

N7

N9

Routes des vacances

Étape à Moulins



N7

N9

Routes des vacances

Étape à Moulins

EXPOSITION DE L'ÉTÉ 2021

Catalogue d'exposition réalisé par :

Lisa Christien, Jocelyne Grenier,

Jean-Michel Huguet,

Thierry Lacombe,

Bruno Recoules,

Marie-Thérèse Tety

TABLE DES MATIÈRES

Histoire des routes, histoire de France :	1
Les voies romaines : premières grandes voies de communication	
Les routes du XV ^{ème} siècle pour le service des postes royales	
Les routes « de clocher à clocher » au XVIII ^{ème} : l'Atlas Trudaine	
Les routes numérotées de l'Empire	
De nouvelles routes, impériales et enfin nationales avec la 3 ^{ème} République	
Des routes pour les automobiles au XX ^{ème} siècle	
La 7 et la 9, un peu de géographie :	5
Le point zéro parvis de Notre Dame	
Le tracé des 2 routes	
Les départements, communes et paysages traversés	
La signalisation et l'information :	7
Les bornes	
Les panneaux routiers	
Les guides Michelin	
Les routes des vacances :	9
Les congés payés et les vacances dans le sud	
Les trajets en autocars PCA	
L'automobile et ses multiples modèles	
Les célèbres bouchons	
Etape « le plein s'il vous plaît » :	15
La publicité des stations essences	
Les garages à Moulins	
L'architecture des stations-essences	
Etape « casse-croûte » ou « pause pour la nuit » :	23
Le pique-nique	
Les relais routiers	
Les restaurants et hôtels-restaurants à Moulins	
Les jeux :	29
Le 1000 bornes, le jeu nationale 7	
Les garages, voitures miniatures, voitures à pédales, circuits	
La chanson :	32
Nationale 7 de Charles Trenet	
Le poste radio et les yéyés	
Bibliographie et Présentation du Musée	
Le musée du bâtiment	33/34

ROUTES ROMAINES, ROYALES, IMPÉRIALES, NATIONALES

LES VOIES ROMAINES : PREMIÈRES GRANDES VOIES DE COMMUNICATION

La Gaule celtique a été très tôt parcourue par des chemins de commerce sur de longues distances permettant des échanges avec des régions lointaines, toutefois ce sont les **réseaux à caractère local** qui dominaient.

La **voie romaine, ouverte**, indique par ce nom une rupture avec ces chemins celtiques. En effet il ne s'agit plus d'une voie commerciale mais de **voies destinées à servir le pouvoir** dans un vaste empire centralisé autour de Rome. Agents et messagers de ce pouvoir, légions qu'il fallait approvisionner, devaient pouvoir accéder rapidement aux confins de cet empire dans un but de conquête ou de défense des limes.

Prolongeant la route partant de Rome, **de Nice à Lyon s'ébauche déjà le tracé de la future Nationale 7**, le long de la vallée du Rhône. De Lyon, devenue capitale de la Gaule après la conquête par César, partent ensuite les quatre voies d'Agrippa dont, vers l'ouest, la voie d'Aquitaine passant par le Bourbonnais avec un embranchement vers la Normandie.



Ces voies n'étaient pas toutes dallées mais elles étaient **jalonnées tous les 9 ou 12 km d'aires de repos, le mutatio**. Le **mancio** était l'étape permettant de changer les chevaux avec la **taberna** offrant le gîte et le couvert. Ces relais, bénéficiant de la **Pax Romana**, ont parfois été à l'origine des villes actuelles.

Les bornes militaires donnaient les repères relatifs aux distances.

La **table de Peutinger**, datée du 1^{er} av. J.C., sous le règne d'Agrippa, est une **première représentation de ce réseau**, mais sans échelle, sans orientation et sans respect des distances.

Les grandes invasions du III^e s. et la fin de l'unité de l'empire romain au V^e s. entraînent un **déclin de ces grandes voies** et le repli favorise les réseaux locaux redevenus prédominants.

LES ROUTES AU XV^e SIÈCLE POUR LE SERVICE DES POSTES ROYALES

La création de la poste royale par Louis XI en 1464, le tracé de route jusqu'à Aix-en-Provence, et la publication en 1507 de la table de Peutinger retrouvée seulement au XIII^e s. rendent possible l'édition en 1552 d'un « Guide des chemins de France » qui définit un « Grand chemin de Paris à Lyon ». Le terme, nouveau, subsiste jusqu'à la Révolution, expression d'une centralisation monarchique autour de Paris, déjà initiée avec l'envoi des intendants dans les Généralités créées en 1542, dont celle de Moulins en 1587.

L'itinéraire de Paris à Lyon complété ensuite par Sully jusqu'à Nice y apparaît peu différent de celui de la Nationale 7.

LES ROUTES DE « CLOCHER À CLOCHER » AU XVIII^e SIÈCLE

Un tournant décisif s'opère en 1743 inspiré de l'influence des encyclopédistes avec l'appel fait à Daniel-Charles Trudaine. Ce dernier crée en 1744 un bureau des dessinateurs des routes et grands chemins du royaume avec villes et villages, ponts et routes existant et à créer « de clocher à clocher » pour des déplacements plus rapides, reprenant la conception des voies romaines privilégiant la ligne droite.

Ces dessins sont rassemblés dans un ouvrage dit « Atlas de Trudaine » publié entre 1745 et 1780. Trudaine est à l'origine de l'école des Ponts et Chaussées créée en 1747. Cette même année Cassini commence à dresser une carte détaillée du royaume, entreprise poursuivie jusqu'en 1817. En 1782 le réseau des routes royales a été porté à 27 000 km.

Les 20 premières routes royales partent d'abord des portes de Paris, puis du parvis de Notre-Dame.



LES ROUTES NUMÉROTÉES DE L'EMPIRE

L'Empire ouvre une ère nouvelle avec le décret du 16 décembre 1811 qui introduit la **première numérotation des routes**. Les routes royales de Paris à Lyon, de Lyon à Marseille et d'Aix à Nice sont réunies sous un nouvelle dénomination unique, la route impériale, **RI 8, qui relie Paris à Rome**.

Les autres routes nationales sont numérotées dans le sens des aiguilles d'une montre partant de Paris, reliant ainsi la capitale aux frontières des 130 départements formant l'Empire.

Par ailleurs, étant **considérées comme d'utilité générale, surveillance, entretien et réparations** ne sont plus assurés par la corvée due par les riverains mais par **l'administration des Ponts et Chaussées** avec ingénieurs et cantonniers.

Lorsque les routes sont classées en catégories les distinguant des routes départementales **la future N7 est en première catégorie**. Les premières bornes apparaissent en 1813 marquant les limites entre départements, puis 40 ans plus tard les distances.

DE NOUVEAU ROYALES, IMPÉRIALES ET ENFIN NATIONALES AVEC LA 3^{ème} RÉPUBLIQUE

En 1824 avec la fin de l'Empire et le retour de la monarchie, **les routes redeviennent royales** et leur numérotation est modifiée avec les nouvelles frontières et de nouveaux tracés .

Ainsi la route N° 3 Paris-Hambourg disparaît et l'ancienne **route impériale RI8 devient la route royale N°7**, avant de redevenir impériale sous le Second Empire.

Deux dérivations de la Nationale 7, l'une à Moulins conduisant à la frontière espagnole, l'autre partant d'Aix vers Marseille et Toulon reçoivent les N°9 et 8.

Dès 1824 une carte signale en rouge les routes dites royales, signalisation reprise ensuite par les cartes Michelin pour les nationales. **Le réseau de routes devient un réseau national**.

A la fin du XIX^e la France comptait 37 000 km de routes nationales.

Mais c'est **l'arrivée du chemin de fer en 1850** qui, en réduisant la durée du trajet Paris-Lyon à 10h30, constitue **une concurrence sérieuse au réseau routier**. Ce dernier se réorganise autour de l'accès aux gares proches, négligeant alors les grands axes traditionnels.

