

NATIONALE 7 : L'APPEL DU SUD

Par Jean-François Cauquil,
Journaliste



© Adobe Stock

Baptisée « Route des vacances », la RN7 est indissociable des grandes migrations estivales qui ont pris naissance avec l'avènement des congés payés en 1936. Retour nostalgique sur une époque dorée...

Il est des routes mythiques comme la fameuse *Route 66* qui traverse les États-Unis d'Est en Ouest, suivant la trace des pionniers de la ruée vers l'or 3 600 km durant.

De taille plus modeste, notre Nationale 7 n'en véhicule pas moins son lot de nostalgie dont peuvent témoigner celles et ceux qui l'ont empruntée pour descendre vers la Méditerranée avant l'avènement des autoroutes, leurs interminables lignes droites et leurs aires de repos aseptisées.

Ce long ruban de bitume de plus de 950 km relie Paris à l'Italie via Nevers, Moulin, Roanne, Lyon, Valence, Avignon, Aix-en-Provence — en occultant Marseille — Brignoles, Cannes, Nice et Menton. La dernière portion étant rajoutée après l'annexion du Comté de Nice à la France en 1860.

Qui n'a pas connu la traversée de Montélimar au mois d'août, pare-choc contre pare-choc, sous un soleil de plomb par plus 40°C à l'ombre, a du mal à imaginer le périple. La Nationale 7 était et restera à jamais la route des vacances.

Ah, les vacances !!! Accessibles à tous — ou presque — depuis que les congés payés ont été généralisés en 1936 par le gouvernement du Front populaire. Une idée que Léon Blum nourrissait de longue date, l'ayant évoquée sans succès dès 1919. Diverses tentatives législatives en 1928, 1931 et 1932 étaient retoquées par le Sénat, la crise de 1929 faisant toujours du chômage la principale préoccupation des Français. Devenu président du Conseil, Léon Blum allait intégrer l'instauration de la semaine de 40 heures et l'octroi de 15 jours de congés payés aux accords de Matignon, conclus entre la Confédération générale du travail et la Confédération générale de la production française (syndicat patronal considéré comme l'ancêtre du Medef). Accords signés dans la nuit du 7 au 8 juin 1936.

De deux à cinq semaines de congés payés

La France recollait ainsi au peloton des pays qui avaient déjà instauré cette mesure sociale, à commencer par l'Allemagne, dès 1905, l'Autriche-Hongrie et les pays scandinaves à compter de 1910, la Pologne, la Tchécoslovaquie et le Luxembourg dans les années 1920, puis l'Espagne, le Portugal, la Grèce, la Roumanie, le Chili, le Mexique ou encore le Brésil au début des années 1930. En France, seuls quelques secteurs privilégiés bénéficiaient déjà de congés payés. C'était le cas des fonctionnaires de l'État, auxquels étaient accordés 15 jours depuis un décret impérial de Napoléon III en 1853. En 1900, les salariés du tout jeune métro parisien se voyaient octroyer un congé de 10 jours, suivis par les salariés des entreprises électriques en 1910, puis ceux des usines à gaz, avant le personnel de la Société des Transports en commun de la région parisienne (ancêtre de la RATP) qui, toujours plus généreuse, octroyait 21 jours de congés payés à ses salariés au sortir de la Grande Guerre...

