

« Les Routiers », invention et évolution d'un réseau original de restaurants

Vincent Moriniaux, Anandi Balada, Xavier Bernier, Vincent Marcilhac

DANS **POUR** 2023/1 (N° 245), PAGES 177 À 193
ÉDITIONS **GREP**

ISSN 0245-9442

DOI 10.3917/pour.245.0177

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://www.cairn.info/revue-pour-2023-1-page-177.htm>



CAIRN.INFO
MATIÈRES À RÉFLEXION

Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...

Flashez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour GREP.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

« Les Routiers », invention et évolution d'un réseau original de restaurants

Vincent Moriniaux

Sorbonne-Université, U.R. Médiations

Anandi Balada

Sorbonne-Université

Xavier Bernier

Sorbonne-Université U.R. Médiations

Vincent Marcilhac

CY Cergy Paris Université,

UMR Héritages : Culture/s, Patrimoine/s, Création/s.

En 1934, un aristocrate journaliste et passionné de camions, François de Saulieu, fonde un magazine pour les « Routiers ». L'idée originale consistait à vendre le magazine à des restaurants bien situés en bord de route et accueillants pour ce corps de métier aux horaires et aux modes de vie bien singuliers, à charge pour eux de fidéliser leur clientèle en le proposant en lecture libre. Rapidement, un réseau de restaurants est formé et un guide recense les bonnes adresses. La présente étude propose, à l'aide d'une analyse Système d'informations géographiques (SIG) diachronique, d'appréhender le réseau actuel de « routiers » et son fonctionnement spatial élargi au-delà de son seul cadre socio-économique. Il s'agira de comprendre le déploiement du réseau depuis les années 1930, puis ses évolutions à partir de la seconde moitié du XX^e siècle (de 4500 dans les années 1950, le nombre de Routiers est passé à 600 aujourd'hui), liées notamment à l'apparition des autoroutes, aux évolutions techniques du matériel roulant, et aux mutations du métier de camionneur. En déclin numérique évident, cette « route de la restauration », qui est une forme originale de route alimentaire, est sans doute en train de changer de nature.

D'un point de vue méthodologique, ce travail repose sur un dépouillement exhaustif de la source essentielle que représente le guide papier et le site internet (www.relais-routiers.com) des Relais Routiers. Les données 2020 nous ont été aimablement fournies en version numérique par Laurent de Saulieu et ont été confrontées aux données en ligne en 2021. Pour les années antérieures, le travail a nécessité un long et fastidieux travail de numérisation des guides papier. L'édition de 1935, 8 pages, nous a été fournie par Laurent de Saulieu comme point de départ fiable. Les éditions antérieures sont considérées comme fragmentaires. Le choix des dates de 1959 et 2000 a été guidé ensuite par notre volonté de trouver des dates clés, car il n'était pas possible de numériser les 86 éditions annuelles du guide. 1959 correspond à l'année précédant la construction du réseau autoroutier français et 2000 l'année de sa pleine expansion¹. À ces données factuelles s'ajoute une enquête qualitative de terrain menée par Anandi Balada au long de la RN7 en 2021².

Les couches cartographiques qui résultent du dépouillement des guides et du site internet sont d'un niveau de précision différent, tant au niveau de la typologie des établissements que dans leur localisation. En 1935 et en 1959, il existait des garages, stations-service, qui ont été exclus car ils ne proposaient pas d'alimentation. En revanche, les cafés ont été inclus dans la liste des relais routiers, au même titre que les hôtels-restaurants et les restaurants. Par contre, il n'y a plus de cafés en 2000. Les couches de 1935, de 1959 et de 2000 sont localisées par le nom et au centre de la commune. Dans les communes où il y a plusieurs relais routiers, le point est proportionnel. La couche de 2020 est plus précise car, informatisée dès l'origine, elle est localisée à l'adresse précise et les points ne sont jamais proportionnels. La principale difficulté rencontrée dans la localisation des points, au-delà des quelques erreurs (orthographe ou attribution du département) relevées dans les guides les plus anciens, est la dénomination des hameaux ou lieux-dits plutôt que le nom de la commune centre, et bien évidemment les changements de noms et fusions de communes³.

On peut prendre l'expression route de la restauration au sens métaphorique : il s'agit alors de la route qui fait découvrir le paysage, qui fait longer les campagnes ordonnées par le travail des hommes et façonnées par le passage des siècles. On peut aussi prendre l'expression route de la restauration au sens de l'organisation d'un itinéraire par des forces économiques et touristiques pour relier de manière cohérente, c'est-à-dire de manière à ce que cela puisse

1 Depuis 2000, les axes mis en circulation sont pour l'essentiel des contournements et non plus des axes majeurs.

2 A. Balada, 2021, *Les Relais Routiers le long de la Nationale 7 : une cuisine familiale et régionale*, Mémoire de Master 2 Alimentation et cultures alimentaires sous la direction de V. Moriniaux et de V. Marcilhac, Sorbonne Université, non publié.

