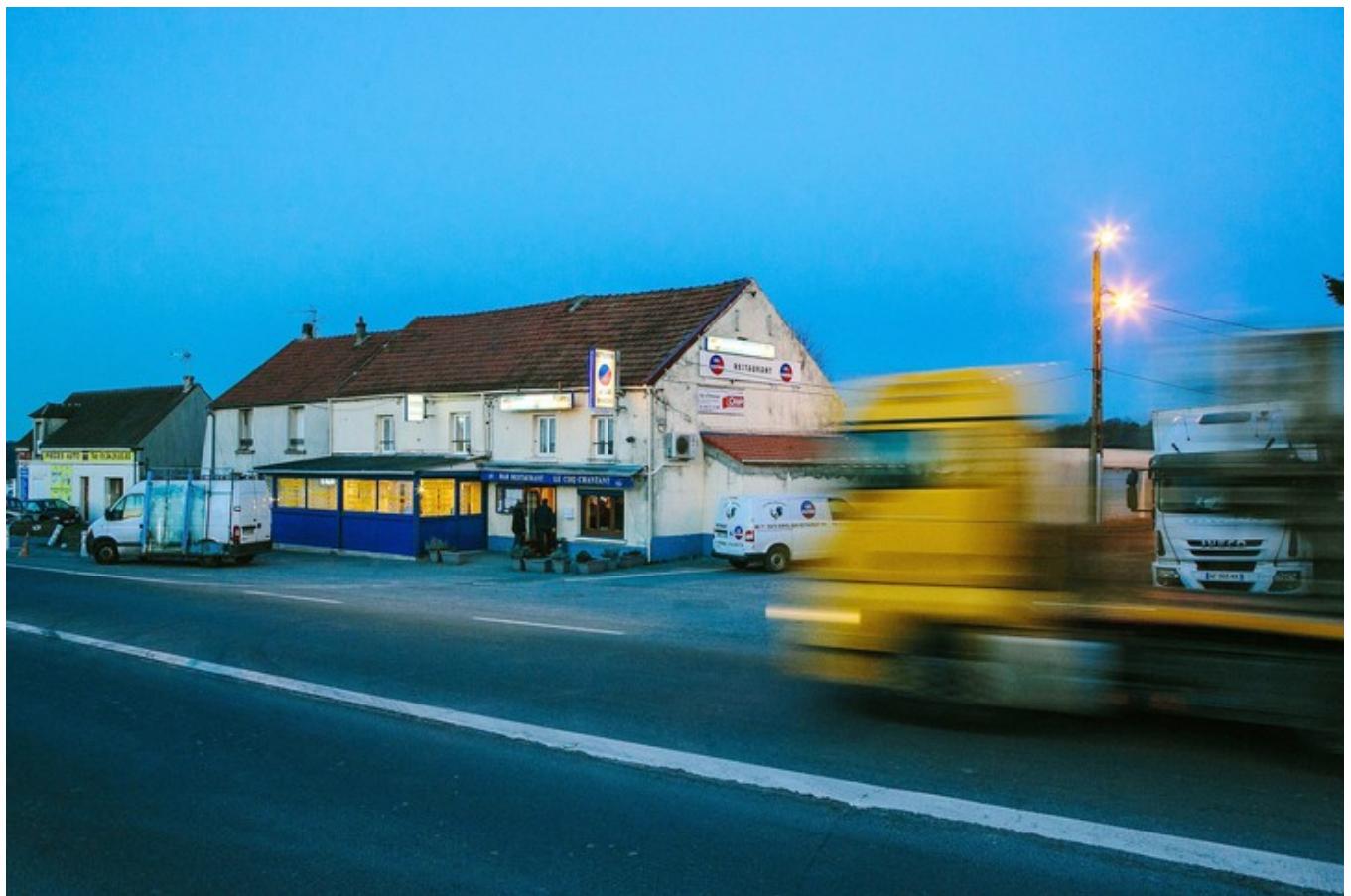


Les Relais routiers, nouveaux relais de poste

Par [Jean-Claude Raspiegeas](#), le 24/7/2019 à 01h18

Depuis quatre-vingts ans, ces restaurants labellisés de bord de route doivent assurer qualité, accueil et prix modérés. Leur histoire est associée à celle d'un journal, « Les Routiers ». Troisième volet de notre série sur le monde des routiers.



