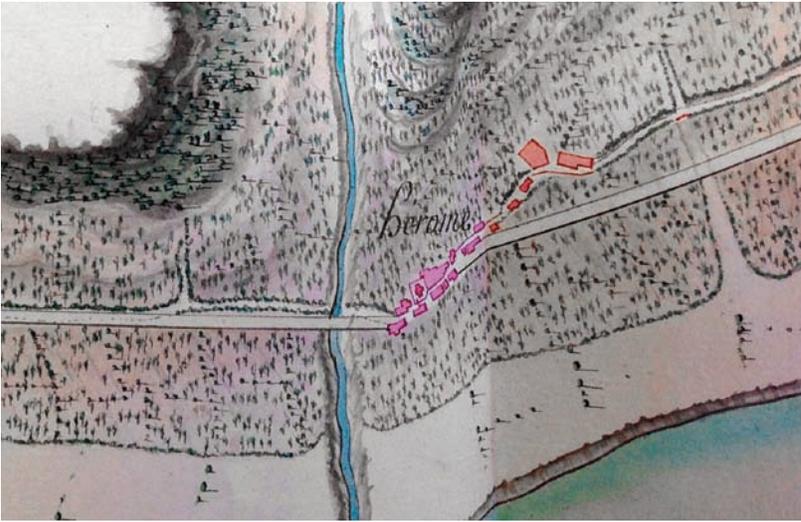


Photo 3 : Projet de 1744 : Erôme

2. Rectifier le tracé et fluidifier le trafic

Rapidement, le développement du trafic routier et l'augmentation du gabarit des voitures imposèrent des changements dans les tracés primitifs. Dans la vallée du Rhône où le trafic augmenta considérablement durant la Guerre de Sept ans, les premières mutations intervinrent dès la paix revenue en 1763. Les plus petits bourgs furent écartés au profit de la rectitude du tracé. Contrairement au projet initial, la route construite dans la seconde moitié du XVIII^e siècle évita ainsi celui d'Erôme (photo 4).

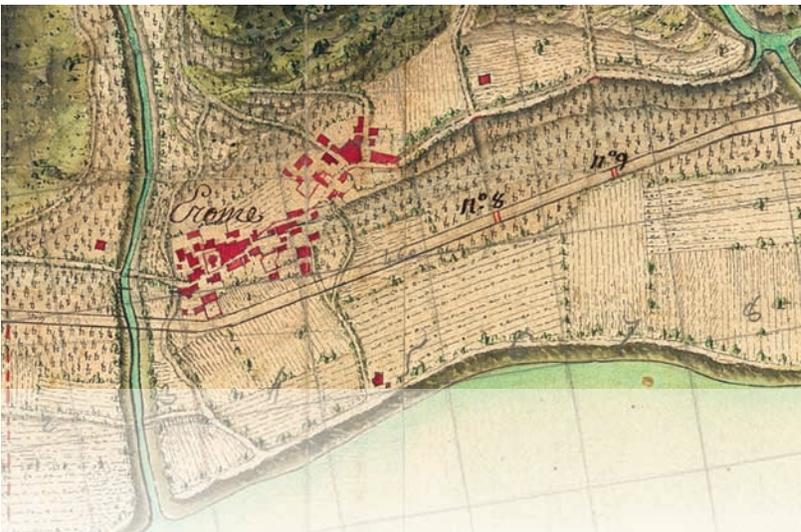


Photo 4 : Un nouveau tracé à Erôme

Mémoires de la Nationale 7 à Nevers

par

Agathe MAUGIS¹

Cette voie de communication majeure à l'échelle nationale depuis la fin de l'Ancien Régime a joué un rôle important pour la ville de Nevers qu'elle traversait selon des itinéraires qui ont varié au fil du temps. Si le tracé de la route Nationale 7 ne passe plus aujourd'hui par le cœur de Nevers, on peut encore retrouver l'empreinte du bâti et l'écho des activités liés à cette route mythique...

Mémoire des anciens tracés

Depuis le XVI^e siècle, la route de Paris arrive à Nevers au nord de la ville, par la Porte des Ardilliers, remplacée par la Porte de Paris au milieu du XVIII^e siècle. Le grand chemin de Paris arrivait auparavant par la Porte du Croux, au nord-est, après être passé par le village de Saint-Benin et avoir contourné une zone d'étangs et de marais. Mais le contexte troublé des guerres de Religion et la baisse de trafic amènent à murer cette porte en 1578, les échevins montés à cheval s'étant assurés préalablement que la chaussée au nord de la Porte des Ardilliers, entre le marais des Minimes et celui de la Sangsue, était praticable. Passée la rue des Ardilliers, la route de Paris arrive sur la place du Lycée² (photo 1) où elle fait carrefour avec la route de Nevers à Saint-Laurent dans le Jura qui s'amorce par la rue des Francs-Bourgeois. La rue du Commerce³, qui a ce nom depuis 1876, en constitue ensuite un tronçon très actif, le trafic de voyageurs s'étant accompagné d'hôtels et arrêts de voitures publiques (photo 2). Ainsi, dès 1855 l'importance de la circulation rend nécessaire un plan d'alignement pour élargir la rue. Jusqu'en 1865, cette voie rejoint la Loire par les rues Saint-Martin, du 14 Juillet et Saint-Genest. Cette dernière connaît également des mesures

1. Animatrice de l'Architecture et du Patrimoine pour la Ville d'art et d'histoire de Nevers.

2. Actuelle place Maurice Ravel.

3. Actuelle rue François Mitterrand.



Photo 1 : Place du Lycée
Arch. mun. Nevers, 5Fi 1543



Photo 2 : Rue du Commerce
Arch. mun. Nevers, 5Fi 2861

d'alignement en 1876 avec la démolition des absides de l'église Saint-Genest et de la chapelle Saint-Michel qui empiétaient sur la rue. De façon différente, la place Saint-Sébastien perd en 1759 sa chapelle éponyme, à la suite d'un ordre de Louis XV qui, en vue de son prochain voyage à Nevers qui n'eut d'ailleurs pas lieu, avait demandé de tenir la route parfaitement libre pour éviter les accidents. Puis le percement de la rue Impériale crée un axe nord-sud qui relie directement la route de Paris au pont de Loire par le quai de Loire⁴.

Le trafic augmente au cours du XX^e siècle, ce qui conduit après la Seconde Guerre mondiale à la mise en sens unique de la rue du Commerce du sud vers le nord (l'itinéraire en sens inverse passe par les rues Paul-Vaillant Couturier et Henri Barbusse, avenue du Général de Gaulle, rues du Midi et Saint-Genest) puis à la construction de la déviation entre 1957 et 1968 pour désengorger le centre ville. Durant cette période, la RN 7 perd de l'importance au profit de l'axe bourguignon et devient un itinéraire de rechange dans la relation Paris-Lyon-Marseille. Parallèlement, la municipalité choisit de privilégier la qualité de la vie dans le centre-ville avec l'aménagement de la rue du Commerce et de ses abords en zone piétonne en 1980. Cependant, la liaison Nord-Sud à l'extérieur de la ville reste un



Photo 3 : Pose de la première pierre du pont de l'A77, par Charles Trenet
Photo Ville de Nevers

4. Actuel quai de Mantoue.

La route des vacances

Session présidée par Jean-Paul Gauthron

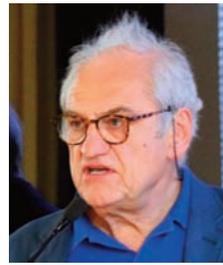
Secrétaire général de la Société académique du Nivernais



**Jean-Michel
Roudier**



**Stéphanie
Rabussier-Ringeval**



Marc Combier



Kilien Stengel



Magalie Carton



Thierry Dubois

Entre PLM et RN 7 : Pougues-les-Eaux, la belle époque des loisirs thermaux

par

Jean-Michel ROUDIER
Stéphanie RABUSSIÉ-RINGEVAL¹

Pougues-les-Eaux, village situé à environ 230 kilomètres au sud de Paris, connaît ses premières heures de gloire à la Renaissance, sous l'impulsion de Louis de Gonzague, duc de Nevers. Sous son influence, Jean Pidoux, médecin à la Cour, attaché au roi Henri III, puis à Henri IV, s'intéresse aux eaux de Pougues et à leurs vertus sur le corps humain. Auparavant, seuls les habitants du Nivernais et de la Bourgogne se rendaient dans la bourgade afin de profiter des bienfaits de l'eau sur leur santé (photo 1).