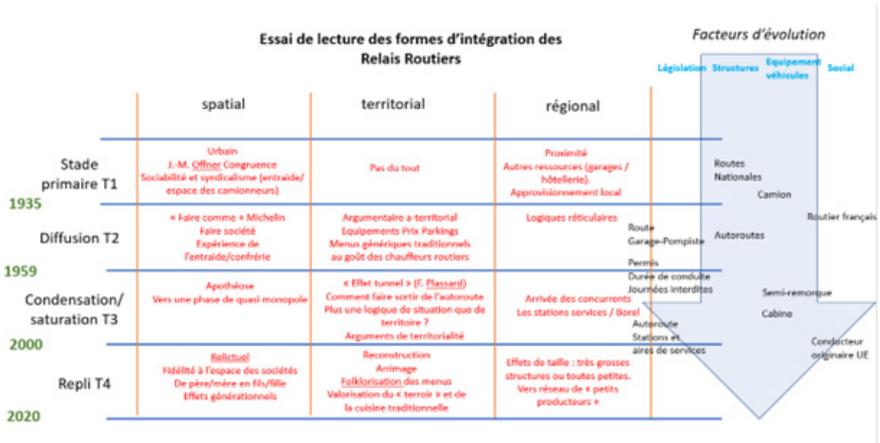
3 Le site *Historique des Communes* mis en place par l'INSEE recensait au 1/01/2023 14467 changements de noms et/ou fusions de communes en France depuis 1943. <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/historique-commune?debut=14460>

tenir dans une journée ou dans un séjour et surtout dans une brochure, des producteurs qui attendent le client. C'est le modèle déjà ancien des routes du vin, souvent copié avec plus ou moins de bonheur par d'autres produits.

Mais on peut aussi prendre cette expression au sens le plus strict, sans regarder d'abord le paysage ou le produit et en se concentrant d'abord sur la route. Une route de la restauration, c'est sans doute d'abord un axe de communications. Vue sous cet angle, la question est de savoir en quoi l'existence d'un axe de communication et son utilisation par des professionnels de transport a pu construire un réseau, dont la popularité tient précisément au fait qu'il s'adresse à des usagers de la route et s'adapte à leurs attentes et leurs besoins, à leur mode de vie.

L'évolution du réseau des relais routiers et les logiques spatiales qui le sous-tendent s'expliquent par les facteurs concomitants que sont le développement de l'infrastructure (la construction du maillage autoroutier et des aires de services associées), l'évolution du métier de routier et de la technologie des camions (confort des cabines et recours à des chauffeurs de l'Union européenne) et enfin l'évolution de la demande sociale en matière de restauration (fast-food et snacking *versus* cuisine familiale et traditionnelle). En suivant et en caractérisant les étapes de la construction de ce réseau de routes alimentaires, à la lumière du modèle d'Hägerstrand⁴, nous pouvons repérer plusieurs phases de cette route alimentaire, de l'invention au possible déclin aujourd'hui (figure 1).

Figure 1. Essai de lecture des formes d'intégration des relais routiers

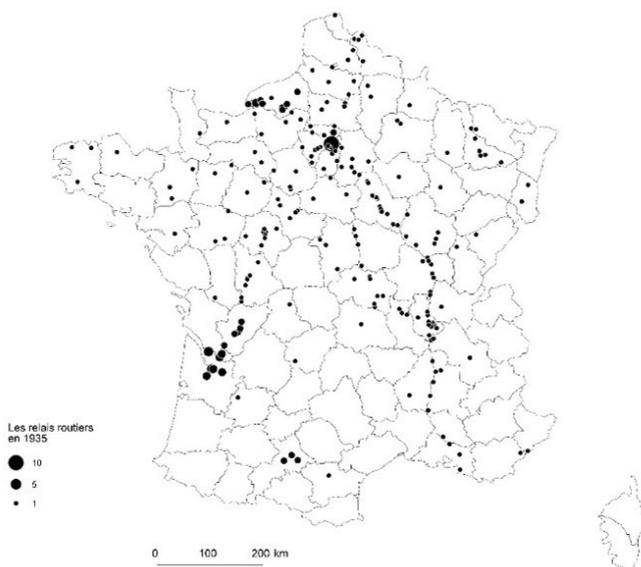


4 H. Torsten, 1953, trad. en 1967, *Innovation Diffusion as a Spatial Process*, University of Chicago Press.

La route de la restauration : la phase primaire ou l'invention de la route

La phase pionnière est portée par la volonté de François de Saulieu de la Chomonerie (1907-1987), journaliste, de fournir à une catégorie sociale marginalisée un service digne du guide Michelin, mais avec une cuisine simple, abordable et une localisation au plus proche des préoccupations des travailleurs de la route.

Figure 2. Les 193 relais routiers en 1935



Carte réalisée par Vincent Moriniaux avec Cartes & Données – © Artique.

Source des données : Journal *Les Routiers*, n° 14, juin 1935.

François de Saulieu souhaite créer une sorte de corporation des professionnels de la route, à l'image de celle des cheminots qu'il a pu expérimenter dans sa jeunesse⁵. Journaliste à *Paris Midi* et non-chauffeur routier lui-même, il a en 1934 l'idée d'un journal qui sera le trait d'union entre les chauffeurs. Sans qu'il en ait le nom ni l'organisation, il s'agit un peu d'un mouvement syndical : le sous-titre du mensuel n'est-il pas « Organe officiel de défense du trafic routier » ?⁶ Rapidement, cette publication devient l'organe de presse

5 François de Saulieu, *Le travail et la peine des Hommes*, éditions S.E.J.T, 1985.

6 François de Saulieu a été le Secrétaire confédéral de la Confédération nationale des Salariés de France. La CNSF regroupe aujourd'hui plusieurs fédérations, dont la Fédération nationale des conducteurs routiers (FNCR). Il est également le fondateur de l'Union internationale des chauffeurs routiers en 1948 (International Road Transport Union, IRU).

de la profession avec pour objectif de fédérer les chauffeurs pour mieux les défendre. En effet, les conditions de travail sont souvent épouvantables et les chauffeurs ont besoin de soutien face à leurs employeurs. De plus, les camions suscitent souvent la peur chez les autres usagers de la route, et l'État, qui privilégie alors le rail au détriment de la route, est aussi une cible de critique pour « Les Routiers ».

