



**HAL**  
open science

# Le temps du voyage : rythmes et perception du temps dans les pratiques du voyages en Europe entre Lumières et romantisme (1750-1850)

Grégoire Besson

► **To cite this version:**

Grégoire Besson. Le temps du voyage : rythmes et perception du temps dans les pratiques du voyages en Europe entre Lumières et romantisme (1750-1850). Histoire. Université Grenoble Alpes, 2019. Français. NNT : 2019GREAH026 . tel-02997838

**HAL Id: tel-02997838**

**<https://theses.hal.science/tel-02997838>**

Submitted on 10 Nov 2020

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## **THÈSE**

Pour obtenir le grade de

### **DOCTEUR DE LA COMMUNAUTE UNIVERSITE GRENOBLE ALPES**

Spécialité : **Histoire**

Arrêté ministériel : 25 mai 2016

Présentée par

**Grégoire BESSON**

Thèse dirigée par **Gilles BERTRAND, Professeur, Université  
Grenoble Alpes**

préparée au sein du **Laboratoire Universitaire Histoire  
Civilisation Italie Europe (LUHCIE)**  
dans l'**École Doctorale Sciences de l'Homme, du Politique et  
du Territoire (SHPT)**

## **Le temps du voyage : rythmes et perceptions du temps dans les pratiques du voyage en Europe entre Lumières et romantisme (1750-1850)**

Thèse soutenue publiquement le **20 décembre 2019**,  
devant le jury composé de :

**Monsieur Philippe ANTOINE**

Professeur, Université Clermont-Auvergne, Examineur

**Monsieur Pierre-Yves BEAUREPAIRE**

Professeur, Université de Nice Sophia-Antipolis, Président du jury

**Monsieur Gilles BERTRAND**

Professeur, Université Grenoble Alpes, Directeur de la thèse

**Madame Liliane HILAIRE-PÉREZ**

Professeur, Université Paris Diderot, Examineur

**Monsieur Sylvain VENAYRE**

Professeur, Université Grenoble Alpes, Examineur





## **LE TEMPS DU VOYAGE**

Rythmes et perceptions du temps dans les pratiques du voyage  
en Europe entre Lumières et romantisme (1750-1850)



# REMERCIEMENTS

---

Mes premiers remerciements sont adressés à Gilles Bertrand, auprès de qui j'ai découvert l'histoire culturelle du XVIII<sup>e</sup> siècle lorsque j' étais un jeune étudiant en Licence, puis qui m'a encadré en Master et enfin au cours du doctorat. Je le remercie d'avoir dirigé mes recherches, de m'avoir accompagné et de m'avoir tant appris pendant ces neuf années. Je tiens également à remercier les nombreux autres chercheurs ou enseignants-chercheurs qui ont fait mûrir ma réflexion au gré des rencontres et des échanges, notamment, ceux de l'UFR ARSH.

J'ai une pensée particulière pour le docteur Guillaume Comparato, mon binôme de thèse, compagnon des grands jours comme des petites journées, à l'université comme ailleurs, ainsi que pour le docteur Romain Buclon, qui m'a tout appris au début. Je n'oublie évidemment pas mes collègues et amis de « l'espace doc » avec lesquels j'ai eu plaisir à travailler, mais pas que, depuis 2015 : les déjà docteurs Andreas Nijenhuis-Bescher, Thomas Lerosier, Camille Barjou, Pascale Riou, Alice Ensabella et Julien Caranton (mention spéciale, merci chef), ainsi que les futurs docteurs Emma-Sophie Mouret, Perrine Camus, Raphaël Lachello, Benjamin Coulomb, Marta Battisti, Chloé Pluchon, Olivier Chatterji, Mourad Touitou, Renaud Fine, Chloé Muteau-Jaouen, Ismaël Benslimane, Nicolas Galy, Yann Bonfand, Laura Antonietti, Maddalena Napolitani et les autres passés plus furtivement. J'ai également une pensée pour Catherine Herr-Laporte, sa thèse sera à poser juste à côté de la mienne.

Je remercie Agnès Souchon, Anne Lanfranchi, Isabella Tarricone et Juliette Davin de la bibliothèque de l'UFR ARSH ainsi que Cécile Gaborit de la bibliothèque de l'UFR Langage, lettres et spectacles pour les références et les pauses dans son bureau. Je souhaite également témoigner de ma gratitude au personnel administratif de l'UFR ARSH, notamment à Sylvaine Maris-Mury qui m'a vu passer d'étudiant de première année à enseignant, à Catherine Brun du LUHCIE et à Lourdemarie Lurette de l'ED SHPT pour avoir facilité le déroulement de mon doctorat.

Il me faut également remercier ma famille et mes amis, qui me demandent régulièrement si j'avance dans mon travail bien qu'ils ne comprennent pas réellement en quoi consiste une thèse d'histoire, ni tout ce que cela implique. Ils m'ont été d'un grand soutien. Bien évidemment, je remercie Camille, pour tout, mais surtout pour sa patience.

Pour finir, j'adresse mes remerciements aux contribuables français qui ont financé cette recherche, peu importe de quelle manière. Merci à vous.

# **AVERTISSEMENT**

---

Sauf mention contraire, nous avons traduit en français les textes cités dans cette langue si le titre de la référence est en langue étrangère.

Les éditions des ouvrages imprimés indiqués en note de bas de page sont celles utilisées. Pour les sources de la recherche nous avons précisé en fin de thèse les éditions antérieures qu'elles soient en français ou en langue étrangère et si l'ouvrage a été publié de manière posthume.





# SOMMAIRE

---

<b>REMERCIEMENTS</b> .....	<b>3</b>
<b>AVERTISSEMENT</b> .....	<b>5</b>
<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>7</b>
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>9</b>
LE TEMPS, L'ESPACE-TEMPS ET LA MOBILITE .....	10
DES LUMIERES AU ROMANTISME OU LE CHEMIN VERS LA MODERNITE .....	16
BORNES CHRONOLOGIQUES ET LIMITES SPATIALES DE LA THESE .....	22
EXPLORER LES TEMPORALITES VIATIQUES, EXPLIQUER LES TEMPORALITES DE LA SOCIETE .....	23
TEMPS, VOYAGE ET EMOTIONS : POUR UNE HISTOIRE SENSIBLE DU VOYAGE .....	25
ENTRE RECITS ET GUIDES DE VOYAGE, TRAITES TECHNIQUES ET POEMES, LES SOURCES DE LA RECHERCHE .....	32
PLAN DE LA THESE .....	34
<b>CHAPITRE 1 : TROIS ASPECTS FONDAMENTAUX DU TEMPS : TEMPS DE L'HOMME, TEMPORALITES HUMAINES ET TEMPS MECANIQUE</b> .....	<b>37</b>
LE CORPS ET L'ESPRIT : ASPECTS BIOLOGIQUES ET PSYCHOLOGIQUES DU TEMPS .....	40
LES TEMPORALITES HUMAINES : CALENDRIERS ET TEMPS SOCIAUX .....	64
L'HEURE DU VOYAGEUR : A LA CONQUETE DE LA PRECISION TEMPORELLE .....	89
<b>CHAPITRE 2 : RACONTER LE TEMPS QUI PASSE : L'EXPRESSION DU SENTIMENT ET DES PERCEPTIONS DU TEMPS DANS LE RECIT DE VOYAGE</b> .....	<b>119</b>
LE TEMPS DE L'ECRITURE : LES PRATIQUES DE L'ECRITURE VIATIQUE .....	122
FORMES ET COMPOSITION DU RECIT DE VOYAGE : UN CONDITIONNEMENT POUR L'ECRITURE DU TEMPS .....	145
L'ECRITURE DU TEMPS DANS LE RECIT DE VOYAGE .....	169
<b>CHAPITRE 3 : DES CADRES DE LA MOBILITE AUX CONTRAINTES TEMPORELLES DU VOYAGE</b> .....	<b>199</b>
DIVERSITE DES MODES ET MOYENS DE TRANSPORT EN EUROPE : LES LIMITES TEMPORELLES DU DEPLACEMENT .....	202
LES ACCELERATEURS ET FREINS DU VOYAGE : INFRASTRUCTURES, SYSTEMES ET ENTRAVES .....	227
REVOLUTION DE LA VAPEUR ET DES VITESSES DE TRANSPORT .....	257
<b>CHAPITRE 4 : ENVIRONNEMENT NATUREL, PERCEPTION DU TEMPS ET RYTHMES DE VOYAGE</b> ...	<b>283</b>
CAPACITE D'OBSERVATION, PAYSAGE ET VITESSE DE DEPLACEMENT .....	286
VOIR ET VIVRE LA DIVERSITE DES PAYSAGES EUROPEENS .....	302
LE SOLEIL ET LA PLUIE, LE JOUR ET LA NUIT ... ET LE VOYAGEUR .....	325