En 1870 avec la proclamation de la Troisième République les routes deviennent définitivement des routes nationales, **c'est la naissance de la Nationale 7 et de la Nationale 9**

DES ROUTES POUR LES AUTOMOBILES AU XX^{ème} SIÈCLE

Jusqu'à la loi des congés payés en 1936 la voie ferrée s'affirme face à la route. Mais dès le début des années trente l'industrie automobile connaît une progression rapide qui conjuguée au **goudronnage des routes** redonnent à la route un rôle de premier plan.

Les coups d'arrêt dus aux deux guerres sont suivis dès les années 1950 d'un **trafic croissant sur la Nationale 7 créateur de légendaires bouchons** au moment des vacances devenues accessibles à un plus grand nombre.

Son succès a conduit à son effacement par étapes, le contournement des centres-villes, puis à partir des années 60 l'autoroute qui a peu à peu découpé le trajet Paris-Nice en trois tronçons A6, A7 et A8 et enfin en 2006 la RN7 devient départementale dépourvue de son identité historique .

L'aménagement de l'A75 remplace progressivement la Nationale 9.

A partir de 2006, les 18 000 kilomètres de nationales sont transférés de l'État aux Conseils Généraux entraînant le **déclassement des nationales**.

La 9 devient 2009 dans l'Allier et le Puy de Dôme.

La légendaire Nationale 7 perd son identité historique.



DE PARIS À MENTON

Au temps des Romains :

- moyen de transport : à pied ou à cheval
- temps de trajet : 25 jours à cheval, 1 à 2 mois à pied
- voyageurs : militaires et commerçants

Au Moyen-Age :

- moyen de transport : à pied, quelques litières et charrettes à bras
- temps de trajet : au moins 1 mois
- voyageurs : chevaliers et religieux surtout, colporteurs et ouvriers agricoles

Sous Louis XIV :

- moyen de transport : diligence, 8 chevaux pour une vingtaine de voyageurs
- temps de trajet : une centaine d'heures, soit 9 jours avec les étapes
- voyageurs : nobles et commerçants

En 1950 :

- moyen de transport : voitures
- temps de trajet : entre 2 et 3 jours
- voyageurs : tout le monde

Aujourd'hui :

- moyen de transport : voitures
- temps de trajet : 7h30 en moyenne
- voyageurs : tout le monde



LA 7 ET LA 9, UN PEU DE GÉOGRAPHIE

POINT ZÉRO DES ROUTES DE FRANCE SUR LE PARVIS DE NOTRE-DAME DE PARIS

C'est le **point kilométrique 0** des routes partant de la capitale qui sert de **référence pour le calcul des distances** avec les villes de France. Une **lettre royale du 22 avril 1739** officialise ce point zéro. Il est représenté par une **rose des vents** et est entouré d'une dalle en pierre divisée en quatre parties.

La plaque a été **inaugurée le 1^{er} octobre 1924**.

En réalité la Nationale 7 ne prend son nom qu'à la Porte d'Italie.



TRACÉ DE LA NATIONALE 7

La N7, la plus longue des routes nationales de France avec ses 995 km, traverse :

- **7 anciennes régions** (5 régions actuelles.): Ile de France, Centre, Bourgogne, Auvergne, Rhône-Alpes, Provence, Côte d'Azur.

- **Des paysages variés** : les plaines de la région Centre, le bocage, le Forez, la vallée du Rhône, la Provence et la Côte et ses vues sur la mer.

- **15 départements** : Paris, Val de Marne, Essonne, Seine-et-Marne, Loiret, Nièvre, Allier, Loire, Rhône, Isère, Drôme, Vaucluse, Bouches-du-Rhône, Var et Alpes Maritimes.

- **120 communes** de Paris à Menton.

- **Les villes principales** : Le Kremlin-Bicêtre, Nemours, Montargis, Briare, Nevers, Moulins, Varennes-sur-Allier, Lapalisse, Roanne, Tarare, L'Arbresle, Tassin-la-Demi-Lune, Lyon, Vienne, Valence, Montélimar, Pierrelatte, Orange, Avignon, Aix-en-Provence, Fréjus, Cannes, Nice, Menton.



TRACÉ DE LA NATIONALE 9

La N9 a été créée en 1824 comme « route de Paris à Perpignan et en Espagne », greffée sur la nationale 7. Sur 591 km, elle relie Moulins dans l'Allier depuis le pont Régemortes au Col du Perthus à la frontière franco-espagnole en traversant

- 2 anciennes régions : Auvergne, Midi-Pyrénées
- 9 départements : Allier, Puy-de-Dôme, Haute-Loire, Cantal, Lozère, Aveyron, Hérault, Aude, Pyrénées-Orientales.
- villes principales : Moulins, Saint-Pourçain/Sioule, Gannat, Riom, Clermont-Ferrand, Issoire, Saint-Flour, Millau, Pézenas, Béziers, Narbonne, Perpignan.

- Les paysages et ses sites remarquables :

La vallée de l'Allier de Moulins jusqu'au sud de Clermont et les plaines de la Limagne. La nationale suit le parcours sinueux de l'Allier avant Issoire.

La traversée du Massif Central : les vues sur toute la chaîne des Puys, la vallée de l'Alagnon, le plateau du Cantal avec vue sur Saint-Flour, le viaduc de Garabit (construction Eiffel), les monts d'Aubrac jusqu'à Millau, le plateau du Larzac (800m d'altitude), le Pas de l'Escalette (passage escarpé)

La descente vers les paysages pré-méditerranéens.

La côte et le golfe méditerranéen et ses vues sur le massif des Pyrénées.

- Sites particuliers : le circuit d'essai Michelin, circuit de Ladoux créée en 1963 entre Riom et Clermont-Ferrand puis plus loin les pistes d'essai Michelin à l'entrée de Clermont.



Il faut passer le pont à Moulins pour accéder depuis la Nationale 7 à la Nationale 9, et quel pont !

Le pont Régemortes, ouvrage conçu par l'ingénieur Louis de Régemortes et construit entre 1753 et 1763 est une véritable prouesse architecturale. De nombreux ponts ont été emportés par les flots auparavant. Régemortes réussit grâce à des procédés novateurs :

- le déplacement du cours de la rivière en rasant le quartier de la Madeleine doublant la largeur du lit à l'ouest
- la mise en place d'un radier continu et la construction des 13 arches de dimension égale.
- l'endiguement rive droite pour protéger la ville et rive gauche pour contenir la rivière.

Cet ensemble de levées rive gauche : levée de la Charbonnière, levée des Bernards prolongée vers le sud jusqu'à la levée de Bressolles déjà existante représente 5 kilomètres de digues sur une hauteur de 2 mètres : début du parcours de la Nationale 9.



LA SIGNALISATION ET L'INFORMATION

LES BORNES

Le bornage des routes nationales a été dès la Révolution inspiré par les bornes militaires romaines sur la base du kilomètre.

Les bornes s'élevaient à un mètre environ du sol rendues bien visibles par un **sommet de peinture rouge**.

Des bornes hectométriques ont complété ensuite le dispositif.

A la suite d'une pétition initiée par les frères Michelin un véritable bornage des routes est créé.

Plusieurs modèles Michelin sont installés : plaques en lave émaillée, bornes kilométriques, bornes d'angle 4 faces en béton et lave émaillée.



LES PANNEAUX ROUTIERS

Au XVII^e, des premiers panneaux routiers servent à indiquer les distances pour calculer les courses des postiers.

Au XIX^e, les indications routières sont inscrites sur des plaques en fonte dites plaques de cocher, fixées sur les murs, croix ou poteaux. Vers 1900 avec les débuts de l'automobile, la signalisation routière se généralise

- l'entreprise Michelin produit des plaques murales qui assurent la promotion de ses pneus.