« Comme les chauffeurs routiers étaient peu chez eux, ils le lisaient dans les bars-restaurants adaptés à leur métier⁷. » C'est ainsi que les établissements fréquentés par les routiers sont devenus, quasi spontanément, des Relais Routiers, en affichant sur leur devanture « Ici, on lit *Les Routiers* ». En 1937, trois ans après le lancement du mensuel, François décide d'en faire un label, une marque et un réseau.

Grâce à l'action du même François de Saulieu, un syndicat professionnel, la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers (FNTR) est ensuite créée après-guerre. L'introduction d'une carte professionnelle réglementant l'accès à la profession a suivi, tandis que les constructeurs ont commencé à prendre en compte le confort des chauffeurs, notamment sous l'impulsion du Championnat des chauffeurs routiers, organisé à partir de 1954, toujours sous l'impulsion de François de Saulieu.

Les établissements de restauration en 1935		
Nombre d'établissements	%	Types d'établissements
5	1,7	inconnu
26	8,9	café, café-tabac, casse-croûte, café-bar, tabac-buvette
29	9,9	garage, pneus, réparations, station-service, bureau du fret
39	13,4	hôtel, hôtel-café
129	44,2	hôtel-restaurant, hôtel-café-chambres
64	21,9	restaurant, café-restaurant, bar-restaurant, café-brasserie
292	100	

Entre 1934 et la guerre, le réseau se développe à partir d'établissements existants, sur les principaux nœuds et axes (figures 2 et 3). Concurrence et complémentarité sont les maîtres mots de ce réseau embryonnaire car il y a souvent plusieurs établissements pour un même lieu, souvent au centre de la ville ou village. Hôtel et restaurant, l'un et l'autre ou les deux ensemble,

7 B.R.A. Tendances Restauration n°402, août-septembre 2019

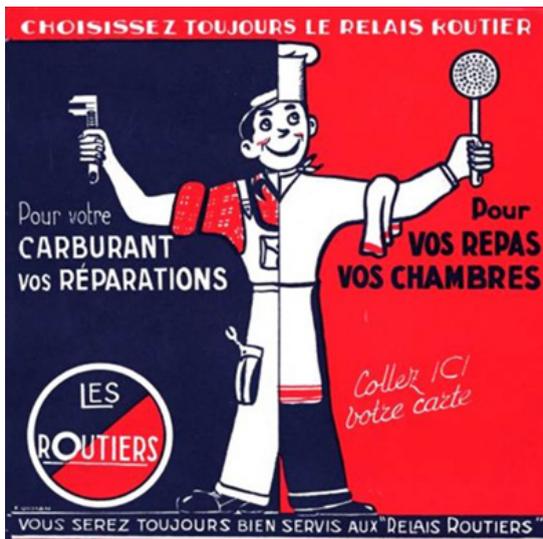
mais aussi très nombreux garages. Il s'agit d'une époque où l'entretien des machines compte autant que celui des hommes ! (figure 4).

Figure 3. Classement des relais routiers par axes (tous types d'établissements ; les axes sont ceux du classement du journal *Les Routiers*, n° 14, juin 1935)

Nom des axes	Nombre de relais sur l'axe
Paris-Lyon	49
Paris-Marseille-Nice	38
Tours-Bordeaux	33
Paris-Rouen-Le Havre	19
Paris-Tours par Orléans	14
Paris et environs	12
Paris-Brest	12
Paris-Le Mans	9
Amiens-Lille-Roubaix-Tourcoing	8
Paris-Troyes-Chaumont-Dijon-Chagny	8
Strasbourg-Lyon	8
Tours-Nantes-Brest	7
Paris-Cambrai	6
Paris-Tours par Châteaudun	6
Bordeaux-Narbonne	5
Paris-Amiens	5
Rouen-Abbeville	5
Orléans-Clermont-Ferrand	4
Paris-Cherbourg	4
Paris-Saint-Quentin	4
Lapalisse-Clermont-Ferrand	3
Lyon-Grenoble	3
Nancy-Colmar	3
Nancy-Metz	3
Paris-Reims-Charleville	3
Bordeaux-Clermont-Ferrand-Lyon	2
Caen-Rouen	2

Nom des axes	Nombre de relais sur l'axe
Nantes-Rennes	2
Paris-Nancy	2
Saumur-La Roche-sur-Yon	2
Amiens-Dunkerque	1
Grenoble -Valence	1
Le Mans-Orléans	1
Nancy-Mulhouse	1
Orléans-Fontainebleau	1
Paris-Dijon	1
Paris-Granville	1
Paris-Orléans-Clermont-Ferrand	1
Paris-Toulouse	1
Reims-Châlons-sur-Marne	1
Toulouse-Tarbes	1

Figure 4. Affiche Relais Routier, 1937 (Coll. Fondation Berliet, DR)



Dès l'origine, l'idée est de garantir aux travailleurs de la route un menu pas cher et qui rappelle la cuisine familiale. Le guide des Relais Routiers allait-il devenir le guide gastronomique du routier comme le guide Michelin était devenu le guide gastronomique des voyageurs ?

La route de la restauration : la phase de diffusion

L'inspiration du guide Michelin, fréquemment convoquée plus tard par les enfants et petits-enfants qui ont pris la suite de l'entreprise, parce que *Les Routiers*, c'est aussi une affaire de famille⁸, n'est peut-être pas si évidente que cela.