<b>CHAPITRE 5 : ENTRE MODELES DE VOYAGE ET DIVERSITE DES PRATIQUES TEMPORELLES : L'INFLUENCE NORMALISATRICE DES GUIDES FACE A L'HETEROGENEITE DES VOYAGEURS.....</b>	<b>359</b>
L'EVOLUTION DES MODELES DE VOYAGE ET DES PRESCRIPTIONS TEMPORELLES DES GUIDES ENTRE LUMIERES ET ROMANTISME .....	362
DIVERSITE DES VOYAGES, DIVERSITE DES VOYAGEURS : DIVERSITE DES TEMPORALITES.....	392
<b>CHAPITRE 6 : ORGANISATION DU DEPLACEMENT ET MODERNITE : RYTHMES, VITESSES ET NOUVELLES OPPORTUNITES DU VOYAGE .....</b>	<b>423</b>
LES ETAPES : RYTHME ET DECOUPAGE SPATIO-TEMPOREL DU VOYAGE .....	425
VIVRE LE TEMPS DE SON VOYAGE OU LE CHOIX DE LA VITESSE .....	458
TEMPS DU VOYAGE ET TEMPS DE LA SOCIETE .....	484
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>513</b>
DES TEMPORALITES IMPOSEES PAR LA NATURE A LA VITESSE ET AUX CADENCES MECANIQUES, UN SIECLE D'AMENAGEMENTS ET DE DEVELOPPEMENT TECHNIQUE .....	514
DES LUMIERES AU ROMANTISME, L'ACCELERATION VERS LA MODERNITE.....	516
LES INDIVIDUS FACE A LA PRECISION ET A LA RATIONALISATION CROISSANTE DU TEMPS EN VOYAGE .....	519
<b>ANNEXE - TABLEAU SYNTHETIQUE DES VOYAGEURS ET DES VOYAGES ETUDIES.....</b>	<b>523</b>
<b>SOURCES .....</b>	<b>541</b>
SOURCES PRIMAIRES.....	541
SOURCES SECONDAIRES .....	554
CORPUS ICONOGRAPHIQUE.....	558
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>561</b>
<b>TABLE DES FIGURES .....</b>	<b>609</b>
<b>INDEX DES NOMS.....</b>	<b>613</b>
<b>TABLE DES MATIERES.....</b>	<b>619</b>

# INTRODUCTION

---

« Tu te rends compte, si on n'avait pas perdu une heure et quart on serait là depuis une heure et quart »

Cette lapalissade, dont la naïveté peut faire sourire, fut prononcée par Johnny Hallyday à l'arrivée d'une étape du Paris-Dakar en 2002. Aujourd'hui, au début du XXI<sup>e</sup> siècle, nous comprenons tous l'évidence de ce qu'il a voulu dire. Cent cinquante ans plus tôt, à l'époque du Second Empire et des unifications italienne ou allemande, un Européen aurait également pu prononcer ces mots et comprendre le même sens que nous. Cependant, si nous remontons de trois cents ans le temps jusqu'au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, nous remarquons que personne en Europe n'aurait été capable de prononcer une telle sentence et encore moins d'en comprendre le sens. En effet, si les horloges mécaniques existent déjà depuis la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, les contemporains de Louis XIV ne possédaient – logiquement – pas le même outillage mental que leurs descendants, notamment d'un point de vue temporel.

L'idée d'être *en avance*, *en retard* ou *à l'heure*, particulièrement dans le cadre d'un déplacement ou d'un voyage, est inconnu aux Européens du début du XVIII<sup>e</sup> siècle, autant que la précision temporelle telle que nous l'entendons aujourd'hui. Plus largement, l'expérience du temps d'un Européen vivant sous le règne de Louis XV en France ou de George II en Angleterre est bien différente de celle d'un Européen vivant une centaine d'années plus tard. Partant de ce principe il est donc extrêmement peu probable que Voltaire<sup>1</sup> ait pu prononcer une phrase similaire à celle de Johnny Hallyday. Cette première constatation amène à se questionner sur l'évolution de la conceptualisation du temps

---

<sup>1</sup> L'analogie entre Johnny Hallyday et Voltaire est uniquement basée sur leur notoriété auprès de leurs contemporains.

ainsi que sur les éléments qui commandent les changements survenus au cours de cette période d'un siècle, entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle.

Ainsi, le temps se trouve être l'objet principal de cette thèse. Toutefois, ce n'est pas le temps en lui-même que nous étudions, mais la manière dont les hommes le perçoivent, le vivent et l'utilisent, tout spécialement lors de voyages. Ce « transport de sa personne d'un lieu où l'on est dans un autre assez éloigné »<sup>1</sup> ou cette « expérience vécue dans un coin du monde pendant une période déterminée »<sup>2</sup> constitue un second objet de notre recherche. Il s'avère que ces deux objets sont en réalité intrinsèquement autant qu'indéfectiblement liés. Plus encore, le voyage se révèle être un cadre particulièrement approprié pour l'étude de la temporalité, car il repose sur l'expérience humaine de l'espace, mais aussi du temps. Intuitivement, nous le savons, car nous en faisons tous l'expérience lorsque nous voyageons. Car si une vie humaine peut s'apparenter à un voyage à travers le temps, le voyage dans une zone géographique est irrémédiablement lié à l'espace. Or, le temps et l'espace sont indissociables. Commençons justement par définir et expliquer les notions de temps et d'espace ainsi que les modèles conceptuels qui les raccordent.

## *Le temps, l'espace-temps et la mobilité*

### *« Quid est ergo tempus ? »*

Le temps est une évidence, omniprésent autant qu'insaisissable, partout et nulle part à la fois. Nous l'expérimentons constamment. Le définir est donc risqué si ce n'est impossible, et nous n'avons pas la prétention de le faire. D'après Blaise Pascal, il est même vain de tenter de le caractériser, « puisque tous les hommes conçoivent ce qu'on veut dire en parlant de temps, sans qu'on le désigne davantage »<sup>3</sup>. Faisons néanmoins une prétérition en laissant la parole à Saint Augustin :

---

<sup>1</sup> CHEVALIER DE JAUCOURT, « Voyage », in Denis DIDEROT et Jean le Rond D'ALEMBERT (dirs.), *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, par une société de gens de lettres*, Paris, 1765, vol. 17, p. 476.

<sup>2</sup> Ariane DEVANTHERY, *Itinéraires : guides de voyage et tourisme alpin, 1780-1929*, Paris, PUPS, 2016, p. 104.

<sup>3</sup> Blaise PASCAL, « De l'Esprit géométrique », in *Œuvres complètes*, Paris, Seuil, 1963, p. 350.

Qu'est-ce donc que le temps ? Quand personne ne me le demande, je le sais ; dès qu'il s'agit de l'expliquer, je ne le sais plus. Cependant – j'ose l'affirmer hardiment – je sais que, si rien ne passait, il n'y aurait point de temps passé ; que si rien n'arrivait, il n'y aurait point de temps à venir ; que si rien n'était, il n'y aurait point de temps présent. Mais ces deux temps, le passé et l'avenir, comment *sont-ils*, puisque le passé n'est plus et que l'avenir n'est pas encore ? Le présent même, s'il était toujours présent, sans se perdre dans le passé, ne serait plus *temps* ; il serait éternité.<sup>1</sup>

Ce célèbre extrait des *Confessions* illustre le désarroi que les hommes peuvent ressentir lorsqu'ils cherchent à comprendre le temps. Outre le fait de vivre constamment avec lui, l'homme est en mesure de le penser, de le conceptualiser et de s'interroger sur sa nature profonde.

Des premiers philosophes grecs aux physiciens actuels, la nature du temps se situe au centre des recherches de savants et scientifiques depuis des millénaires. De grands penseurs et chercheurs se sont interrogés et s'interrogent toujours sur le temps. Il est impossible de résumer en quelques pages toutes leurs idées et théories. Nous renvoyons donc aux références bibliographiques, tant pour les textes classiques que pour les commentaires, synthèses et ouvrages de vulgarisation. Disons seulement que d'après Aristote et de nombreux autres philosophes à sa suite, le temps ne représente que la mesure du changement, un temps « absolu » n'existe pas. À l'inverse, environ deux mille ans plus tard, Newton détermine le temps comme une entité indépendante, qui s'écoule uniformément.

Après des siècles de débats entre philosophes et savants, Einstein donne raison en 1915 aux deux conceptions, en les liant dans l'espace, ou plutôt dans la géométrie de l'espace, relative selon la gravité. En effet, à l'échelle de l'univers il n'existe pas de « présent », le temps s'écoule à des vitesses différentes selon le lieu et la vitesse de l'observateur. De plus, il n'existe pas de différence entre le passé et le futur selon les lois physiques élémentaires. Pour reprendre la formule de Carlo Rovelli, exception faite des effets quantiques, « le temps et l'espace sont des aspects de la grande gélatine mobile dans

---

<sup>1</sup> SAINT AUGUSTIN, *Confessions*, Paris, Les Belles Lettres, 1954, vol. 2, Livre XI, p. 308.

laquelle nous sommes immergés »<sup>1</sup>. Néanmoins, dans le monde quantique, l'espace et le temps n'existent pas, mais laissons ces questions aux physiciens.

Du point de vue humain, le temps semble bien réel, car nous le percevons par nos rythmes biologiques à l'instar du battement cardiaque. Par notre conscience, nous le sentons s'écouler en suivant sa *flèche* pointée vers le futur. En effet, l'entropie de l'univers comprise par le système cognitif<sup>2</sup>, notamment par les fonctions mémorielles, aboutit à l'intelligibilité de ce phénomène sous la forme d'un temps *qui passe*. Depuis la terre, ne pouvant sentir l'infime relativité du temps physique, l'humain prend alors conscience d'un temps homogène, universel, irréversible et cohérent, par son expérience du monde.

Le temps se trouve donc être à la fois un phénomène général, l'intervalle entre une suite d'événements, une durée, un moment ou une époque spécifique, et une variable permettant de mesurer la durée. C'est donc, à l'instar du langage courant, à cette polysémie du terme français « temps » que nous nous référons lorsque nous évoquons le *temps* du voyage.

### *Le temps de l'homme*

Toutes les définitions du temps précédemment citées correspondent à une grandeur physique, à une unité de mesure ou plus largement à un concept relativement vague et abstrait. Laissons de côté le *temps des physiciens* pour ne garder que le temps « indéfinissable », mais que nous comprenons tous dans le langage courant. Ce temps est également celui des protagonistes de cette thèse : les femmes et les hommes, originaires de différents États d'Europe qui ont vécu et voyagé aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. Ils ressentent, perçoivent et conceptualisent le temps par leur corps (sens et rythmes biologiques) et par leur esprit (fonctions cognitives et psychologiques).

