

Partir, partir... De la N7 au 747

« On a toujours un bateau dans le cœur / un avion qui s'envole pour ailleurs... », chante Julien Clerc en 1977. Réduction du temps de travail, quatrième semaine de congés payés, essor du parc automobile, évolution des mentalités depuis Mai 68, les Français ne veulent plus passer leurs vacances à la maison. **PAR NICOLAS MÉRA**

« **D**élaissant leurs soucis, souvent pour en rencontrer d'autres, les Parisiens ont continué, hier, à désertifier la capitale. De mémoire de gendarme ou d'automobiliste, les embouteillages n'avaient jamais été aussi nombreux, l'attente à la frontière aussi longue, et la vitesse aussi lente... » D'un doigt, l'automobiliste interrompt la dépêche et triture la fréquence de son autoradio. Il finit par trouver *Rockollection* de Laurent Voulzy, le tube du moment, qui lui fait – temporairement – oublier les encombrements de la porte d'Orléans. L'air est plein de vapeurs d'essence et d'effluves d'asphalte fraîche.

Nous sommes au début de l'été 1977. Malgré l'horaire matinal, des milliers de juilletistes fuient Paris à touche-touche. Un cortège massif de Renault 5 ou de 4L, de DS, de Peugeot 504 et de « deuches », valises sanglées sur le toit, noircit les premiers kilomètres de la route des vacances. En dépit des avertissements de Bison Futé, service créé l'année précédente afin de fluidifier le trafic, les grands axes sont pris d'assaut : ils ne peuvent absorber les vingt millions de véhicules du parc automobile français, qui a quadruplé en quinze ans. Cette année, plus de la moitié des

ouvriers, deux employés sur trois et huit cadres sur dix prendront le volant pour gagner leur lieu de villégiature.

Les frontières volent en éclats

Depuis quelque temps, le ministère des Transports enregistre une nette augmentation des départs. En cause, la prospérité des Trente Glorieuses mais aussi plus de vacances (quatrième semaine de congés payés introduite en 1969) associées à la diminution générale du temps de travail des salariés à temps complet, plafonnant autour des 40 heures hebdomadaires. Si les

départs estivaux restent majoritaires, Françaises et Français s'autorisent désormais des excursions plus courtes, en fin de semaine, sur les ponts de mai ou les vacances d'hiver. C'est un nouvel acquis des révolutions de 1968 : le droit au bonheur, l'épanouissement personnel, le culte des loisirs favorisent des congés plus fréquents. Plus lointains aussi. La démocratisation de la voiture a rendu certaines destinations de province accessibles le temps d'un week-end. On fuit l'urbanisme envahissant pour se mettre au vert quelques jours. Des guides comme celui du *Routard*

Autoroutes, un aménagement express

En 1971, Albin Chalandon, ministre du Logement et de l'Équipement, annonce la modernisation du réseau autoroutier français. Il était temps : les tronçons existants, soit 1500 kilomètres le long de l'axe Lille-Paris-Lyon-Marseille, sont régulièrement submergés. Ce plan d'aménagement commence par étirer les radiales autoroutières jusqu'aux grandes agglomérations telles que Strasbourg, Montpellier, Grenoble, Toulouse et Bordeaux. Soulageant les villes (tunnel de Fourvière mis en service en 1971, périphérique parisien inauguré en 1973, rocade lilloise en 1974), le projet prévoit également de désenclaver les espaces périphériques comme la Bretagne et le Massif central. C'est une réussite : malgré le triplement du prix du bitume dû aux chocs pétroliers, on atteint 4 800 kilomètres d'autoroutes en 1980. Cette nouvelle infrastructure accompagne un basculement sociologique : alors que le trajet faisait autrefois partie du voyage, désormais, la route devient un simple moyen d'arriver à destination plus rapidement, guidé par un impératif de vitesse dans un paysage monotone et linéaire. Pour limiter les accidents, l'État généralise le port de la ceinture de sécurité (1973) et fixe la limitation de vitesse à 130 km/h (1974). N. M.



Les caravanes passent... et les avions décollent La démocratisation de la voiture permet de voyager beaucoup plus facilement à travers l'Europe (ici à la frontière espagnole v. 1970). Et le développement de l'aviation entraîne les vacanciers sur des rivages de plus en plus exotiques.

JEAN RIBIERE/GAMMA-RAPHO



ALURIMAGES



KEYSTONE-FRANCE/GAMMA-RAPHO

Du tipi à la tente Depuis 1976, Bison Futé (ci-dessus) accompagne les automobilistes en les informant sur le trafic présent et à venir. Arrivés à destination, ils peuvent ainsi goûter aux joies du camping (ci-dessous), un loisir de plus en plus populaire, notamment pour son esprit de liberté.



CHARLES CICCIONE/GAMMA-RAPHO



IAN MURRAY/COLL. CHRISTOPHEL

À l'ombre des pyramides en béton Haut lieu du tourisme de masse (ici en 1972), La Grande-Motte, créée dans le cadre du plan Racine de 1963, a toujours la cote !

(créé en 1973) encouragent les touristes à sortir des sentiers battus pour des expériences plus authentiques. Lasse des bords de mer qui ont enthousiasmé leurs grands-parents en 1936, la génération soixante-huitarde s'aventure au Sahara, en Yougoslavie, à Katmandou. Les frontières volent en éclats. On part se délasser sur les plages portugaises, espagnoles, italiennes, grecques. Grâce à la généralisation de l'aviation, continents et archipels lointains sont désormais à portée de charter : en mai 1970, le Boeing 747 rejoint la flotte d'Air France, annonçant l'ère des gros-porteurs.

En parallèle, l'industrie du tourisme se structure, séduisant toutes les bourses à coups de slogans hédonistes et d'offres imbattables. Campings, hôtels, villages vacances, gîtes ruraux, stations de ski, colonies de vacances, circuits exotiques... Il y en a pour tous les goûts. L'État ne rechigne pas aux dépenses, créant ex nihilo des pôles touristiques – La Grande-Motte, le cap d'Agde, Val-d'Isère – afin de retenir les vacanciers. On finance la création de nouveaux axes autoroutiers, on subventionne les acteurs du tourisme et les comités d'entreprise,

on modernise le réseau ferroviaire... Et ce ne sont pas seulement les touristes nationaux qui en profitent : à la sortie de la décennie, en 1980, la France est devenue la première destination touristique mondiale. Les automobilistes pris dans les bouchons se soucient-ils déjà de la bétonisation de leurs littoraux ou de l'atmosphère viciée par les gaz d'échappement ? Pas vraiment. Près de la porte d'Orléans, l'embouteillage se dégage devant le panneau « Autoroute du Soleil ». Voulzy cède le micro aux Eagles qui entonnent *Hotel California*. Les vacances peuvent commencer. ☑