



HAL
open science

La patrimonialisation des lieux de transport

Pierre-Louis Ballot

► **To cite this version:**

Pierre-Louis Ballot. La patrimonialisation des lieux de transport. Jean-Baptiste Frétygny. Les transports et leurs lieux, ISTE éditions, pp.259-279, 2024, Encyclopédie SCIENCES, 9781789481747. hal-04501904

HAL Id: hal-04501904

<https://hal.science/hal-04501904v1>

Submitted on 12 Mar 2024

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

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

10

La patrimonialisation des lieux de transport

Pierre-Louis BALLOT

Université de Tours, UMR Citeres, Tours, France

10.1. Introduction

« Le but est le suivant : réveiller et révéler l'intérêt touristique et par extension commercial de l'ancienne route des vacances. Ceci en vue de faire de la RN7 non plus un lieu de passage, mais bel et bien une destination. » (Hubert Prévost, adjoint au maire de Pierrelatte (Drôme))

Faire d'une route une destination : voici un objectif qui de prime abord peut paraître paradoxal, la route constituant généralement un moyen permettant d'atteindre une destination, lieu de résidence ou de vacances par exemple. C'est pourtant bien cet objectif que poursuit l'association « Aire N7 », créée en 2012, ambitionnant de regrouper les 170 communes traversées par la route nationale 7 (RN7) afin de valoriser son tracé.

Depuis les années 2000, les lieux de transport tendent à ne plus être appréhendés uniquement dans leurs dimensions fonctionnelles, mais aussi par le prisme de leurs dimensions patrimoniales. Processus « s'appliquant aussi bien à un objet qu'une réalité idéale [...] et qui est une reconnaissance et une mise en valeur d'édifices, d'espaces hérités, d'objets et de pratiques » (Fagnoni 2011), la patrimonialisation, appliquée aux lieux de transport, concerne une variété d'objets. Il s'agit aussi bien d'autres routes, comme la route 66 aux États-Unis, pour laquelle des circuits

touristiques sont désormais organisés, que des ports et des gares. En témoigne par exemple le classement sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO du port marchand de Liverpool (Angleterre) en 2004 et de la gare Chhatrapati-Shivaji à Mumbai (Inde) en 2004.

Le « tournant pragmatiste » (Clot-Goudard et Tillous 2008) opéré dans les années 1980 en sciences sociales a permis d'engager un changement de regard sur les lieux de transport, dans une perspective humaniste, sous l'impulsion notamment des travaux du sociologue Isaac Joseph consacrés au métro (Joseph 1987) et aux gares (Joseph 1999). Les lieux de transport restent cependant encore aujourd'hui essentiellement envisagés par le prisme de leurs dimensions fonctionnelles. En géographie des transports, où cette approche est prédominante, ce sont par exemple les impacts économiques et environnementaux sur les territoires traversés par ces infrastructures qui sont questionnés, tout comme l'organisation de leurs dessertes ainsi que les reconfigurations territoriales qu'elles engendrent (Bavoux *et al.* 2005).

Les travaux en sciences sociales ont proposé de dépasser l'appréhension fonctionnelle et utilitaire des lieux de transport à partir des années 2000, au moment même où de nouvelles approches de la mobilité émergeaient, contribuant à l'apparition d'un *mobility turn* (Hannam *et al.* 2006). Ainsi, dans le champ de l'anthropologie ou de l'ethnologie anglophones, des travaux consacrés à la route ont montré que cette infrastructure pouvait « compter pour les gens » (Harvey et Knox 2015), en occupant une place en tant qu'élément organisateur de la vie humaine à travers l'histoire (Snead *et al.* 2009) et en jouant un rôle dans la création d'interactions sociales et l'organisation quotidienne des individus (Meier *et al.* 2016 ; Diener et Batjav 2019).

À l'instar de ces travaux, l'entrée par la patrimonialisation conduit à s'intéresser davantage aux aspects symboliques des lieux de transport plutôt qu'à leur fonctionnalité. Dès lors, ce chapitre poursuit un double objectif : décrire, d'une part, les différentes formes de patrimonialisation des lieux de transport et caractériser, d'autre part, les différents enjeux soulevés par ce processus. Terme générique, le « lieu de transport » fait ici référence à l'espace où est exécuté l'acte de transport, qu'il s'agisse d'un point (comme un aéroport) ou d'une voie, qu'elle soit matérialisée physiquement (comme une route) ou non (comme une ligne aérienne), qui conduit d'un point de départ à un point d'arrivée (Lombard et Steck 2004). Divers lieux de transport ont fait l'objet d'une telle patrimonialisation que leurs usages contemporains ne relèvent plus d'une logique de transport, que l'on pense à la gare d'Orsay, à Paris, devenue musée en 1986, au complexe d'Ellis Island, au large de Manhattan, à la fois gare maritime et centre d'immigration de 1892 à 1954, transformé en musée en 1990, ou encore à l'aéroport de Berlin-Tempelhof, aux

usages variés : parc, site d'expositions et d'événements sportifs, etc. Si leur étude est d'un intérêt certain, ce chapitre opte pour une étude des lieux de transport dont les logiques fonctionnelles associées au déplacement occupent encore une place, permettant pleinement de rendre compte de la tension qui s'établit avec les aspects symboliques de la patrimonialisation.

La section 10.2 est consacrée aux lieux de transport qui font l'objet de processus institutionnels archétypaux de patrimonialisation, qui se caractérisent notamment par leur classement sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. En prenant l'exemple des gares et des ports, le but est d'identifier les différents critères avancés pour justifier ce classement et cet intérêt patrimonial. Puis, les sections suivantes proposent de s'intéresser à des formes plus spécifiques de patrimonialisation des lieux de transport, en mobilisant le cas des routes (section 10.3) et des aéroports (section 10.4). Tout en revenant là aussi sur les critères qui justifient cet intérêt patrimonial, nous verrons que ce choix s'explique par le fait que ces deux types de lieux de transport font appel à deux formes distinctes de patrimonialisation, qui invitent à réfléchir successivement aux recompositions territoriales qui s'opèrent *via* ce processus (à travers l'étude de la route) et à reconsidérer les formes classiques de patrimonialisation (au regard de l'aéroport).