---

<sup>1</sup> Carlo ROVELLI, *L'ordre du temps*, Paris, Flammarion, 2018, p. 222 Nous renvoyons à ce remarquable et très récent ouvrage de synthèse et de vulgarisation pour une explication de la « nature profonde » du temps d'un point de vue physique.

<sup>2</sup> Après René Descartes au XVII<sup>e</sup> siècle et Emmanuel Kant au XVIII<sup>e</sup> siècle, au tournant des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, Henri Bergson, Edmund Husserl et Martin Heidegger, pour ne citer qu'eux, s'interrogent sur les aspects cognitifs et psychologiques de la conscience du temps et notamment de la perception de la durée.

Si le temps est perçu par l'homme, ce dernier ne peut l'utiliser sans le mesurer, c'est-à-dire sans « utiliser des séquences physiques, répétables et de durées limitées comme étalons de mesure de séquences non répétables de caractère social »<sup>1</sup>. Depuis la préhistoire, l'humanité s'évertue donc à mesurer le temps court, à l'échelle d'une journée, ainsi que le temps long, représentant plusieurs jours, années ou siècles. Pour mesurer le temps, chaque civilisation a au cours de l'histoire développé des moyens s'apparentant à des calendriers pour le temps long, et des dispositifs tels que le sablier, la clepsydre et l'horloge mécanique pour le temps court. Pendant des millénaires, les révolutions de la lune et du soleil ont été les seuls référentiels de temps commun, aujourd'hui remplacés par le calendrier et le mouvement des aiguilles d'une montre.

Néanmoins, ces temps – nature et horloge – dépendent des conditionnements et usages qui en sont faits. Ceux-ci sont éminemment sociaux et culturels. En effet, le regroupement d'humains en sociétés agrège tous les temps intimes créés par chaque conscience individuelle en un, ou des temps sociaux, qui se croisent ou se superposent. Ces temps de la société créent ensuite différentes manières d'utiliser le temps des horloges ou de vivre le temps de la nature. Ces temps sociaux sont pluriels ainsi qu'en constante évolution comme l'explique l'anthropologue américain Edward T. Hall :

L'humanité est depuis toujours plongée dans un océan de temps : océan peuplé de courants et contre-courants, et nourri par des fleuves venant de pays différents. Ces fleuves en modifient la composition et donnent naissance à un mélange unique de temps pour chaque parcelle d'océan. Les êtres humains, immergés dans l'océan du temps, n'ont pris que lentement conscience de cet élément dans lequel ils vivent<sup>2</sup>.

Le temps social se révèle éminemment culturel, il est le cadre dans lequel se construisent les perceptions temporelles individuelles. Chaque société possède le sien de manière générale, qui se subdivise selon les groupes sociaux composant une société donnée. Tous ces temps se superposent, s'influencent ou s'absorbent : ils se distinguent par leurs structures en constante évolution. Ces « temps » créent finalement des temporalités aussi bien individuelles que sociales qui « résident en nous »<sup>3</sup>. De plus, ces dernières se

---

<sup>1</sup> Norbert ELIAS, *Du temps*, Paris, Fayard, 1996, p. 115.

<sup>2</sup> Edward T. HALL, *La danse de la vie : temps culturel, temps vécu*, Paris, Seuil, 1984, p. 149.

<sup>3</sup> Helga NOWOTNY, *Time : The Modern and Postmodern Experience*, Cambridge, Polity Press, 1996, p. 6.



caractérisent par des phénomènes et structures périodiques qui se répètent, c'est-à-dire des rythmes. Mais si « l'homme est un animal rythmique »<sup>1</sup>, que se passe-t-il lorsque les temporalités et les rythmes de sa vie quotidienne se trouvent bouleversés à l'occasion d'une mise en mouvement dans l'espace, au cours d'un voyage ?

### *L'espace-temps, le mouvement et la vitesse*

Selon le géographe Élisée Reclus, « en étudiant l'espace, il faut tenir compte d'un élément de même valeur, le temps »<sup>2</sup>. Dans notre cas, il nous suffit de retourner cette formule : pour étudier le temps, il faut tenir compte de l'espace. En effet, la mesure de l'espace s'effectue le plus souvent en fonction du temps. Aujourd'hui, comme dans le passé, les hommes définissent des distances par le temps de parcours en heures de voiture, en jours de marche, de navigation ou plus largement en durée de voyage. Pour les grands horlogers du XVIII<sup>e</sup> siècle, la mesure du temps permet principalement de mesurer l'espace<sup>3</sup>. Il en va de même aujourd'hui avec les unités de distances telles que le mètre, officiellement défini depuis 1983 comme la longueur du trajet parcouru dans le vide par la lumière pendant une durée de 1/299 979 245 8 seconde<sup>4</sup>. Le problème de la distance se décline donc en problème temporel, plus précisément de durée.

Le temps et l'espace peuvent être considérés comme les deux coordonnées essentielles d'une existence humaine, ils permettent à l'homme de se situer sur les deux plans. Bien évidemment, ce cadre spatio-temporel n'est ni rigide ni indépendant. Il résulte de l'environnement et surtout du conditionnement culturel d'une société et d'une époque donnée. Un homme inscrit sa vie dans un cadre spatio-temporel défini au quotidien par son lieu de vie et d'activité, rythmé aussi bien par les saisons et la rotation de la Terre autour du soleil que par l'horloge et le calendrier, plus largement son temps social. Or,

---

<sup>1</sup> Marcel MAUSS, *Manuel d'ethnographie*, Paris, Payot, 1947, p. 85.

<sup>2</sup> Élisée RECLUS, *Nouvelle Géographie Universelle*, Paris, Hachette, 1876, vol.1, p. 8.

<sup>3</sup> Marie-Agnès DEQUIDT, « Les horlogers parisiens et le temps : afficher l'heure officielle ou mesurer les durées ? », *Romantisme*, 2016, vol. 4, n° 174, p. 21.

<sup>4</sup> Résolution de la dix-septième Conférence Générale des poids et mesures, 1983.

voyager implique de sortir de ce cadre pour évoluer dans un autre, en constante réorganisation.

Le voyage induit donc de se déplacer dans un autre cadre, dans une « temporalité spécifique qui éloigne le temps normal avec une intensité variable dans l'espace »<sup>1</sup>. En effet, après la rupture engagée par le départ, le voyageur navigue alors dans un cadre spatio-temporel quotidien en constant changement et réévaluation, durant la période du périple. Voyager revient ainsi à « nouer avec la durée du temps et les moments du temps une relation qui, pour être solidaire, est autrement plurielle, forte [...] que celle des sédentaires »<sup>2</sup>. En effet, l'homme sédentaire ne se déplace pas dans l'espace, seulement dans le temps, tandis que par le voyage, chaque lieu se trouve associé à un marqueur temporel (date, heure). Cette dernière constatation amène Philippe Antoine à noter à propos du voyage et de son écriture qu'« il n'est peut-être pas d'expérience qui ramène ainsi constamment au temps qui passe »<sup>3</sup>.

Il nous reste à introduire la dernière composante majeure relative aux questions temporelles du voyage : la vitesse. En lien avec la distance, elle constitue l'un des deux problèmes fondamentaux de la circulation<sup>4</sup>. La vitesse correspond au rapport entre la distance et le temps mis à la parcourir. Cette notion lie donc l'espace et le temps lors d'un voyage. Lorsque la vitesse accélère ou ralentit, elle fait « exploser la stricte proportionnalité entre l'espace et le temps »<sup>5</sup>. Plus encore, lorsqu'elle n'est pas linéaire – ce qui n'advient jamais plus de quelques heures – elle compose les rythmes de déplacement, par l'alternance de phases rapides et de phases plus lentes, ce qui contribue par la suite à modifier une nouvelle fois le cadre spatio-temporel du voyage.

Les problématiques de cette thèse se situent au croisement des éléments précédemment cités, donc au centre des relations entre temps et espace, mobilités et

---

<sup>1</sup> Daniel ROCHE, *Les circulations dans l'Europe moderne XVIIe - XVIIIe siècle*, Paris, Fayard, 2011, p. 195.

<sup>2</sup> Jean CHESNEAUX, *Habiter le temps*, Paris, Bayard Éditions, 1996, p. 206.

<sup>3</sup> Philippe ANTOINE, « Écrire pour vivre une seconde fois », in Sarga MOUSSA et Sylvain VENAYRE (dirs.), *Le voyage et la mémoire au XIXe siècle*, Paris, Créaphis, 2011, p. 238.

<sup>4</sup> Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe : des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*, Strasbourg, PUS, 2003, p. 39.

<sup>5</sup> Jean OLLIVRO, *L'homme à toutes vitesses. De la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, Rennes, PUR, 2000, p. 25.

temporalités. Cependant, comme nous le suggérons en début d'introduction, tout l'enjeu de notre recherche réside dans le contexte des événements survenus entre la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> et la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle.

## *Des Lumières au romantisme ou le chemin vers la modernité*

### *La mise en mouvement de l'Europe*

L'analyse des temporalités en relation avec les pratiques de voyage peut s'effectuer à n'importe quelle époque, depuis l'Antiquité jusqu'à aujourd'hui, ainsi que selon des périodisations variées. Nous avons opté pour une période d'environ un siècle, située entre les milieux des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. Ce choix résulte de la pertinence du contexte général qui a marqué ces cent années, caractérisées par de grands changements, évolutions et révolutions tant politiques qu'économiques et culturels à l'échelle de l'Europe.