- [« Les Routiers », un magazine à leur service](#)

Pour durer, un routier se doit de bien manger. Longtemps, le couvert, parfois le gîte, lui fut garanti pour « briffer » le long des nationales où processonnait son pétaradant bahut. Il était assuré d'y trouver chaleur humaine et mets roboratifs qui le remettaient en selle, lui redonnant du cœur à l'ouvrage pour repartir au turbin.

Il avait ses habitudes, n'hésitant pas à rallonger son parcours, à repousser le voile de fatigue qui pesait sur ses paupières, pour mettre ses pieds fatigués sous la table d'une auberge, à l'enseigne des Routiers, étoile de sa nuit. Au milieu des éclats de voix, le patron lui garantissait son rond de serviette et la serveuse lui servait, pour un prix modique, un repas à la bonne franquette. Sous la rudesse des attitudes, il goûtait les attentions qu'on ne manquait pas de lui prodiguer.

24 heures dans un relais routier, L'Escale de Châteauroux

Cette tradition, hélas, périclite. Certes, il existe toujours des caboulots reconnaissables à leur panneau rouge et bleu, rond comme une roue. Mais le transfert des nationales vers les autoroutes a détourné les routiers de ces escapades réconfortantes. Jadis ouverts jour et nuit pour s'adapter à leurs rythmes, beaucoup appliquent aujourd'hui des horaires ordinaires.

On se repasse les adresses de ceux qui, comme L'Escale à Déols, près de Châteauroux (Indre), maintiennent une continuité de service héritée d'un autre âge, 24 heures sur 24, 365 jours par an. Le flux tendu permanent auquel sont assujettis les routiers ne leur laisse plus guère le loisir de musarder et de trainasser. Tout comme la sieste rituelle au milieu des prés, le repas arrosé dans un Relais routier appartient au passé. Le fret n'attend plus. Pas question de lambiner.

L'histoire d'un magazine

Cette institution des Relais routiers est liée à l'histoire d'un magazine. Dans les années 1930, un journaliste, François de Saulieu, à l'occasion de reportages à bord de camions, découvre la misère sociale d'un métier aux cadences infernales et la solitude de gaillards, loin de chez eux, esclaves du bitume, soumis au bon vouloir des affréteurs.

« Louis Navière détectait “les bons coins” au nombre de bahuts arrêtés devant les cafés. »

Thierry de Saulieu

Cet aristocrate s'en émeut et décide de les défendre. Il lance un journal, *Les Routiers*. Fiasco. Les routiers ne songent pas à lire ce mensuel, à la publication aléatoire. En mars 1936, par exemple, le journal ne paraît pas. Le patron est en voyage de noces...

« Mon père, raconte Thierry de Saulieu, ancien grand reporter au *Figaro*, longtemps directeur du magazine, avait remarqué de bonnes tables le long des routes, fréquentées par les chauffeurs. Il avait chargé un ami et confrère gastronome de répertorier “les bons coins”. Louis Navière les détectait au nombre de bahuts arrêtés devant les cafés. Et, aux heures creuses, par les traces d'huile et de gazole que laissaient les camions sur les parkings. C'était son meilleur indice. »

De la « générosité » dans l'assiette

François de Saulieu et Louis Navière ont l'idée de « vendre » leur journal gratuitement à ces restaurateurs contre l'obtention d'un panonceau en émail inaltérable « *Les Routiers* », assorti de cette précision bien visible, en lettres capitales : « *SE LIT ICI* ». L'auberge, lieu de consultation, se transformait en salon de lecture, baigné par le fumet de la cuisine, après une bonne lampée de « *Gaz-oil* », un apéro à base de gentiane, confectionné par le magazine...

La Fondation Berliet, le conservatoire des camions

Le cahier des charges pour mériter le label imposait un menu peu cher, des douches, un parking. Et de la « générosité », dans l'accueil comme dans l'assiette. Une distinction « *La Casserole* » sera accordée, dans les années 1960, aux établissements de grande qualité culinaire. La plaque « *Maître-restaurateur* », soumise à inspection, remise en jeu tous les quatre ans, signale aujourd'hui les Relais d'exception, comme *L'Escale à Déols*.

Les Relais routiers du XX^e siècle ont pris la suite des anciens « relais de poste », parfois au même endroit. Le *Cheval noir à Champagne-au-Mont-d'Or*, dans le Rhône, est le premier à recevoir ce titre, bientôt suivi par le *Relais de Balsièges*, en Lozère, et le *Relais d'Épernon*, en Eure-et-Loir.