10.2. Un processus classique de patrimonialisation des lieux de transport : l'exemple des gares et des ports

De manière classique, la patrimonialisation s'applique à des objets dont des acteurs considèrent qu'ils méritent d'être transmis du passé pour trouver une valeur dans le présent (Lazzarotti 2003), d'où le fait que le patrimoine, qui résulte de ce processus, s'apparente généralement à des objets non contemporains ou qui ont perdu leur usage fonctionnel à l'heure actuelle. C'est dans cette logique que s'inscrit en partie le processus de patrimonialisation de certains lieux de transport, tels que les gares et les ports. Ceux-ci jouent à bien des égards le rôle de lieux-symboles, c'est-à-dire de lieux qui permettent de rendre sensibles et intelligibles à fine échelle les valeurs et les représentations d'un territoire et qui sont souvent placés au centre et en limite de ces territoires (Debarbieux 1995), ce qui correspond bien au positionnement des lieux de transport.

10.2.1. Les gares et les ports : des lieux-symboles des territoires urbains, nationaux ou impériaux et de leurs diverses valeurs

Depuis la deuxième moitié du XX^e siècle, les gares font l'objet d'un intérêt patrimonial accru. Il s'explique d'abord par le fait que les gares jouent un rôle de

lieux-symboles. C'est le cas par exemple de la gare Chhatrapati-Shivaji à Mumbai, inscrite sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2004 et fruit d'un double héritage, colonial d'un côté et postcolonial, national de l'autre. Le nom même du lieu de transport illustre cette volonté de dépassement de la logique de domination impériale britannique, adopté en 1996 en lieu et place de son appellation de terminus Victoria, en référence à la souveraine. Chhatrapati Shivaji est en effet le fondateur de l'Empire marathe, qui a donné son nom à l'État d'ancrage de la gare, le Maharashtra. Parmi les critères retenus pour justifier le classement, les experts ont principalement mentionné les qualités architecturales de la gare, présentée comme un « remarquable exemple d'architecture néogothique victorienne en Inde » (UNESCO 2004), ce qui a contribué à en faire un symbole de la métropole de Mumbai, considérée comme la « ville gothique et le plus important port marchand d'Inde » (UNESCO 2004). Mais certains éléments tels que le dôme de pierre et les tourelles rappellent également l'architecture traditionnelle des palais indiens (figure 10.1).



Figure 10.1. La gare Chhatrapati-Shivaji à Mumbai (source : A. Savin (2016), licence art libre)

Les gares témoignent également des mutations des sociétés engagées à partir du milieu du XIX^e siècle. En Europe et en Amérique du Nord, elles font figure de marqueurs de l'industrialisation des territoires nationaux. C'est le cas par exemple en France, où ce processus a été permis par la mise en réseau du pays au cours de la première moitié du XX^e siècle. Ces gares font donc partie du patrimoine industriel de

nombreuses villes (Baron et Roseau 2016), comme Paris (gare du Nord), Londres (Euston Station) ou encore Liverpool (Lime Station). Pour l'historien Georges Duby (1983), la gare constitue d'ailleurs et dès la fin du XIX^e siècle l'une des « expressions majeures » de la ville et des valeurs des sociétés, à l'instar des cathédrales gothiques 700 ans auparavant.

Ces dernières décennies, cet intérêt patrimonial s'est également étendu aux structures ferroviaires dans leur ensemble et notamment aux lignes de chemin de fer. Ainsi, des lignes de chemin de fer sont patrimonialisées tant pour leur infrastructure (tunnels, viaducs, etc.) que pour la place importante qu'elles ont tenu dans la mise en réseau d'un pays, associée à des valeurs de croyance dans le progrès, et dans la célébration des paysages nationaux traversés. C'est le cas par exemple de la ligne de chemin de fer de Semmering (Autriche), inscrite sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO en 1998 et décrite comme une des « prouesses de génie civil dans les premiers temps de la construction ferroviaire » (UNESCO 1998). L'un des autres critères mentionnés est le fait que cette ligne de chemin de fer permet de traverser 41 km de hautes montagnes, assimilées à un « paysage spectaculaire ».

À l'instar des gares, des ports font également l'objet d'un intérêt patrimonial à l'heure actuelle, aussi bien pour leur rôle dans le développement du commerce et des mobilités à l'échelle mondiale que pour leur architecture. Ainsi, en 2012, le port marchand de Liverpool a été classé sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Grand centre du commerce mondial aux XVIII^e et XIX^e siècles, la ville a joué un rôle important dans l'essor de l'Empire britannique en devenant le principal point de passage des mouvements migratoires vers l'Amérique. Liverpool symbolise également le développement de la technologie portuaire moderne, de ses systèmes de transport et de la gestion portuaire. Parfois, les ports sont intégrés au sein d'un processus de patrimonialisation plus large, qui peut concerner un territoire au sein duquel ils s'inscrivent. Dans les justifications du classement UNESCO du Val de Loire en 2000, ses ports traditionnels ont été cités parmi les motifs paysagers constituant des ressources pour l'animation culturelle.

Si la patrimonialisation de ces lieux de transport se justifie donc en partie par l'histoire et les représentations territoriales qu'ils incarnent, la question de leur devenir se pose fréquemment, en particulier pour les gares.

10.2.2. Le devenir des gares patrimonialisées : des objets hérités face aux enjeux contemporains

Si de nombreuses gares sont patrimonialisées, il n'en demeure pas moins qu'elles conservent le plus souvent des aspects fonctionnels, accueillant

quotidiennement de nombreux passagers. Dès lors, ces gares font régulièrement l'objet de projets de réaménagement et sont donc sujettes à des évolutions qui donnent libre cours à des batailles patrimoniales (Baron et Roseau 2016). En effet, ces gares sont souvent considérées comme des lieux à forte valeur symbolique (Baron et Roseau 2016) par les habitants de leur ville d'ancrage, occasionnant des mobilisations et des conflits entre acteurs.

Cet aspect est plus particulièrement illustré par l'urbaniste Étienne Riot (2016) dans un travail consacré à la gare Grand-Central de New York. Inaugurée en 1913, elle est devenue au fil des années un symbole de la ville de New York. Au cours des années 1970, la gare est menacée de destruction pour laisser place à un nouveau projet urbain, ce qui donne lieu à un mouvement de contestation de la part de divers acteurs. Il aboutit à l'abandon du projet et au maintien en l'état du bâtiment inauguré en 1913. Pour Étienne Riot (2016), c'est un véritable « tournant patrimonial » qui contribue à transformer la relation entre la gare et la ville. D'une relation « matérielle » à un lieu de mise en réseau de la ville et de potentiels projets urbains, le rapport à la gare se transforme en relation « immatérielle », où la gare acquiert un statut d'« icône urbaine » (Ethington et Schwartz 2006, p. 12). Il se caractérise par l'intégration dans sa matérialité d'une « part de l'expérience urbaine, c'est-à-dire de sa culture et de ses représentations » (Ethington et Schwartz 2006, p. 12). Le « tournant patrimonial » décrit par Étienne Riot a ainsi permis d'opérer un changement de regard sur la gare Grand-Central de New York, désormais considérée comme un site où se construit une continuité entre l'identité du lieu, celle de la ville et même celle du pays.