Paul Hazard analyse de «grands changements psychologiques»<sup>1</sup> dans la conscience européenne au tournant des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Il explique ces changements par le passage «de la stabilité au mouvement»<sup>2</sup> des Européens. Cet élan résulte de la découverte du monde et du début des tentatives d'explications scientifiques de l'univers, notamment de l'évolution conceptuelle du «monde clos» vers «l'univers infini»<sup>3</sup>. Plus concrètement, les pratiques du voyage existent depuis toujours. Néanmoins, une fois que sont réalisées au XIII<sup>e</sup> siècle les innovations concernant les voitures, l'attelage et la construction des routes, les conditions de circulations n'évoluent plus guère jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>4</sup>. Les vitesses de la marche, du cheval et de la navigation fluviale demeurent les limites du déplacement sur le continent.

L'absolutisme de certains monarques européens à l'instar de Louis XIV en France se retrouve dans leur volonté de maîtriser l'information et le territoire, donc la route. En effet, avant l'invention de moyens de communications à distance, cette dernière s'avère être le seul vecteur de transmission de l'information autant que le moyen de déplacer les

---

<sup>1</sup> Paul HAZARD, *La crise de la conscience Européenne (1680-1715)*, Paris, Fayard, 2005, p. 13-114, Partie I.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 15-36 Chapitre 1.

<sup>3</sup> Alexandre KOYRE, *Du monde clos à l'univers infini*, Paris, Gallimard, 1973.

<sup>4</sup> Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe, op. cit.*, p. 39.

armées. En outre, les politiques mercantilistes développées à la même époque par les grandes monarchies européennes se basent sur le commerce international, aussi bien avec leurs colonies et le Nouveau Monde qu'avec les autres États européens. Connaissant le principe de la relation espace-temps, où vaincre la distance revient à lutter contre le temps, les États européens investissent alors dans leurs réseaux routiers respectifs. Après des siècles de quasi-immobilisme, les améliorations apparaissent concrètement vers le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle dans les pays les plus riches et puissants.

Au même moment, les pratiques du voyage évoluent. Ainsi le voyage devient une activité centrale et fondamentale dans les sociétés européennes modernes<sup>1</sup>, il « domine l'âge des Lumières »<sup>2</sup>. Tout en prolongeant différentes formes habituelles de voyage, les voyageurs innovent dans la multiplicité des approches entre les XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles : qu'il soit maritime ou terrestre, proche ou lointain, le voyage devient surtout savant et sentimental, lu et imaginé. Parallèlement aux formes traditionnelles et pluriséculaires de la mobilité en Europe comme les voyages commerciaux, les pèlerinages, les migrations de populations, le voyage illustre dorénavant la vocation de l'homme à la mobilité, à la découverte, au savoir et au plaisir.

Grâce à des conditions de circulations de plus en plus favorables et animé par de nouveaux besoins et de nouvelles envies, le nombre d'hommes et de femmes se déplaçant sur les routes d'Europe augmente progressivement, à partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, puis de manière exponentielle au cours du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Gilles BERTRAND, « Voyager dans l'Europe des années 1680-1780 », in Pierre-Yves BEAUREPAIRE et Pierrick POURCHASSE (dirs.), *Les circulations internationales en Europe, années 1680 - 1780*, Rennes, PUR, 2010, p. 237.

<sup>2</sup> Pierre CHESSEX, « Voyages et voyageurs », in Michel DELON (dir.), *Dictionnaire européen des Lumières*, Paris, PUF, 1997, p. 1254.

<sup>3</sup> Guy ARBELLOT, « Les problèmes de la route française à l'entrée du XIX<sup>e</sup> siècle », *Histoire, économie et société*, 1990, n° 1, p. 17. Par exemple le nombre de services de diligence depuis Paris pour les destinations lointaines triple entre 1789 et 1815, puis triple encore entre 1815 et 1830.

## *L'ère des révolutions*

L'évolution des conditions de circulations de même que le développement du voyage s'inscrit dans un contexte bien plus large : entre les années 1750 et 1850, l'Europe subit de nombreux changements politiques, économiques et culturels.

En l'espace de cent ans se succèdent en France une monarchie absolue, deux républiques, trois monarchies constitutionnelles et un empire, le tout engendré par trois révolutions et des transitions moins brutales. Si la situation intérieure des autres États européens est dans l'ensemble d'une stabilité toute relative, de nombreux conflits issus des rivalités séculaires entre États autant qu'en réaction à la Révolution française déchirent le continent. Plus que la succession de conflits comme il en existe depuis des siècles entre puissances voisines, ce sont les enjeux et conséquences de ces guerres qui prennent de l'importance dans le contexte de l'industrialisation et des prémices de la mondialisation.

En lien avec les politiques menées par les différents États, le contexte économique et technique a un impact majeur sur la vie quotidienne et les sensibilités. La période d'étude de cette thèse correspond approximativement à la première Révolution industrielle<sup>1</sup>, commençant en Angleterre au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle et s'essouffant dans le dernier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle. Chronologiquement, l'industrialisation de l'Europe n'est pas uniforme selon les États. Elle commence en Angleterre dès le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle alors qu'elle est précédée ailleurs de phases plus longues de proto-industrialisation, notamment en France, en Belgique ou en Prusse. Dans les autres pays européens, ces changements interviennent plus tardivement au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. Cette première phase d'industrialisation fait basculer les sociétés agricoles et artisanales vers une société dont l'économie se base dorénavant sur le commerce et l'industrie. Les répercussions de l'industrialisation sur les transports et le voyage sont conséquentes. Les innovations technologiques, au premier rang desquelles figurent le moteur à vapeur et le chemin de

---

<sup>1</sup> Le terme de « Révolution industrielle » fait débat. Pour certains historiens il serait plus juste de parler de transition ou d'industrialisation, le mot « révolution » évoquant un état antérieur stable, un changement brusque, puis un nouvel état stable. Yves BOUVIER et Léonard LABORIE (dirs.), *L'Europe en transitions : énergie, mobilité, communication : XVIII<sup>e</sup> - XXI<sup>e</sup> siècles*, Paris, Nouveau Monde Édition, 2016, p. 15 ; Denis Woronoff voit quant à lui un « développement sans révolutions » entre les années 1780 et 1880 en France Denis WORONOFF, *Histoire de l'industrie en France, du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Paris, Seuil, 1998. Deuxième partie.

fer, ont un impact culturel et social considérable, qui bouleverse en profondeur la société et achève l'entrée de l'Europe dans la modernité. Fondée sur les progrès techniques, scientifiques, sociaux et, plus tardivement, sur la dépendance aux combustibles fossiles et à la vitesse, la civilisation occidentale moderne est la « fille du XIX<sup>e</sup> siècle »<sup>1</sup>.

Tous les éléments précédemment cités sont connectés entre eux : ils sont à la fois la cause et la conséquence des autres. La mise en mouvement de l'Europe se retrouve liée à des choix politiques autant qu'aux résultats de l'industrialisation et inversement. Irrémédiablement dépendant de ces contextes, le facteur « culturel » au sens large nous reste à aborder, c'est-à-dire la vie des idées, les conceptions esthétiques, les systèmes de valeurs, traditions et croyances qui caractérisent la période étudiée de cette thèse, sous l'appellation « des Lumières au romantisme ».

### *D'un régime d'historicité à l'autre, l'accélération du temps*

La période comprenant les décennies à la charnière des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles apparaît souvent dans l'historiographie et la littérature sous la dénomination de « tournant des Lumières » et plus rarement de « préromantisme », selon que l'étude se tourne vers le passé ou le futur. Traditionnellement située par les historiens et littéraires entre les années 1760 ou 1780 et 1820, l'idée du tournant des Lumières englobe deux périodes, deux fragments de siècles séparés dans l'historiographie française par la Révolution : l'époque moderne et l'époque contemporaine<sup>2</sup>. Or, bien que ces deux courants – Lumières et romantisme – possèdent chacun des caractères idéologiques et esthétiques spécifiques,

---

<sup>1</sup> Christophe CHARLE, *Discordance des temps : une brève histoire de la modernité*, Paris, Armand Colin, 2011, p. 6.

<sup>2</sup> La question du découpage des périodes historiques selon les historiographies nationales est dans notre cas intéressante. Selon l'historiographie française notre sujet se situe entre deux périodes (période moderne et période contemporaine). À l'inverse, selon l'historiographie anglo-saxonne cette thèse entre dans la première moitié d'une période définie, la *Mid Modern Period* qui couvre presque deux siècles, allant de 1750 à 1945. Bien évidemment les événements révolutionnaires en France et la stabilité en Angleterre expliquent ces deux découpages. Dans l'optique d'une étude européenne, le découpage historique choisi peut donc se révéler plus pertinent que la périodisation française traditionnelle. De plus, la validité du découpage 1750-1850 apparaît chez d'autres auteurs, à l'instar de l'historien anglais Eric Hobsbawm qui définit un *Age of Revolution* ou de l'historien allemand Reinhart Koselleck qui qualifie de *Sattelzeit* traduisible en « époque charnière » ce que nous nommons « entre Lumières et romantisme ».

notamment dans le cas du voyage, d'un point de vue culturel cette périodisation s'avère cohérente<sup>1</sup>.

Intimement liés, ces deux courants idéologiques, artistiques et esthétiques préparent la Révolution française pour le premier puis en est directement issu pour le second. Placée au centre de la période ici étudiée, la Révolution française ne représente pas de rupture totale et franche sur le plan culturel. Néanmoins, elle amène de grands changements. Son impact est considérable en France, mais également en Europe, où elle est apparue « comme le signe d'un nouveau destin, comme une coupure irréversible »<sup>2</sup>. Provoquant une perte de repères par opposition à ce qu'incarnait la monarchie de droit divin, les événements consécutifs à 1789 amorcent un nouveau paysage intellectuel et une nouvelle conception du monde<sup>3</sup>.

