

Patricia Pano

ET SI ON FAISAIT UNE PAUSE?

Guide singulier des aires d'autoroute



Patricia Pano

Et si on faisait une
pause ?

Guide singulier des aires d'autoroute

© Patricia Pano, 2022

ISBN numérique : 979-10-262-7123-9

Librinova”

www.librinova.com

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l’auteur ou de ses ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

Pour Maminou

En souvenir affectueux de mon oncle Henri, qui m'a offert mon premier livre
de culture générale, lorsque j'étais encore enfant

Et à Papa, toujours

Avant-propos

Pourquoi un livre sur les noms des aires d'autoroute ?

Ce livre est né d'une interrogation, et même de plusieurs : durant mes trajets sur autoroutes, je me posais régulièrement la question de la signification de tel ou tel nom d'aire, surtout quand il était surprenant ou étrange par ses sonorités. J'ai donc cherché en librairie le livre qui me les expliquerait. Et là, le constat fut simple : cet ouvrage n'existait tout simplement pas. Bien sûr, je trouvais des éléments épars, mais pas de vue d'ensemble, ou de présentation des principes généraux ayant abouti aux noms des aires d'autoroute. Pas de livre sur le sujet ? Alors, il me restait à l'écrire.

Et la culture générale fit son entrée...

A priori, le rapport peut sembler peu évident...

Les aires d'autoroute sont des espaces fonctionnels, où l'on s'arrête pour des raisons pratiques (faire le plein, prendre une collation ou un café...) ou pour une pause nécessaire durant le trajet. L'arrêt demeure bref ; l'automobiliste qui choisit d'emprunter les autoroutes au lieu des routes nationales le fait justement pour raccourcir son temps de parcours. Voici donc des endroits où l'on ne s'attarde guère, que l'on regarde parfois peu, et qui dans l'imaginaire collectif se ressemblent tous puisqu'ils sont bâtis selon un plan d'ensemble similaire. Ce constat a amené certains sociologues, durant les années 1990, à les classer dans la catégorie des « non-lieux ». Des ovnis géographiques, en somme...

Et pourtant ! Derrière la standardisation existe une réelle diversité, tant dans leur organisation spatiale que dans leur ancrage topographique. Et l'automobiliste un tant soit peu curieux aime à y retrouver la trace de la progression de son propre trajet, en découvrant, certes dans ses grandes lignes, la région qu'il traverse. Un raccourci, une vision en accéléré, à l'image du mode de

transport lui-même. Les aménageurs ont ainsi multiplié les panneaux informatifs, boutiques proposant des produits régionaux, voire thématisation de certains espaces en fonction d'une particularité locale.

Les voyageurs eux-mêmes – qui ne sont pas à un paradoxe près, et surtout s'ils ont un mode de vie plutôt urbain – apprécient de trouver, durant un court laps de temps, un contact direct avec les éléments naturels, arbres, buissons et autres parcelles de forêts entrevues...

Et la culture générale dans tout cela ? En fait, les quelques éléments que nous venons d'évoquer montrent qu'elle est partout, et d'abord dans les noms attribués aux aires, comme nous allons le voir maintenant.

Deux catégories d'aires

Différencions d'abord les deux sortes d'aires possibles: les *aires de repos* offrent l'aménagement minimum requis pour une pause, sanitaires, bancs et tables de pique-nique. Elles sont les plus nombreuses, espacées de 15 à 30 kilomètres, et aussi les plus petites en termes de surface. Les *aires de services* présentent davantage de développement, avec une station-service et des aménagements annexes, variables selon la taille de l'endroit : espaces commerciaux ou de restauration, voire hôtels sur les plus importantes, aires de jeux, etc. Elles sont plus espacées, avec 40 à 60 kilomètres entre chaque.

Trois grands concessionnaires se partagent le territoire français : les Autoroutes du Sud de la France (ASF), les Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) et la Société des Autoroutes du Nord Est de la France (Sanef), les deux premières comptant en outre des filiales. Toutes les portions d'autoroute ne sont cependant pas concédées, certaines étant exploitées directement par la Direction Interdépartementale des Routes (DIR).

Qui « baptise » les aires ?

C'est le concessionnaire, privé ou parapublic, qui choisit le nom du nouveau lieu qu'il crée. Mais il ne décide pas seul : il le fait en partenariat avec les collectivités locales, directement concernées par l'implantation géographique, le

tout sous l'égide de l'État, qui valide ou retoque le nom proposé. Ce processus est également valable dans le cas d'un changement de dénomination, ce qui se produit depuis quelques années, quand le concessionnaire ou les instances locales désirent accroître l'intégration de l'aire dans le territoire ou la région. Par exemple, l'aire de Brou Frazé, sur l'A11, est devenue l'aire des Manoirs du Perche.

Et alors, d'où proviennent les noms ?

Il est possible de dégager **quelques grands principes**, à l'origine de la plupart des noms :

- Le plus souvent, l'aire de repos reprend le *nom du village ou du lieu-dit le plus proche* ; l'aire de service (plus importante et moins fréquente) le *nom de la ville la plus proche*. Parfois le toponyme (le nom de lieu) retenu est celui d'un endroit un peu plus lointain, mais plus plaisant au niveau phonétique, voire choisi pour ses sonorités poétiques, ou, tout simplement, car il est plus facile à retenir. Il faut se souvenir que ces noms sont entrevus quelques secondes sur les panneaux routiers, l'efficacité doit primer.