Un rôle actif dans la Résistance

En 1937, François de Saulieu et Louis Navière publient *La Route facile*, premier guide des Relais routiers. Trente pages, format poche, qui donnent la liste des adhérents, classés selon les itinéraires : Paris-Beauvais, Paris-Cherbourg, Paris-Marseille. Dix ans plus tard, les nouvelles éditions distinguent les Relais routiers ouverts nuit et jour et ceux qui disposent d'une « *sonnette de nuit* ».

Certains jouent la carte de la confiance. La patronne d'un Relais sur la N7 laissait la nuit sa clé derrière le volet. Dans la cuisine, un substantiel frichti attendait les chauffeurs de passage. Ils laissaient l'argent de l'addition sur le comptoir, repartaient sur la pointe des pieds, sans oublier de remiser la clé à sa place.

La grande histoire des routiers

« *Pendant la guerre, souligne Thierry de Saulieu, les Relais routiers ont joué un rôle actif dans la Résistance, en organisant des convois discrets de clandestins, en faisant passer des combattants de l'ombre dans des camions vers la zone libre. Cette participation ne fut jamais vraiment reconnue après la Libération, à la différence de la bataille du rail que menèrent les cheminots. La raison en est simple. C'était des actions isolées, peu visibles, peu spectaculaires.* »

« *Les Relais routiers devaient entretenir un esprit de compagnonnage, rappelle Thierry de Saulieu. Ils sont devenus des centres routiers. En poussant la porte, le chauffeur savait qu'il y trouverait des messages, et un téléphone pour appeler son patron, se mettre en relation avec les affréteurs, donner de ses nouvelles et prendre les ordres.* »

C'est là aussi que les routiers se donnaient rendez-vous pour échanger des informations, entretenir une forme de solidarité, nourrir une amitié d'itinérants. »

Un patrimoine à conserver

Au début des années 1960, 4 000 Relais routiers sont disposés comme des têtes d'épingle sur la carte de France. « *Les chauffeurs qui sillonnent le pays jouent le rôle d'inspecteurs, se passent le mot, et envoient au journal les bonnes et moins bonnes adresses, explique Thierry de Saulieu. Tous les ans, de 10 à 15 % des enseignes perdent leur panonceau pour non-respect de la charte. Vite remplacées, tant la liste d'attente est fournie. »*

Le cahier des charges pour mériter le label imposait un menu peu cher, des douches, un parking. Et de la « générosité », dans l'accueil comme dans l'assiette.

Alléchés par le bouche-à-oreille, familles et vacanciers commencent à rappliquer. Ils n'hésitent pas à garer leurs Aronde, Versailles, Dauphine, 2 CV et DS au milieu des semi-remorques, ni à coudoyer les malabars en salopette, sans manières, qui avalent leurs repas, en haussant la voix.

Un journaliste américain, Rudi Shelmensky, découvrant ce phénomène, qui garantit qualité et convivialité, écrit à destination de ses lecteurs : « *Les Relais routiers sont à montrer aux musées des traditions populaires au même titre que les châteaux de la Loire. »*

Une tradition qui se perd

Thierry de Saulieu n'est pas loin de souscrire à cette proposition. « *Les Relais routiers ont une structure typiquement française, détaille-t-il. Le père à la cuisine, la femme et la fille en salle, le fils au bar. Ils ne comptent pas leurs heures, triment comme des damnés, gagnent bien leur vie mais, au bout d'un certain temps, soit la santé s'en ressent, soit les couples explosent. »*

Sur la route, dans le camion de Pierre Audet

En cinquante ans, le nombre de Relais routiers a fondu. Ils ne sont plus qu'un millier, quatre fois moins que dans les années 1960, alors que le trafic poids lourds a explosé. Aujourd'hui, les chauffeurs qui ont mis au point deux applications (Truckfly, rachetée par Michelin, et resto-routier.com) pour cataloguer ces restaurants se plaignent.

Dans beaucoup de Relais routiers, disent-ils, se perd la tradition du fait maison au profit d'une cuisine industrielle et la pratique du buffet à volonté insipide et piégeux se généralise. Les enseignes qui maintiennent le pavillon et demeurent fidèles à l'esprit du label ont droit, sur cette application comme dans le guide officiel, à des étoiles distinctives.

« **Les Routiers** », un magazine à leur service

Depuis 1934, ce mensuel fondé par un aristocrate est le porte-voix de cette corporation.