A partir de 1910, les deux frères créent les premières plaques Michelin à deux faces, ils offrent et posent 30 000 plaques émaillées dites « plaques merci »

- André Citroën fait installer 150 000 panneaux publicitaires à son nom.

Mais en 1946, l'État interdit la publicité sur les panneaux routiers et harmonise la signalisation routière.



LES GUIDES

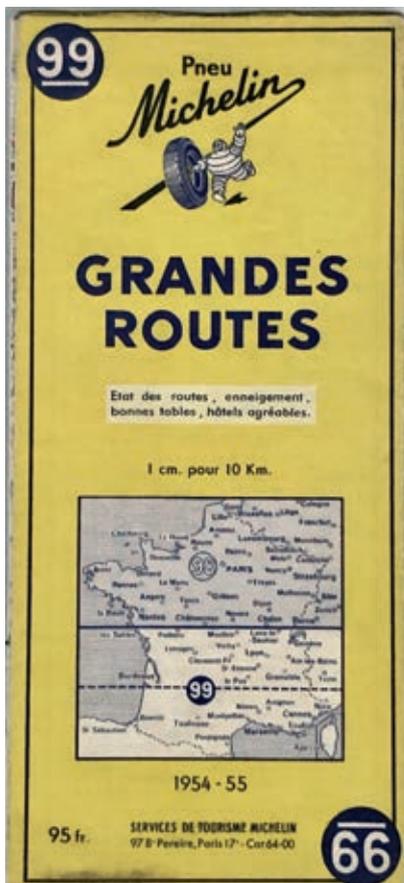
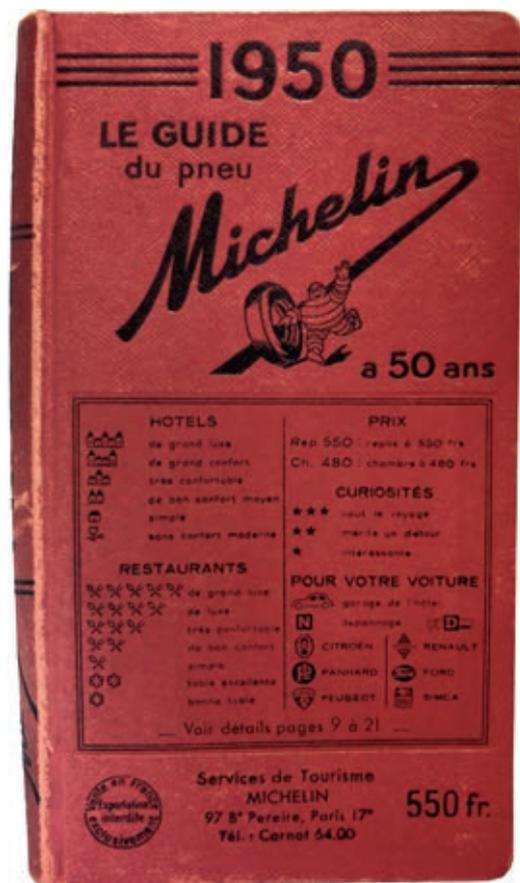
L'essor de l'automobile va contribuer à la vente de pneus développés par les frères Michelin qui se positionnent sur le service rendu à l'automobiliste.

Le guide originel est un livret publicitaire gratuit de 400 pages qui deviendra payant à partir de 1920. Le premier guide est édité à 35000 exemplaires en 1900. Avec sa couverture rouge et son petit bibendum il donne tous les renseignements utiles au chauffeur pour se loger, se nourrir, réparer son automobile, l'approvisionner... Il est offert aux chauffeurs avec l'achat de pneumatique.

Dès 1908 Michelin crée le bureau des itinéraires qui fournit sur demande le tracé d'un voyage par la route, en 1925 plus de 150 000 exemplaires sont expédiés.

Michelin sort en 1910 une première édition de 47 cartes couvrant l'ensemble de la France au 1/200 000^{ème}.

Les itinéraires donneront naissance aux Guides Vert Michelin à partir de 1926, plus pratiques, plus populaires que les guides existants.



LES ROUTES DES VACANCES

LA NATIONALE 7 OU ROUTE BLEUE

Une association de professionnels du tourisme dans les années 1930 donne au tronçon Roanne-Menton passant par Saint-Etienne le nom de « **route bleue** », nom qui désigne ensuite la totalité de la route nationale 7.

La N7 devient un véritable symbole des départs en vacances vers la grande bleue!

Les Trente Glorieuses de l'après-guerre correspondent à une période d'une **forte croissance économique avec l'augmentation du niveau de vie des ménages**. Cela permet l'accès à de nouveaux biens de consommations parmi lesquelles l'automobile tient une place de choix grâce à des prix abordables. Ainsi **la production triple pendant ces 30 ans**.

Avec les **congés payés**, 2 semaines en 1936, troisième semaine acquise en 1956, puis quatrième en 1969, le **temps et les dépenses consacrés aux loisirs et tourisme sont en augmentation**.

La **pratique du camping se répand et s'organise**. Le décret publié le 7 février 1959 encadre l'installation des campings et limite le camping sauvage.

Le camping devenu très populaire est considéré comme une « pratique de masse ».

En avant sur les routes des vacances vers le sud ! la 7 vers la Côte d'Azur, la 9 vers la Côte Vermeille où le soleil et les plages attirent les vacanciers.



LE PARIS-CÔTE-D'AZUR - PCA - EN AUTOCAR

Dans l'immédiate après-guerre une ligne d'autocar Paris-Nice en deux jours avec relais dans les hôtels Paris-Côte d'Azur (PCA) est proposée aux voyageurs.

Ces trajets quotidiens étaient ainsi organisés :

- 1^{er} jour : Paris – Moulins (déjeuner à l'hôtel de Paris) – Lyon (nuitée)
- 2^{ème} jour : Lyon – déjeuner à mi-route – Nice

Plusieurs variantes de trajet étaient proposées :

Paris – Lyon par le Bourbonnais (Moulins RN7) ou par la Bourgogne (Saulieu RN6) Lyon – Nice par la vallée du Rhône ou par les Alpes (route Napoléon avec déjeuner à Digne)

Une chaîne d'hôtels, reconnaissable à un écriteau bleu/blanc/rouge marqué Hôtel PCA s'est implantée sur tout le parcours de Fontainebleau à Nice pour les touristes indépendants.

D'autres variantes existaient pour desservir des destinations touristiques un peu à l'écart, tel que Dijon ou Vichy. La route par Vichy continuait par Thiers et Saint-Etienne, variante de la route bleue officielle, qui elle bifurquait à Roanne vers Saint-Etienne et le col de la République pour rejoindre la vallée du Rhône à Condrieu.



SUR LES ROUTES, LES AUTOMOBILES SE MULTIPLIENT

Les premiers véhicules du XVIII^{ème} siècle ressemblaient plus à des calèches aux grandes roues en bois propulsés par des moteurs à vapeur. Les moteurs à explosion à gaz puis au pétrole révolutionnent l'automobile dans les années 1860.

Les frères Michelin, Edouard et André mettent au point un pneumatique en améliorant le bandage en caoutchouc de Dunlop.

A la fin du XIX^{ème} des constructeurs français sortent leur premier modèle automobile :

Panhard et Levassor, Armand Peugeot, Marius Berliet, Louis Renault et ses frères

La première voiture qui prend une nouvelle forme fut La Sirène construite et conçue par Henry Bauchet en 1899.

L'automobile devient une véritable industrie dans les années 1900 : Aux Etats-Unis, en 1908 Henry Ford invente un modèle construit à des millions d'exemplaires sur des chaînes d'assemblage et impose son mode de production à l'ensemble du secteur automobile.

En France et en Allemagne, les constructeurs ouvrent des usines de production.

André Citroën en 1919 crée son premier véhicule, la Torpédo 10 HP puis la Traction en 1938 qui eut beaucoup de succès.