Plus récemment, des travaux ont questionné le rôle joué par les gares dans le dynamisme de leurs territoires d'ancrage. Ils soulignent qu'au-delà de leur fonctionnalité, les gares sont aussi des lieux empreints d'une patrimonialité qui serait partagée et révélée au quotidien (Marie 2014). S'y saisit une création locale et comme un bien commun, qui participent à « entraîner les territoires dans une dynamique vertueuse », comme le montre l'organisation d'expositions au sein des gares (Bowie 2014). Au-delà de cette tension entre logique de patrimonialisation et logique fonctionnelle, d'autres enjeux émergent, à observer d'autres lieux de transport.

10.3. La patrimonialisation des routes : fabrique des lieux et des territoires

Depuis les années 1990-2000, des routes font l'objet d'un intérêt patrimonial qui contribue à transformer l'assemblage des lieux et des territoires associés.

10.3.1. Des formes diverses de patrimonialisation des routes

Quelques routes et « chemins » sont aujourd'hui classés sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. C'est le cas, par exemple, d'une section des routes de la soie. Sur 5 000 km, elle relie Chang'an et Luoyang (la capitale centrale de la Chine sous les dynasties Han et Tang) à la région de Jetyssou, située en Asie centrale. Établi entre le II^e siècle av. J.-C. et le I^{er} siècle apr. J.-C., ce corridor a été très utilisé jusqu'au XVI^e siècle. Il a facilité la circulation et les échanges entre de nombreuses civilisations, qu'il s'agisse d'échanges commerciaux ou d'éléments immatériels : croyances religieuses, connaissances scientifiques, pratiques culturelles et artistiques notamment. Différents sites qui jalonnent le tracé de ce corridor sont également inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, comme des temples de grottes bouddhistes et des relais de poste.

Depuis les années 1990, plusieurs routes dans le monde font également l'objet d'un intérêt patrimonial qui ne relève pas d'une démarche institutionnelle. Cet intérêt est lié à la structure des routes : leur relief et leurs ouvrages d'art, comme les routes du Vercors. Mais il est aussi motivé par la représentation pittoresque des lieux et des sites qu'elles traversent (comme pour les routes touristiques de Norvège), ainsi que par les mythes qu'elles véhiculent. Ces routes, autrefois identifiées par les lieux qu'elles desservaient et permettaient de rejoindre, deviennent l'objet même du voyage. Parmi les exemples les plus emblématiques, citons celui de la route 66 (États-Unis), qui relie Chicago à Santa Monica. Déclassée en 1985, la route fait depuis les années 1990 l'objet d'un nouvel engouement, qui se traduit par une série d'initiatives locales et nationales destinées à assurer sa préservation et à développer le tourisme (figure 10.2). Pour beaucoup d'Américains, la route 66 conserve un caractère mythique et est empreinte de nostalgie, dans la mesure où elle fait écho aux départs en vacances, à l'accession à l'automobile individuelle ainsi qu'aux *drive-in* et aux *diners* (Courbières 2018).

Plusieurs travaux ont été consacrés à ces routes patrimonialisées, notamment à la route 66. Une partie de ces analyses a porté sur les pratiques de cette route par les usagers. Ainsi, dans sa thèse consacrée à l'histoire et à la construction du mythe de la route 66, l'historien Peter Dedek (2002) s'intéresse aux rapports qu'entretiennent avec elle celles et ceux qui l'empruntent. Quelques années plus tard, les anthropologues Kellee Caton et Carla Santos (2007) ont analysé le vécu de touristes qui ont parcouru la route 66. Cette recherche, qui s'inscrivait dans la lignée des travaux consacrés au tourisme patrimonial, a montré que les touristes avaient tous une façon différente de vivre leur voyage sur cette route et que leur souhait de l'emprunter n'était pas uniquement guidé par la « nostalgie ». Plus récemment, les géographes Adam Payne et Douglas Hurt (2015) ont travaillé sur une « géographie

de la mémoire » le long de la route 66. Ils analysent la manière dont sont présentés aux touristes les divers « thèmes patrimoniaux » et soulignent le caractère sélectif de cette présentation, qui porte sur la vie quotidienne des individus et des communautés le long de la route depuis les années 1930, sur le travail en bord de route ou encore sur l'ancien tronçon de la route.



Figure 10.2. Un exemple de valorisation patrimoniale de la route 66 (source : www.europe-active.com)

Les routes de montagne patrimonialisées ont également fait l'objet de quelques études, comme en témoignent celles du géographe Xavier Bernier (2009), qui s'est plus particulièrement intéressé aux routes de montagne en Suisse. L'auteur analyse les fonctions du patrimoine routier de montagne et propose un essai de modélisation des processus territoriaux liés à sa patrimonialisation.

Afin d'illustrer plus en détail comment se caractérisent le processus de construction patrimoniale d'une route et les recompositions territoriales associées, nous allons nous concentrer sur l'exemple de la route nationale 7 pour la suite de cette section, en nous appuyant sur des travaux récents menés en histoire et en géographie à son sujet (Flonneau 2016 ; Musset et *al.* 2019 ; Ballot 2020).

10.3.2. La nationale 7 : de la route romaine à la route patrimonialisée

Reliant Paris à Menton (Alpes-Maritimes) sur 996 km, le tracé de ce qui est devenu la RN7 est apparu dès le 1^{er} siècle av. J.-C., à l'époque romaine. Successivement voie de pénétration des Romains en Gaule, chemin du royaume de France et route impériale, la RN7 a longtemps constitué l'un des principaux axes de circulation du pays, qu'il s'agisse des flux à l'échelle locale, pour ses riverains, ou à l'échelle nationale, pour les touristes en période de vacances, et ce, à l'instar d'autres routes nationales françaises, comme la RN6 et la RN10. Ce sont plus particulièrement les flux estivaux d'automobilistes qui font progressivement entrer la RN7 dans l'histoire.