Le premier guide Michelin est créé en 1900 par André Michelin et son frère Édouard. Publié à l'occasion de l'exposition universelle de 1900, c'est un guide publicitaire⁹ offert avec l'achat de pneumatiques. La France compte alors 2 400 conducteurs, et le guide fournit à ces pionniers de l'automobile des informations précieuses : liste des rares garagistes, des médecins, carte routière avec le plan de quelques villes et une liste des curiosités. La classification des hôtels apparaît en 1904, lors de la cinquième édition, et celle la « gastronomie du voyageur » seulement à partir des années 1920¹⁰, quand le guide n'est plus donné, mais vendu (Karpik, 2000). L'apparition des restaurants, jugés par les clients de Michelin et par les premiers inspecteurs anonymes, est en quelque sorte une compensation pour la fin de la gratuité. Si ce fameux guide rouge a pu jouer de loin le rôle de modèle pour les Routiers, les différences sont nombreuses et fondamentales. Le guide Michelin est l'émanation d'un fabricant de pneus qui veut promouvoir la démocratisation de l'automobile quand les Routiers n'ont aucun intérêt dans l'industrie du transport routier mais prennent la défense des chauffeurs ; dès le départ, le guide Michelin s'adresse aux usagers de la route comme touristes et non comme professionnels ; dès l'entre-deux-guerres, le guide Michelin propose un classement à visée gastronomique, et les restaurants référencés ne sont pas des étapes mais peuvent devenir des buts de voyage en soi¹¹. En un mot, le guide Michelin ne propose nullement un réseau. C'est ce qui explique que le guide rouge, même s'il rencontre en partie les mêmes difficultés éditoriales que le mensuel *Les Routiers* (passage d'un tirage de 50 000 à 5 000 exemplaires, nécessité de la dématérialisation sur internet), est toujours en croissance et que le réseau des relais routiers est en rétraction.

L'inspiration la plus évidente est peut-être à rechercher, dans les premières années, dans la méthode de collecte de l'information. Les Routiers sont encouragés à écrire leur avis sur un relais pour le faire entrer dans le réseau comme,

8 Le journal *Les Routiers* est dirigé depuis 2002 par le petit-fils de François de Saulieu de la Chomonerie, Laurent de Saulieu O'Toole (1969), qui a succédé à son père Patrice de Saulieu O'Toole (1943).

9 Jusqu'en 1908, le guide Michelin comporte des publicités payées par les hôtels et les mécaniciens. L'objectivité du guide n'est donc pas sa caractéristique première, même si depuis l'origine le guide fait appel au jugement de ses lecteurs par l'intermédiaire d'une fiche de renseignement.

10 On trouve une première proposition de classification des restaurants dans le guide de 1923 : « restaurants de premier ordre », « restaurants moyens » et « restaurants modestes ».

11 Les critères qui définissent les étoiles n'ont pas varié depuis leur création entre 1926 et 1933 et dissocient clairement le restaurant de la route avec la classification définitivement adoptée en 1933 : 1 étoile bonne étape dans la région, 2 étoiles, vaut le détour et 3 étoiles mérite le voyage.

pour le guide Michelin, les voyageurs sont invités à faire leurs commentaires¹². Mais rapidement, dans les deux cas, la fonction d'inspecteurs du guide ou des relais se professionnalise et s'entoure de secret.

La route de la restauration : la phase de la condensation/saturation

La phase suivante est celle de l'expansion, on pourrait dire de l'explosion. Le contexte est favorable : explosion du transport routier de marchandises (déclin amorcé de la voie d'eau et, encore différé, de la voie ferrée), multiplication des panneaux de signalisation routière Michelin le long des routes...

Au début des années 1950, il faut encore une vingtaine d'heures de route pour relier Paris à Marseille et les conditions du trajet n'ont guère changé depuis la naissance du réseau des Relais Routiers dans les années 1930 : « Les 800 km entre Paris et Marseille sont effectués à une moyenne de 40 km à l'heure. Le conducteur routier traverse 164 localités représentant 170 km, soit 21 % du trajet. Il rencontre 268 bifurcations ou croisements, 6 cassis ou dos d'âne. Il gravit 110 côtes (soit 87 km), descend 20 pentes rapides, franchit 3 ponts réglementés, 33 passages à niveau dont 18 non gardés et négocie 520 virages » (Chanuc, 1993).

Dans les années 1950, les routes étaient souvent mal revêtues et les conducteurs routiers devaient être attentifs aux obstacles (traversées de villes et de villages, ponts, tunnels et passages à niveau). Bien que la densité du trafic automobile fût moins élevée qu'aujourd'hui, les rencontres imprévues, notamment avec les réalités du monde agricole comme les engins agricoles ou les troupeaux, étaient fréquentes et exigeait une vigilance constante. Ainsi, le chauffeur routier doit-il alors développer des qualités de force physique, d'endurance et d'adaptation¹³. Il lui faut de la poigne pour manœuvrer un volant sans direction assistée et dompter une boîte de vitesses à relais et à deux leviers ; quant aux cabines, elles sont encore non insonorisées, souvent sans chauffage et d'un confort tout relatif ! Le chauffeur routier travaille souvent plus de 80 heures

12 Dans l'édition de 1959, une « fiche d'appréciation sur nos relais routiers » est insérée en fin de volume. Elle proclame « Si vous êtes content, dites-le. Si vous êtes mécontent, dites-le aussi !... Écrivez-nous sans hésiter. Vos observations restent strictement confidentielles. Recommandez-nous aussi les bons relais, où la chèrè est bonne et l'accueil aimable. »

13 Il s'agit d'une profession encore jeune et peu structurée, où les conducteurs sont souvent recrutés dans de petites entreprises de transport familiales et n'ont pas de formation spécifique. Ils apprennent leur métier sur la route, souvent en binôme avec un collègue expérimenté. Dans les années 1960, la fin de la guerre d'Algérie a vu l'arrivée sur le marché du travail de nombreux jeunes détenteurs de permis de conduire de poids lourds militaires, reconvertis en permis civils.