Après guerre c'est la généralisation des chaînes de production, les constructeurs sont **de plus en plus créatifs et produisent des voitures abordables** :

- Panhard : Dyna X, Junior, Dyna Z, PL 17 de 1945 à 1967
- Peugeot : 203 - 1948, 403 - 1955, 404 - 1960, 204 - 1965, 504 - 1968, 104 - 1979, 604 - 1979
- Renault : 4CV - 1947, Frégate - 1951, Dauphine - 1958, R4 - 1961, Caravelle et R8 - 1962, R10 et R16 - 1965, R6 - 1968, R2 - 1969, R15 - 1971, R5 - 1972.
- Citroën : 2CV - 1948, ID - 1956, Ami 6 - 1961, Diane - 1967, Méhari - 1968, Ami 8 et DS - 1969, GS et SM - 1970
- Simca : Aronde - 1951, Ariane - 1957, 1000 - 1961, 1300 - 1963, 1100 - 1967
- Les italiennes : Fiat : 500 en 1957, 128 - 1969, 127 - 1971, 126 - Lancia ; Alfa-Roméo
- Les allemandes : Volkswagen et sa Coccinelle et Mercedes
- Les américaines : Ford devenues ensuite allemandes
- Les anglaises : Austin



Les modèles les plus vendus

- de 1947 à 1948 : la Citroën Traction Avant, voiture créée en 1934
- de 1949 à 1955 : la 4CV Renault en France, voiture sortie en 1946
- en 1956 : La Simca Aronde
- de 1957 à 1961 : La Renault Dauphine
- de 1962 à 1965 : La Renault 4 ou 4L
- en 1966 : La Citroën Ami 6
- de 1967 à 1968 : à nouveau la Renault 4
- de 1969 à 1971 : La Peugeot 204
- en 1972 : La Simca 1100
- en 1973 : La Renault 12
- de 1974 à 1983 : La Renault 5

LES BOUCHONS DANS LES TRAVERSÉES DES VILLES

Lors des départs ou retours de vacances au mois d'août, la **traversée des villes est difficile**, les voitures forment de longues files jusqu'à être bloquées dans de véritables bouchons de plusieurs kilomètres. Des heures pour traverser telle ou telle ville sur le parcours ! Le trajet est long voire très long...

En 1964 on peut lire dans la presse :

« Situé au carrefour des RN7 et RN9, Moulins a connu ce 1^{er} Août une affluence de vacanciers aoûtiers jamais enregistrée de mémoire d'homme. Entre Villeneuve et Moulins, deux files de voitures ininterrompues et au carrefour du Pont Régemortes, malgré la présence de 4 agents de la circulation routière, embouteillage monstre, avec une « queue » s'étendant bien au delà du cours de Bercy »

Des kilomètres et des heures au pas pour traverser les petites villes bourbonnaises.

Sur la 9, après Moulins la traversée de Saint-Pourçain-sur-Sioule est souvent difficile, puis celle de Gannat et bien d'autres villes. Plus loin le bouchon de Millau est resté dans toutes les mémoires (jusqu'à la réalisation du spectaculaire pont de Millau en 2004)

Sur la 7, il faut passer Villeneuve/Allier, Moulins, Bessay, Varennes-sur-Allier, St-Gerand-le-Puy, Perigny et... nous voilà au célèbre bouchon de Lapalisse!

En haut: Embouteillage sur le pont Régemortes

En bas: Embouteillage devant le restaurant La Terrasse



Le célèbre bouchon de Lapalisse

Depuis 2006, date de l'ouverture de la déviation de Lapalisse, la ville met à l'honneur tous les 2 ans la Nationale 7 en **reconstituant l'embouteillage** pour le bonheur des amateurs de voitures anciennes et d'ambiance de l'époque des grands départs en vacances.



L'ÉTAPE «POMPISTE, LE PLEIN S'IL VOUS PLAÎT»

LES DISTRIBUTEURS DE CARBURANT ET HUILES FONT LEUR PUBLICITÉ

Les véhicules consomment, les moteurs chauffent, tombent en panne, les pneus crèvent...

L'arrêt à la pompe est donc un passage obligé et fréquent, au gré de la consommation qui peut être importante et de la capacité des réservoirs allant de 20 litres pour une 2CV à 60 Litres pour les DS.

Il faut également vérifier le niveau d'huile pour éviter de « couler une bielle ».

Le pompiste vous accueille avec les traditionnelles questions « *le plein* » « *essence ou super ?* » et puis « je vous fais le niveau ? »

L'essence ordinaire à la pompe rouge, le supercarburant à la pompe bleue

Les distributeurs de carburant et huiles font leur publicité

Les pétroliers développent leur activité de distribution d'essence sur toutes les grandes routes fréquentées.

Pour capter l'attention des conducteurs et les inciter à s'arrêter dans leur prochaine station, ils font leur publicité sur tous les trajets, les marques placardent sur les bâtiments leur nom et sigle pour la vente d'essence ou de lubrifiants.



Azur et son étoile bleue arborée ensuite par **Total**

Total : marque créée en 1953 par la Compagnie Française des pétroles née en 1924. Les trois couleurs, bleu-blanc-rouge sont choisies pour cette marque française

Elf naît en 1967 avec sa campagne publicitaire « les ronds rouges arrivent » peints en une nuit sur tout le territoire.

Esso acronyme de Eastern States Standard Oil apparaît en 1902 en France

Shell fondée début XX^e par les fils d'un négociant en coquillages londonien, la Royal Dutch Shell communique donc avec la coquille St-Jacques

Huiles Renault : Louis Renault, premier constructeur dès le début du XX^e diversifie ses activités et développe la filiale lubrifiants SA Huiles Renault

Mobiloil marque américaine créée en 1920

Carburants Energic et huile Energol

Motul, marque de la société Swan & Finch à New York

Igol, marque née en 1949 par l'association de 12 producteurs et distributeurs d'huiles de qualité pour les professionnels

Bibendum Michelin et ses pneus

Dunlop et ses pneus

LES GARAGES À MOULINS

La version du guide Michelin 1968 répertorie 8 garages à Moulines situés sur la nationale 7 :

- Europe Auto N7 Avermes - Austin, BMW
- Moulines PL : route de Paris
- Berthommier : 1 rue de Paris
- Dubois & Cie : 27 rue des Couteliers – Citroën
- Dufour : 36 rte de Lyon
- Garage Paris-Lyon : 18 rue de Lyon - Renault
- Garage Route Bleue : 64 rue de Lyon – Ford
- Garage St-Christophe : 97 rue de Paris-Lyon

et les garages à proximité

- Bardot : 12 bd de Courtais – Simca
- Govignon : 28 allée des Gâteaux
- Morand : 166 rue de Decize
- Maréchal : 13 av. Théodore de Banville – Peugeot
- Robin : 8 cours de Bercy - Renault

Garage rue des Couteliers :

1910 : Bougain et Reigneron installent un garage rue des Couteliers.
1919 : Joseph Dubois devient le 3ème associé jusqu'en 1936 où il reste seul aux manettes.

Il signe avec André Citroën le premier contrat de concession Citroën sur Moulines et participe ensuite à l'essor des voitures d'après-guerre, la 2cv, la DS.

1963 : sa fille et son mari Guy Dallois prennent la suite et ouvrent en 1967 une station-service sur la N7 au Pré-Vert à Avermes. L'atelier déménage en 1970 puis l'activité commerciale en 1989 quittant le garage d'origine de la rue des Couteliers



En haut à droite : Garage Robin (allée des gateaux) / Au milieu a droite : Garage Saint Christophe

En bas : Les 3 étapes du garage Citroën de Moulines : Rue des Couteliers (1, 2), Pré Vert Avermes (3)

L'ARCHITECTURE DES STATIONS-SERVICE

« *Perdu sur une route, je décide de m'arrêter quelque part, je passe un virage et je rencontre une station-service* »

Les stations-service n'ont pas toujours existé !