La reconnaissance des eaux et le développement du thermalisme

Jean Pidoux publie un premier ouvrage sur Pougues en 1584, dont le titre abrégé est *Des Fontaines de Pougues en Nivernois, De leur vertu, faculté et manière d'en user*, puis un second en 1597 intitulé *La vertu et usage des Fontaines de Pougues en Nivernois, et administration de la douche*. Les indications pour lesquelles il recommande les eaux n'ont jamais varié depuis : estomac, foie, intestin, diabète. À la suite d'Henri III et Henri IV, venus se soulager de coliques néphrétiques, de nombreuses personnalités et rois de France viennent prendre les eaux à Pougues et profiter de ses vertus thérapeutiques : Catherine de Médicis, Marie-Louise et Anne de Gonzague, Adam Billaut, madame de Montespan, etc.²

À la suite de son séjour en compagnie de la duchesse de Fontanges, Louis XIV accorde des lettres patentes à la ville le 15 septembre 1670 « pour que le

1. J.-M. Roudier est conservateur en chef et S. Rabussier-Ringeval attachée de conservation au Service des musées et du patrimoine culturel du Conseil départemental de la Nièvre.

2. Roger Hyvert, *La cure thermale de Pougues*, Valence-sur-Rhône, Imprimerie Ducros & Lombard, 1921.

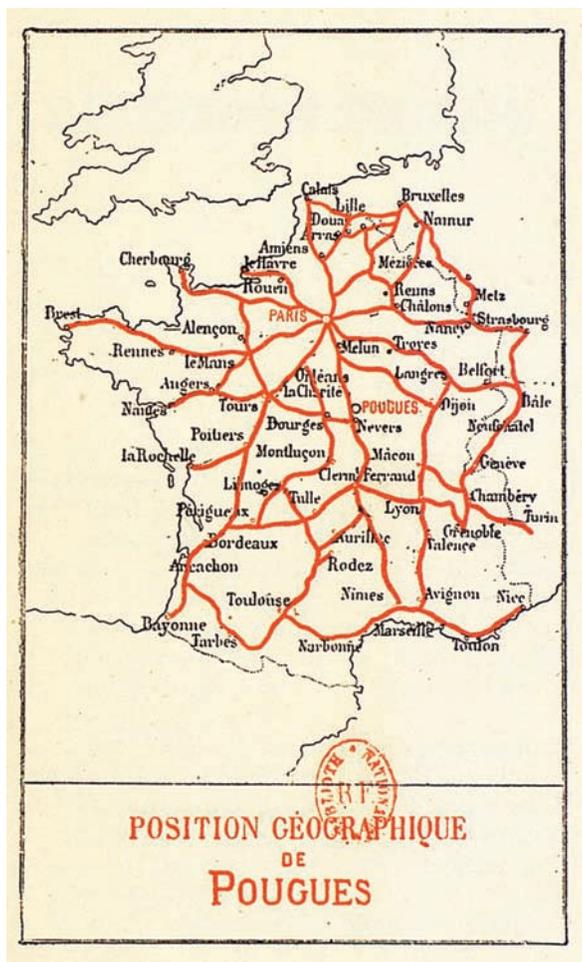


Photo 1 : Position géographique de Pougues-les-Eaux
Illustration extraite de « La cure thermale de Pougues », 1921

transport des eaux de Pougues fut fidèlement exécuté jusqu'à la capitale » et profiter ainsi de leurs bienfaits à sa table.

Malgré une désaffection certaine au XVIII^e siècle, au profit des stations pyrénéennes et alpines, la station thermale poursuit son développement. Le prince de Conti, alors propriétaire des eaux, entreprend quelques aménagements entre 1765 et 1769 : une allée de tilleuls, des galeries-promenoirs pour les buveurs et une maison pour l'intendant des eaux (photo 2).

Sous la Révolution, les eaux, devenues Bien national, sont gérées par les hôpitaux de Nevers. Un ouragan abîme les installations, les curistes se font rares et l'établissement est mis en vente en 1831.

Le docteur Joseph-Pierre Martin se porte alors acquéreur et contribue à relancer l'activité thermale. Il est à l'origine des premiers grands travaux sur le site en 1846. Le but est de concurrencer Vichy.



Photo 2 : Avenue du prince de Conti, vers 1900

Les propriétaires et les initiatives vont ensuite se succéder : les salons se multiplient, un casino est inauguré, le parc est agrandi et un bâtiment réservé à l'embouteillage est construit. La commercialisation en bouteille de son eau assoit définitivement la notoriété du lieu (photo 3).



Photo 3 : Étiquette de bouteille d'eau de Pougues, dernier quart du XIX^e siècle

La Compagnie des Eaux minérales de Pougues-les-Eaux, constituée de plusieurs propriétaires en 1879, offre à la station thermale son plus grand développement : une ville dans la ville voit le jour, véritable microcosme du thermalisme.

Cependant, si la ville se développe à ce point, ce n'est pas grâce à son accès routier.

De Vintimille au Kremlin-Bicêtre. La Nationale 7 à 30 km/h, présentation photographique

par

Marc COMBIER¹

Trente kilomètres à l'heure, c'est la prudente allure que nous avons constatée pour sillonner les routes nationales de notre belle France à la recherche des dernières publicités murales.

En ce qui concerne la Nationale 7 que nous avons couverte en plusieurs voyages, la présentation de notre travail à Nevers en 20 minutes relevait d'un pari que je n'ai malheureusement pas tenu, à mon grand dam...

J'ai opté, pour ce voyage sur la RN 7, de suivre un sens de circulation rarement relaté dans les reportages : un trajet du Sud vers le Nord, de Vintimille au Kremlin-Bicêtre, le trajet d'un cisalpin, loin de la vision parisienne.

Pour nous guider, nous avons collecté de vieilles cartes routières, des Michelin exclusivement, pour comparer les tracés de la route à différentes époques, ce qui permet de belles surprises et découvertes sur des portions de routes abandonnées.

Je n'évoquerai donc pas les nouvelles numérotations de nos ex-nationales, qui frisent souvent l'incohérence et dont les conséquences sont souvent d'égarer le touriste.

Pour mieux illustrer l'histoire de cette route, je m'appuierai sur les nombreuses

1. Secrétaire général du Conservatoire national de publicités extérieures et routières.

Il a publié *Anciennes publicités murales*, éditions Ouest-France, 2006 ; *Typos en Liberté*, Atelier Perrousseaux, 2006 ; *Les Publicités peintes de nos nationales*, deux ouvrages chez sHistoire et Collection 2013. L'émission *Des Racines et des Ailes* a consacré une émission en 2013 à son travail sur la RN 10.

cartes postales du siècle passé, dont naturellement le fonds Combiar (CIM, Combiar Imprimeur Mâcon) que j'ai l'honneur de mettre en valeur depuis des décennies.

Mon père, Jean Marie Combiar, a fondé sa société d'édition en 1907, comme artisan tout d'abord, puis industriel à partir des années vingt, couvrant l'ensemble du pays avec sa marque « Phot (typie) Combiar Mâcon », puis « CIM Combiar Imprimeur Mâcon » depuis 1935. Ces cartes postales, réalisées pour servir une démarche commerciale, présentent le plus souvent les sites de manière archétypale, très différente d'autres photos réalisées dans un but patrimonial.

Étudiant les arts graphiques à l'école Estienne, fréquentant les Rencontres Internationales de Lure, je me suis rapidement passionné pour les murs peints publicitaires, ces typographies géantes qui perdurent souvent, à peine défraîchies des décennies après leur réalisation.