Dans les années 1970, l'historien allemand Reinhart Koselleck s'est longuement intéressé à ce qu'il a appelé « la sémantique des temps historiques »<sup>4</sup>, proche de ce que François Hartog a nommé plus récemment les « régimes d'historicité »<sup>5</sup>. Ce concept correspond à « l'ordre du temps », soit la valeur sociale et les modes d'articulation des trois catégories de temps : le passé, le présent et le futur. L'un et l'autre voient un changement de régime d'historicité au tournant des deux siècles, résultat d'un processus entamé bien plus tôt. Que ce soit la conception de l'histoire pour Koselleck ou celle plus large du temps pour Hartog, ils s'accordent pour faire des années encadrant la Révolution française un basculement. La conception héritée du Moyen Âge se basait sur l'*expérience*, donc sur un passé proche, statique et renouvelable, et laisse sa place à un futur caractérisé

---

<sup>1</sup> Comme en témoignent de nombreuses études historiques et littéraires situées dans ce « tournant des Lumières » : Simone BALAYE et Jean ROUSSEL (dirs.), *Dix-huitième Siècle*. Numéro spécial : "Au tournant des Lumières : 1780 - 1820", Paris, Garnier, n° 14, 1982 ; Katherine ASTBURY et Catriona SETH (dirs.), *Le Tournant des Lumières. Mélanges en l'honneur du professeur Malcolm Cook*, Paris, Classique Garnier, 2012 ; Gilles Bertrand a démontré la pertinence de cette périodisation à propos de l'étude du voyage en Italie : Gilles BERTRAND, *Le Grand Tour revisité. Pour une archéologie du tourisme : le voyage des Français en Italie, milieu XVIIIe siècle - début XIXe siècle*, Rome, École française de Rome, 2008.

<sup>2</sup> Roland MORTIER, « La transition du 18e au 19e siècle », *Dix-huitième Siècle*, 1982, n° 14, Numéro spécial : "Au tournant des Lumières : 1780 - 1820", p. 7.

<sup>3</sup> Katherine ASTBURY et Catriona SETH (dirs.), « Présentation », in Katherine ASTBURY et Catriona SETH (dirs.), *Le Tournant des Lumières. Mélanges en l'honneur du professeur Malcolm Cook*, Paris, Classique Garnier, 2012, p. 13.

<sup>4</sup> Reinhart KOSELLECK, *Le futur passé. Contribution à la sémantique des temps historiques*, Paris, EHESS, 1990.

<sup>5</sup> François HARTOG, *Régimes d'historicité. Présentisme et expérience du temps*, Paris, Seuil, 2003.

par l'inconnu, le mouvement et l'*attente* que Koselleck résume ainsi : « Plus le contenu de l'expérience est mince, plus l'attente qui s'ensuit est grande »<sup>1</sup>. Mettant fin à l'Ancien Régime, bousculant les autres puissances européennes, la Révolution française inaugure ainsi une ère d'incertitude politique, idéologique et temporelle. Le passé ne possède plus la même valeur qu'avant pour les hommes qui se tournent désormais vers l'avenir, marqué par le progrès et de nouvelles promesses. Les avancées, notamment des sciences et des techniques, à l'instar de la machine à vapeur, réinventent en permanence l'horizon d'attente, ce qui contribue à bâtir une nouvelle conception temporelle<sup>2</sup>. Ces transformations aboutissent finalement à une accélération du temps, communément analysée comme l'« expérience fondamentale, constitutive de la modernité »<sup>3</sup>.

Toutefois, la notion de régime d'historicité demeure un « artefact idéaltypique »<sup>4</sup> : c'est un schéma de compréhension, elle n'existe pas concrètement, à l'inverse des temps sociaux qui s'appréhendent plus facilement. Logiquement, ces deux concepts du temps sont étroitement liés et les temporalités sociales subissent, en parallèle des régimes d'historicités, de profondes transformations en un siècle. Disons seulement que depuis le Moyen Âge, les temps sociaux n'ont que très peu évolué jusqu'au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, tandis qu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle ils deviennent à peu de choses près les mêmes que ceux dans lesquels nous avons vécu à la fin du XX<sup>e</sup> siècle. Selon Alain Corbin les temps « poreux, pénétrés d'imprévu, ouverts à la spontanéité, soumis à l'interruption fortuite ou récréative [...] de relative lenteur, souple, malléable, occupés par des activités souvent mal déterminées »<sup>5</sup> ont été remplacés en l'espace d'un siècle par un temps « calculé, prévu, ordonné, précipité de l'efficacité et de la productivité ; temps linéaire, strictement mesuré, qui peut être perdu, gaspillé, rattrapé, gagné »<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Reinhart KOSELLECK, *Le futur passé*, op. cit., p. 326.

<sup>2</sup> Jürgen HABERMAS, *Le Discours philosophique de la modernité*, Paris, Gallimard, 1988, p. 6 : « Le concept profane de Temps modernes désigne l'époque qui vit en fonction de l'avenir et qui s'est ouverte au nouveau qui vient ».

<sup>3</sup> Hartmut ROSA, *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010, p. 53.

<sup>4</sup> François HARTOG, « Historicité / régimes d'historicité », in Christian DELACROIX, Patrick GARCIA, Nicolas OFFENSTADT et François DOSSE (dirs.), *Historiographies. Concepts et débats*, Paris, Gallimard, 2010, vol.2, p. 768.

<sup>5</sup> Alain CORBIN (dir.), *L'avènement des loisirs, 1850 - 1960*, Paris, Flammarion, 2009, p. 10. Première édition en 1995.

<sup>6</sup> *Ibid.*



## *Bornes chronologiques et limites spatiales de la thèse*

Préparée depuis plusieurs siècles, la mise en mouvement d'une partie des Européens et de l'Europe devient sensible au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. C'est au même moment, en plein siècle des Lumières que se prépare la Révolution française, la Révolution industrielle et que le régime temporel ou d'historicité dominant commence également à muer<sup>1</sup>. Nous avons donc choisi le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle comme début de notre étude, bien que nous ne nous interdisions pas de remonter le passé dans l'optique d'expliquer des évolutions sur la plus longue durée. Un siècle plus tard, l'Europe entre avec fracas dans la modernité. Dans le cas de la France, Christophe Charle situe aux années qui précèdent et suivent la Révolution de juillet l'émergence de la modernité, marquée par la fin définitive de l'Ancien Régime et l'emprise du nouveau régime d'historicité<sup>2</sup>. Dans le cadre spécifique des transports et du voyage, le basculement s'effectue vers 1850, avec l'achèvement de la première phase de développement du chemin de fer. Au milieu du « siècle des possibles »<sup>3</sup>, il devient alors relativement facile de joindre Vienne en Autriche depuis Paris en passant par Berlin, installé dans un train roulant à une vitesse d'environ cent kilomètres par heure. De la marche ou des allures animales comme vitesse de référence au temps des Lumières, la puissance mécanique du moteur à vapeur multiplie la vitesse de transport possible pour une grande partie de la population par plus de vingt en un siècle. C'est dans cette période d'environ cent années, située entre Lumières et romantisme et pouvant être analysée comme le creuset des temps modernes que s'inscrit cette recherche.

Le cadre spatial est plus aisé à définir. Malgré les diversités géographiques, climatiques et bien évidemment culturelles, le continent européen offre une certaine cohérence en dépit de contrastes parfois conséquents. La délimitation de l'Europe que nous utilisons n'est plus seulement la chrétienté qui la définissait aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, en opposition à l'Empire ottoman. Nous adoptons la définition géographique créée au

---

<sup>1</sup> Pour des exemples plus précis, notamment sur le versant scientifique, voir la justification périodique de Gilles BERTRAND, *Le Grand Tour revisité*, *op. cit.*, p. 4-5.

<sup>2</sup> Christophe CHARLE, *Discordance des temps : une brève histoire de la modernité*, *op. cit.*, p. 35.

<sup>3</sup> Emmanuel FUREIX, *Le siècle des possibles 1814-1914*, Paris, PUF, 2014.

début du XVIII<sup>e</sup> siècle par Vassili Tatichtchev<sup>1</sup>, c'est-à-dire les terres à l'ouest du Bosphore, au nord du Caucase, à l'ouest de la mer Caspienne et de l'Oural. L'Europe est alors composée de dizaines voire de centaines d'États aux frontières fluctuantes sur la période ainsi que de nombreux peuples aux coutumes, traditions et religions différentes. Pour les voyageurs étudiés, majoritairement issus de l'élite européenne, le centre de l'Europe se situe à l'ouest et au sud, entre l'Angleterre, la France, la Suisse, la Hollande, l'Allemagne et l'Italie. Le reste de l'Europe que nous avons déjà défini dans une autre recherche comme « confins » ou « marges »<sup>2</sup> situés entre le « centre » de l'Europe et ses limites n'est pas dénué d'intérêt pour certains voyageurs. Ainsi de Gibraltar à Iekaterinbourg, du Svalbard aux Cyclades, nous observons des voyageurs parcourant le continent dans son immensité, sur terre, mais aussi sur les canaux, les rivières et sur les mers.

### *Explorer les temporalités viatiques, expliquer les temporalités de la société*

L'objectif de cette thèse est d'analyser l'articulation entre temps et mobilités dans le contexte des changements et évolutions plus ou moins brutales que subit l'Europe entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et celui du XIX<sup>e</sup> siècle. En interrogeant les multiples aspects du temps liés aux pratiques du voyage, il devient alors possible de faire émerger la manière dont les femmes et les hommes le perçoivent, le conceptualisent et l'utilisent au cours de la période étudiée.