Le dimanche 13 mai 1934 paraît le premier numéro d'un journal de quatre pages, austère, aux lignes serrées. Il annonce l'avènement d'une nouvelle corporation de travailleurs isolés qui triment dur. Son titre, *Les Routiers*, impose un mot qui n'existe pas encore dans le langage courant, pour désigner ceux que l'on appelle encore les camionneurs, les conducteurs, les chauffeurs.

Thierry Dubois, un mémorialiste de la route

Son fondateur est un aristocrate de province, journaliste à ses heures, ému par « *la rudesse du métier et la solitude de ces gros bras de la route au grand cœur* », lors d'un reportage où il a partagé leur vie. Venu de l'Action française, après un séjour à Vichy dans l'entourage de Pétain, François de Saulieu de la Chomonerie (1907-1987) va consacrer son existence à les défendre, au nom d'un catholicisme social.

Il mène de front son entreprise de presse (qu'il sauve du naufrage grâce à la dot de sa femme, une princesse irlandaise) et la gestion, hasardeuse, du syndicat qu'il a créé, bataillant face à la CGT, et lançant le label *Les Routiers* pour les restaurants qui le méritent.

Un titre syndical devenu magazine d'informations générales

Son magazine sert de courroie de transmission à la Fédération nationale des chauffeurs routiers (FNCR), syndicat autonome qu'il a fondé en même temps que le journal. Dans ses colonnes, François de Saulieu bataille pour la reconnaissance des maladies professionnelles, contre la pénibilité de la profession, pour la création de centres de formation, de caisses de retraite, de congés de fin d'activité.

Thierry de Saulieu milite pour le confort des chauffeurs, mène campagne pour les appareils de contrôle, plaidant pour leur sécurité et l'amélioration de leur condition.

L'un de ses fils, grand reporter au *Figaro* et à *L'Équipe*, Thierry de Saulieu, grâce au soutien financier de la famille, reprend le flambeau dans les années 1990. Il transforme ce titre syndical et politique en magazine d'informations générales. Ce bretteur ferraille avec les acteurs du secteur quand les intérêts des routiers sont malmenés.

À son tour, il milite pour le confort des chauffeurs, mène campagne, parfois contre ses lecteurs, pour les appareils de contrôle, plaidant pour leur sécurité et l'amélioration de leur condition. Avocat de ces ouvriers déconsidérés, il réclame la reconnaissance des pouvoirs publics et de l'opinion qui ignore la réalité autant que la nécessité de leur travail.

Un groupe de presse familial

Les Routiers est un magazine mensuel de 100 pages, sur papier glacé, édité par SEJT.

Sa diffusion moyenne avoisine les 45 000 exemplaires.

70 % de ses recettes viennent de la publicité.

Le capital est détenu depuis 1934 par la famille de Saulieu.

Le groupe SEJT publie aussi *Autocar & bus infos*, *Carrosserie*, *Guide lavage et stations service actualités*, le *Guide des Relais routiers* et *Transporteurs.net*.

Les titres concurrents

France Routes, magazine mensuel lancé en 1980. Il s'est d'abord appelé *France Routiers*.

L'Officiel des transporteurs, hebdomadaire professionnel.

Le média en ligne [TRM24.fr](http://www.trm24.fr).

« Un monde attachant »

Dandy parfois extravagant, Thierry de Saulieu lance l'aventure des 24 Heures du Mans camions, soutient le défi du Paris-Dakar qu'il gagne à cinq reprises au volant d'un poids lourd, bat des records de vitesse avec ces monstres.

Le contenu du magazine évolue, le style aussi. La maquette est rajeunie après l'arrivée en 2000 de Marie Fréor, secrétaire de rédaction aujourd'hui rédactrice en chef, seule permanente, qui relaie tous les aspects (sociaux, juridiques, techniques) d'une profession secouée. Elle alimente [le site Internet \(1\)](#) et la [page Facebook](#) pour recueillir des témoignages, réaliser des portraits.

« *J'ai découvert un monde attachant, avec des profils inattendus, dit-elle. Ces solitaires d'abord méfiants aiment se confier quand on leur tend l'oreille. Ils n'ont pas assez conscience qu'ils font un travail admirable et vital pour la société.* » Miroir et porte-voix, ce journal, fait pour eux et avec eux, s'évertue à les en convaincre.

Jean-Claude Raspiengeas

(1) <http://www.routiers.com/>