L'adoption de la loi sur les congés payés en 1936 conduit plusieurs milliers d'automobilistes à emprunter chaque été à partir de 1937 des tronçons de la RN7 pour se rendre en vacances sur la Côte d'Azur. Le couple travail/congés payés a ainsi pour pendant spatial le bipôle Paris/Côte d'Azur, dont le fonctionnement est conditionné par l'automobile et la route (Sirinelli et Rioux 2002). Les reportages télévisés de l'époque illustrent les longues files de voitures chargées de bagages et permettent de capter des clés de la société de consommation en plein essor : avènement de l'automobile individuelle pour les classes moyennes, libération des corps, généralisation des vacances estivales, etc. Loin de constituer une simple voie de circulation, la RN7 incarne ainsi le vecteur et la figure emblématique de cette période. La mise en service de l'autoroute au début de la décennie 1970 va contribuer ensuite à drainer une partie croissante des flux auparavant présents sur les routes nationales (Flonneau 2016). Ce phénomène s'observe plus particulièrement l'été, où les touristes empruntent désormais davantage l'autoroute plutôt que les routes nationales pour se rendre en vacances sur la Côte d'Azur. À partir des années 1990 émerge un intérêt patrimonial pour la RN7, qui se traduit de différentes façons.

10.3.3. Les patrimonialisations de la route nationale 7 : entre médiatisation et initiatives locales

C'est d'abord à une échelle locale qu'émane un intérêt patrimonial pour la RN7, avec la création en 1990 de la première association dédiée à la RN7 : Mémoire de la nationale 7. Créée par des résidents de longue date de la commune de Piolenc (Vaucluse), l'association a d'abord pour but de valoriser tout ce qui a trait au patrimoine routier. Les premières expositions temporaires de l'association rassemblent ainsi aussi bien des véhicules utilisés dans les années 1950 et 1960 que des objets, anciens panneaux et bornes Michelin ou d'anciennes pompes à essence. Une exposition permanente a été inaugurée en 2003, puis à nouveau en 2012 à travers un musée appelé Mémoire de la nationale 7.

Quelques années après la création de l'association, un premier ouvrage consacré à l'histoire de la RN7 est publié en 2003. Intitulé *La route Paris-Côte d'Azur*, il est le fruit d'un travail mené pendant plusieurs années par l'illustrateur Thierry Dubois, qui au cours d'un trajet sur la RN7 en 1995 a été interpellé par divers aspects qui jalonnent le tracé de la route : paysages, bâtis de bord de route, monuments historiques, etc. L'auteur retrace ainsi l'histoire de la RN7 de l'époque romaine aux années 1990, puis mentionne un ensemble d'aspects qui de Paris à Menton revêtent à ses yeux un caractère patrimonial pour la RN7.

La route Paris-Côte d'Azur va constituer le fer de lance d'une série d'ouvrages à partir de 2008. Écrits par des passionnés de l'histoire des routes ou des amateurs de rallyes en voitures anciennes, ils retracent également l'histoire de la RN7 depuis l'époque romaine et mentionnent tous les lieux emblématiques et aspects patrimoniaux qui jalonnent son tracé de Paris à Menton (Hardivilliers et Raffard 2008 ; Naddeo et Chabres 2010 ; Pagneux 2016).

La publication de ces ouvrages est concomitante d'un accroissement de la parution du nombre d'articles de presse comme de reportages télévisuels sur le sujet. Publiés dans des quotidiens régionaux comme *Le Dauphiné libéré* ou des magazines consacrés à l'automobile, les articles portent spécifiquement sur un thème abordé dans les ouvrages ou reviennent sur un fait ou une anecdote qui fait intervenir la route dans un département, voire une commune qu'elle traverse.

De nombreux reportages vidéo sont également réalisés et diffusés dans des magazines d'information, de découverte ou consacrés à l'automobile. D'une durée de quelques minutes à deux heures, ils portent pour partie sur un aspect en particulier de la route : restauration d'un bâtiment ou anecdotes liées à l'un de ses tronçons. Ils abordent aussi la route dans son ensemble, en proposant de suivre un à plusieurs automobilistes en véhicules d'époque. Tout en évoquant l'histoire de la RN7, les conducteurs marquent aussi des arrêts à des étapes jugées clés, en expliquant pourquoi ces jalons, à leurs yeux, méritent plus spécifiquement que l'on s'y attarde, par exemple en raison de l'importance historique du lieu, comme le Relais des 200 bornes à Pouilly-sur-Loire dans la Nièvre, ou le château de Lapalisse dans l'Allier.

En parallèle de ces publications et reportages vidéo, des actions s'ancrent directement sur la RN7. Le long de la route, il est d'abord possible de croiser régulièrement des objets et une iconographie qui y font référence, comme l'atteste la figure 10.3. Cette fresque au sol, située à Lapalisse dans l'Allier, et dont la couleur fait référence au surnom de « route bleue » parfois attribué à la RN7, représente le

tracé de la route de Paris à Menton. Elle met ainsi en scène le caractère historique de l'infrastructure.



Figure 10.3. Un exemple de référence à la route nationale 7 : la fresque au sol représentant le tracé de la route de Paris à Menton (Lapalisse, Allier) (source : Pierre-Louis Ballot (2017))

Depuis le milieu des années 2000, des opérations de valorisation et de restauration des artefacts jalonnant le parcours de la route sont également entreprises par des habitants ou des élus locaux. Ces acteurs restaurent la signalétique routière des années 1950 et 1960, tels les bornes kilométriques et panneaux d'indication Michelin ainsi que les panneaux d'entrée ou de sortie des communes. Ils réhabilitent les établissements de bord de route au sein desquels les automobilistes effectuaient des arrêts au cours de leurs déplacements dans les années 1950 et 1960 : stations-

service, garages et relais routiers. Ils préservent et valorisent enfin les publicités murales, présentes sur les façades de bâtiments situés en bord de route et réalisées de façon à être le plus visibles possible pour les automobilistes de passage.

Ces actions patrimoniales se déploient également sous forme de manifestations et événements de divers ordres. Organisés annuellement par des personnes passionnées par l'histoire des routes ou amatrices de sorties en voitures anciennes, des rallyes invitent à parcourir en quelques jours voire une semaine toute la route ou l'un de ses tronçons. En se déplaçant à bord de véhicules d'époque, le but est de se replonger dans les années 1950 et 1960 et de renouer avec les conditions de voyage d'alors, en faisant du trajet non plus un simple déplacement, mais bien un espace-temps déjà assimilé aux vacances.

Depuis 2006, des actions patrimoniales ont été instaurées concernant divers territoires, communaux notamment, traversés par la RN7. Impulsées par des élus, des professionnels du tourisme ou des habitants, elles prennent d'abord la forme d'associations, qui ont généralement pour objectif de valoriser et de promouvoir les aspects patrimoniaux de certains tronçons de la RN7. Ces actions se traduisent aussi par des manifestations communales, qui se déroulent de manière ponctuelle ou pérenne. Elles commémorent des traits marquants du passé de la RN7, en reconstituant par exemple des bouchons ou un défilé de voitures anciennes le temps d'une journée. Il existe également plusieurs musées implantés dans des communes, comme le musée Mémoire de la nationale 7, à Piolenc dans le Vaucluse, et des expositions temporaires sont régulièrement organisées.