À l'origine, j'ai surtout été attiré par les murs pignons laissant deviner la trace de plusieurs publicités superposées. Comparables aux palimpsestes des peintres, ces murs offrent des compositions graphiques involontaires, des surimpressions inattendues qui font penser au mouvement Dada et, plus tard, à la typographie « déconstruite » des années 1980 (photos 1, 2 et 10).

Je m'explique : les campagnes publicitaires étaient gérées par des compagnies d'affichage régionales ou nationales. Parmi celles-ci, Luxor, Reboul et Guilbert, Avenir Publicité, Lux route, Lioté, etc. qui proposaient à leurs clients des installations sur des centaines et même des milliers d'emplacements, avec des contrats de longue durée, trois ou cinq ans. Quand le mur changeait d'annonceur, le peintre en lettres, appelé aussi pignoniste, neutralisait la précédente publicité avec une peinture grise, neutre. Avec le temps, pluie ou soleil, la couche neutre disparaissait et réapparaissaient alors des traces de la précédente publicité et même dans certains cas, la trace de plusieurs annonces antérieures pour offrir un mélange étonnant de parfums et de boissons, de marques d'essence et de jambons.

Pour garder vivantes ces anciennes publicités, nous avons créé le Conservatoire National des Publicités Routières (CONPER), avec l'ambition d'établir un inventaire de ce patrimoine unique, chaque disparition d'un mur peint, démolé ou recouvert d'un affichage moderne, étant vécue par nous comme une perte irréparable.

Il faut noter, depuis quelques années, des initiatives de restauration de ces murs peints, mais le respect du modèle n'est pas toujours observé, comme on peut le voir à Brignoles, dans le Var (photo 3), ou à Varennes-sur-Allier, dans l'Allier (photos 13 à 15).

La majorité des publicités murales datent de l'entre-deux-guerres mais les publicitaires vont surtout envahir les routes nationales après la seconde guerre, avec un pic dans les années soixante. Depuis cette époque, les nouvelles réalisations, sur la RN 7, sont très rares, à l'exception notable de Nevers et de ses environs (photos 20 et 22).

La RN 7 reste néanmoins un sanctuaire de cet art graphique puisque, en un seul voyage, on peut admirer pas moins de 230 sites plus ou moins anciens.

Cette forme de publicité a fait son temps, remplacée aujourd'hui par de simples affiches apposées sur des panneaux métalliques, une solution moins coûteuse et permettant une rotation plus rapide des annonces. De plus, la généralisation des autoroutes, qui reçoivent aujourd'hui l'essentiel du trafic, a entraîné le désintérêt des publicitaires pour les routes nationales.

L'époque du gigantisme est terminée, ne nous reste plus que le plaisir de retrouver ou découvrir ces témoignages inattendus de l'industrie du siècle dernier.

Profitez-en sans tarder car la préservation des anciennes publicités murales n'est pas au programme du ministère de la culture, leur survie ne dépend que du bon vouloir des propriétaires des murs, pas toujours attentifs aux arguments des quelques passionnés que nous sommes.

Bientôt, seules les publications de ces mêmes passionnés garderont la trace de ce patrimoine en péril. ■

.../...

Acteurs et effets gastronomiques sur la RN 7 !

par

Kilien STENGEL¹

Quand nous profitons d'un repas à l'occasion d'une escale sur la RN 7, nous faisons plus que de manger : nous assimilons une expérience culturelle avec les sens, bien sûr, mais aussi avec le souvenir et la nostalgie d'un autre temps : celui de la patrimonialisation. C'est ce moment recherché, cher à la conquête de nos expérimentations et sensations, qui motive certains d'entre nous à partir à la recherche de l'authenticité de cette route. Ce fait de savourer, l'instant d'une étape, le paysage gastronomique, tout en faisant route sur la Nationale 7, est sans aucun doute une relation très intime avec notre façon de symboliser les moments d'un trajet ou d'une vie.

Nous appuyant sur les représentations symboliques des acteurs et établissements présents le long de la Route bleue, nous portons notre lecture, essentiellement tournée vers le XX^e siècle, sur les effets gastronomiques qui ont construit l'identité culinaire de cet axe routier.

Un bagage historique

Alors qu'au XIX^e siècle, la France agricole est signifiée par des représentations cartographiques diversifiées et foisonnantes², l'Hexagone est représenté à l'époque, sans aucune voie ou panthéon gastronomique identifié comme prépondérant.

1. Après une carrière dans la restauration (*L'espérance* Marc Meneau à Vézelay, *Lameloise* à Chagny, *Auberge des Templiers* sur la RN 7...), puis dans la formation (Paris, Marseille...), il est enseignant à l'Université de Tours (IEHCA), docteur en Sciences de l'information et de la communication, membre de l'équipe CIMEOS (Univ. Bourgogne), et de l'équipe PRIM (Univ. Tours). kilien.stengel@univ-tours.fr

2. Charles Louis Cadet de Gassicourt, *Cours gastronomique, ou les Dîners de Manant-Ville*, Paris, Capelle et Renaud, 1809.

Pourtant, à notre époque, les éléments de lecture du champ gastronomique de l'axe Paris-Provence sont nombreux et variés, et leurs hypothétiques origines le sont tout autant.

L'articulation spatiale de cet axe est soulignée par une lecture vineuse des différentes sous-régions viticoles : Chablisien, Côte de Nuits, Côte de Beaune, Côte mâconnaise, Côte chalonnaise, Beaujolais, Lyonnais, Vallée rhodanienne septentrionale, Vallée rhodanienne méridionale, Provence. L'origine de ces vignobles a profité de fortes activités monastiques et leur prolifération a succédé au développement des axes de dessertes nécessaires au commerce et à l'approvisionnement. Nous pourrions imaginer que la dimension gastronomique de la RN 7 tirerait ses vertus de ce paysage viticole.

L'origine de ce tracé gastronomique pourrait également tirer ses origines de nombreux apports historiques et culturels. On pourrait ainsi imaginer que le voyage de Catherine de Médicis en soit pour quelques potentielles raisons de fond. Sur la RN 7-RN 6, on retrouve les villes suivantes, présentes sur le trajet de mai 1564 : Chalon-sur-Saône, Mâcon, Lyon, Roussillon, Valence, Orange, Avignon, Salon, Aix-en-Provence, Brignoles ; puis La Charité sur le retour en janvier 1566³. Cette section du voyage de Catherine de Médicis rappelle quelque peu l'axiologie et la corrélation avec certains produits marquants de la gastronomie française : artichauts (les violets de Provence, à la barigoule), technique des quenelles de volaille (spécialité lyonnaise, sauce Nantua), crépines de foie de veau (atriaux et fri-candeaux en Bourgogne), pains d'épices (Bourgogne), nougat (Montélimar), marrons glacés (Privas), frangipane (calissons d'Aix-en-Provence), pâte à chou (gougère bourguignonne), faïence (Nivernais), sorbet (Côte d'Azur).

S'appuyant sur le raisonnement de l'apport monastique, les travaux d'Anthony Rowley de 1997 montrent également que nombreuses sont les implantations de restaurants « trois étoiles Michelin » à correspondre géographiquement avec la présence d'un monastère. Ceci n'est encore qu'un élément de lecture parmi d'autres.

En termes de restauration gastronomique, le mode de lecture des différents territoires bordant la RN 7 peut être observé *via* l'aspect touristique, mesurable par la valeur économique résultante. Mais sur ce point, le modèle de lecture de la qualité gastronomique en France dépend souvent, surtout, au cours du XX^e siècle, de l'utilisation du Guide Michelin⁴.

3. Anthony Rowley (dir.), *Les Français à table, atlas gastronomique de la gastronomie française*, Hachette, 1997.

4. À l'avenir, nous pouvons imaginer que la densité touristique-gastronomique se mesurera par une évaluation numérique et algorithmique, par la visibilité promotionnelle des produits et donc du terroir, ou par le paradigme plus ou moins marqué des « circuits-courts » par exemple.

De même, on voit *via* le tracé du PLM, au début du XX^e siècle, une forte promotion des villes de Saulieu, Vienne ou Valence, préfigurations d'étapes gastronomiques de renom.