par semaine, commençant le dimanche soir et terminant le samedi suivant¹⁴. En plus de conduire, ceux des petites entreprises s'occupent également de l'entretien de leur véhicule (vidange et changement de pneus), même pendant leur temps de repos. La publicité de l'époque (figure 2) montre clairement que le guide n'est pas, à son origine, limité à une liste de restaurants : dans sa première version en 1935, les garages côtoient les restaurants et les hôtels. Les chauffeurs assurent souvent le déchargement du camion, car la palettisation du fret n'est pas encore courante. On comprend dès lors l'importance de l'accueil chaleureux et familial que le chauffeur peut trouver à l'étape, après sa journée de conduite : un lieu convivial dédié, équipé de parkings adaptés aux poids lourds et proposant des menus de qualité pour se restaurer. Il y trouve de surcroît des douches afin de se détendre avant de reprendre la route souvent longue et monotone. Certains soirs, on danse même au son de l'accordéon du patron et le répertoire de la musique populaire en témoigne¹⁵. Peu à peu les chauffeurs choisissent leur étape, ce qui crée une fidélité et même une amitié avec le patron et son personnel au fil des années.

C'est le moment où se forge l'image du « routier sympa » (« ils sont sympas ces routiers ») qui va culminer avec le lancement de l'émission radiophonique éponyme, créée et animée par Max Meynier de 1972 à 1983 sur les ondes de RTL. Le succès est immédiat et, avec 800 000 auditeurs chaque soir en moyenne¹⁶, l'audience dépasse largement le seul secteur des routiers professionnels.

Le réseau des relais routiers connaît son apogée au début du programme autoroutier (Fig 5). Dès les années 1950, le gouvernement français juge nécessaire une modernisation du réseau routier traditionnel, en raison de l'accroissement du parc automobile et du trafic interurbain, et celle-ci passe par la création d'autoroutes. Fin 1955, le ministère des Travaux publics met en place le cadre législatif et institutionnel du futur réseau et approuve un programme autoroutier, intégré au Plan directeur routier. En 1970, la France compte près de 1 600 km d'autoroutes. Mais ce rythme de construction ne suffit pas à combler le retard de la France sur ses voisins européens et à répondre aux

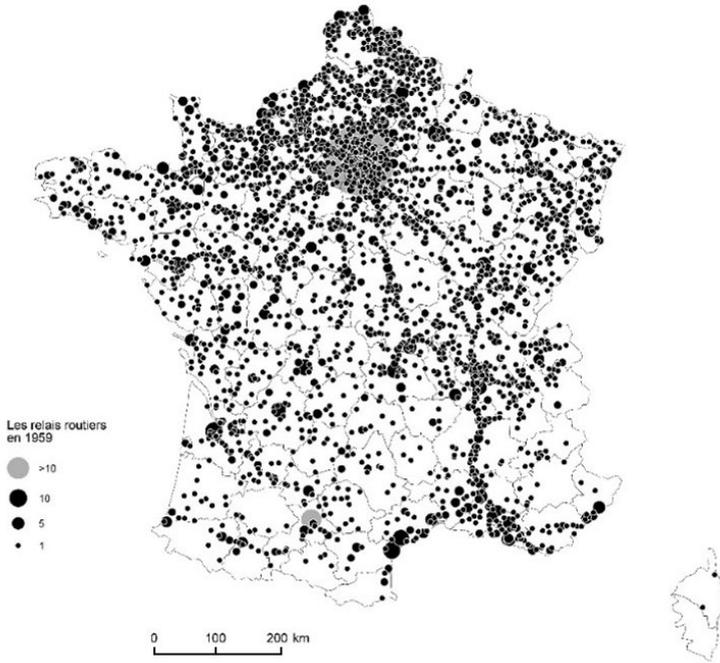
14 Le salaire du chauffeur routier est constitué d'un salaire fixe et de primes kilométriques pour chaque course effectuée. Ces primes le motivent à conduire plus et à faire plus de courses pour gagner plus d'argent, même s'il doit sacrifier son temps de repos et sa sécurité. Une amplitude de travail quotidienne de 15 et 17 heures est monnaie courante. Bien qu'une réglementation de la profession ait été mise en place en 1960, les conducteurs ont souvent falsifié leurs carnets de conduite (qu'ils surnomment le « p'tit menteur ») pour accumuler plus d'heures de travail. À partir de 1969, l'utilisation de disques tachygraphes inviolables sera obligatoire pour tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes.

15 *La Marche des Routiers* interprétée par Maurice Larcange (1959), *La Java des Routiers* composée par Jean Ségurel (1960), *Vive la Route et les Routiers* (1960), *La Valse des Relais Routiers* tous deux de Claude Chevalier (1960) et *la Chanson du Routier* et ses multiples interprètes, parmi lesquels André Dassary (1960).

16 « Prise d'otages à RTL », émission de Jacques Pradel & Charlotte Meritan, le 12/05/2016, podcast : <https://www.rtl.fr/actu/debats-societe/prise-d-otage-a-rtl-7783199483>.

besoins des automobilistes français, avec un parc automobile passé de 6,2 à 13,7 millions de véhicules entre 1960 et 1970.

Figure 5. Les 3784 relais routiers en 1959



Carte réalisée par Vincent Moriniaux avec Cartes & Données – © Articque.
Source des données : *Guide des Relais Routiers*, 1959.