La valorisation d'une voie comme la RN7 prend donc deux principales formes, l'une de médiatisation, souvent à large échelle, l'autre d'initiatives ancrées à plus fine échelle. L'exemple plus spécifique des manifestations communales permet de comprendre les recompositions territoriales suscitées par ce processus de patrimonialisation de la route (Ballot 2020).

10.3.4. La route comme événement à l'échelle locale

À l'heure actuelle, quatre manifestations se déroulent de manière annuelle ou bisannuelle le long de la RN7 : Faites de la nationale 7 (Pougues-les-Eaux, dans la Nièvre), Le bouchon de Lapalisse dans l'Allier, N7 en fête (Loriol-sur-Drôme) et Le bouchon de Tourves (dans le Var).

Les manifestations Le bouchon de Lapalisse et Le bouchon de Tourves proposent de reconstituer le temps d'une journée les bouchons communaux occasionnés par les départs en vacances dans les années 1950 et 1960. Une centaine

de voitures d'époque auxquelles se joignent quelques autres véhicules anciens comme les cyclomoteurs sont ainsi conviées à en recréer l'ambiance.

Les manifestations Faites de la nationale 7 et N7 en fête offrent chacune un défilé et une exposition de voitures d'époque et des animations semblables à celles du Bouchon de Lapalisse, avec de plus un concert rock'n'roll façon années 1960 organisé dans le cadre de N7 en fête. Mais d'autres initiatives étoffent ces événements, comme les stands de Faites de la nationale 7 exposant des objets et matériaux d'époque utilisés lors des trajets sur la route.

Depuis leur mise en place, ces manifestations communales ont connu un succès qui ne se dément pas, comme en témoigne l'accroissement constant du nombre de participants au fil des éditions, qui a permis aux communes de prendre conscience du potentiel attractif et fédérateur de la RN7 auprès du public. L'échelle de rayonnement de ces manifestations n'a cessé de s'accroître. Ainsi, elles sont désormais connues dans toute la France, mais également dans d'autres pays d'Europe, comme en Belgique et aux Pays-Bas. C'est pourquoi elles sont devenues pérennes, confortant la mobilisation de la RN7 par les communes comme un élément d'attractivité touristique et de loisirs sur le long terme.

Les acteurs de ces territoires essaient ainsi de tirer à nouveau bénéfice d'une infrastructure de transport, mais suivant des modalités liées davantage à sa symbolique plutôt qu'à sa fonctionnalité. L'hypothèse que l'on peut formuler est que la route, en devenant un objet doté de sens et de significations pour ces territoires, donne lieu à une nouvelle forme de configuration des liens entre réseau et territoire. Alors que réseau et territoire sont généralement pensés comme antagoniques dans l'organisation de l'espace, car relevant de différentes gestions de la distance, autrement appelées métriques (Lévy 1993), c'est plutôt leur coconstruction que donne à voir la relation entre route et territoire.

10.3.4.1. Pougues-les-Eaux : la route nationale 7 comme vecteur de construction identitaire

Ville prisée pour ses thermes du Moyen Âge jusqu'à leur fermeture en 1971, Pougues-les-Eaux a constitué une importante étape sur la RN7, du fait également de la présence de son casino qui attirait de nombreux Parisiens et voyageurs. Avec la disparition du thermalisme, la commune connaît une baisse de son activité touristique, le patrimoine thermal (parc et bâtiments) ne faisant de plus pas l'objet de mesures spécifiques de valorisation. Désireux de créer une manifestation fédératrice pour la commune, l'office de tourisme de Pougues-les-Eaux a décidé en 2012 de mettre en place sur une journée Faites de la nationale 7. Conscients du succès généré par la RN7 à l'échelle nationale, les organisateurs ont vu une thématique « qui

plaît » et la route comme un « filon à exploiter ». Bien que d'autres animations se déroulent à Pougues-les-Eaux, comme Jardipougues (fête des plantes et du jardin), le but d'une manifestation autour de la RN7 était d'attirer un public plus nombreux, afin de faire également découvrir la commune au cours de l'événement.

Ainsi, au dire de ses organisateurs, si la RN7 constitue un « fil conducteur » pour Pougues-les-Eaux, elle est surtout ce qui fait son « identité ». C'est par l'existence de la manifestation, mais surtout par la présence de la route que la commune se fait connaître, veut se démarquer d'autres territoires et que s'opère désormais à divers égards son identification. Afin de rappeler aux touristes que Pougues-les-Eaux est indissociable de la RN7, un projet de signalétique de ce « territoire de la nationale 7 » est d'ailleurs en projet. Celui-ci a également pour but de rendre la commune plus durablement attractive que le seul temps de la manifestation, bien que davantage de touristes visitent la commune depuis quelques années. La présence de la RN7 vient de plus conférer une valeur symbolique au bâti situé en bordure d'une route mythique. Que cela soit au cours de la manifestation ou tout au long de l'année, une promotion plus importante en est faite, comme pour le casino de Pougues. Cette riveraineté semble d'ailleurs constituer une condition nécessaire : les organisateurs de Faites de la nationale 7 ont par exemple déjà envisagé de proposer des animations autour du parc thermal, mais sa position à 350 m de distance de la RN7 a finalement conduit à un abandon du projet.

10.3.4.2. Lapalisse : la route nationale 7 comme vecteur de découverte du territoire

C'est pour célébrer la mise en service de la déviation de Lapalisse en 2006 que des élus de la communauté de communes Pays de Lapalisse (2006) ont décidé de reconstituer un bouchon communal. Le but était alors de commémorer une « ultime fois » l'importante circulation automobile qu'a connue Lapalisse tout au long du XX^e siècle du fait de la présence de la RN7. Cette animation s'est révélée être un succès « inattendu », qui s'est traduit par la participation de deux cents véhicules d'époque et de plusieurs centaines de visiteurs. Les élus et employés de l'intercommunalité ont donc décidé de la reconduire, de manière bisannuelle. Face au nombre toujours croissant de participants au fil des manifestations (12 500 en 2014, 20 000 en 2016 d'après le comité d'organisation de la manifestation) et aux retombées économiques associées, notamment liées aux achats dans les commerces, a émergé un « tourisme nationale 7 ».