En 1997, Rowley dessine une cartographie de restaurants les plus fréquentés par les hommes politiques. Cette carte présente la RN 7 comme un des trois principaux axes à forte densité. Toutefois aucune source des éléments de mesure n'est donnée par cet historien permettant d'analyser cette étude.

Dès les années 1950, le développement touristique de la route du soleil met en exergue certaines villes-étapes, telles que Montélimar, par la signification de produits marqueurs. Ces sites à importance promotionnelle autour de produits gastronomiques se retrouvent, dès 1991, sur une cartographie beaucoup plus diversifiée grâce à l'inventaire de « Sites remarquables du goût »⁵.

Suivez le guide !

La RN 6-RN 7 est identifiée, depuis le milieu du XX^e siècle, comme un axe gastronomique, grâce aux guides touristiques, idéalisant, illustrant et incarnant les lieux, quelquefois à travers certains chefs tels que Dumaine à Saulieu. Les guides touristiques sont les outils de communication matérialisant ce paradigme. Bien sûr, le Guide Michelin est un guide « Made in France » : un pays dont la population a été éduquée pendant des siècles pour apprécier et raffiner ce qu'elle porte à sa bouche. Les Français sont véhiculés par ce plaisir, où qu'ils se trouvent, et c'est de cette occupation que Michelin tire ses origines.

À sa naissance, en 1900, bien avant l'ère de la géolocalisation et des GPS, le Guide Michelin a pour objectif d'informer les conducteurs des garages présents sur la route et des bonnes auberges où se sustenter. On peut observer que les premières étoiles distribuées à cette époque, pour signifier une forme de sélection-classification, sont situées essentiellement à la frontière espagnole sur toute la longueur des Pyrénées, au bord de la Manche et sur le Massif alpin. Ces implantations se justifient par la nécessité frontalière et le développement du thermalisme.

À la création du modèle « trois étoiles Michelin », entre 1935 et 1939 (fig. 1), on peut observer une dispersion frontalière et l'origine de la création de l'axe routier Nationale 7 avec une densité de 22 restaurants 3 étoiles sur la RN 7 (10 à Paris, 12 en Province) et 12 autres restaurants 3 étoiles éparpillés dans le reste de l'hexagone. Parmi ces 22 établissements présents sur la RN 7, on peut trouver les enseignes suivantes : George V, Plaza Athénée, Fouquet's, Dumaine (Saulieu), la Mère Bourgeois (Priay), Pic (Valence), Point (Vienne), Miramar (Marseille), La Réserve (Beaulieu)⁶.

5. Label ministériel.

6. Jean-François Mesplède, *Trois étoiles au Michelin*, Gründ, 1998.

Embouteillage de Lapalisse et émergence d'un tourisme Nationale 7

par

Magalie CARTON¹

Des souvenirs de vacances...

Été 1965, au volant de votre *Aronde*, vous êtes bloqués une nouvelle fois à Lapalisse : avec les congés payés, la RN 7 devient la Route bleue, incontournable vers le soleil du midi et le terme de bouchon s'applique alors à la « Cité des Vérités »². Le trafic dense auquel s'ajoutent parfois des rendez-vous festifs, Route du Soleil, Tour du Bourbonnais, Paris-Nice, constitue un véritable spectacle. C'est aussi une route qui fait recette ! avec le développement des restaurants, des auberges, des stations services pour cette ville de 3 500 habitants située au carrefour d'axes routiers importants, aux nombreuses rues adjacentes et au pied du château de M. de La Palice. C'est également l'époque où se développent des activités touristiques : syndicat d'initiative, camping, spectacle au château.

Puis, en 2006, quelques mois avant l'ouverture de la déviation de Lapalisse, que l'on attend depuis plusieurs décennies, la volonté locale va être de marquer symboliquement la fin de cette traversée historique de la N7 par le biais d'un événement festif (photos 1 et 2).

2006, la déviation et les premières festivités organisées

Malgré les nuisances occasionnées, dans les dernières années, par son fort trafic poids lourds, cet axe chargé d'histoire a joué un rôle incontestable dans l'évolution de la trame urbaine, la création de l'activité commerciale et économique

1. Animatrice territoriale Communauté de Communes Pays de Lapalisse, chargée de l'organisation de l'événement « Embouteillage de Lapalisse ».

2. Située dans le département de l'Allier à mi-chemin entre Moulins et Vichy, dominée par le majestueux château de M. de La Palice, la ville est célèbre pour ses fameuses Vérités ou Lapalissades.



Photo 1 : Carte postale de Lapalisse : la Rue Nationale
Collection L. Bichonnet



Photo 2 : Photo d'époque de la Rue Nationale
Cliché « Décors de vitrines de Lapalisse », collection P. Bodin

et la renommée de Lapalisse, qualifiée dès le Moyen Âge de « nobile passage en Bourbonnais ». Mais on ne revient pas en arrière... et c'est ainsi que l'idée est venue de valoriser ce passé et de fêter l'ancien embouteillage.

Le service animation de la Communauté de Communes Pays de Lapalisse est missionné pour l'organisation de ces festivités et prend l'attache du dessinateur et historien de la Route bleue, Thierry Dubois. Cette rencontre déclenche la création le 28 octobre 2006, du soi-disant « dernier embouteillage années 50-60 » honorant la Route bleue et mettant fin au passage quotidien de 3000 poids lourds.

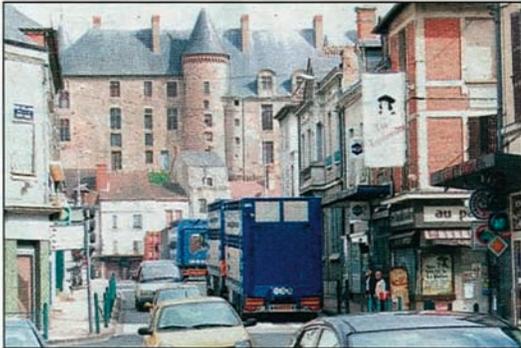
À l'occasion de cette grande fête, on assiste à une importante mobilisation des acteurs locaux, des associations, des commerçants aux côtés du service animation pour l'accueil de 200 véhicules anciens. Ces derniers viennent des quatre coins de France et de Belgique pour simuler un dernier embouteillage sur la route des vacances. Le succès est immédiat (photo 3).

Lapalisse fête la fin des bouchons

CELA FAIT quarante-trois ans que Lapalisse, village de l'Allier (Auvergne), attend l'événement : la déviation de la N 7 de son centre-ville. Six kilomètres de voies nouvelles contournant l'agglomération sont mis en service aujourd'hui et vont permettre aux habitants de redécouvrir leur village sous un autre angle. Pour Louis Romeuf, qui loge depuis trente-cinq ans sur la nationale, au pied du château, la déviation « va être le paradis ! » Cet ancien chef de centre des sapeurs-pompiers de Lapalisse comptait les jours. « Je vais enfin pouvoir ouvrir mes fenêtres et prendre l'air, se réjouit-il. Avec mon épouse, nous vivions au rythme des 3 000 à 4 000 camions par jour qui passaient au ras de nos persiennes et il n'était pas question de sortir en dehors des heures creuses de circulation. »

Un « bal de la déviation » vendredi soir

L'ancien secouriste se souvient avoir vu jusqu'à 7 morts la même semaine sur cette route. « Il fallait parfois plus de vingt minutes pour sortir notre voiture du garage à cause du trafic », reprend Suzanne, son épouse. Ce sentiment, beaucoup d'habitants de Lapalisse le partagent.



LAPALISSE (ALLIER), LE 7 OCTOBRE. Chaque jour, les quelque 3 000 camions emprunteront désormais une déviation et ne gêneront plus la vie des habitants du centre-ville. (L.P./J.-M.N.)

comme Serge Cafière, patron d'une société de transport et ancien propriétaire d'un moulin à farine sur la route nationale. « Les habitants vont enfin vivre à pleins poumons sans cet embouteillage perpétuel. Les façades des maisons vont pouvoir être ravalées. »

Pour fêter l'événement, la municipalité et les habitants de Lapalisse organisent ce week-end une grande fête sur la route nationale. Dès vendredi, les commerçants en tenue d'époque vont décorer leurs vitrines, un « bal de la déviation » permettra au public de danser jusqu'à 2 heures.