La route de restauration : la phase de repli

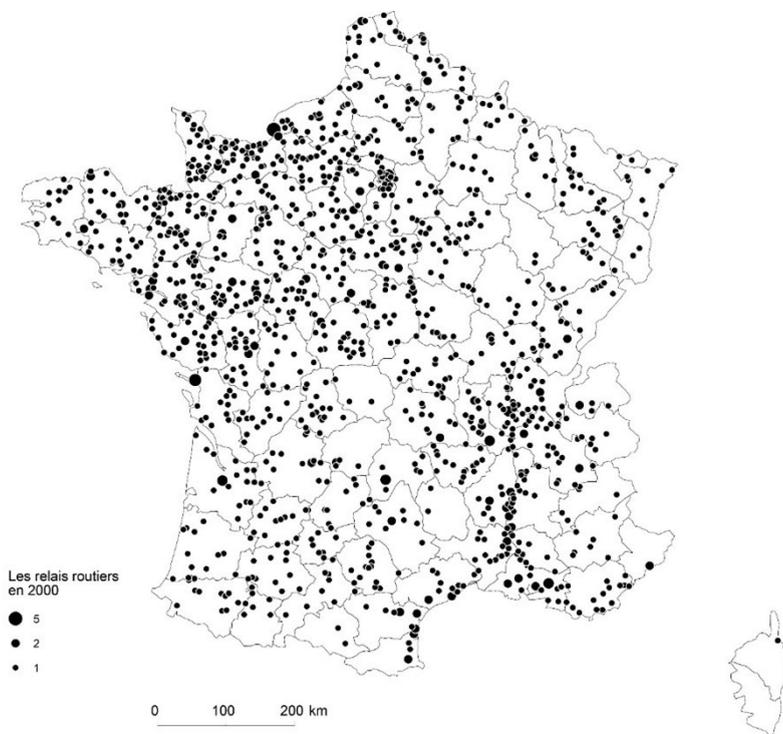
La phase de repli du réseau s'amorce lorsque le maillage autoroutier est complet¹⁷ et capte l'essentiel du trafic Poids Lourds. En effet, le réseau fondé sur la proximité des nationales ne peut que marginalement (les relais autoroutiers sont au nombre de 10 dans l'édition 2000 du guide, sur 1 318 relais) s'adapter aux nouvelles pratiques. Désormais, le chauffeur dort dans sa cabine du fait d'un plus grand confort et, surtout s'il est issu d'un des nouveaux pays de l'UE qui investissent le marché des chauffeurs après la chute du mur, il recherche moins la convivialité (il ne parle pas la langue) ou les plats traditionnels comme la tête de veau sauce gribiche. En outre, les autoroutes se parent de stations et aires de services qui offrent une petite restauration, la station-service et des sanitaires. Pour aller plus vite plus loin, il faut aussi

17 Fin 1980, la France dispose d'un peu plus de 4 100 km d'autoroutes. À la fin 1995, le réseau autoroutier compte environ 7 400 km de voies, dont 6 300 km concédés. Aujourd'hui, il s'étend sur environ 12 000 km de voies, dont 9 000 km concédés.

que le chauffeur accepte de perdre en qualité du repas. Jacques Borel (1927), après avoir importé les premiers *fast-foods* en France (lancement de la chaîne Wimpy en 1961), invente le restoroute en 1968. Dans les années 1970, leur nombre augmente fortement et ils finissent par incarner la malbouffe et l'industrialisation de l'alimentation : le personnage de Jacques Tricatel dans le film *L'Aile ou la Cuisse* (1976) de Claude Zidi, avec Coluche et Louis de Funès, est une caricature transparente de Jacques Borel¹⁸.

Dans cette phase de déclin, la dynamique du réseau change de logique : ce n'est plus la route, l'axe, le nœud, et la proximité qui font le relais, mais le restaurant lui-même qui attire, par sa réputation de cuisine familiale, faite maison et peu chère, des habitués, qu'ils soient routiers ou non. Les petits routiers, surtout ceux qui sont situés sur des axes secondaires loin des autoroutes où roule désormais l'essentiel des camions, disparaissent (figure 6).

Figure 6. Les 1318 relais routiers en 2000



Carte réalisée par Vincent Moriniaux avec Cartes & Données – © Artique.
Source des données : *Guide des Relais Routiers*, 2000.

18 Dans *L'Autostoppeuse*, en 1980, Renaud chante « On s'est arrêté pour bouffer après Moulins, et Jacques Borel nous a chanté son p'tit refrain : le plat pourri qui est le sien, j'y ai pas touché, tiens, c'est pas dur, même le clébard a tout gerbé ! »

L'amplitude horaire voire la facilité de parking des PL, autrefois si essentielles, ne sont plus les critères premiers et les routiers ouverts toute la nuit sont maintenant l'exception. En revanche, une cuisine simple, roborative et aux tarifs maîtrisés reste essentielle. Au chapitre de la convivialité, si la lecture du magazine *Les Routiers*, demeure une exigence du réseau, la présence de téléviseurs dans les salles de restaurant y est devenue un marqueur indispensable.

C'est donc davantage la spécificité d'un lieu qui attire, au point que certains relais routiers qui se trouvent assez loin des axes les plus fréquentés parviennent à attirer une clientèle qui n'est plus uniquement celle des travailleurs de la route, mais également une clientèle familiale locale, voire régionale, séduite par une cuisine peu chère¹⁹ parce que familiale et de tradition.

Les traditions bien ancrées, dans des établissements qui souvent se transmettent de père/mère en fils/fille, permettent à des établissements peu éloignés d'une sortie d'autoroute de subsister et même de prospérer avec une clientèle de routiers francophones habitués. L'exemple, assez exceptionnel tout de même, tant le restaurant est grand quand l'essentiel des relais routiers sont de petite taille, est le relais routier l'Escale-Village près de Châteauroux (figure 7).