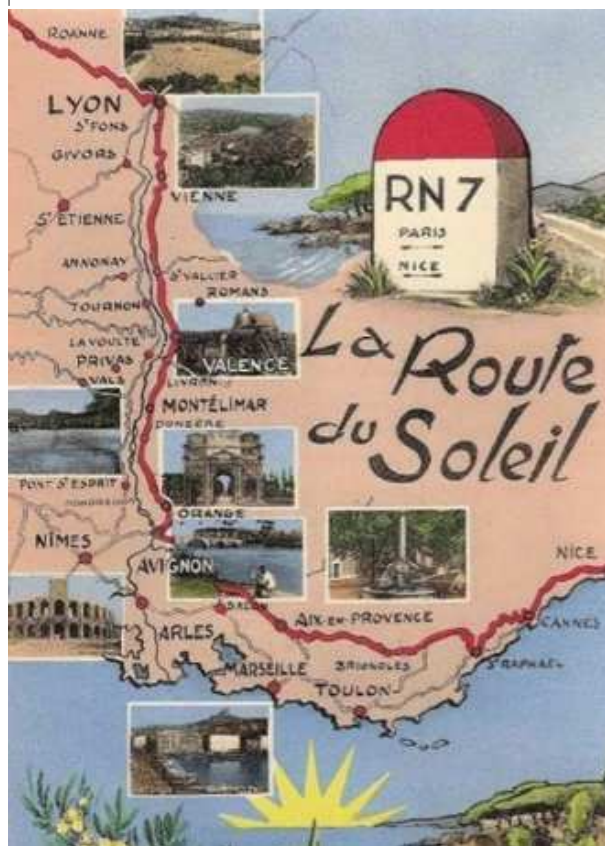
Le phénomène restait néanmoins limité. On estime en effet à moins de 5 % des salariés parisiens (la mesure étant quasi inexistante en province) le nombre d'employés bénéficiant de congés payés avant leur généralisation par le Front populaire. Du reste, la Gauche était jusqu'alors divisée sur le sujet, les communistes et la CGT privilégiant une réduction de la durée de la journée de travail, alors que la SFIO (socialistes) défendait le principe des congés payés. Leur durée devait ensuite être portée à trois semaines par Guy Mollet en 1956, puis à quatre par Maurice Couve de Murville en 1969 et enfin à cinq semaines en 1982, sous le gouvernement Mauroy.

Billets de congé annuel

Il ne faut pas croire que les Français se jetèrent immédiatement sur les routes dès l'été 1936. Rares étaient les heureux propriétaires d'une automobile à l'époque ! C'est plutôt à vélo, en tandem, à moto pour les plus chanceux, par autocar ou par train que les salariés gagnèrent leur premier lieu de villégiature pour une durée souvent très courte. On commença par aller passer une journée au bord de mer, camper quelques nuits en forêt ou rendre visite à la famille qu'on n'avait plus revue depuis le dernier mariage des cousins, ou l'enterrement du grand-père...

Ces premiers séjours étaient aussi l'occasion d'apporter une aide aux parents, de participer à la récolte, aux moissons ou aux vendanges dans une France encore très largement rurale. Comme l'explique Daniel Moatti,

La Nationale 7 en carte postale. © DR



chercheur associé à l'Université Nice-Sophia-Antipolis, les vacances puisent leur origine dans l'univers agricole : « Dès 1231, le pape Grégoire II accordait des vacances pour les travaux des champs. Des vacances qui portaient le nom bien significatif de vendanges ».

Ce serait aussi ce qui a motivé l'uniformisation des vacances scolaires entre écoles, collèges et lycées, opérée en 1939, pour les dix semaines estivales. Les enfants ainsi libérés constituaient une main-d'oeuvre gratuite pour « rentrer les récoltes ». On officialisait ainsi l'absence des élèves en une période de l'année où les bancs des écoles devaient se trouver bien clairsemés.

Afin de démocratiser les transports, François Léo Lagrange, sous-secrétaire d'État aux Sports et à l'Organisation des loisirs, entreprit de négocier avec les compagnies de chemin de fer des tarifs accessibles aux employés et aux ouvriers. Un billet de congé annuel vit le jour. Des billets à 40 % de réduction étaient proposés. Ils devaient permettre à 549 000 voyageurs d'en bénéficier dès la première année. Dans le bassin minier du Pas-de-Calais, des trains spéciaux furent même organisés pour permettre aux plus modestes de découvrir la mer ou la montagne grâce aux 60 % de réduction du prix du transport accordés. En 1937, un million et demi de billets de congé annuel étaient vendus. Premières esquisses de la civilisation des loisirs.

Trenet en fit un succès

Bien vite, la Seconde Guerre mondiale devait porter un coup d'arrêt au développement des vacances. Il fallut attendre la fin du conflit, du rationnement et la reconstruction du pays afin que les Français retrouvent les moyens financiers de s'offrir des congés. Une nouvelle époque s'ouvrait alors avec les fameuses « *Trente Glorieuses* ». La Nationale 7 allait connaître son apogée.