Le samedi, 110 véhicules d'époque simuleront un embouteillage dans les années 1960, ultime clin d'œil au passé où il fallait parfois plus d'une heure sous le soleil pour traverser le village. Le défilé des 4 CV Renault, 203 Peugeot et autres Tractor et leurs galeries chargées de bagages, tractant parfois de vieilles caravanes, se terminera par un pique-nique géant sur la place du village.

JEAN-MARC NAVARRO

Photo 3 : Article paru dans *Aujourd'hui en France* le 25 octobre 2006

Nationale 7, route de la Nostalgie

par

Thierry DUBOIS¹

La nostalgie est à la mode : salons vintage, magazines spécialisés, retro-campings, etc., fleurissent partout en France. La Nationale 7 n'y échappe pas et fait même figure de pionnier en la matière ; véritable symbole des Trente glorieuses, la route des vacances des années 1950-60 fait son retour en force : ils



La Nationale 7 d'antan

La Nationale 7 à Saint-Martin d'Estréaux (Loire), bordée de platanes mais particulièrement étroite.

1. Dessinateur, collectionneur et spécialiste de la RN 7. Il a réalisé de nombreux ouvrages, notamment les 80 fascicules de la collection presse *La Route bleue-les plus belles étapes de la RN 7*, éditions Altaya ; *C'était la Nationale 7*, Paquet, 2012 ; *La Nationale 7 en Autorama*, Paquet, 2014 ; *Chroniques de la Nationale 7*, Paquet, 2017.

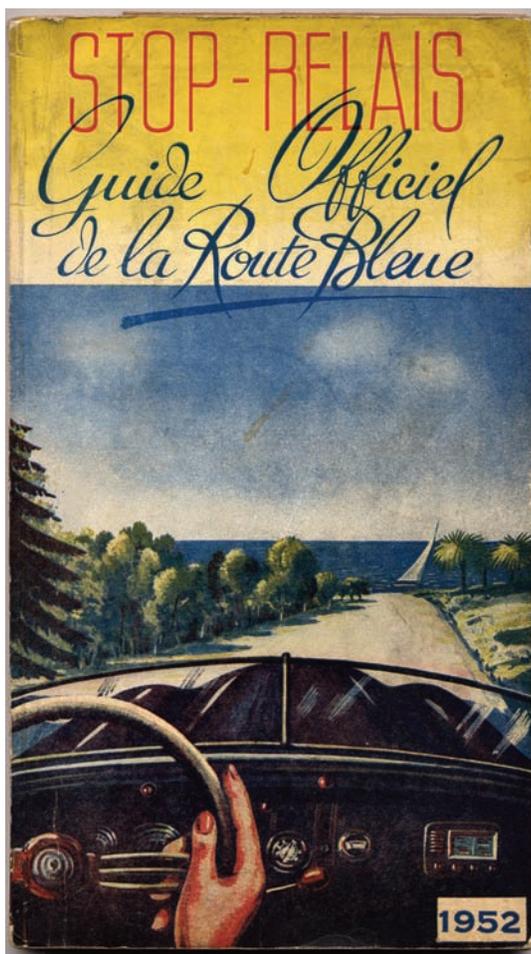
sont nombreux à quitter l'autoroute, à l'emprunter pour le plaisir, en quête de souvenirs et d'émotions... On repeint les vieilles publicités, on restaure d'anciennes stations-service, on recrée les bouchons d'antan, la Nationale 7 a de beaux jours devant elle !

La Route bleue

Transformer la route de Paris à la Côte d'Azur en route touristique, tel était le challenge des promoteurs de la Route bleue qui suit la Nationale 7 dans sa totalité, sauf entre Roanne et Valence, évitant la région lyonnaise.

Des milliers de panneaux bleus « Paris-Côte d'Azur » sont posés le long du trajet pour indiquer la « bonne » route, des dizaines d'auberges et de garages prennent l'enseigne de la Route bleue, un guide est édité chaque année, on élit même une « Miss Route bleue ».

Très populaire, « la Route bleue, la plus courte, la plus pittoresque, la meilleure » comme disait le slogan, disparaîtra de sa belle mort à la fin des années 60, ne pouvant concurrencer l'autoroute.





Le Café de la Route bleue à Maltaverne (Nièvre)

Quelques kilomètres après l'aérodrome de Cosne, Maltaverne est aujourd'hui bien silencieux au milieu des vignes. Peu de souvenirs de cette soirée de 1986, quand la Porsche de Sacha Distel y finit sa course contre un poteau...



Une station-service à la sortie de Cannes (Alpes-Maritimes)
(photographiée dans les années 60)

En route vers le futur

Session présidée par Carole Dabrigeon

Directrice de l'INSERR

(Institut national de sécurité routière et de recherches)



Émile Haro



Mathieu Flonneau



**Sidi-Mohammed
Senouci**

La Route Nationale 7 dans la Nièvre. De la Route bleue à l'autoroute A77

par

Émile HARO¹

La N7, des premiers projets à l'ouverture de l'A77

Cet axe a toujours été une artère majeure du réseau routier français reliant, via Nevers, Paris à Lyon et au Massif Central. Des programmes d'amélioration de la RN 7 avaient été établis dès la fin des années 1930 mais le contenu de ces aménagements se résumait à des élargissements de la chaussée ou au contournement de certaines agglomérations par des déviations ponctuelles. Souvent différés dans la programmation des investissements routiers, la plupart des projets ont été remis en cause et modifiés à plusieurs reprises et les réalisations n'ont concerné que de très rares déviations.

Les études se poursuivirent et se succédèrent ainsi au fil des années et ce n'est qu'en 1963 que, pour la première fois, il fut question d'aménager l'axe à 2 x 2 voies.

Les services des Ponts et Chaussées du Loiret et de la Nièvre étudièrent alors, chacun de leur côté, les aménagements à prévoir pour porter la RN 7 à 4 voies dans leurs départements respectifs. Les études furent réalisées par petits tronçons qui étaient soit des contournements d'agglomération, soit des sections comprises entre deux déviations.

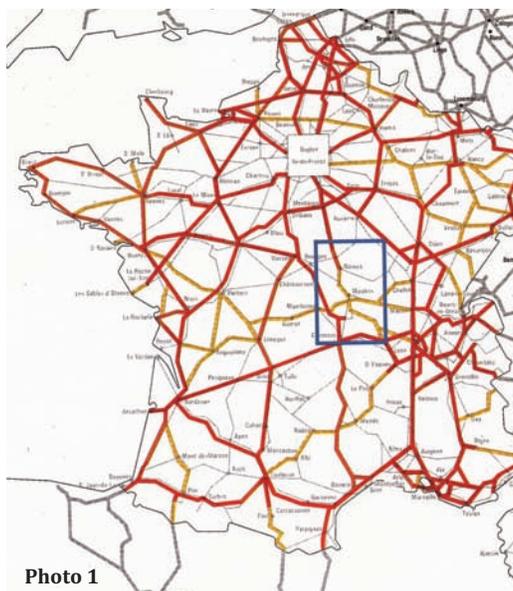
Ce ne fut qu'à partir du milieu des années 1970 que de grandes études furent réellement menées, définissant le tracé et le type d'aménagement à retenir pour cet axe tel qu'il a été inscrit au Schéma Directeur Routier National, dont il ressort clairement que cet espace central du pays avait été « oublié » jusqu'ici,

1. Ingénieur général des Ponts et Chaussées. Directeur départemental de l'Équipement de la Nièvre de septembre 1988 à septembre 1993.

contourné par l'A6 de Paris à Lyon à l'Est puis par l'A71 de Paris à Clermont- Ferrand à l'Ouest, ce qui justifie que des mesures spécifiques aient ensuite été décidées pour en accélérer la réalisation (photo 1).

Les études se sont poursuivies jusqu'au début des années 1990 pour certains tronçons et l'essentiel des travaux a été conduit dans la Nièvre du milieu des années 1990 aux années 2010.