À l'inverse de Pougues-les-Eaux, où la route participe à sa construction identitaire, à Lapalisse c'est le territoire qui, pour les organisateurs de la manifestation, contribue à donner une identité à la route. En effet, pour eux, les attraits de la route diffèrent en fonction des singularités des territoires traversés. À

Lapalisse, elle se caractérise par la présence du château de La Palice qui, depuis quelques années, fait ainsi l'objet d'une valorisation accrue. Cela se traduit par le déroulement, depuis 2016, d'un spectacle estival son et lumière dans la cour du château, mais aussi par davantage de visiteurs durant l'année, le plus souvent à l'occasion des rallyes de voitures anciennes.

Dans ce processus de patrimonialisation de la RN7, les liens entre la route et les territoires sont caractérisés par une relation consubstantielle. La route apporte une signification spécifique aux territoires et entretient un lien quasiment indissociable avec ces derniers pour acquérir elle-même une signification. Pour d'autres lieux de transport, c'est une nouvelle forme de patrimonialisation qui entre en jeu : la patrimonialisation dite « du présent ».

10.4. Transport et patrimonialisation du présent : l'exemple des aéroports

Depuis plusieurs années, des réflexions sont menées autour de la patrimonialisation des aéroports, qualifiée ici de patrimonialisation « du présent », dans la mesure où elle s'applique à des lieux « encore en activité et [faisant] l'objet de multiples usages » (Colin 2013, p. 78). Ces infrastructures sont assujetties à des évolutions fonctionnelles rapides et qui s'opèrent sur un temps rapproché (Adey 2006), ce qui soulève un ensemble d'enjeux.

10.4.1. Le défi de la patrimonialisation de lieux à forte évolution

Le processus de patrimonialisation « s'applique aussi bien à un objet qu'une réalité idéale [...], [dans une logique de] reconnaissance et de mise en valeur d'édifices, d'espaces hérités, d'objets et de pratiques » (Fagnoni 2011). Ce processus concerne donc généralement des objets qui ont perdu leur usage fonctionnel, ou dont la fonction trouve un sens différent à l'heure actuelle. Si les gares et les ports évoqués dans la première section s'inscrivent en partie dans cette logique, les routes évoquées dans la deuxième section constituent un cas d'étude spécifique, dans la mesure où la plupart d'entre elles (dont la RN7) conservent encore des dimensions fonctionnelles à l'heure actuelle. Il en est de même pour les aéroports.

Divers travaux menés en sciences sociales sur les aéroports ont questionné la place de l'aéroport comme porte d'entrée matérielle et symbolique signifiant leur territoire d'ancrage par sa monumentalité (Adey 2006 ; Roseau 2008 ; Frétiigny 2013). Ce processus suggère que les aéroports sont patrimonialisés et identifiés à la ville, voire au pays dans lesquels ils s'implantent (Frétiigny 2013). Mais leur

évolution permanente rend difficiles ces opérations (Roseau 2012), la question se posant également de savoir si les aéroports peuvent conserver leur identité au cours du temps. La patrimonialisation des aéroports conduit à un « décentrement patrimonial » et à une forme particulière de patrimonialisation : une patrimonialisation dite « du présent ».

10.4.2. Une patrimonialisation émergente

Les aéroports ont toujours été historiquement liés aux villes, mais n'en ont pour autant pas toujours été proches géographiquement. Si au départ, les aéroports sont uniquement spécialisés dans le transport aérien, ils sont peu à peu gagnés par l'urbanisation, tout à la fois littéralement, en étant progressivement englobés dans le tissu urbain, et par la diversification des activités qu'ils hébergent (Drevet-Démettre 2015).

Ainsi, le changement d'échelle des régions urbaines ces dernières années a pour effet de placer l'aéroport comme une centralité urbaine émergente, située en périphérie urbaine, puis de plus en plus affirmée. Si, traditionnellement, le patrimoine est souvent associé à la centralité, qui est elle-même reliée au pouvoir, les aéroports deviennent ainsi des lieux d'expression de la puissance par la monumentalité. Ils s'érigent ainsi en synapses et portes d'entrée des espaces métropolitains.

La reconnaissance de l'aéroport, de l'aérogare en particulier, comme un patrimoine est un processus de légitimation qui peut être rapproché de celui qui s'est appliqué plus largement à l'architecture du XX^e siècle (Pearman 2005). Si la patrimonialisation est un processus s'opérant sur un temps long du fait des divergences de points de vue qu'il soulève (Gravari-Barbas et Renard 2010), Pierre Ageron (2020 p. 16-17) estime que « l'acceptation sociale de l'aérogare comme patrimoine semble en cours ». C'est ainsi pour lui un « décentrement patrimonial » qui s'applique dans le rapport à l'aérogare, lié à son caractère iconique et à son rôle de porte d'entrée métropolitaine. Les passagers sont confrontés à une « expérience hybride de patrimonialisation », partagée entre une « uniformisation fonctionnelle » à l'échelle mondiale et un « particularisme identitaire à visée publicitaire » et plus largement économique (Ageron 2020).

Cette expérience se traduit par la mise en scène, par le gestionnaire aéroportuaire, d'éléments liés aux territoires au sein desquels les aéroports s'implantent. C'est le cas à l'aéroport international d'Incheon (près de Séoul), où un jardin intérieur a été reconstitué à partir d'éléments emblématiques des jardins et paysages coréens, comme des hibiscus, des campanules, des pins rouges et des

bonzaïs (figure 10.4). Tout en renvoyant à des singularités locales, cet aménagement du lieu participe aussi d'une logique d'équipement (intérieur ou extérieur) plus générique tendant à se diffuser dans divers grands aéroports, qu'il s'agisse du jardin des papillons, des orchidées et des poissons de Singapour-Changi, du jardin des « sept espèces » de Ben-Gourion-Tel-Aviv (Weiss 2010), ou des jardins de Bangalore et de Suvarnabhumi-Bangkok.