Nous reprenons ainsi à notre compte les intentions de la recherche énoncée par Alain Corbin dans *L'avènement des loisirs*<sup>3</sup> en les liant et les combinant avec celles suivies

---

<sup>1</sup> Pour légitimer davantage l'appartenance de l'Empire russe à l'Europe, le tsar Pierre le Grand sollicita ce géographe russe en lui demandant de définir une nouvelle délimitation orientale de l'Europe.

<sup>2</sup> Grégoire BESSON, « L'exotisme religieux des confins européens entre Lumières et romantisme », in Gilles BERTRAND, Suzanne BERTHIER-FOGLAR, Frédéric MEYER et Andreas NIJENHUIS-BESCHER (dirs.), *Frontières et altérité religieuse. La religion dans le récit de voyage XVIe-XXe siècles*, Rennes, PUR, 2019, pp. 211-225.

<sup>3</sup> Alain CORBIN (dir.), *L'avènement des loisirs*, op. cit., p. 9-10 : « Notre projet consiste donc à suivre l'invention des manières de se représenter, d'utiliser ou simplement vivre une gamme de temps disponibles, peu à peu insérés au cœur de la charpente temporelle des sociétés occidentales, entre 1850 et 1960 ».

par Gilles Bertrand dans le *Grand Tour revisité*<sup>1</sup>. Partant de l'idée générale d'Alain Corbin, nous déplaçons le cadre temporel un siècle plus tôt et nous l'appliquons au voyage et à ses évolutions. L'ambition de notre étude revient à analyser les rapports entre temps et mobilité, dans le cadre spécifique des pratiques du voyage, donc à esquisser une « archéologie »<sup>2</sup> des temporalités modernes du voyage.

Toutefois, les rythmes, perceptions et conditionnements temporels du voyage sont indissociables des temporalités sociales : ces deux temporalités se transforment et évoluent conjointement. Cette corrélation offre alors une portée supplémentaire à ce projet, dans le contexte particulier de l'Europe entre Lumières et romantisme où la mesure du temps est consubstantielle à l'évolution de la société<sup>3</sup> : sonder le début de l'accélération du temps social, donc scruter les origines temporelles de la modernité.

Atteindre ces deux objectifs correspond finalement à répondre à la question suivante : comment évoluent les rythmes et la perception du temps dans les pratiques du voyage en Europe, entre Lumières et romantisme ? Cela implique d'analyser les liens réciproques entre les temps sociaux, les progrès techniques et organisationnels des transports, la diversité des pratiques du voyage et les conceptions et perceptions individuelles du temps, le tout dans une perspective de mutations tout au long de la période. Plus spécifiquement, il nous faut nous demander comment les hommes et les femmes qui voyagent perçoivent le temps. Ensuite, nous devons nous questionner sur l'utilisation qu'ils en font, notamment pour créer des rythmes. Pour répondre à ces deux premières interrogations nous devons garder à l'esprit que les résultats dépendent de nombreux éléments à l'instar des vies, des contextes et conditionnements, notamment culturels et temporels, des progrès techniques ainsi que des pratiques du voyage. Autrement dit, quels facteurs influencent les temporalités du voyage ? Logiquement, il nous faut ensuite déterminer l'évolution chronologique de ces facteurs, puis analyser les répercussions de ces mutations sur les temporalités du voyage. Pour finir, il reste une dernière question à poser, plus ouverte que les autres : en quoi l'accélération du temps de

---

<sup>1</sup> Gilles BERTRAND, *Le Grand Tour revisité*, op. cit., p. 11 : « À travers la galerie humaine dont les expériences qui se déroulent décennie après décennie ne sont bien sûr que la pointe d'un iceberg, ce que nous voulons interroger est le passage du Grand Tour au tourisme moderne ».

<sup>2</sup> La formule est de Gilles BERTRAND, *Le Grand Tour revisité*, op. cit.

<sup>3</sup> Marie-Agnès DEQUIDT, « Les horlogers parisiens et le temps », op. cit., p. 27.

la société suscite-t-elle une accélération du temps dans le voyage ? Ou alors, à l'inverse, ne serait-ce pas l'accélération du temps du voyage qui se répercute dans le temps de la société ? C'est ce que nous essayerons de déterminer dans le contexte de l'entrée de l'Europe dans la modernité.

## *Temps, voyage et émotions : pour une histoire sensible du voyage*

### *Une histoire du temps en construction*

Pour répondre aux problématiques précédemment formulées, notre thèse se base évidemment sur des sources, qu'une importante bibliographie nous permet d'éclairer. Nous avons eu recours à une littérature riche, ancienne comme très récente, naturellement historique, mais émanant également de toutes les spécialités des sciences humaines et sociales, plus marginalement des sciences dites « dures ». Nous venons de citer Alain Corbin et Gilles Bertrand tout en proposant de faire un pont entre leurs deux domaines de recherche, car bien peu d'études portent sur notre thématique du temps du voyage. Pour réaliser notre projet, nous avons eu recours à plusieurs champs de recherches assez cloisonnés, aux méthodes, enjeux et historiographies parfois divergents, au premier rang desquels figurent l'histoire du temps, l'histoire du voyage et l'histoire des sensibilités.

Christophe Studeny demeure à ce jour le seul historien qui se soit véritablement intéressé aux problématiques des temporalités du voyage entre les XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, dans l'historiographie francophone, notamment à l'occasion de sa thèse de doctorat publiée en 1995, intitulée *L'invention de la vitesse, France, XVIII<sup>e</sup> - XIX<sup>e</sup> siècle*<sup>1</sup>. Cependant, comme l'indique le titre de son ouvrage, son étude est restreinte au cadre français et surtout à la vitesse, qui est un aspect parmi tant d'autres du temps. Les autres recherches portant sur notre question se rapportent très majoritairement au XX<sup>e</sup> siècle, qu'elles

---

<sup>1</sup> Christophe STUDENY, *L'invention de la vitesse : France XVIII<sup>e</sup> - XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Gallimard, 1995. Nous renvoyons à la bibliographie pour ses articles et chapitres d'ouvrages collectifs.

émanent d'historiens, de sociologues<sup>1</sup> ou de géographes. Néanmoins, lorsque ces chercheurs quittent leur période d'étude pour s'aventurer vers le XVIII<sup>e</sup> et la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, leurs travaux nous semblent perdre beaucoup de pertinence, à l'image de ceux du géographe Jean Ollivro. En effet, selon lui « des origines de l'humanité à la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, la totalité des déplacements s'est effectuée avec une lenteur comparable »<sup>2</sup>, or nos résultats nous indiquent justement le contraire.

Depuis l'école des Annales, les historiens se sont logiquement intéressés au temps, que ce soit pour Marc Bloch un « plasma dans lequel baignent les phénomènes et comme le lieu de leur intelligibilité »<sup>3</sup> ou selon Jacques Le Goff le « matériau fondamental de l'histoire »<sup>4</sup>. Comme nous le verrons dans le premier chapitre, Fernand Braudel, Lucien Febvre, Jacques Le Goff ou encore Robert Mandrou, pour ne citer qu'eux, se sont penchés sur le temps, du lendemain de la guerre au début des années 1960, mais de manière souvent rapide ou parcellaire. Une quinzaine d'années plus tard, en se proposant d'étudier la vie quotidienne dans le Nivernais, Guy Thuillier se confronte au problème que représente l'histoire du temps : « Rien n'est plus difficile à faire qu'une histoire du temps, à saisir que l'évolution de la conscience du temps. C'est là une histoire qui n'a pas encore trouvé sa méthodologie, et qui reste en grande partie à *inventer* »<sup>5</sup>. En effet, à l'exception notable de *l'Avènement des loisirs* publié en 1995 où Alain Corbin débute son étude en 1850, il n'existe toujours pas à notre connaissance de travaux d'ampleur sur « l'histoire du temps » à propos de la France ou de l'Europe des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles dans la littérature francophone. En 1999, Jean Leduc déplore à juste titre que l'histoire générale du temps demeure un champ de recherche délaissé par les historiens<sup>6</sup> au profit des philosophes, sociologues ou encore anthropologues. Il interpelle les historiens, ou plutôt leur lance un

---

<sup>1</sup> Notamment Bernard MONTULET, Michel HUBERT, Christophe JEMELIN et Serge SCHMITZ (dirs.), *Mobilités et temporalités*, Bruxelles, Publication des Facultés universitaires Saint-Louis, 2005.

<sup>2</sup> Jean OLLIVRO, *L'homme à toutes vitesses*, op. cit., p. 11 ; Jean OLLIVRO, *Quand la vitesse change le monde. Essor de la vitesse et transformation des sociétés*, Rennes, Apogée, 2006, p. 31.

<sup>3</sup> Marc BLOCH, *Apologie pour l'histoire ou Métier d'historien*, Paris, Armand Colin, 1997, p. 52.

<sup>4</sup> Jacques LE GOFF, *Histoire et mémoire*, Paris, Gallimard, 1988, p. 24.

<sup>5</sup> Guy THUILLIER, *Pour une histoire du quotidien au XIX<sup>e</sup> siècle en Nivernais*, Paris - La Haye, Mouton - EHESS, 1977, p. 407.

<sup>6</sup> Jean LEDUC, *Les historiens et le temps. Conceptions, problématiques, écritures*, Paris, Seuil, 1999, p. 155.

défi : « Quel historien ou plutôt quelle équipe d'historiens aura l'audace d'entreprendre, ou du moins de coordonner, une histoire générale du temps ? Mission impossible »<sup>1</sup> ?

