

« POSITION DE THESE / PhD position »

13 – Pierre-Louis BALLOT¹

« Identité de la route vs identité des territoires : formes et échelles de la patrimonialisation et de l'appropriation d'un axe fonctionnel national. Analyse appliquée à la route nationale 7 »²

Cette thèse a souhaité contribuer au débat sur les liens mobilité-territorialité apparu au début des années 1990 en sciences sociales, et qui s'interroge sur l'évolution des territorialités individuelles et collectives sous l'accroissement du phénomène de mobilité à l'échelle mondiale.

Elle s'inscrit dans la continuité des travaux qui, depuis les années 2000, associent dans un même « schéma de pensée » (Cattan et Berroir, 2006) le réseau et le territoire, généralement considérés comme antagoniques car relevant d'une métrique spécifique (Lévy, 1993). Leur objectif est de caractériser la construction d'une « territorialité mobile », qui invite à observer comment la mobilité prend place dans l'expérience spatiale des individus et participe à la construction de leurs territorialités (Cattan, 2008). Parmi ces travaux, certains ont analysé la construction d'une « territorialité mobile » *via* l'étude du vécu et des sociabilités des individus en situation de mobilité quotidienne (Terrhabmobile, 2013), ou à travers les pratiques et le vécu d'un lieu de mobilité (Frétigny, 2013).

C'est à travers l'étude qualitative d'une infrastructure de transport que cette thèse a souhaité réfléchir à l'articulation mobilité-territorialité, celle-ci restant peu intégrée dans l'analyse des territorialités. Son choix s'est porté sur la route, et donc sur une « arête » des réseaux de transport qui permet de « faire lien » entre un point et un autre de l'espace.

Au regard des travaux précédemment évoqués, la thèse s'est ainsi demandée si la route faisait partie intégrante des territorialités et, si oui, si elle restait appréhendée dans ses dimensions fonctionnelles, ou si elle faisait au contraire l'objet d'une appropriation et d'une conscientisation. Le choix a été fait de répondre à cette problématique de deux manières, en considérant les liens entre la route et les territoires traversés d'une part, et le vécu des usagers des routes d'autre part³.

En choisissant la route comme objet d'étude, cette thèse souhaitait également contribuer aux travaux qui, depuis une vingtaine d'années, ont dépassé l'appréhension fonctionnelle de la route en sciences sociales. Menés en partie dans le champ de l'anthropologie et de la géographie anglophones, ils se sont notamment intéressés au rôle de la route en tant qu'élément organisateur de la vie humaine à travers l'histoire (Harvey & Knox, 2015), et dans la création d'interactions sociales et l'organisation de la vie quotidienne des individus (Diener & Batjav, 2019).

Pour répondre à la problématique posée, la thèse s'est intéressée aux routes qui, depuis les années 1990, font l'objet d'un intérêt patrimonial et sont appréhendées autrement que dans leurs dimensions fonctionnelles (ex. la Route 66 aux Etats-Unis).

En s'appuyant sur des travaux menés en géographie qui soulignent l'existence d'une « parenté conceptuelle » entre le patrimoine et le territoire (Di Méo, 1994 ; Gravari-Barbas, 1995), il apparaît que la patrimonialisation tend à conférer un statut de territoire à la route, puisqu'elle en détermine les limites, en élabore les représentations et les discours, sélectionne des hauts-lieux emblématiques, voire entreprend des commémorations. Toutefois, l'objectif n'était pas d'étudier le processus de territorialisation de la route *via* son processus de patrimonialisation, mais d'observer comment la route est appréhendée par les territoires et les usagers lorsqu'elle est patrimonialisée.

¹ Post-doctorant au sein du programme Interreg Pacte (Programme d'actions concerté pour la transition écologique du Grand Genève), Université Grenoble Alpes, UMR 5194 Pacte.

² Thèse préparée sous la direction de Marie-Christine Fourny et de Anne-Marie Granet-Abisset à l'Université Grenoble Alpes, UMR 5194 Pacte, et soutenue le 17 juin 2020.

³ Le terme territoire fait ici référence à une entité politico-administrative (ex. communes) délimitée par des frontières administratives et administrée par des autorités compétentes (ex. mairie pour les communes). Ces territoires politiques sont aussi envisagés comme des espaces d'action, de stratégie et d'identification.