Les garages remplacent les écuries et l'on trouve des stationnements à la place des poteaux d'attache des chevaux.

Ce sont les épiceries, les pharmacies, les droguistes qui vendent l'**essence en bidon de 5l** que l'on déversait manuellement dans le réservoir du véhicule à l'aide d'entonnoir.

La pompe à carburant en bordure de trottoir constitue une innovation très importante.

En 1905 la première station essence est née aux Etats-Unis. Jusque dans les années 20/30 en France, **les stations essence restent accolées bien souvent au garage traditionnel**, l'automobile a encore besoin de beaucoup d'entretien.

Né aux Etats-Unis également dans les années 30, le concept de la station-service arrive en France dans l'immédiate après-guerre et se généralise dans les années 50/60.

Une station-service moderne comprend :

- un poste de gonflage des pneus, un poste de graissage
- une fontaine et un bureau. Le téléphone et les toilettes sont mis à disposition de la clientèle et pour les plus importantes, il existe une salle d'accueil et de vente.

La station prend les standards Art Déco de ces années, son architecture se caractérise par des toits plats, des bureaux en enfilade sous forme d'une boîte rectangulaire, surface vitrée importante (pour voir et être vu), un **toit-abri-auvent** très large et débordant.

Pour les plus petites stations, une vaste corniche débordante. Apparaît également le **totem** qui sert d'enseigne et d'éclairage. Les couleurs et les logos participent à l'architecture, peu de décor, **fond blanc, deux couleurs tranchées** : bleu/rouge pour Total-Esso-Agur, jaune/rouge pour Shell et jaune/vert pour BP.

ESSO en France

Le 27 Août 1859 en Pennsylvanie, le **premier puit de pétrole est foré** et E. Drake crée la Pennsylvania Rockoil. En 1863, John Rockefeller rachète le forage et crée Standard-Oil, il s'implante en France en 1902.

En 1929, la société Franco-Américaine de raffinage commercialise un carburant sous le nom d'Esso.

En 1952, la première station-service Esso vit le jour accompagnée des **deux personnages emblématiques** de la marque : **Monsieur et Madame Goutte d'huile**

En 1965, Esso adopte le slogan : « Mettez un tigre dans votre moteur »

3 types de stations :

La « **petite** » : une boîte vitrée qui abrite le bureau avec une vitrine et un bloc sanitaire souvent accessible extérieurement. Elle délivre l'essence, l'huile, l'eau et le gonflage des pneus. Les pompes sont en bordure de trottoir avec accès des deux côtés. La **boîte rectangulaire** est souvent agrémentée d'une vaste corniche débordante formant abri et donnant un peu d'ampleur

(station Esso rue de Paris – rue de Bardou à Moulins)

La « **moyenne** » comprend toujours une **boîte rectangulaire** plus vaste, très vitrée, permettant l'accès au public des sanitaires et d'un espace d'exposition de produits et accessoires spécifiques (huiles, anti-gel, peau de chamois, etc.). Accolés à cette boîte, deux pistes de mécaniques quelque fois dans un bâtiment plus ancien mais qui reprend en façade les couleurs de la marque sur fond blanc. Souvent dans ce cas l'autre extrémité de la « boîte » **se termine en arrondi**.

Un **vaste portique** : parapluie-ombrelle qui abrite les pompes accessibles des deux côtés.

Assez rapidement le portique est accolé à un totem qui affiche la marque visible de loin et qui participe au soutien du toit-abri.

Référence : station Total rue de Lyon Moulins et station Total la Madeleine Moulins

La **grande station** est un appel sur la route. Le portique abri est indépendant et protège les **postes à essences multiples**, accessibles des deux côtés par voies de dessertes. Le bâtiment est indépendant, toujours bloc rectangulaire à toit plat, qui en enfilade, comprend le bureau, la salle d'accueil, les sanitaires et les deux postes de graissage. Quelquefois indépendant et en arrière se trouve un véritable garage de concessionnaire.

Totem et lampadaire d'éclairage complète la station.

La partie portique-abri-totem et lampadaire est de plus en plus souvent en structure métallique.

Avec ces stations nous sommes passés de la **station-essence complémentaire du garage à la station service qui assure divers services** : le plein, les vitres, les pneus, l'eau du radiateur et ceci avec sourire et promptitude sans que le chauffeur ne descende du véhicule. Les toilettes et le téléphone étaient bien évidemment le complément de service indispensable.

La notion de service évolue dans les années 90 : les services sont alors en libre-service « servez-vous ». En arrière de la station, un véritable magasin, voire centre commercial est apparu : restaurant, supérette, hypermarché ...

« L'essence délivrée en 1900 par les épicerie en bidon de 5l est de nouveau vendue par les épiciers en 2000, il n'y a que la taille des épicerie qui changent » Thierry Lacombe.

**Station service Esso angle rue de Bardon
rue de Paris à Moulins**

Petite station, style Art déco avec grande corniche débordante et frise périphérique – années 30.



**Station Lagarde Total
rue de Lyon à Moulins**

Grand auvent-abri en béton avec pompes accessibles des 2 côtés, bureau en retrait vitré, accolé à l'ancien bâtiment relooké qui abrite un poste de mécanique.





Station BP/Citroën
Le Pré-Vert à Avermes

Deux auvents métalliques abritent les pompes à essence. Un bâtiment indépendant, boîte rectangulaire comprenant logement, salle d'accueil, toilette et dépannage rapide. Le garage concessionnaire Citroën est indépendant en recul. Un grand mât enseigne de la marque.



Station Total
la Madeleine à Moulins

Grand auvent en béton, station vitrée en arrondi accolé à un bâtiment ancien. A noter : deux restaurants : un de chaque côté de la station.

Relais d'essence de Robert Mallet-Stevens 1927

Architecte, décorateur, enseignant, **Robert Mallet-Stevens** est une figure emblématique de l'entredeux guerres. Il n'a pas laissé d'oeuvre théorique et a disparu à l'aube de la reconstruction.

Dans le cadre des expositions des Arts Décoratifs, il présente un projet et une réflexion sur un relais d'essence sur une grande route (salon d'automne 1927).

Le relais doit être conçu pour répondre au programme suivant :

- vendre de l'essence
- indiquer des directions
- afficher la marque de distribution de jour comme de nuit

Un bâtiment pour accueillir le vendeur et le client et une tour pour diffuser l'information.



LES STATIONS-SERVICES EN BANDES DESSINÉES

Les stations-services ont inspiré un certain nombre d'auteurs de BD.
- Hergé, dans L'or noir : « Boum quand votre moteur fait boum... »

- Goscinny et Uderzo avait créé en 1966 pour la marque Antar le personnage Antarix dans Astérix et les Hélvètes : une station-service très régionaliste est représentée

- Michel Graton, auteur de Michel Vaillant : une station de circuit de compétition

- Franquin avec Les Pirates du silence : album le plus représentatif avec Spirou et Fantasio et la célèbre station VROUP qui reprend exactement le standard du programme de l'époque : boîte rectangulaire/auvent-casquette/enseigne.



De haut en bas : Astérix chez les Hélvètes de Uderzo et Goscinny
Vroup les pirates du Silence de Franquin
Azur Tif et Tondu de Rosy et Will

PRIMES DE STATIONS-SERVICES

Pour attirer la clientèle, appâter les enfants et communiquer sur leurs marques, les grandes compagnies pétrolières ont très tôt offerts des objets publicitaires lors d'achat d'huile et de carburant. Les années 60-70 signent l'apogée de ce marketing qui a pour but de **fidéliser les automobilistes en incitant à la collection.**

« Papa, papa, arrête toi chez ESSO, ils donnent des Tintin... »

Ce sont surtout les enfants qui sont visés avec des thèmes qui les attirent, petites voitures, album à colorier, figurines en plastique, bandes dessinées... Tintin, Astérix, Lucky Luke...mais il faut aussi noter le côté pédagogique de certaines émissions, monnaies, médailles, livres, disques vinyls, cartes routières et guides.