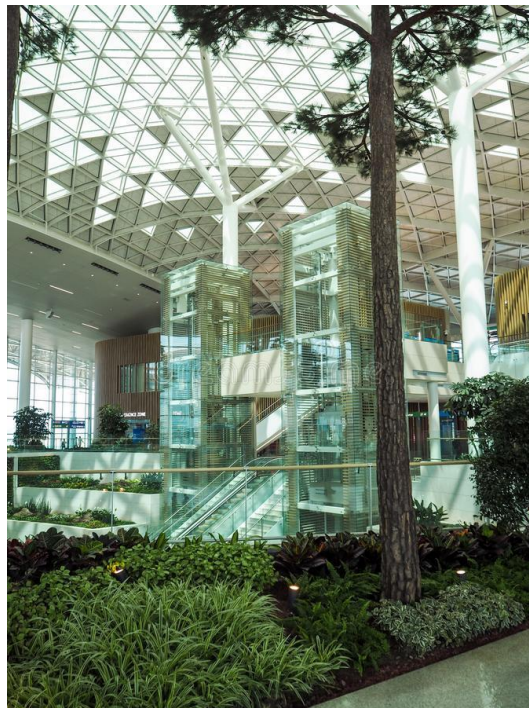


Figure 10.4. Une partie du jardin intérieur de l'aéroport international d'Incheon en Corée du Sud (source : www.dreamstime.com)

Un autre « décentrement patrimonial » tient au fait qu'il ne s'agit pas seulement d'un patrimoine comme conservation ou révélation du passé, mais aussi d'une transplantation exaltant la modernité. L'art exposé à l'aéroport est à bien des égards un art contemporain, souvent présent dans les différents espaces aéroportuaires, de la statue géante en bronze de l'ours à la lampe de l'artiste suisse Urs Fischer, au milieu de l'espace *duty free* de l'aéroport international Hamad de Doha, aux œuvres sélectionnées par la commission des arts de San Francisco. Ces dernières s'inscrivent dans le cadre d'un programme artistique pensé pour l'aéroport de la ville, dont sont dotés de manière similaire divers autres aéroports aux États-Unis. Les micro-espaces muséaux instaurés dans divers aéroports tendent cependant à

exposer ponctuellement des œuvres d'art anciennes, que l'on pense à la petite annexe du Rijksmuseum, présente depuis 2002 à l'aéroport Amsterdam-Schiphol, qui a été l'initiateur de ces espaces, ou à la galerie du satellite M de Roissy-Charles-de-Gaulle, depuis 2013, toutes deux à proximité des boutiques. Ces formes de patrimonialisation aéroportuaire, comme dans d'autres lieux de transport, participent aussi d'objectifs marchands. Elles sont en effet étroitement associées à une expérience de consommation, liées aux activités commerciales de l'aérogare et à l'attractivité de l'aéroport pour les passagers en correspondance, qui pourraient être tentés d'opter pour un autre *hub*.



Figure 10.5. Une vue du TWA Hotel à l'aéroport John-F.-Kennedy de New York (source : Rhododentrites (2020), licence CC BY-SA 4.0)

La difficulté du transport aérien à composer avec l'histoire est illustrée par l'épineuse patrimonialisation de ses infrastructures. Associé à un fort imaginaire de la modernité et de contemporanéité et à de fortes évolutions (notamment de croissance du nombre de passagers), le transport aérien tend à frapper ses infrastructures d'obsolescence. Cela rend leur devenir particulièrement complexe lorsqu'elles participent de lieux encore fonctionnels, comme l'a montré Nathalie Roseau (2012) à propos du terminal TWA à l'aéroport international John-F.-Kennedy de New York, à fort intérêt architectural. Sa partie la plus emblématique a été classée comme lieu remarquable par la ville de New York en 1994 et inscrite au registre national des lieux historiques en 2005, la protégeant du risque de démolition. Le terminal a été conçu par Eero Saarinen avec un toit en forme d'aile et inauguré en 1962. Sa fermeture, en 2001, a laissé place à une longue période d'incertitudes et de controverses sur son avenir. C'est seulement en 2017 qu'il a été réinvesti, reconverti, avec de nouvelles constructions voisines, en un TWA Hotel qui réintègre ce patrimoine dans une logique de transport (figure 10.5).

Il est aussi utile de s'interroger sur les patrimonialisations absentes ou invisibilisées dans les aéroports internationaux, notamment dans le domaine migratoire (Frétiigny 2017), par contraste avec des sites tels qu'Ellis Island pour les mobilités maritimes, qui jouent un rôle clé dans les histoires migratoires individuelles et collectives d'hier et d'aujourd'hui. C'est donc une multiplication des formes de ressources patrimoniales, présentes ou absentes, que les aéroports permettent d'interroger.

10.5. Conclusion

Dans ce chapitre, on s'intéresse à plusieurs types de lieux de transport, qui font l'objet de différentes formes de patrimonialisation. Ce choix de les aborder successivement ainsi que leur processus de patrimonialisation a permis de réinterroger les processus dits classiques de patrimonialisation et de mettre en lumière deux principaux aspects.

Dans un premier temps, la patrimonialisation contribue à déconstruire la théorie selon laquelle les lieux de transport seraient des « non-lieux », soit ces « espaces fonctionnels nés de la mondialisation, standardisés et déshumanisés, porteurs d'une rupture avec les lieux "anthropologiques" comme le foyer » (Augé 1992, p. 100). Si l'anthropologue Marc Augé, à l'origine de ce terme, identifie les supermarchés ou encore les grandes chaînes hôtelières comme des « non-lieux », ce sont surtout les infrastructures et lieux de transport (aéroports, voies rapides, trains ou avions) qui selon lui en sont les plus représentatifs, du fait de l'anonymat qui y caractériserait chaque individu et de l'absence supposée de liens et d'interactions entre eux. Or, l'intérêt patrimonial porté aux lieux de transport et l'exemple plus spécifique des gares et des aéroports tendent à prouver le contraire.

Dans un second temps, le chapitre fait ressortir le lien indissociable qu'entretiennent les lieux de transport avec les territoires au sein desquels ils s'implantent et où ils ne sont plus appréhendés uniquement dans leurs dimensions fonctionnelles et de desserte. Dès lors et en nous appuyant sur l'exemple de la route, nous pouvons penser que de nouvelles formes de territorialités émergent, au sein desquelles les lieux de transport et les territoires s'imbriquent de manière consubstantielle.

10.6. Bibliographie

Adey, P. (2006). Airports and air-mindedness: Spacing, timing and using the Liverpool Airport, 1929-1939. *Social and Cultural Geography*, 7(3), 343–363.