L'hypothèse générale qui s'en suit est que la route, en étant saisie dans des modalités liées davantage à sa symbolique plutôt qu'à sa fonctionnalité, donne lieu à la construction d'une « territorialité mobile », caractérisée par une forme intégrative des liens route-territorialité.

L'entrée par les territoires et par les usagers a conduit à réfléchir à des formes d'appropriation collective (territoire) et individuelle (usagers) de la route.

C'est la route nationale 7 (Paris-Menton) qui a été choisie comme terrain d'étude. Elle occupe en effet une place pionnière dans le processus de patrimonialisation des routes nationales françaises, dans la mesure où elle est la première à avoir éveillé un intérêt patrimonial, qui s'est par la suite étendu à d'autres routes nationales (ex. RN6). Qu'il s'agisse des publications (ex. ouvrages) ou des actions patrimoniales qui ont vu le jour le long de son tracé, la RN7 offrait ainsi un matériau plus riche à analyser.

Pour les formes d'appropriation collective de la route, ce sont les actions patrimoniales locales dédiées à la RN7 (associations, manifestations et musées) mises en place par des territoires qui ont été analysées. Pour les formes d'appropriation individuelle de la route, c'est le vécu des riverains, chauffeurs-routiers et touristes qui pratiquent la RN7 qui a été analysé.

Le cadre méthodologique de la thèse s'est structuré en trois temps : une analyse du discours des acteurs œuvrant à la patrimonialisation de la RN7 (passionnés de l'histoire des routes nationales et de rallyes en voitures anciennes) présent dans les ouvrages, hors-séries de magazines et reportages vidéo produits par ces acteurs ou dans lesquels ils interviennent ; l'analyse des objectifs et du contenu des actions patrimoniales locales s'appuie sur une série d'observations au cours de participations à celles-ci ainsi que sur des entretiens auprès des personnes qui en sont à l'initiative et/ou en charge de leur organisation (ex. élus locaux) ; l'analyse du vécu de la RN7 chez les usagers s'appuie sur une série d'entretiens conduits à leurs côtés le long de la route.

Les résultats mettent en lumière plusieurs dimensions d'une « territorialité mobile » à partir de l'étude qualitative de la RN7.

Le sens donné à la RN7 à travers sa construction patrimoniale en constitue une première dimension, dans la mesure où un axe routier, symbole d'un déplacement et d'une phase de l'« automobilité » (Flonneau & Guigueno, 2009), est intégré dans des représentations qui participent à l'identité du territoire national (Tab.1).

Dans un deuxième temps, pour les liens route-territoire, une importante dimension interscalaire apparaît, qui montre comment est interprété le national en regard du local : un objet patrimonial à la dimension nationale (RN7) permet de donner de la valeur à des spécificités patrimoniales locales, et vice versa. Ainsi, un jeu interscalaire entre lieux situés, axe national et territoire national s'opère. Un paradoxe apparaît cependant : la RN7 représente une configuration particulière (il s'agit d'une infrastructure linéaire et fonctionnelle) mais qui ne parvient pour le moment pas à « créer du réseau » entre les territoires traversés.

Dans un troisième et dernier temps, le processus de patrimonialisation produit une série d'images et d'éléments génériques autour de la RN7 chez les usagers. Une reconnaissance de cette dimension et une conscientisation s'opèrent, qui n'en constituent cependant pas leur réalité. Dans les usages du quotidien (riverains et chauffeurs-routiers), la RN7 est considérée avant tout dans sa fonctionnalité. Les touristes appréhendent davantage la route dans ses agréments, qui caractérisent les trajets sur celle-ci. Il s'agit alors de qualités propres aux échelles de pratiques de la RN7, qui diffèrent de la vision idéale.