Au regard du nombre de thèses et de publications d'historiens portant sur le temps au cours de ces vingt dernières années, l'appel de Jean Leduc paraît avoir été entendu. Si construire une histoire générale du temps s'apparente bien à une mission impossible, la mise en relation de chaque recherche ayant le temps pour objet contribue à cet objectif. Après l'inflation éditoriale d'ouvrages historiques grand public sur le temps due au changement de millénaire, la publication des *Régimes d'historicité* par François Hartog en 2003 et le 129<sup>ème</sup> Congrès national des Sociétés Historiques et Scientifiques intitulé « temps social, temps vécu » qui se tint à Besançon en 2004<sup>2</sup> amorcent ce nouveau historiographique. Par la suite, des travaux comme la thèse de doctorat de Marie-Agnès Dequidt soutenue en 2010 et portant sur les horlogers et le temps de la société à Paris au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>3</sup>, ou la thèse de Jérôme Bonnin centrée sur le temps dans l'Antiquité romaine soutenue en 2012<sup>4</sup>, balisent ce champ historiographique en plein renouvellement. Le choix de la thématique temporelle pour un numéro de la revue *Romantisme* en 2016<sup>5</sup> ainsi que plusieurs journées d'étude ou grands colloques internationaux tenus récemment<sup>6</sup> témoignent de l'actualité de ce sujet. Notre travail s'inscrit donc dans cette dynamique et vise à enrichir et compléter une histoire générale du temps en pleine construction.

### *Les bases solides de l'histoire du voyage*

Si l'histoire du temps est actuellement en création, du moins en renouvellement, l'histoire du voyage a quant à elle bénéficié de nombreuses et sérieuses recherches touchant à ses multiples aspects, depuis plusieurs décennies. En 2012, Sylvain Venayre

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 162.

<sup>2</sup> Claude MAZAURIC (dir.), *Temps social, temps vécu. Actes du 129<sup>e</sup> congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Besançon 2004*, Paris, CTHS, 2007.

<sup>3</sup> Marie-Agnès DEQUIDT, *Horlogers des Lumières. Temps et société à Paris au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, CTHS, 2014.

<sup>4</sup> Jérôme BONNIN, *La mesure du temps dans l'Antiquité*, Paris, Les Belles Lettres, 2015.

<sup>5</sup> Laurent CLAUZADE (dir.), "La mesure du temps", *Romantisme*, n°174, 2016, vol. 4.

<sup>6</sup> Notamment le colloque intitulé *Material history of Time : objects and practices, 14<sup>th</sup> - 18<sup>th</sup> centuries*, qui s'est déroulé en décembre 2017 au Musée international d'horlogerie de la Chaux-de-Fonds (Suisse) dans lequel nous sommes intervenu.

livrait dans son *Panorama du voyage* une synthèse de référence sur l'histoire du voyage entre les années 1780 et 1920<sup>1</sup>. Selon son ouvrage auquel nous renvoyons<sup>2</sup>, le voyage a été appréhendé et analysé de trois manières différentes par les historiens. Dans un premier temps, l'étude du voyage a pour objectif d'expliquer le parcours d'une vie ou l'évolution de la société et du monde. Ce premier raisonnement vise en réalité à étudier les conséquences du voyage, plus que le voyage en lui-même. La seconde approche s'attarde sur l'étude des récits<sup>3</sup>, en tant que source sur les espaces traversés et les peuples qui y résident, autant que comme moyen d'appréhender les conceptions culturelles ou la psychologie du voyageur. Enfin, le dernier type de recherche correspond à l'étude des pratiques du voyage et de l'utilisation des moyens de transport, principalement à travers le voyage savant, le pèlerinage et le tourisme.

Notre démarche s'appuie sur les trois domaines de recherche décrits ci-dessus. Premièrement, nous envisageons l'évolution des cadres temporels du voyage comme éléments modifiant les cadres temporels de la société. Deuxièmement, nous basons notre recherche sur les récits de voyage comme source pour appréhender la conscience temporelle des voyageurs. Troisièmement, nous cherchons à définir les spécificités temporelles de chaque type de pratique viatique. Évidemment, ces trois points doivent nécessairement être analysés les uns par rapport aux autres ainsi que chronologiquement.

### *L'histoire des sensibilités ou la clé méthodologique*

Toutefois, il nous manque une méthode pour appréhender les perceptions conscientes et inconscientes autant que les conditionnements temporels des voyageurs. La psychologie, les neurosciences autant que l'anthropologie ou la sociologie permettent d'aborder les temporalités individuelles et sociales d'aujourd'hui ou du passé proche.

---

<sup>1</sup> Sylvain VENAYRE, *Panorama du voyage. 1780-1920*, Paris, Les Belles Lettres, 2012.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 10-15 : « les historiens et le voyage ».

<sup>3</sup> En parallèle des historiens, les littéraires commencèrent également à étudier les récits de voyage à partir des années 1980. Nous utiliserons abondamment ces recherches dans le cadre spécifique de l'écriture du temps en voyage car nous reviendrons longuement sur l'aspect littéraire des récits au cours de cette thèse, particulièrement dans le second chapitre.

Mais comment percevoir les conditionnements et perceptions du temps d'hommes ayant vécu voilà deux siècles, si ce n'est plus ? Un troisième champ de recherche historique, caractérisé par une méthode spécifique, nous offre la clé permettant d'entrer dans le conscient et l'inconscient des voyageurs : l'histoire des sensibilités et des émotions.

Issue de l'histoire culturelle et notamment de l'histoire des mentalités, ce champ historiographique est initié en France – comme pour l'histoire du temps – par Lucien Febvre à travers son article programmatique « *La sensibilité et l'histoire. Comment reconstituer la vie affective d'autrefois* » publiée dans les *Annales* en 1941<sup>1</sup>. Son appel ne sera que peu suivi, à l'exception de quelques-uns, dont Robert Mandrou<sup>2</sup>. Si l'histoire des émotions se développe peu à peu, principalement aux États-Unis, en Angleterre et en Allemagne, la publication en 1982 du *Miasme et la jonquille : l'odorat et l'imaginaire social, XVIII<sup>e</sup> - XIX<sup>e</sup> siècles*<sup>3</sup> par Alain Corbin marque un véritable tournant et lance pour de bon ce mouvement en France. Devenues un « objet historique légitime »<sup>4</sup>, les émotions se situent aujourd'hui au centre des préoccupations de nombreux historiens dans le monde. La publication très récente d'ouvrages à vocation de synthèse historiographique ou de bilan<sup>5</sup> témoigne de l'arrivée à maturité de ce champ de recherche bien qu'il « a pour particularité intrinsèque de demeurer flou dans ses contours et dans ses domaines d'étude »<sup>6</sup>.

Pour répondre aux problématiques précédemment posées, il convient de recréer le, ou plutôt les cadres temporels européens qui conditionnent les individualités, puis d'interroger la conscience comme l'inconscience des voyageurs vivant au sein de ces cadres. En inversant le problème, il apparaît que repérer les signes et traces du temps

---

<sup>1</sup> Lucien FEBVRE, « La sensibilité et l'histoire. Comment reconstituer la vie affective d'autrefois », *Annales d'histoire sociale*, 1941, vol. 3, n° 1-2, pp. 5-20.

<sup>2</sup> Robert MANDROU, « Pour une histoire de la Sensibilité », *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, 1959, vol. 14, n° 3, pp. 581-588.

<sup>3</sup> Alain CORBIN, *Le miasme et la jonquille : l'odorat et l'imaginaire social, XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Aubier - Montaigne, 1982.

<sup>4</sup> Quentin DELUERMOZ, Emmanuel FUREIX, Hervé MAZUREL et M'hamed OUALDI, « Écrire l'histoire des émotions : de l'objet à la catégorie d'analyse », *Revue d'histoire du XIX<sup>e</sup> siècle*, 2013, vol. 2, n° 47, p. 155.

<sup>5</sup> Par exemple : Jan PLAMPER, *The history of emotions*, Oxford, OUP, 2015 (première édition en allemand, 2012) ; Rob BODDICE, *The History of Emotions*, Manchester, MUP, 2018 ; Barbara H. ROSENWEIN et Riccardo CRISTIANI, *What is the History of Emotions*, Cambridge, Polity Press, 2018 ; Christophe GRANGER et Hervé MAZUREL, « L'histoire des sensibilités en cinquante classiques », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire.*, 2014, vol. 3, n° 123, pp. 49-51.

<sup>6</sup> Christophe GRANGER et Hervé MAZUREL, « L'histoire des sensibilités en cinquante classiques », *op. cit.*, p. 49.



dans des discours sur n'importe quel autre sujet revient à écouter les hommes parler d'eux-mêmes, de leurs convictions et de leurs rapports avec leur époque. Pour remplir ces objectifs, nous devons, comme pour tout travail historique, trouver et analyser des sources. Si recréer les réseaux, modes et vitesses de transport à travers l'Europe s'avère complexe, mais techniquement réalisable grâce à l'abondance et à la diversité des sources disponibles, comment retrouver une perception fugace qui n'a été éprouvée que par une unique personne en un lieu, et en un moment particulier ?