- Adey, P. (2006). If Mobility is Everything then it is Nothing: Towards a Relational Politics of (Im)mobilities. *Mobilities*, 1(1), 75–94.
- Ageron, P. (2020). *L'aéroport, la patrimonialisation paradoxale d'un lieu générique*. [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.aphg.fr/L-ae%CC%81roport-la-patrimonialisation-paradoxale-d-un-lieu-ge%CC%81ne%CC%81rique> [Consulté le 16 octobre 2023].
- Andreu, P., Roseau, N. (2014). *Paris CDG 1*. Editions B2, Paris.
- Augé, M. (1992). *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Le Seuil, Paris.
- Ballot, P.-L. (2020). Identité de la route vs identité des territoires : formes et échelles de la patrimonialisation et de l'appropriation d'un axe fonctionnel national. Analyse appliquée à la route nationale 7. Thèse de doctorat, Université Grenoble Alpes, Grenoble.
- Baron, N., Roseau, N. (2016). Les gares au miroir de l'urbain. *Flux*, 103(104), 1–8.
- Bavoux, J.-J., Beaucire, F., Chapelon, L., Zembri, P. (2005). *Géographie des transports*. Armand Colin, Paris.
- Bernier, X. (2009). La patrimonialisation des routes : le cas de la Suisse. Dans *Mobilités contemporaines. Approches géoculturelles des transports*, Fumey, G., Varlet, J., Zembri, P. (dir.). Ellipses, Paris, 205–216.
- Bowie, K. (2014). Patrimoine et ressources sensibles des gares. Dans *Quand la culture s'invite en gare. Art, patrimoine et créativité en partage*. Chaire Gare, Gares et connexions, SNCF, PUCA, Paris.
- Caton, K., Almeida Santos, C. (2007). Heritage tourism on Route 66: Deconstructing Nostalgia. *Journal of Travel Research*, 45(4), 371–386.
- Clot-Goudard, R., Tillous, M. (2008). L'espace du réseau : du flux au territoire. Le tournant pragmatiste engagé par Isaac Joseph. *Tracés, revue de sciences humaines*, 15 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/traces/683>.
- Colin, C. (2013). Patrimoine du présent, fondements et limites : les équipements producteurs d'électricité dans les vallées de la Loire et du Rhône. Thèse de doctorat, Université Gustave Eiffel, Champs-sur-Marne.
- Courbières, C. (2018). Dans le sillage du mythe : rémanence de la Route 66. *Communication et langages*, 1(195), 59–76.
- Debarbieux, B. (1995). Le lieu, fragment et symbole du territoire. *Espaces et sociétés*, 82, 13–35.
- Dedek, P. (2002). *Hip to the trip: a cultural history of Route 66*. University of New Mexico Press, Albuquerque.

- Diener, A.C., Batjav, B. (2019). Axial development in Mongolia: intended and unintended effects of new roads. *Mobilities*, 14(6), 778–794.
- Drevet-Démetre, L. (2015). Quand l'aéroport devient ville : géographie d'une infrastructure paradoxale. Thèse de doctorat, Université Bordeaux Montaigne, Bordeaux.
- Dubois, T. (2003). *La route Paris - Côte-d'Azur : Petite histoire des Nationales 5, 6, 7 et de la Route Bleue entre Paris et Menton*. Drivers, Toulouse.
- Duby, G. (1983). *Histoire de la France urbaine*. Le Seuil, Paris.
- Ethington, P.J., Schwartz, V.R. (2006). Introduction: an atlas of the urban icons project. *Urban History*, 33(1), 5–19.
- Fagnoni, E. (2011). Reconversion territoriale : des dynamiques touristiques entre « devoir de mémoire » et « volonté d'oubli ». Dans *Tourismes et territoires*, Bleton-Rugot, A., Commerçon, N., Lefort, I. (dir.). Institut de recherche du Val de Saône-Maconnais, Saint-Just-la-Pendue, 155–165.
- Flonneau, M. (2016). *L'automobile au temps des Trente Glorieuses. Un rêve d'automobilisme*. Nouvelles éditions Loubatière, Carbonne.
- Frétiigny, 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 Dubai International. Thèse de doctorat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris.
- Frétiigny, J.-B. (2017). How are aeromobilities changing? Reviewing the literature on European airports. *Mobility in History*, 8(1), 123–132.
- Gravari-Barbas, M., Renard, C. (2010). Une patrimonialisation sans appropriation ? Le cas de l'architecture de la reconstruction du Havre. *Norois*, 4(217), 57–73.
- Hannam, K., Sheller, M., Urry, J. (2006). Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. *Mobilities*, 1(1), 1–22.
- Harvey, P., Knox, H. (2015). *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Cornell University Press, Ithaca.
- d'Hardivilliers, A., Raffard, M. (2008). *Nationale 7. Un road-trip à la française*, Editions Transboréal, Paris.
- Joseph, I. (1987). *L'enjeu-station. La station de métro comme espace public*. RATP, Paris.
- Joseph, I. (1999). *Villes en gares*. Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues.
- Lazarotti, O. (2003). Patrimoine. Dans *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Lévy, J., Lussault, M. (dir.). Belin, Paris, 692–693.
- Lévy, J. (1993). A-t-on encore (vraiment) besoin du territoire ?. *Espace Temps, Les apories du territoire*, 51(1), 102–142.

- Lombard, J., Steck, B. (2004). Quand le transport est d'abord un lieu !. *Autrepart*, 32, 3–19.
- Marie, J.-B. (2014). Gares, sous un même vocable, deux réalités. *Urbanisme*, 50, 59–60.
- Meier, A., Ben Israel, A., Roded, B., Abu-Ajaj, I. (2016). Taming the road, tamed by the road: sense of road as place among Indigenous Bedouin in an ethnic frontier in Israel. *Mobilities*, 14(2), 250–266.
- Musset, A. (2018). *7 routes mythiques. Quand l'Histoire se mêle à la légende*. Armand Colin, Paris.
- Naddeo, J.-P., Chabres, M.-S. (2010). *Eternelle Nationale 7. Au cœur de la France*. Editions Gründ, Paris.
- Pagneux, D. (2016). *Redécouvrir la Nationale 7*, Ouest-France, Rennes.
- Payne, A.A., Hurt, D.A. (2015). Narratives of the mother road: Geographic Themes Along Route 66. *Geographical review*, 105(3), 283–303.
- Pearman, H. (2005). *Aéroports. Un siècle d'architecture*. Le Seuil, Paris.
- Riot, E. (2016). Un tournant patrimonial : New York Grand Central (1903–1978). *Flux*, 103(104), 21–31.
- Roseau, N. (2012). *Aerocity. Quand l'avion fait la ville*. Editions Parenthèses, Marseille.
- Sirinelli, J.-F., Rioux, J.-P. (2002). *La culture de masse en France : de la Belle époque à aujourd'hui*. Fayard, Paris.
- Snead, J.E., Erickson, C.L., Darling, J.A. (2009). *Landscapes of Movement: Trails, Paths, and Roads in Anthropological Perspective*. University of Pennsylvania Museum of Archaeology and Anthropology, Philadelphie.
- Weiss, E. (2010). Establishing roots at Israel's Ben Gourion Airport Garden: Landscapes of national identity. *Mobilities*, 12(2), 199–210.