Bibliographie / References

- Cattan N. & Berroir S., 2006, Les représentations de l'étalement urbain : essai d'interprétation, in *La ville insoutenable*, Berque A., Bonin P. & Ghorra-Gobin C. (dir.), Paris, Belin, coll. « Mappemonde », pp. 87-96.
- Cattan N., 2008, Gendering mobility: insights into the construction of spatial concepts, in Uteng T. P. & Cresswell T. (dir.), *Gendered mobility*, Aldershot, Ashgate, pp. 83-97.
- Diener A.C & Batjav B., 2019, Axial development in Mongolia: intended and unintended effects of new roads, *Mobilities*, Vol.14.
- Di Méo G., 1994, Patrimoine et territoire : une parenté conceptuelle, *Espaces et Sociétés : revue critique internationale de l'aménagement, de l'architecture et de l'urbanisation*, n°78, pp. 15-34.
- Flonneau M. & Guigueno V. (dir.), 2009, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Histoire », 331 p.

Frétey J.-B., 2013, *Les mobilités à l'épreuve des aéroports : des espaces publics aux territorialités en réseau. Les cas de Paris Roissy-Charles-De-Gaulle, Amsterdam Schiphol, Francfort-sur-le-Main et Dubaï International*. Thèse de Doctorat en Géographie. Paris : Université Paris I Panthéon-Sorbonne.

Gravari-Barbas M., 1995, Le « sang » et le « sol ». Le patrimoine, facteur d'appartenance à un territoire urbain, Communication au colloque *Le territoire, lien ou frontière ?* Paris, 2-4 octobre 1995.

Harvey P. & Knox H., 2015, *Roads: an anthropology of infrastructure and expertise*, Ithaca, Cornell University Press, coll. Expertise: Cultures and Technologies of Knowledge, 264 p.

Lévy J., 1993, A-t-on encore (vraiment) besoin du territoire ? in *Les apories du territoire. Espaces, couper/coller, Espaces Temps*, Vol.51, n°1, pp. 102-142.

Terrhabmobile, 2013, Lorsque la mobilité territorialise. Des pratiques individuelles de mobilité à la mobilisation de solidarités collectives de proximités, *EspacesTemps.net* [En ligne], Peer review, mai 2013. Disponible sur <http://www.espacestems.net/articles/lorsque-la-mobilite-territorialise-2-2/>

La route nationale 7 : une valorisation liée à sa dimension...		
Historique	Sociétale	d'agrément
« Route des vacances » des années 1940 aux années 1960	Symbole des progrès sociaux apparus dans les années 1950 et 1960 : <ul style="list-style-type: none"> - avènement des congés payés, - accession des classes moyennes à l'automobile individuelle, - et touristisation de la Côte d'Azur 	Axe permettant de découvrir le « patrimoine culturel, artisanal et gastronomique » des territoires traversés
Axe historique au passé millénaire : <ul style="list-style-type: none"> - voie romaine - chemin du royaume de France, - route impériale, - « route des vacances » 	Symbole d'un « art de voyager » qui incite à prendre son temps et à profiter des aménités offertes par le trajet	Axe qui traverse le territoire français et offre une diversité paysagère
-	-	Axe qui comprend une collection d'objets liés à la route et ayant une valeur historique : bornes, stations-services, panneaux de signalisation...

Tab.1 - La route nationale 7 : une construction patrimoniale liée à des critères de différentes natures (Pierre-Louis Ballot, 2019)

“Identity of the road vs identity of the territories: forms and scales of heritage development and the appropriation of a national functional axis. Analysis applied to the road national”

This thesis wished to contribute to the debate on the mobility-territoriality links which appeared at the beginning of the 1990s in social sciences, and which questions the evolution of individual and collective territorialities under the increase in the phenomenon of mobility on a global scale.

It's a continuation of the work which, since the 2000s, has associated in the same « schema of thought » (Cattan and Berroir, 2006) the network and the territory, generally considered as antagonistic because they fall under a specific metric (Lévy, 1993). Their objective is to characterize the construction of a « mobile territoriality » which invites us to observe how mobility takes place in the spatial experience of individuals and participates in the construction of their territorialities (Cattan, 2008). Among these works, some have analyzed the construction of a « mobile territoriality » via the

study of the lived and sociability of individuals in a situation of daily mobility (Terrhabmobile, 2013), or through the practices and experiences of a place of mobility (Frétigny, 2013).

It's through the qualitative study of a transport infrastructure that this thesis wished to reflect on the mobility-territoriality articulation, these remaining little integrated in the analysis of territorialities. His choice fell on the road, and therefore on a « ridge » of transport networks that makes it possible to « link » between one point and another in space.