- Un autre groupe de noms est celui des dénominations à caractère « naturel » : espèces d'arbres ou d'animaux, lieux-dits campagnards, ces noms souvent bucoliques (par exemple l'aire du Bois Moyen, qui fait face à l'aire du Champ à la Croix, au kilomètre 219 de l'A5) sont-ils tellement en contradiction avec l'autoroute ? Ou destinés à faire oublier l'univers de la route, son asphalte et son essence ? Ils rappellent en fait tout simplement l'environnement contemplé depuis l'aire, sans forcément d'intention préalable.

- *L'influence des langues régionales* est prégnante : franco-provençal ou occitan dans le Midi de la France, francique ou alsacien dans l'Est, normanno-picard dans le nord-ouest... La connaissance de ces parlers éclaire un certain nombre de noms, lesquels semblent au premier abord obscurs aux automobilistes qui ne sont pas de la région.

– Plus récemment se sont enfin développées les « *dénominations-hommages* » à des personnalités marquantes de la région traversée (artistes, écrivains, chanteurs...) ou rappelant des événements historiques tragiques. Les aires comme lieux de mémoire, qui l'eût cru ?

Présentation des notices

Le lecteur désireux d'approfondir le sujet trouvera à présent 120 notices destinées à satisfaire sa curiosité. Elles sont loin de reprendre la totalité des aires d'autoroute, la matière étant conséquente ! Chaque notice explique, en une page, un nom choisi pour ses sonorités, son caractère curieux ou obscur, voire franchement surprenant.

Cette promenade d'une aire à l'autre convoquera la géographie et l'histoire, bien sûr, mais aussi la linguistique, la botanique, la zoologie, et même la numismatique !

Il me reste à vous souhaiter un voyage agréable et de belles découvertes...
Rendez-vous à la prochaine aire !

Aire d'Ambrussum (autoroute A9, km 76)

Ambrussum est un site archéologique gallo-romain situé tout près de l'autoroute. Cette ville a été fondée par les Volques, un peuple celte. Dans l'Antiquité, les Celtes étaient établis sur une bonne partie de l'Europe du Nord (les îles anglo-saxonnes, la France, l'aire germanique, plus le nord-ouest de la péninsule ibérique et le nord de l'Italie). Dans le langage courant, les Celtes vivant sur le territoire qui deviendra la France sont ceux que nous appelons communément « Gaulois ». La cité est ensuite transformée par les Romains quand ils colonisent la région, et elle restera en activité jusqu'au IV^{ème} siècle après J-C.

Il se trouve que cette bourgade se trouvait sur le tracé de la Via Domitia, une voie de circulation importante aménagée par les Romains dans le sud de la France pour relier l'Italie à l'Espagne, qu'ils occupaient déjà avant d'arriver en Gaule. Et donc, les fouilles menées à Ambrussum ont mis au jour en contrebas de la ville un relais routier, pendant antique de notre aire d'autoroute actuelle, datant de la fin du I^{er} siècle avant J-C. Sur cette véritable « aire de service », les voyageurs de l'Antiquité avaient le choix entre pas moins de trois auberges. On y trouvait aussi une forge (pour, entre autres, les réparations des chariots ; l'ancêtre du garagiste en somme), un petit temple (les gallo-romains étaient pieux, et une prière n'est jamais de trop pour garantir un voyage sans anicroches), et même un relais de poste. L'ensemble restera en service durant plusieurs siècles, avant d'être abandonné lorsque le pont permettant de franchir le Vidourle, la rivière toute proche, sera délaissé au profit d'autres lieux de passage. Sic transit gloria mundi¹ ...

Aire des Ardennes (Woinic) (autoroute A34, km 24)

Cette aire ne s'est pas toujours appelée ainsi. Initialement, c'était l'aire de Saulces-Monclin, du nom d'une commune voisine. Le 8 août 2008, journée du département des Ardennes où se situe cette aire, elle est rebaptisée « Aire des Ardennes (Woinic) », le nom propre l'emportant rapidement pour la désigner à lui seul.

Mais qui est ce fameux Woinic ? Avec sa terminaison particulière, on songe peut-être tout de suite à un roi mérovingien, perdu quelque part entre Childéric et Chilpéric. Après tout, les forêts ardennaises sont giboyeuses, et les rois de cette époque lointaine aimaient venir y chasser, comme Charlemagne un peu plus tard...

Eh bien, pas du tout. Woinic est un ... sanglier. Plus précisément une statue, le plus grand sanglier métallique du monde : 8,5 mètres de haut, 5 mètres de large et 14 mètres de long, le tout pesant la bagatelle de 50 tonnes. Cette sculpture géante, achevée en 1993, a demandé 11 ans de travail à son créateur, l'artiste ouvrier métallurgiste Éric Sléziac. Le Conseil départemental des Ardennes en a fait l'acquisition en 2008, le sanglier étant le symbole ancestral du département. Et son nom n'a rien de mérovingien ; il s'agit tout simplement de la contraction des prénoms des parents du sculpteur.

Depuis, le sanglier a fait du chemin. Même si son style est parfois critiqué, il suscite la curiosité, reçoit des visiteurs faisant spécialement le déplacement pour lui, et des produits dérivés ont été créés : jetons touristiques, porte-clefs, cartes postales, tasses, peluches, et même une bière à son nom !