Deux opérations illustrent la durée et la répétition des études dans les précédentes décennies.



- La déviation Cosne-Cours-sur Loire

Le premier projet de déviation de Cosne-Cours-sur-Loire fut établi en 1942 et perdura jusqu'en 1961, année durant laquelle une nouvelle étude comportant deux options est lancée. Un avant-projet sommaire présenté le 12 décembre 1962 fut approuvé le 8 juillet 1963. La déviation ouvrit en deux phases successives : la première avec une chaussée de 7 mètres fut mise en service en 1981 (après avoir été moquée par les médias pour une longue interruption de chantier pendant laquelle des ouvrages d'art trônaient en plein champ), la seconde consistant à doubler la déviation pour obtenir deux chaussées de 7 mètres fut mise en service en 1984.

- La déviation de Pouilly-sur-Loire

Le premier projet de déviation de Pouilly-sur-Loire datant de 1952 était plus court que le tracé que l'on connaît actuellement. Un nouveau projet est présenté en 1961 suivi en 1963 d'une troisième version qui fut mise en service en 1973.

Aménagement de l'axe N7 de Dordives à Balbigny, le programme spécifique Cosne - Nevers

François Mitterrand, ancien président du Conseil général de la Nièvre, étant président de la République et Pierre Bérégovoy, maire de Nevers, étant ministre de l'Économie, des Finances et du Budget, des discussions et négociations interministérielles sont engagées dès 1988 afin de définir le type d'aménagement à terme de l'axe N7 de Dordives jusqu'à Balbigny (Loire) au raccordement avec l'autoroute A72 vers Lyon.

Elles aboutissent à un aménagement à 2 x 2 voies (photo 2) se décomposant ainsi :

- Un prolongement de la concession autoroutière, sous l'appellation d'autoroute A77, depuis Dordives, extrémité de la bretelle de raccordement à l'autoroute A6, jusqu'à Cosnesur-Loire (en intégrant la mise aux normes de la déviation de cette agglomération).

- La poursuite de l'aménagement aux caractéristiques autoroutières dans le département de la Nièvre jusqu'à Magny-Cours au sud de l'agglomération de Nevers, en intégrant cette opération dans le programme prioritaire d'autoroutes non concédées financées à 100 % par l'État qui comportait jusque là les autoroutes A20 de Vierzon à Brive et A75 de Clermont-Ferrand à Béziers et Montpellier. Dénommée A77 (A7 étant déjà pris pour la vallée du Rhône), elle intégrait ce que certains ont appelé « le Club des autoroutes des Présidents ».

- L'aménagement aux caractéristiques de « voie express » de la N7 jusqu'à Balbigny comportant notamment la déviation de Moulins.

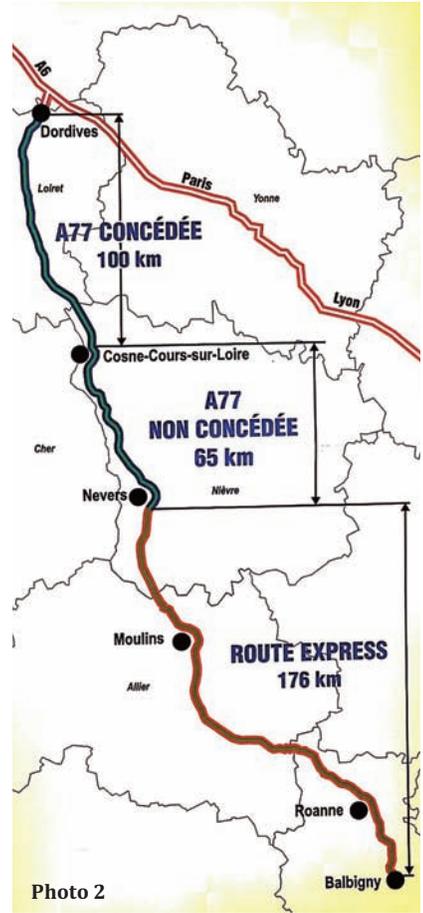


Photo 2

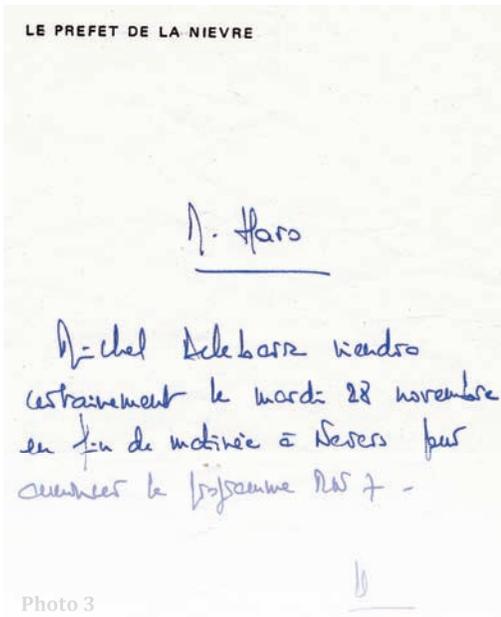


Photo 3

Cette décision est présentée le 28 novembre 1989 en mairie de Nevers par Michel Delebarre, ministre de l'Équipement en présence de l'ensemble des maires et des parlementaires concernés par l'itinéraire Cosne-Balbigny (photo 3). Cette visite a également été mise à profit par les syndicats du personnel de l'Équipement, en grève depuis plusieurs semaines dans plusieurs directions départementales, pour déclencher un blocage de la ville de Nevers occasionnant, en parallèle, une réunion entre le directeur du personnel du ministère de l'Équipement et le responsable national de la CGT.

Route et automobilisme : cultures et patrimoines transitifs

... Ou ce dont, au présent et pour demain, nous héritons de la route et de l'automobilisme

par

Mathieu FLONNEAU¹

*En reconnaissance de dettes à Ocean Road, Pikes Peak, Menton et Montagnier,
corniches essentielles à la vitesse de libération.*

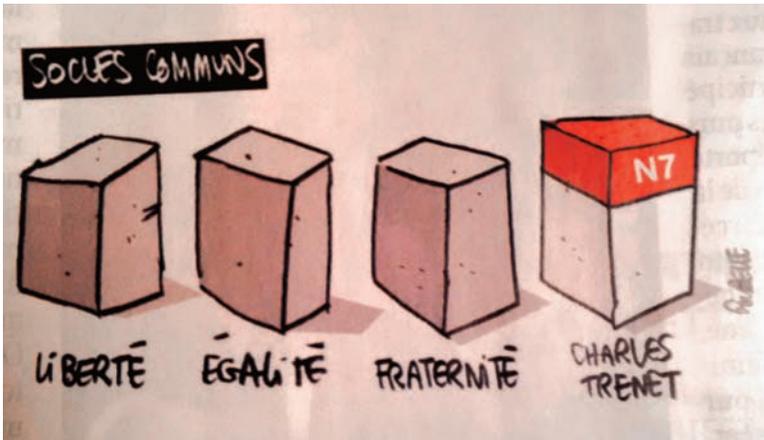
« Prendre la route et, de ses propres yeux, inventorier cette diversité. [...] Rien ne sert de parler théoriquement de la diversité française, il faut la voir et bien la voir de ses yeux, se délecter de ses couleurs, de ses odeurs, la toucher de ses mains, il faut même la manger, la boire à l'auberge authentique ».

Fernand Braudel, *L'identité de la France. Espace et histoire*, Arthaud, 1986, p. 40.

La Nationale 7 est essentielle au patrimoine national. La route également. Une caricature édifiante peut servir de repère, celle-ci présente l'inscription N7 sur une borne milliaire de type Michelin parmi d'autres bornes, figurant les repères essentiels² à la nation française comme la Fraternité, la Liberté, l'Égalité et donc, complémentaire, la conviviale Nationale 7.