With regard to the work mentioned above, the thesis thus asked whether the road was an integral part of territorialities, and if so, if it remained understood in its functional dimensions, or if, on the contrary, it was the object of an appropriation and awareness. The choice was made to respond to this problem in two days, by considering the links between the road and the territories crossed on the one hand, and the experience of road users on the other⁴.

By choosing the road as an object of study, this thesis also wished to contribute to the work which over the past twenty years has gone beyond the functional understanding of the road in social sciences. Led partly in the field of anthropology and English-speaking geography, they were particularly interested in the role of the road as an organizing element of human life throughout history (Harvey and Knox, 2015), and in the creation of social interactions and the organization of the daily life of individuals (Diener and Batjav, 2019).

To answer the problem posed, the thesis was interested in roads who since the 1990s have been the object of a heritage interest and are understood other than in their functional dimensions (for example, Route 66 in the United States).

Based on work carried out in geography which underlines the existence of a « conceptual kinship » between heritage and territory (Di Méo, 1994 ; Gravari-Barbas, 1995), it appears that patrimonialization tends to confer a status of « territory » for the road, since it determines its limits, elaborates representations and speeches, selects emblematic high places, even undertakes commemorations. However, the objective wasn't study the process of territorialization of the road via its heritage process, but to observe how the road is understood by the territories and the users when it's heritageized. The general hypothesis which follows is that the road, by being understood in modalities linked more to its symbolism rather than to its functionality gives rise to the construction of a « mobile territoriality » characterized by an integrative form road-territorial links.

Entry by territories and by users has led to reflection on forms of collective (territory) and individual (users) appropriation of the road.

The national road 7 (Paris-Menton) was chosen as the study area. It occupies a pioneering place in the process of heritage development of French national roads, insofar as it's the first to have aroused a heritage interest, which subsequently extended to other national roads (for example, RN6). Whether it concerns publications (for examples, works) or heritage actions that have emerged along its route, the RN7 thus offered richer material to analyze.

For the forms of collective appropriation of the road, it's the local heritage actions dedicated to the RN7 (associations, events and museums) set up by the territories that were analyzed. For the forms of individual ownership of the road, it's the experiences of residents, truck drivers and tourists who use the RN7 that was analyzed.

The methodological framework of the thesis was structured in three stages : an analysis of the discourse of the actors working for the heritage of the RN7 (passionate about the history of national roads and rallies in vintage cars), present in the works, except - series of magazines and video reports produced by these actors or in which they intervene ; the analysis of the objectives and content of local heritage actions is based on a series of observations during participation in them as well as in interviews with people who are at the initiative and/or in charge of their organization (for example, local elected officials) ; the analysis of the experience of the RN7 among users is based on a series of interviews conducted alongside them along the road.

The results highlight several dimensions of a « mobile territoriality » from the qualitative study of the RN7.

⁴ The term territory refers here to a politico-administrative entity (for example, municipalities) delimited by administrative borders and administered by competent authorities (for example, town hall for municipalities). These political territories are also seen as spaces of action, strategy and identification.

The meaning given to the RN7 through its heritage construction constitutes a first dimension, insofar as a road axis, symbol of a movement and a phase of « automobility » (Flonneau and Guigueno, 2009), is integrated into representations that contribute to the identity of the national territory (Fig.1). Secondly, for road-territory links, an important interscalar dimension appears, which shows how the national is interpreted in relation to the local : a heritage object with a national dimension (RN7) makes it possible to give value to specific heritage features local, and vice versa. Thus, an interscalar game between situated places, national axis and national territory takes place. A paradox appears however : the RN7 represents a particular configuration (it's a linear and functional infrastructure) but which for the moment does not succeed in « creating a network » between the crossed territories. In a third and final step, the patrimonialization process produces a series of images and generic elements around the RN7 among users. There is recognition of this dimension and awareness, which does not however constitute their reality. In everyday use (residents and truck drivers), the RN7 is considered above all for its functionality. Tourists understand the road more in its amenities, which characterize journeys on it. These are then qualities specific to the RN7 practice scales, which differ from the ideal vision.