Autocollants

En 1975, les stations Shell distribuent des autocollants qu'il fallait coller sur la vitre arrière, il fallait écouter Europe1. Vous étiez suivi par la R 16 Europe 1, et vous entendiez l'immatriculation de votre voiture, c'est gagné... 10 000 F en poche.

Coup marketing de génie, Europe 1 devient la radio la plus écoutée.



PAUSE DÉJEUNER OU NUITÉE

La route est longue et il faut 2 jours de Paris pour rejoindre le Sud, une pause s'impose !

LE PIQUE-NIQUE

Le saviez-vous ? pique vient de picorer utilisé au XVII^e, nique « chose sans valeur » en ancien français, *pique-niquer veut donc dire grignoter des petites choses*.

Facile, possible à tout moment, la pause pique-nique ravit les enfants.

On sort la nappe à carreaux, le plaid et la malle en osier ou plastique « *le poulet froid, la mayonnaise, le chocolat, les champignons, les ouvre-boîtes, et les tomates, les cornichons...* » chante Nino Ferrer en 1966.



LES RESTAURANTS ET HÔTELS-RESTAURANTS

Les restaurants et hôtels-restaurants s'installent le long de *cette longue nationale 7* qui a marqué la vie des communes traversées par un développement important des activités commerciales.

Nombreux établissements et commerces ont vu le jour grâce au trafic généré par la route.

Combien de restaurants route bleue sur tout le trajet !



LES RELAIS ROUTIERS

François de Saulieu, journaliste fait un reportage en 1934 sur les rouliers ou camionneurs, crée le journal « Les routiers » puis les « relais routiers » afin que les camionneurs puissent faire une pause et lire leur journal.

La chaîne se développe et à la veille de 1939, on compte 2000 relais en France, en 1957, 4000, aujourd'hui seulement 500 avec la concurrence des autoroutes. Bien repérables sur la route avec ses enseignes bleu-blanc-rouge, les relais sont très fréquentés.

Depuis 1965, avec le développement du tourisme, la clientèle se diversifie attirée par cette cuisine familiale et ses menus abordables.



DES RESTAURANTS POUR TOUTES LES BOURSES SUR L'AGGLOMÉRATION MOULINOISE

Au nord sur la commune d'Avermes

La terrasse : Pierre et Marie Dubreuil s'installent en 1935-36 dans ce bâtiment qu'ils font construire **au bord de la nationale en zone rurale**, en face une ferme, autour des jardins. Un bâtiment avec charpente métallique avec l'eau au puits. Un restaurant et 4 chambres à l'étage. La guerre... un poste de contrôle à proximité et les allemands qui dorment en sous-sol. Puis dans les années 1948-50, les gendarmes du quartin Taguin proche qui viennent se doucher dans la grande salle de bains-douche.



En 1952, le fils Pierre et sa femme Jeanine reprennent l'affaire, agrandissent l'hôtel qui passe à 11 chambres. C'est alors l'affluence du mois d'août, **les parisiens font une pause**, dorment parfois même dans les couloirs ! 500 croissants les matins et le midi une bonne cuisine familiale. Martine Dubreuil, la fille se souvient des nombreux accrochages de voitures à cette époque sur la route près du restaurant, une cliente avec son petit crocodile, le cycliste Roger Rivière devenu ami de la famille.

Martine et son mari Dominique Menu poursuivent l'aventure familiale de 1989 à 2004, la nationale 7 est toujours là mais la clientèle des vacanciers emprunte désormais l'autoroute.



Au centre ville, le guide rouge Michelin version 1968 indique

- hôtel de Paris : 21 rue de Paris
- hôtel Moderne : 5 place aux Foires
- hôtel le Dauphin : 47 place d'Allier
- hôtel du Parc : 24 place de la République
- hôtel Danguin et Terminus : place de la Gare
- hôtel de l'Agriculture : 8 cours Vincent d'Indy
- restaurant des Cours : 26 cours Jean Jaurès
- auberge Basquaise : place Cortet
- restaurant le Jacquemart : 10 place de l'hôtel de Ville



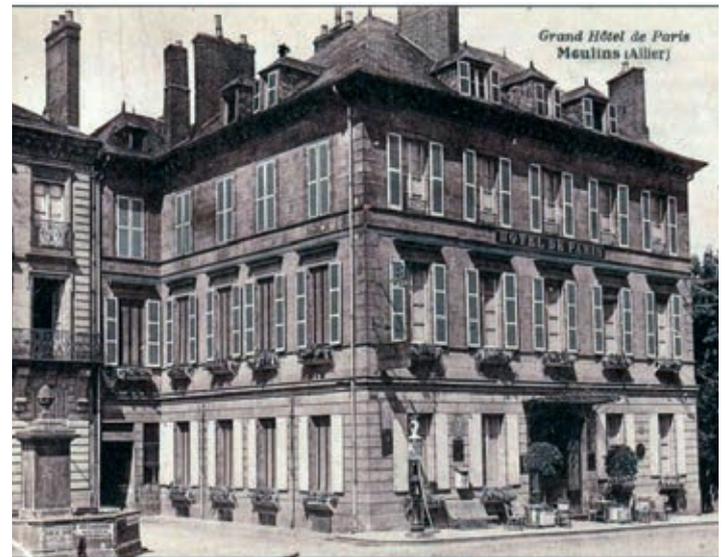
L'hôtel de Paris datant de 1834, passe de la famille Cagnat aux mains de Johanny Laustriat en 1935, lieu de son apprentissage puis de son rôle de chef cuisinier avant la guerre de 14-18. L'étoile attribuée à ses prédécesseurs est retrouvée en 1938.

Pendant la guerre, Moulines est sur la ligne de démarcation et l'hôtel est réquisitionné et toutes les chambres sont occupées par les Allemands.

Le fils, Jean et sa femme reprennent la suite en 1955 et c'est le début de la grande épopée de la RN7 : « Au déjeuner, nous faisons deux services, le premier pour ceux qui arrivaient de Paris, vers midi, le second pour ceux qui venaient de Lyon, vers 13 heures » se souvient Jean Laustriat pour un article de la Montagne.

C'est aussi l'époque des vedettes qui s'arrêtent à l'hôtel, chanteurs, acteurs, écrivains, sportifs, hommes politiques. Le livre d'or témoigne du passage de nombreuses personnalités. L'Hôtel de Paris connut alors une très grande renommée.

En 1973, l'hôtel décroche sa seconde étoile jusqu'en 1985 date à laquelle les Laustriat cessent leur activité.



L'hôtel Moderne : Pierre et Mariette Darmangeat achète ce fonds de commerce de la place aux foires en 1919 qui se développe notamment grâce à l'activité agricole. En **1925 l'hôtel fait place à un immeuble moderne** sous la houlette d'Alphonse Chaumette. Un bâtiment de style art déco avec bow-windows agrandi en 1930 et complété par un bâtiment annexe, **passant ainsi de 8 chambres à 47 chambres**. La première inscription au guide rouge Michelin date de 1932.

En 1956, un réaménagement par le cabinet d'architectes Marol-Lesserteur modernise accueil, salle de restaurant.

Les enfants Renée , André et sa femme Marie poursuivent l'activité et **l'hôtel affiche complet pendant la période d'affluence des vacances**.(cf livre Michel Darmangeat- petit-fils)

Pour les moulinois l'hôtel Darmangeat est devenue une référence.



Au sud l'hôtel restaurant Fournerie à Toulon/Allier



D'autres hôtels moulinois



LA BRASSERIE DE LA MEUSE À LA NAISSANCE DE LA NATIONALE 9

Plusieurs brasseries se sont installées à Moulins au XIX^{ème} siècle : Brasseries Specht (1820), brasseries Domeck (1836), brasseries Schneider-Domeck (1872), brasseries Loizel.