1. Maître de conférences en histoire contemporaine à l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne, SIRICE-CRHI, LabEx EHNE, P2M. Directeur de l'Institut d'AES, Mathieu Flonneau est spécialiste d'histoire urbaine et d'histoire des mobilités. Il est président de l'association internationale T²M, *Traffic, Transport to Mobility* et participe au programme de recherche « Reprendre la route », Arc7. Il a assuré à Sciences-Po un cours : « "On the Road !" Prendre et comprendre la route ». Publications récentes : *Vive la route ! Vive la République !* Avec Jean-Pierre Orfeuill, Les éditions de l'Aube, 2017 ; *Choc des mobilités ! Histoire croisée au présent des routes intelligentes et des véhicules communicants*. Avec Stéphane Levesque (sous la direction de), éd. Descartes & Cie, 2016 ; *L'automobile au temps des Trente glorieuses*, Louba-tières éd., 2016.

2. Cette caricature parue dans *Le Point* est en couverture de la revue *Transports* qui publiait notre article : « Les enjeux des relations entre automobilisme, patrimoine et société en France : le risque du chaînon manquant », Tribune, dans *Transports*, n° 484, mars-avril, 2014, p. 34-38.



Bornes, caricature publiée dans *Le Point*

Une fois énoncée, cette conviction partagée lors du colloque de Nevers nécessitait tout de même quelques justifications. Ce texte qui vise à explorer par-delà un simple cas d'école la légitimité - ou l'illégitimité - des mondes routiers d'hier à demain entend donc placer le questionnement à la hauteur adéquate d'une réflexion reconnue comme essentielle désormais aux sens politique et citoyen.

Un temps de vérité pour la civilisation routière et automobile : réflexions au bord du gouffre ?

En effet, un addendum liminaire s'impose pour la publication différée des actes tant l'actualité est sur le thème devenue pressante. À l'heure où sont achevées ces lignes, les résultats et la portée exacte de la journée de blocage national du 17 novembre 2018 censée porter la « colère citoyenne » contre la hausse des prix du carburant ne sont pas connus. Les effets déformants des relais des réseaux sociaux doivent rendre prudents. Il en reste toutefois une certitude : la visibilité inouïe d'un débat qui affleure désormais au plus haut niveau de l'agenda des autorités de l'État, à commencer par le « parasitage » de la parole présidentielle. Celle-ci, engagée dans la réalisation d'une « itinérance mémorielle » liée à la commémoration du centenaire de la Première Guerre mondiale (à laquelle tout historien est sensible évidemment), a en effet été perturbée par l'expression d'un « ras-le-bol fiscal » de portée encore inégalée rappelant à la couleur près, - avec cette fois les gilets jaunes -, les bonnets rouges qui s'étaient insurgés contre l'« écotaxe » poids lourds de 2009 à 2014. Une Secrétaire d'État à la transition énergétique a même dû monter au créneau en précisant qu'« il n'y avait pas en France de complot contre l'automobile ». Dont acte.

Au titre de chercheur, et de témoin, sur la question, la satisfaction qui est la nôtre à constater enfin l'avènement de ce thème parmi les questionnements

à prendre au sérieux - ce pourquoi nos écrits s'engagent depuis deux décennies³ - se trouve cependant mitigée par la nature des clivages et des raccourcis doublés de postures manichéennes qu'il suscite de parts et d'autres. Ce que nous tenons avec d'autres chercheurs en sciences sociales comme l'une des expressions les plus notoires de la nouvelle question sociale⁴, laisse effectivement parfois la porte ouverte à des positions « populistes » que nous avons toujours entrevues et mises à distance. Précisons qu'en la matière, les limites de la démagogie - à ne pas franchir pour l'universitaire - constituent un enjeu de « réalisme » pas évident à gérer dans les positions publiques sollicitées jusque sur les plateaux des chaînes de télévision en continu où les dérapages ne sont pas toujours contrôlés.

La problématique, telle qu'elle se pose aujourd'hui, est bien celle de l'acceptabilité sociale ou non des évolutions en matière de politique de mobilité et de taxation énergétique à l'échelle de tous les territoires. Dans ce contexte très précis et pressant également d'une plus juste fiscalité, on comprend mieux les difficultés pour l'actuel gouvernement à édicter le texte de la Loi d'Orientation sur les Mobilités (on ne parle plus de « transports », remarquons-le) promise pour la fin de l'année 2017 après des États généraux de la mobilité très riches en contributions.

L'horizon de cette loi aurait pu être résumé dans l'obsolescence programmée et assumée de la culture routière or, celle-ci, et les technocrates les plus avisés sur ce chapitre ont fini par le reconnaître, ne peut pas être aussi simplement décrétée qu'une idéologie abrupte, même armée des meilleurs sentiments, le prétend. L'histoire apprend les ruptures certes, mais aussi les continuités et les transitions. Dans ce domaine, les représentations sont par conséquent essentielles

.....
3. Nous avons en 2010 rédigé une pochade iconoclaste à ce sujet : *L'autorefolement et ses limites, raisonner l'impensable mort de l'automobile*, Descartes & Cie. Nous l'avons étayée depuis par de multiples textes que nous signerions toujours, parmi lesquels *Défense et illustration d'un automobilisme républicain*, Descartes & Cie, 2014. Pour suivre, en voici la quatrième de couverture : « La société française est au bord de la sortie de route ! Face aux populismes qui viennent, l'automobilisme et le monde routier peuvent sembler des termes du débat assez triviaux. Ce livre démontre qu'il n'en est rien et que se joue autour de ces questions d'intérêt général une part des fractures nationales et des angoisses de déclassement des classes moyennes. Par-delà les questions de mobilité et d'automobilité au sens large, de développement écologiquement durable et de soutenabilités sociale et économique mesurables, les enjeux sont éminemment républicains, qualitatifs et même humanistes. Cet essai est une expression d'humeur, parfois humoristique, suscitée par l'indignation devant l'inégalité de traitement et de discours dont, a priori, les systèmes routier et automobile font l'objet. Il s'agit aussi de dépasser la scène microcosmique parisienne dont les enseignements sont très relatifs à l'échelle d'un hexagone riche en recoins reculés accessibles... en auto. Faire généreusement progresser le progressisme est bien l'objectif de ce petit livre de salubrité publique ! »

4. Pour la N7, sur ce point précis quoiqu'indirectement : cf. Clément Pétreault, *Nationale 7. Voyage dans une France oubliée*, Stock, 2018.

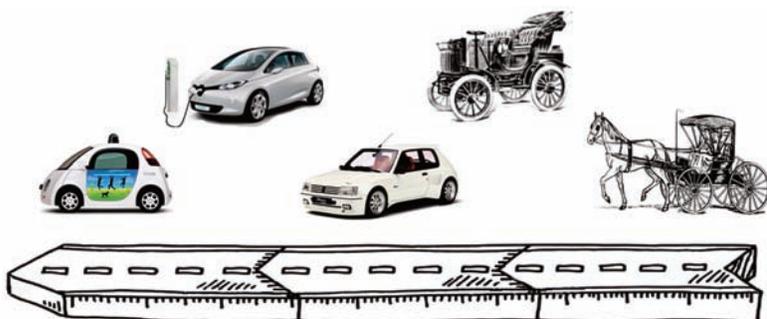
La route du futur automatisée

par

El-Hassane AGLZIM ¹

Depuis longtemps l'Homme s'est toujours soucié de sa mobilité. Aux origines de notre espèce, nos ancêtres apprennent la marche bipède pour parcourir de faibles distances sans trop s'éloigner de leur zone de vie. Depuis et au travers des siècles, la mobilité de l'homme n'a cessé d'évoluer. Le développement aux travers des épisodes de notre humanité, parfois douloureux (guerres mondiales) a favorisé l'émergence de machines et moyens de transport de plus en plus sophistiqués et rapides.

Cela a permis d'aller plus vite et plus loin. « Le mouvement, c'est la vie », « un homme est fait pour être mobile », cela a été dit depuis longtemps et cette idée



Évolution de la voiture depuis les années 1770

1770 : voiture à vapeur ; 1807 : voiture à gaz ; 1880 : voiture à pétrole ;
1899 : voiture électrique ; 1977 : prémices du véhicule autonome
qui amène aujourd'hui à l'émergence de la route intelligente

1. Docteur (HDR), maître de conférences, université Bourgogne-Franche-Comté, Institut supérieur de l'Automobile et des Transports, laboratoire DRIVE (Département de Recherche en Ingénierie des Véhicules pour l'Environnement), directeur du département Énergétique, Propulsion, Électronique et Environnement (EPEE), Nevers.

semble nous suivre partout. L'Homme inventa les voitures et les routes pour pouvoir les utiliser.