Figure 7. L'Escale-Village, relais routier près de Châteauroux depuis 1937



À gauche, la salle de spectacle Mach 36, à droite l'aéroport, au premier plan la D920, ancienne RN20 qui reliait Paris à la frontière franco-espagnole et a été déclassée au profit ici de l'A20 toute proche
Photo : V. Moriniaux, 22-12-22

C'est le plus grand resto routier de France avec 90 employés qui servent 700 couverts/jour et reste ouvert 24h/24. Le succès de ce relais tient d'abord à son emplacement à proximité de l'A20 et de la RN 151, en face de l'aéroport Châteauroux centre, et à son immense parking, mais aussi de son choix de sortir des menus classiques et de proposer des fruits de mer et enfin de son intégration à l'offre locale de restauration d'une agglomération moyenne de 70 000 habitants. Ainsi, l'Escale-Village attire les noctambules les soirs de spectacle au Mach 36 (ex-Tarmac)... située à moins de 200 m. *L'after* à L'Escale est un *must* avec une capacité d'accueil allant jusqu'à 1000 couverts et une clientèle variée.

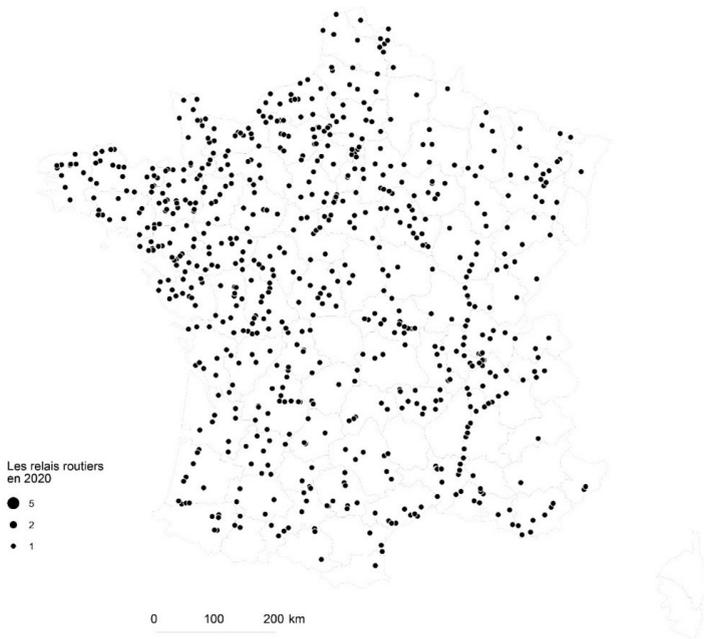
¹⁹ Les montants des frais de déplacement évoluent en fonction des négociations entre les partenaires sociaux et les représentants de la branche. Le taux 2023 est de 15,20 euros pour un repas et le prix du menu « Routiers » correspond généralement à cette somme.

On peut d'ailleurs noter que la salle de concert de 5000 places a été construite en 2007 quand le resto routier date de 1937 : c'est donc bien plutôt l'existence du restaurant qui a attiré la localisation de la salle que l'inverse. D'ailleurs, la clientèle des routiers est maintenant minoritaire : 40 % routiers, 40 % local et 20 % de passage. À côté du menu « routier » servi 24h/24 à la brasserie (13 euros), le restaurant classique, fermé après 22 h, affiche comme menu le moins cher, 23,30 euros. L'Escale-Village possède aussi des salles privatives pour les événements familiaux et un club de jazz à l'étage. On est très loin du seul relais au bord de la route pour chauffeurs exténués.

La route de la restauration : promesse de renouveau d'un réseau ou déclin du support ?

Pour 2020, les statistiques sont sans appel et les cartes montrent la diminution du nombre de relais du réseau (figure 8). La non-appartenance au réseau des Relais Routiers ne signifie pas toutefois toujours la disparition du restaurant lui-même ; une partie des établissements n'a pas disparu mais a cessé d'être des « routiers », notamment ceux situés dans des zones très touristiques ou sur des routes départementales autrefois nationales, et qui ont pu diversifier leur clientèle.

Figures 8 et 9. Les relais routiers dans le guide papier en 2020 et sur le site internet en 2021



Carte réalisée par Vincent Moriniaux avec Cartes & Données – © Artique.
Source des données : *Guide des Relais Routiers*, 2020.



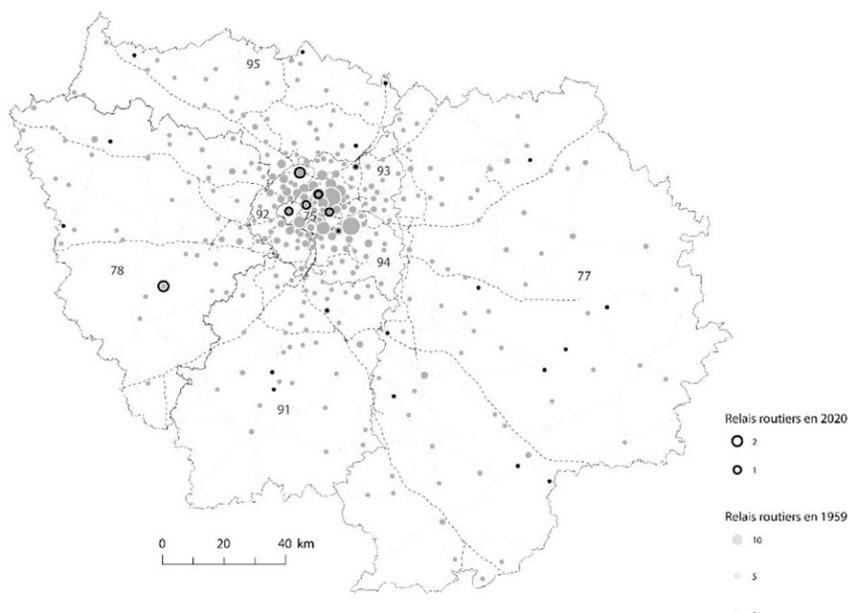
Carte réalisée par Vincent Moriniaux avec Cartes & Données – © Articque.
Source des données : *Guide des Relais Routiers*, 2020.