Reprenons donc notre route des vacances. Un itinéraire à nul autre pareil, associé à ce parfum de liberté, aux odeurs de fenouil, de thym ou de lavande qui caractérisaient l'entrée dans le Midi, à la sève de pins et au chant des cigales, fond sonore du rituel casse-croûte à l'ombre salvatrice d'une pinède...

A compter des années 1950, et surtout dans les décennies qui suivirent, marquées par la démocratisation de l'automobile, la route vit progressivement affluer des files continues de Simca Aronde, de Panhard, de 403 Peugeot, de 4cv Renault, de 2cv Citroën, de Dauphine, d'Ami 6 ou 8, de Simca 1000, de Renault 8... surmontées de galeries où s'entassait un improbable chargement de valises sanglées qui avaient nécessité qu'on s'y assoit dessus afin de les boucler.

C'étaient les grandes heures de la migration estivale où les juilletistes croisaient les aoûtistes, mus par un frénétique héliotropisme. Chantée par Charles Trenet et son accent méridional, le seul nom de cette route incomparable incitera sans doute les moins jeunes de nos lecteurs à fredonner l'air entêtant de ce succès de l'été 1955, reprenant les paroles : « *route des vacances ; qui traverse la Bourgogne et la Provence ; qui fait d'Paris un petit faubourg d'Valence ; et la banlieue d'Saint-Paul-de-Vence* ».

La Nationale 7 a même eu son musée, en bord de route, sur la commune de Piolenc, au nord d'Orange, où des passionnés avaient rassemblé véhicules, pompes à essence, panneaux de signalisation, bornes kilométriques... dans un joyeux « bric à brac ». Un lieu de mémoire populaire qui a fini par fermer ses portes faute de budget et de bénévoles pour l'animer. Une reconstitution grandeur nature d'une portion de la route mythique est toutefois visible au Palais des bonbons et du nougat de Montélimar, où platanes, véhicules d'époque, facteur et pompiste tentent de pérenniser l'ambiance si particulière de la RN7.

Nostalgie quand tu nous tiens...

Heurs et malheurs du camping à Marseille

Si les vacances populaires ont remis le camping au goût du jour, cette pratique trouve ses origines il y a plus de trois millénaires, initialement usitée par les tribus nomades qui établissaient des camps à l'aide de grandes toiles, puis dans l'Antiquité par les armées en campagne comme les phalanges romaines qui installaient leur *campus* constitué de tentes appelées *pagan*.

Faisons un bond chronologique jusqu'au XIX^e siècle où la pratique est relancée par l'aristocratie anglaise (coopérative d'excursions fondée en 1844 par la Young men's christian) prolongée par les classes supérieures citadines et bourgeoises — déjà — soucieuses de quitter les villes et leur air pollué pour se reconnecter à la nature, dans le but d'allier un esprit sain et un corps sain (l'Association of Cycle Campers est créée en 1875 outre Manche, suivie dans l'Hexagone par le Club français de camping qui voit le jour en 1910, imité deux ans plus tard par les Campeurs de France émanation du Touring Club de France).

Le tournant historique se situera en 1936, sous le Front populaire, avec l'instauration des congés payés et l'accession des classes moyennes à l'automobile qui feront vivre au camping quelques décennies de développement spectaculaire. Durant cet âge d'or, Marseille a compté trois campings qui ont périclité à l'orée des années 1990.

Les 160 emplacements du *Camping des Flots Bleus*, établissement plutôt haut de gamme situé quartier de Bonneveine, n'ont pas trouvé de repeneur.

Face à l'hippodrome Borély, *Les Vagues*, équipement de 118 places en bord de mer, confronté à des problèmes de gestion et victime d'actes de vandalisme a dû lui aussi rendre les armes au plus grand bonheur des promoteurs immobiliers...

Quant au troisième établissement, situé avenue de-Lattre-de-Tassigny à hauteur du cimetière de Mazargues, aujourd'hui déclassé, il n'est plus occupé que par les « gens du voyage ».

Marseille a ainsi tiré un trait sur l'hôtellerie de plein air, à l'exception d'une initiative temporaire, *Yes we camp*, menée en 2013 sur les hauteurs de l'Estaque dans le cadre de MP2013 Capitale européenne de la culture.