À ses débuts, les routes n'étaient guère pavées et l'Homme se contentait du minimum de confort lors de ses déplacements. Avec l'évolution de la société et du confort dans la mobilité, l'Homme s'intéressa à la qualité de la route sur laquelle roule son véhicule. L'humanité est passée d'une route boueuse à une route goudronnée en passant par une route pavée.

Aujourd'hui l'Homme veut aller plus loin et parle de la route intelligente, verte et connectée, capable de se déneiger toute seule, de produire de l'électricité, capable d'auto-diagnostiquer une déformation de la chaussée ou même d'envoyer des informations sur le trafic.

« La route connectée, c'est pour demain », déclarait en février 2014 Frédéric Cuvillier, alors ministre en charge des transports. En effet, ces dernières années, des avancées technologiques dans les domaines de l'énergie, des nano-technologies ou encore du big-data ouvrent la voie à de belles opportunités pour penser les routes de demain.

La maturité de la Technologie de l'information et de la communication (TIC), des systèmes informatiques et électroniques nous ouvrent la voie vers une intelligence des infrastructures sur lesquelles roulent nos véhicules. Parler du futur de la mobilité est toujours compliqué à prédire. En 1980, nos parents parlaient de voitures volantes à l'horizon des années 2000, capables de transporter des personnes et des biens sur de longues distances de manière autonome. En 2018, nous sommes à peine à des essais de véhicules autonomes sur route dont la conduite est partagée avec le conducteur. Mais comme un scientifique aime les risques calculés, nous allons nous aventurer, dans cet article, à parler du futur de la route.

Depuis plusieurs décennies, beaucoup de capitales mondiales se caractérisent par des embouteillages quasi permanents. Trop de voitures, pas assez de places de parking... tandis que services publics et infrastructures urbaines s'avèrent inadaptés ou insuffisants, malgré la bonne volonté et les efforts des pouvoirs publics. Dès le milieu des années 2010, la possibilité de voitures conduites par des ordinateurs, et pouvant circuler en toute sécurité, fait son chemin. Les expérimentations relatives aux véhicules autonomes se succèdent à un rythme soutenu, notamment aux États-Unis, Dubaï ou Singapour. Elles sont menées tant par les géants du numérique que par des constructeurs historiques, mais aussi par de nouveaux entrants, spécialisés sur le sujet. Parallèlement à ce développement de véhicules intelligents, l'infrastructure sur laquelle roulent ces véhicules se sophistique et devient intelligente et communicante.

Une route intelligente fait plus que guider les véhicules d'un point A à un point B. Demain, elle sera capable de capter la chaleur ou produire de l'électricité



Congestion des routes urbaines en Chine



La route de demain devra communiquer avec les piétons, véhicules autonomes, cyclistes etc. pour échanger des informations de trafics et de sécurité

quand son marquage, lui, peut changer à la demande. Elle communiquera avec les véhicules pour les informer de l'état du trafic, des accidents en amont, de la météo sur une portion de route, de l'état de la chaussée, des points d'intérêt et bien d'autres services.

Demain, grâce à son revêtement spécial, elle permettra de rendre moins sonore le passage des pneus sur la chaussée et limiter les décibels dans les zones urbaines et de réduire la pollution grâce à des enrobés recyclés. Demain, la route

Société académique du Nivernais

Conférences et sorties 2018

- Mardi 30 janvier 2018, Archives départementales de la Nièvre.
Visite de l'exposition « **1917, les Américains sont là !** » présentée par M. Jean-Marie Linsolas, directeur.

- Samedi 17 mars 2018, Médiathèque Jean-Jaurès à Nevers.
Assemblée générale suivie de la conférence de M. Jean-Louis Géraud, préfet honoraire, « **Le projet d'inscription de la chaîne des Puys au patrimoine mondial de l'UNESCO** ».

- Vendredi 25 et samedi 26 mai 2018, Palais ducal à Nevers.
Colloque « **Nationale 7 ! De la route antique à la route du futur** » et visites des expositions « **Nationale 7, route historique** » aux Archives départementales de la Nièvre et « **Nationale 7, route mythique** » à la Médiathèque Jean-Jaurès à Nevers.

- Mardi 2 octobre 2018, Archives départementales de la Nièvre.
Conférence chantée de M. Jean-François Maxou Heintzen « **Chanter le crime, Canards sanglants et plaintes tragiques XIX^e - XX^e siècle** ».

- Samedi 20 et dimanche 21 octobre 2018, Archives départementales de la Haute-Marne à Chaumont.
Colloque de l'Association bourguignonne des Sociétés savantes « **Parcs, jardins et espaces clos** » ; quatorze communications ont été programmées ainsi que plusieurs visites.

- Samedi 27 octobre 2018, Archives départementales de la Nièvre.
Conférence de M. Pierre Volut « **Louis Antoine Saint-Just à Decize, Decize et Saint-Just** ».

- Mardi 4 décembre 2018, Musée Gautron du Coudray à Marzy.
Visite de l'exposition « **1918 La victoire... Et après ?** » présentée par Mme
Élisabeth Franc, présidente de l'association des Amis du Musée.

Table des matières

- **Propos en marge,**
par Anne-Marie Chagny-Sève, p. 5

LA ROUTE DISPARUE

- **La RN 7 est-elle une voie romaine ?**
par Pierre Nouvel, p. 9
- **De Paris à Lyon par Nevers, Moulins et Roanne : construction et hésitations d'un itinéraire bas médiéval et de la première modernité (XIII^e-première moitié du XVII^e siècle),**
par Jean-Luc Fray, p. 25
- **Le tracé de la Grande route de Paris en Italie (future Nationale 7) à travers l'atlas de Trudaine (milieu du XVIII^e siècle),**
par Stéphane Blond, p. 37
- **L'entretien de la route royale sous l'Ancien Régime,**
par Alain Bouthier, p. 53

LA ROUTE AMÉNAGÉE

- **De la rue à la route ? Aménager et gérer la Route Nationale 7 à Lyon, années 1880-années 1970,**
par Louis Baldasseroni, p. 67
- **Les premiers essais d'éclairage en 1935 sur la Route bleue,**
par Élisabeth Barreau, p. 83
- **Reprendre la Nationale 7 : retour sur un programme de recherches,**
par Anne-Marie Granet-Abisset, p. 97
- **Archéologie de la RN 7 dans la vallée du Rhône,**
par René Favier, p. 111
- **Mémoires de la Nationale 7 à Nevers,**
par Agathe Maugis, p. 123

LA ROUTE DES VACANCES

- **Entre PLM et RN 7 : Pougues-les-Eaux, la belle époque des loisirs thermaux,**
par Jean-Michel Roudier et Stéphanie Rabussier-Ringeval, p. 133
- **De Vintimille au Kremlin-Bicêtre. La Nationale 7 à 30 km/h, présentation photographique,**
par Marc Combier, p. 147
- **Acteurs et effets gastronomiques sur la RN 7 !**
par Kilien Stengel, p. 161
- **Embouteillage de Lapalisse et émergence d'un tourisme Nationale 7,**
par Magalie Carton, p. 171
- **Nationale 7, route de la Nostalgie,**
par Thierry Dubois, p. 181

EN ROUTE VERS LE FUTUR

- **La Route Nationale 7 dans la Nièvre. De la Route bleue à l'autoroute A77,**
par Émile Haro, p. 193
- **Route et automobilisme : cultures et patrimoines transitifs,**
par Mathieu Flonneau, p. 205
- **La route du futur automatisée,**
par El-Hassane Aglzim, p. 221

- **Conférences et sorties 2018, p. 229**
- **Note de la trésorière,**
par Élisabeth Barreau, p. 231