Quant à ceux qui sont restés des relais routiers, ils misent de plus en plus sur l'attrait d'un public large pour une cuisine traditionnelle, faite maison et à base de produits locaux (Balada *et al.*, 2023). Le pictogramme des casseroles, apparu à partir de 1957 pour distinguer les meilleures tables, est de plus en plus fréquent : environ 3 % des établissements en 1959, environ 9 % en 2000 et plus de 17 % en 2020. C'est dans le développement de cette distinction qu'on peut lire l'influence du guide Michelin sur le réseau des Relais Routiers, l'objectif étant de répondre au public qui demande une sélection des bonnes adresses et de se distinguer de l'élitisme du fameux guide : « *Des précédents fameux et une longue habitude veulent que les bons établissements gastronomiques soient signalés par un certain nombre d'étoiles. À nous aussi, "Guide des Relais Routiers", il a été demandé d'attribuer des étoiles [...] Aux lieux et places desdites étoiles (de signification fort variable), nous avons préféré attribuer une simple "casserole" qui nous paraît mieux symboliser les caractéristiques culinaires de nos Relais Routiers. Dans une "casserole", nous voyons une cuisine simple, familiale, bon enfant, ce qui ne l'empêche pas d'être délectable quand elle est bien composée et bien mitonnée. D'autre part, l'étoile évoque un certain luxe, alors que le caractère des Relais Routiers est d'être des établissements ouverts à tout le monde, et où la qualité se refuse à toute forme de snobisme.* » Extrait du *Guide des Relais Routiers*, 1959, p. 12.

Les rares restaurants routiers qui ont subsisté dans Paris illustrent bien ce nouveau paradigme des Relais Routiers, qu'ils poussent à l'extrême avec une

ambiance un peu rétro, une atmosphère sympathique et une cuisine traditionnelle à un prix abordable. À la fin des années 1950, dans toute l'Île-de-France (dans ses limites actuelles), il y avait 659 relais, ce qui représentait, sur le total de 3 784 relais pour toute la France, un peu plus de 17 % ; et il y en avait 4 % rien que pour Paris avec 150 relais routiers liés surtout au grand marché des Halles²⁰. En 2020, il restait 4 relais routiers à Paris (dont 2 casse-roles) et 25 dans le reste de l'Île-de-France (figure 9).

Figure 10. Carte des relais routiers en région parisienne en 1959 et en 2020 (les limites communales et départementales sont celles de l'Île-de-France actuelle).



Carte réalisée par Vincent Moriniaux avec ArcGOS © Pro ESRI.
Source des données : *Guide des Relais Routiers*, 1959 et 2000.

C'est peut-être davantage encore le support médiatique du réseau qui est en déclin que le réseau lui-même : le fameux guide papier, déposé dans la boîte à gants qui contenait aussi bien les bonnes adresses d'hôtel et de restaurant que les garages, ainsi que deux ou trois lignes sur les paysages traversés et les monuments rencontrés dans les différentes étapes. Ce « guide Michelin du chauffeur routier » a vécu, même s'il est aujourd'hui complété par un site Internet. Sans payer aucune redevance, un restaurant peut être recommandé

²⁰ En 1953, les pouvoirs publics décident le déménagement des Halles de Paris. Après l'élimination de plusieurs hypothèses, le choix se porte en 1960 sur les communes de Rungis et Chevilly-Larue, situées à 7 kilomètres de Paris, au carrefour de nombreuses voies de communication et à proximité immédiate de l'aéroport d'Orly.

sur un site Internet et une application pour smartphone comme Truckfly²¹, sans assurance il est vrai de modération des prix ni surtout de la cuisine familiale traditionnelle. La popularité fonctionne comme sur tous les sites de ce genre par un système assez opaque et peu objectif de notation par la clientèle. Il n'est pas anodin de relever que ce nouveau réseau 2.0, qui à ce jour recense 10 901 restaurants dans 44 pays, est développé par... les pneumatiques Michelin !

Conclusion

Ce n'est plus la route qui fait la géographie du réseau, mais des lieux qui impriment désormais des itinéraires. Fidèles à la cuisine traditionnelle pour un prix ne dépassant pas les frais de remboursement actés par la convention collective nationale des transports routiers, les *Routiers* ont su évoluer et s'adapter aux demandes de la société en matière d'alimentation et de gastronomie : davantage de produits locaux, du fait-maison... Tous s'ouvrent de plus en plus à une clientèle qui n'a plus rien à voir avec le monde des conducteurs de camions. Il en résulte des spatialités et des espaces inédits. En définitive si cette « route alimentaire » disparaît peu à peu pour les routiers, elle pourrait peut-être renaître pour les touristes ou les locaux, mais sans doute au prix d'un changement de son modèle économique et d'une déconnexion avec ce qui faisait sa spécificité : la bande d'asphalte. À la place d'un réseau, on aurait alors une chaîne de restaurants labellisés, héritiers d'une cuisine française familiale.

Bibliographie

Balada A., Marcilhac V., Moriniaux V., 2023, « Géographie historique d'un type de restaurant populaire : les relais routiers en France ». In *Les territoires du commerce populaire*. Nancy : PUN – Éditions universitaires de Lorraine.

Chanuc L., 1993, *Camions, chroniques d'un siècle*. Boulogne : MDM Éditions.

Karpik L., 2000, « Le guide rouge Michelin ». *Sociologie du travail*, 42, 369-389

Offner J.-M., 1993, « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique ». *L'Espace géographique*, 233-344.

Plassard F., 1993, « Les enjeux territoriaux des transports ». In A. Bonnafous, F. Plassard et B. Vulin (dir.), *Circuler demain*. La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube.

21 <https://www.truckfly.com/fr/>