La brasserie Schneider-Domeck, installée sur la levée de la Charbonnière, près du pont Régemortes à la Madeleine connaît des dommages lors des bombardements du 18 juin 1940 organisés par l'armée française (bataille de Moulins) pour empêcher la progression des troupes allemandes vers le sud par la nationale 9.

La brasserie fabrique la 33 centilitres de bière la Meuse mais aussi de la limonade et du Vivor (jus de fruits, sucre et eau gazeuse).

Elle fournit tous les bars et restaurants dont certaines terrasses sont équipées du fameux « *parasol La Meuse* » !

Victime de la concurrence, la brasserie moulinoise cesse totalement son activité en 1981.

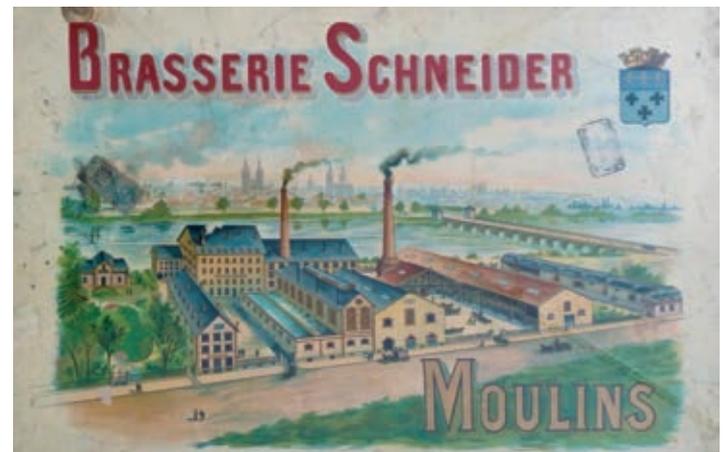
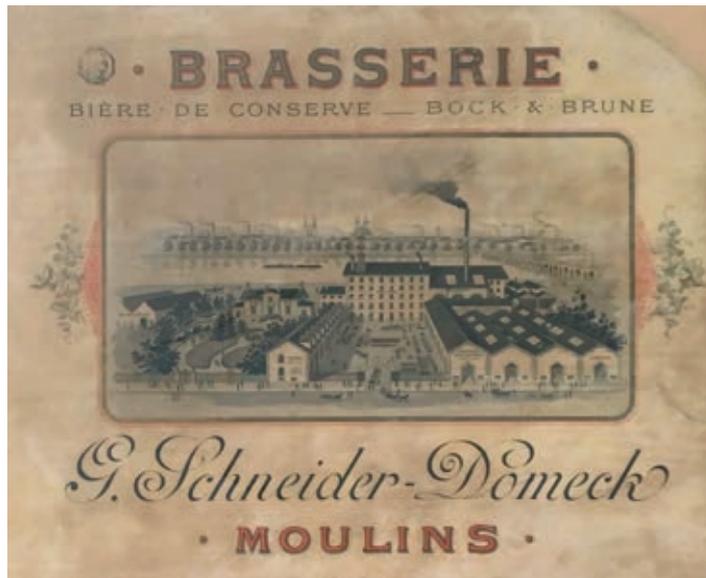
Les bâtiments sont démolis en 2003.

Un vaste programme d'agrandissement et de modernisation est engagé et réalisé dans les années 1941, 1942 faisant de la brasserie moulinoise **un site de production important**.

La bière est un produit consommé couramment pendant et après-guerre.

La brasserie Schneider commercialisait la marque « bière du faucheur »

La brasserie Schneider est rachetée en 1947 par les brasseries de la Meuse fondées en 1890 dans le Bas-Rhin qui se portent acquéreurs de plusieurs brasseries en France. En 1966, l'entreprise fusionne avec d'autres grandes brasseries pour former la Société européenne de brasserie.



LES JEUX ET JOUETS

Le mille bornes

Jeu inventé en 1954 par Edmond Dujardin, éditeur de matériel pour auto-écoles, *illustré par Joseph Le Callennec*.

Le jeu s'est inspiré d'un jeu de cartes américain, Touring, créée en 1906. Le nom du jeu vient des bornes kilométriques jalonnant le réseau routier français et du kilométrage de la nationale 7 : 1 000 km (996 km exactement)



Le jeu Nationale 7 Lapalisse

Jeu de stratégie. Pris dans le flot des voitures, il faut mettre à profit votre passage à Lapalisse pour vous restaurer, faire quelques achats ou même visiter le château.

Pour gagner, il faudra beaucoup d'habileté et d'anticipation afin d'être le premier à continuer sa route sur la célèbre Nationale 7.

Autokiri

Jeu de société inspiré du jeu le Cochon qui rit



LES VOITURES MINIATURES ET LEURS FABRICANTS

la Compagnie Industrielle du Jouet, créée en 1920 par Fernand Migault à Paris puis les Ets Migault SA en 1927 fabriquent des jouets en tôle et en bois échelle 1/10^e en accord avec Citroën en 1922, distribués dans les concessions Citroën, puis Renault véhicules du 1/10^e au 1/43^e en tôle émaillée et zamac (alliage), avec Shell dans les années 50, miniatures de stations-essence et camionnette Shell Berre.

Dinky Toys créée en 1934 en Angleterre par Franck Horny, directeur de la firme Meccano.

Fin des années 40, production de modèles français qui conduit à une gamme Dinky Toys France.

Reproduction la plus fidèle possible des véhicules qui devient le jouet culte de la génération du baby-boom. Dinky Toys s'éteint au début des années 70.

Norev firme créée en 1946 à Lyon par les trois frères Véron. Norev = Veron à l'envers.

Début des années 50, fabrication de la première voiture miniature : la Simca 9 Aronde échelle 1/43^e. En matière plastique la rhodialite colorée dans la masse, légère et solide, vendue dans une boîte unitaire et nominative.

Accord avec Ford pour la Vedette 54, puis Citroën la 15-6 familiale....

Majorette : un des frères Véron, prend son indépendance et crée Rail-Route à Lyon en 1961 puis sort ses premières voitures miniatures en 1964, la société prend le nom de Majorette en 1967.

Fabrication en métal et plastique, échelles entre 1/32^e et 1/100^e de nombreux véhicules.

1976, première publicité télévisée de Majorette pour ses voitures moulées sous pression

JRD : la société voit le jour en 1928 pour des jouets automobiles en tôle, puis produit des miniatures en zamac. En 1964, JRD est racheté par CIJ.

Mont blanc : Les Ets Vullierme en haute-Savoie crée en 1950 leur premier camion laitier pour la firme lait Mont-blanc, s'en suit de nombreux jouets téléguidés ou à friction.

Minialuxe : crée en 1953 à Oyonnax, spécialiste de l'injection plastique, elle produit ses premières voitures en matière plastique. La gamme « tacots » a eu un très grand succès dans les années 60. Minialuxe a cessé son activité en 1978.

Solido : crée en 1932, cette marque à traversé toutes les périodes et subsiste toujours, avant gardiste elle inventa les premières portières ouvrantes, les suspensions, les chenilles articulées... le groupe est dirigé par la famille De Vazeille, puis dans les années 80 sera cédé à Emile Veron, dans les années 90 il y eut plusieurs changements de propriétaires mais Solido ne disparaîtra pas. En 2023, elle fêtera ses 90 ans.

Autres marques : Joustra, Gégé, France-Jouet...

LES GARAGES ET STATIONS-SERVICES

Depreux : la plus célèbre des marques de garage voit le jour en 1950. Jean Depreux crée des garages pour les petites voitures au 1/43^e, un jouet alors absent du marché, l'entreprise ferme en 1981.

D'autres marques produisent de beaux modèles : Atomic, Majolu, MGF, Nil, Rossignol...

Le bois, l'Isorel, le rhodoïd, et la matière plastique sont utilisés. Dans les années 70-80 les garages sont tout en plastique et perdent beaucoup de leur charme.

Il existe aussi des jouets en tôle peinte avec système mécanique à clé, les petites voitures circulent sur un circuit jusqu'à détente complète du ressort.



LES VOITURES À PÉDALES

Les premières voitures apparaissent au début du XX^e, fabriquées par des artisans ou constructeurs de landaus pour les enfants des familles bourgeoises. Carrosserie bois sur châssis tôle.

A partir des années 20-30, la voiture à pédales se démocratise avec Eureka Garnier et ses voitures en métal avec roues gonflables. D'autres marques se développent : Devillaine, Morellet-Guerineau, Devisix ou MFA.

Dans les années 70, le plastique remplace le bois et le métal.



Ferrari 1960-61 fabrication Morellet Guerineau



LES CIRCUITS ÉLECTRIQUES

Scalextric : premier fabricant au monde de circuits routiers automobile, c'est la référence.

La première version est présentée en Angleterre en 1957 avec une Maserati et une Ferrari en métal.

En 1958, c'est le groupe Tri-ang qui produira les modèles avec de nouvelles voitures plus performantes en plastique.

Circuit 24 : concurrent français de scalextric créée en 1961, diffusé par Mécano, la production est arrêtée en 1973.

Jouef : marque française spécialisée dans le train électrique. En 1964 Jouef propose le système Record 64, éch 1/40^e (Jaguar E et Mercedes 300 SL)

LA CHANSON !



La très célèbre « Nationale 7 » est composée en 1955 par Charles Trenet qui emprunte régulièrement cette route de Paris au Sud pour rejoindre ses propriétés d'Aix en Provence ou de Juan les Pins. C'est de la terrasse de cette dernière que Charles Trenet compose cette fameuse chanson.

Grand collectionneur de voitures également.

De nombreuses versions vont naître par la suite ...

Le poste radio diffuse les chansons des yéyé

Un nouvel courant musical qui émerge dans les années 60, adaptation de chansons anglo-saxonnes ponctuées par les Yeah ! Yeah !

2 animateurs de la radio Europe 1 lancent la célèbre émission quotidienne « Salut les copains » qui diffuse les yéyé.

Paroles de Charles Trenet - Editions Raoul Breton

*De toutes les routes de France d'Europe
Celle que j' préfère est celle qui conduit
En auto ou en autostop
Vers les rivages du Midi
Nationale 7*

*Il faut la prendre qu'on aille à Rome à Sète
Que l'on soit deux trois quatre cinq six ou sept
C'est une route qui fait recette
Route des vacances*

*Qui traverse la Bourgogne et la Provence
Qui fait d' Paris un p'tit faubourg d'Valence
Et la banlieue d'Saint-Paul-de-Vence
Le ciel d'été*

*Remplit nos cœurs d'sa lucidité
Chasse les aigreurs et les acidités
Qui font l'malheur des grand's cités
Toutes excitées.*

*On chante, on fête
Les oliviers sont bleus ma p'tit' Lisette
L'amour joyeux est là qui fait risette
On est heureux Nationale 7.*



LE MUSÉE



Le Musée du Bâtiment est né en 1995 de la volonté d'architectes et d'entrepreneurs moulinois de créer une vitrine et un lieu de promotion des différents métiers du bâtiment.

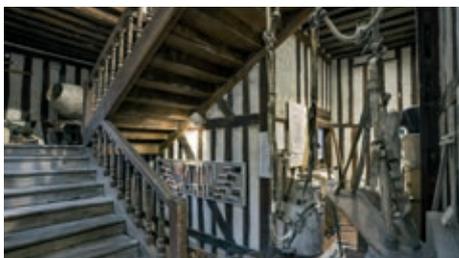
Le Musée du Bâtiment de Moulins est unique en France à cette échelle.

Il est membre du réseau des Musées Techniques initié par le Conservatoire National des Arts et Métiers.

Il est associatif et administré par des bénévoles.

Le Musée existe grâce aux dons des entreprises et particuliers et à la générosité des entreprises partenaires et de la ville de Moulins

Le Musée est situé dans un authentique immeuble datant du XVIII^e siècle, propriété de la ville de Moulins



SES COLLECTIONS PERMANENTES

Tous les corps d'état du bâtiment sont représentés au travers de collections aussi variées qu'étonnantes.

Outils et réalisations, évolution des techniques, matériels et matériaux utilisés sont présentés sur trois niveaux.

Tous ces objets sont les témoins d'un savoir-faire, d'une époque ou de modes.

Les préserver et les mettre en valeur au sein du Musée du Bâtiment contribue à la transmission du savoir et du savoir-faire.

Une salle par corps d'état :

Le bureau de l'architecte bien avant l'informatique.

Les appareils de mesure du géomètre sans le laser.

Le gros-œuvre : l'apparition des matériaux.

Tuiles, ardoises, zinc, des matériaux de couverture toujours utilisés.

La charpente traditionnelle et les menuiseries avant l'arrivée de la préfabrication industrielle.

La plomberie avant l'inox, le PVC et le polyéthylène, nos sanitaires au début du siècle dernier.

La serrurerie, la charpente métallique. L'évolution vers la modernité.

La révolution industrielle due à l'électricité transforme notre vie et nos maisons.

La déclinaison des carrelages d'époque, les productions locales.

La plâtrerie, le staff, un métier d'artiste... De plus en plus rare.

La peinture et la tapisserie, l'évolution de la décoration de nos maisons.

Les chefs d'oeuvre des compagnons, l'excellence.

Le pont Régemortes

BIBLIOGRAPHIE

- Chabres, M.S. & Naddeo, J.P. (2018, 16 mai). **Eternelle nationale 7 au coeur de la France**. Gründ.
- Darmangeat, M. (2019, 13 septembre). **Chez Darmangeat**. L'Harmattan.
- Darmangeat, M. (1999). **Un Hôtel, < ville, une famille**.
- Darmon, O. (2004, octobre). **La route autrefois**. Hoëbeke.
- Demory, J.C. (2005, 2 avril). **Les routes de chez nous de la voie romaine à l'autoroute**. ETAI.
- Depardon, M. & Gester, J. (2020, 25/26 avril). **Nationale 7 Voyages aux confins de la France**. Libération N°12094.
- Dubois, T. (2010, 1 avril). **C'était la nationale 7, la route bleue, la route nationale 6**. Drivers.
- Dubois, T. (2003, juin). La Route Paris-Côte d'Azur : **Petite Histoire des Nationales 5, 6, 7 et de la Route Bleue entre Paris et Menton**. Drivers.
- IFA. (1985). **Architecture de Bandes dessinées**. Catalogue d'exposition.
- ENSI les ateliers. **Souvenir de station-service**. (Mémoire sous la direction de M.C. Sellier).
- Macfarlane, K. (2015/2016). **Station-service**. Encyclopédie Canadienne.
- Mallet-Stevens, R. (2005, 29 avril). **L'oeuvre complète**. Centre Pompidou Editions.
- Pagneux, D. (2016, mars). **Redécouvrir la nationale 7**. Ouest-France.
- Pagneux, D. (2006, septembre). **Garages ambiances d'hier**. ETAI.
- Pascal, D. (2020, octobre). **Stations Service**. ETAI.
- Pascal, D. (2018, 28 septembre). **Garages de nos régions**. L'autodrome.
- Potherat, J. (2003, janvier). **Histoires d'Automobilistes**. Drivers.
- Sabatès, F. & Jansen, W. (1999, novembre). **Les garages Citroën, un réseau d'amis 1919-1969**. ETAI.



MUSÉE DU BATIMENT

EXPOSITION ROUTES DES VACANCES

OUVERT : VENDREDI - SAMEDI - DIMANCHE - 10H À 12H / 14H À 18H



18 rue du Pont Ginguet
Quartier des Mariniers
03000 MOULINS
Tél. 04 70 34 23 69

www.musee-batiment.fr