Heureusement pour l'historien, « Les structures mentales et les états de sensibilité ont laissé leurs traces et leur empreinte partout »<sup>1</sup>, ce qui nous permet de posséder des indices dans des sources qui ont traversé les années pour être conservées à notre portée. Dans notre cas, certains voyageurs ont écrit, parmi une multitude d'autres informations, leurs perceptions, conceptions et volonté d'utilisation du temps dans des textes, généralement autobiographiques : le récit de voyage. Notre travail d'historien consiste donc à trouver, puis à contextualiser ces récits dans le temps, l'espace et au sein du parcours de vie du voyageur. Ensuite, nous devons reconstituer l'écart entre l'*écrit* et l'*éprouvé*, soit retrouver le *non-dit*, en lisant entre les lignes, pour remonter à la perception originelle. En effet, de nombreuses personnes n'ont peut-être pas la volonté de partager sciemment leurs émotions ni parfois les moyens de les dire, d'autant plus dans le cas du temps, dont nous cherchons justement à mesurer l'évolution des conditionnements et perceptions. Pour reprendre la formule de l'anthropologue François Laplantine, nous avons dû retrouver des émotions et perceptions ordinaires et anodines qui « n'ont pas été éradiquées par la lumière aveuglante des projecteurs »<sup>2</sup>.

De nombreux écueils guettent comme toujours l'historien dans sa quête, d'autant plus l'historien des affects dans sa collecte d'émotions et de perceptions vécues. Le mutisme de certaines sources ne signifie pas une absence d'émotions éprouvées : il est nécessaire de tenir compte des pratiques, structures et normes du discours qui partagent le *dit* et le *non-dit*. L'entrelacement entre « nature et culture, langage et expérience,

---

<sup>1</sup> Marcel REINHARD, « Nostalgie et service militaire pendant la Révolution », *Annales historiques de la Révolution française*, 1958, n° 1 ; cité par Robert MANDROU, « Pour une histoire de la Sensibilité », *op. cit.*, p. 181.

<sup>2</sup> François LAPLANTINE, *Penser le sensible*, Paris, Pocket, 2018, p. 18.

individu et collectif»<sup>1</sup> doit donc être démêlé pour saisir les émotions au plus près de ce que fut le présent des voyageurs. De plus, Alain Corbin nous prévient que la quantification des émotions et des perceptions entre en contradiction avec la méthode historique, car il y aurait autant d'émotions et de perceptions que de systèmes émotionnels et perceptifs datables<sup>2</sup>. Pourtant, il nous est nécessaire d'accumuler des sources et des informations, puis de les regrouper et de les comparer entre elles. Sans ce rapprochement il nous serait impossible de recréer à la fois une tendance des conditionnements au temps et d'analyser dans quelle mesure les perceptions individuelles se rapprochent ou s'éloignent entre elles, dans un contexte et une période donnés.

La dernière difficulté majeure est commune à toute recherche historique, mais peut-être davantage marquée à propos d'un objet comme le temps, qui se distingue par le fait d'être d'une banalité autant que d'une complexité rare : il s'agit de la nécessité de s'extraire des cadres de pensées et des conceptualisations actuelles. Pour éviter « l'anachronisme psychologique »<sup>3</sup>, ce problème « sommaire en apparence, proprement redoutable en réalité »<sup>4</sup>, il devient absolument nécessaire de reconstituer avant toutes choses l'environnement dans lequel les personnes étudiées vivent, au lieu de projeter sur elles nos propres présupposés. Ainsi munis de ce « véritable sésame axiologique »<sup>5</sup> nous avons cherché à saisir pleinement les rythmes, perceptions et plus largement les conditionnements au temps qui se jouent dans les voyages d'Européens au temps des Lumières et du romantisme.

---

<sup>1</sup> Quentin DELUERMOZ, Emmanuel FUREIX, Hervé MAZUREL et M'hamed OUALDI, « Écrire l'histoire des émotions : de l'objet à la catégorie d'analyse », *op. cit.*, p. 167.

<sup>2</sup> Alain CORBIN, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage 1750-1840*, Paris, Aubier, 1988, p. 322 : « Considération de méthode ».

<sup>3</sup> Alain CORBIN, *L'homme dans le paysage*, Paris, Textuel, 2001, p. 16.

<sup>4</sup> Christophe GRANGER, « Retour sur la méthode », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire.*, 2014, n° 123, p. 173.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 174.

## *Entre récits et guides de voyage, traités techniques et poèmes, les sources de la recherche*

Pour interroger les rythmes des voyages ainsi que les conditionnements et les perceptions des voyageurs, nous basons notre recherche sur l'analyse d'environ trois cents documents imprimés<sup>1</sup> complétés par une quinzaine de documents iconographiques. Ces documents sont conservés pour la plupart dans les fonds anciens de plusieurs bibliothèques françaises ou étrangères ; d'autres ont eu droit à de nouvelles éditions et continuent d'être édités aujourd'hui. Parmi les sources étudiées ne figurent donc que très peu de textes inédits, bien que certains semblent avoir patienté dans l'obscurité, de leur publication à nos jours. À l'inverse, quelques sources sont devenues des classiques de la littérature française ou étrangère, notamment par la célébrité de leur auteur. Certains autres textes ont acquis une renommée relative à la suite de précédents travaux d'historiens ou de littéraires. L'originalité de notre travail réside donc davantage dans la manière de les appréhender, notamment par l'analyse de détails en apparence anodins, et dans leur analyse tant individuelle que collective.

Le corpus principal comprend deux types de sources, dont la frontière qui les sépare, nous le verrons, demeure floue et imprécise : le récit de voyage et le guide de voyage. Le récit de voyage<sup>2</sup> correspond au vecteur le plus direct qui existe entre les émotions et la conscience d'un voyageur des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles et nous. Les guides permettent quant à eux de reconstituer le cadre général des itinéraires et des voyages. Ariane Devanthéry nous prévient que les récits et guides de voyage parlent toujours de temps, d'espace et d'expérience<sup>3</sup>, tandis que Catherine Bertho Lavenir démontre que l'évolution des pratiques du voyage est corrélée à des mutations scripturaires<sup>4</sup>. Ainsi l'analyse des mutations des guides et de l'écriture du voyage offre la possibilité de

---

<sup>1</sup> Certains documents sont néanmoins restés à l'état de manuscrit jusqu'à leur édition relativement récente.

<sup>2</sup> Nous utilisons au cours de notre thèse l'appellation « récit de voyage » comme dénomination générale pour tout texte relatant un voyage vécu et écrit par le voyageur. Nous préciserons lorsque nous opérerons une distinction entre la « relation de voyage » caractéristique des écrits du XVIII<sup>e</sup> siècle et entre le « récit de voyage » à connotation bien plus littéraire et ancré au XIX<sup>e</sup> siècle.

<sup>3</sup> Ariane DEVANTHERY, *Itinéraires*, *op. cit.*, p. 104.

<sup>4</sup> Catherine BERTHO LAVENIR, *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999, p. 43.

mesurer l'évolution des problématiques temporelles du voyage entre les années 1750 et les années 1850.

Dans notre cas, l'étude de 118 récits s'avère forcément sélective et partielle, avec une dose d'aléatoire au vu des milliers de récits de voyage conservés dans les fonds des bibliothèques. Le choix de certains récits au détriment d'autres s'explique par la volonté de créer un corpus cohérent, mais représentatif de la diversité des voyageurs, des formes de voyage, des espaces traversés, tout en embrassant l'ensemble la période délimitée. Ainsi les 118 ouvrages analysés décrivent 134 voyages effectués pour des motifs variés à travers toute l'étendue géographique de l'Europe, rédigés par 87 voyageurs et 22 voyageuses, soit un total de 109 personnes dont l'âge se situe entre 15 et environ 65 ans, issus d'une quinzaine de nationalités différentes. Pour une description synthétique des voyageurs, voyages et récits de voyage, nous renvoyons au tableau biographique et récapitulatif placé en annexe.

Parallèlement aux récits, nous avons répertorié et analysé 58 itinéraires, guides et manuels de voyage. Comme leur nom l'indique, les itinéraires s'apparentent à des descriptions de la route à emprunter et ils contiennent généralement des indications de distances entre les étapes. Les guides ont pour objectif de conduire le voyageur sur les routes tout en lui indiquant les curiosités et points d'intérêts, si bien que les guides actuels sont très proches de leurs ancêtres d'il y a deux siècles. Les manuels de voyage servaient à apprendre aux Européens à voyager intelligemment, aussi bien dans le cadre d'une pratique viatique spécifique comme celle des savants au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle que dans celle des usagers du train plus d'un siècle plus tard. À l'image des récits, ce corpus de littérature normative du voyage émane d'auteurs principalement anglais, allemands, français ou italiens et la publication des ouvrages s'échelonne sur toute la période.

Pour compléter ce premier corpus des récits et guides de voyage, nous avons constitué un second corpus de sources imprimées. Cet ensemble de sources se divise en quatre groupes indépendants, classés par thématiques. Le premier correspond à environ 70 publications très hétéroclites dans le fond comme dans la forme. Nous y avons répertorié de la poésie, des articles de presse, des romans, des traités philosophiques et scientifiques, des dictionnaires et encyclopédies permettant de contextualiser plus finement les conditionnements et enjeux culturels ou temporels de l'Europe du temps des Lumières et du romantisme. Nous avons également intégré dans cet ensemble une

douzaine de récits de voyage effectués en dehors de la période d'étude, hors de l'Europe, ou encore dont les particularités nécessitent une méthodologie et une analyse spécifique, mais dont l'examen se révèle intéressant.

Viennent ensuite une trentaine de documents se rapportant à l'heure et au temps écrits et publiés entre les années 1750 et 1850. Ce sont des traités d'horlogerie et d'astronomie ou des manuels d'entretien de montre. Des traités portant sur l'histoire et l'organisation et la mesure du temps par les horloges et les calendriers complètent ce corpus. Le troisième sous-ensemble du second corpus se rapporte aux transports et contient une vingtaine de références telles que des rapports d'ingénieurs, d'économistes ou des notes politiques sur les réseaux de transport et leur utilisation. Les sources iconographiques complètent ce second corpus de sources. Nous avons répertorié et étudié une quinzaine de cartes des réseaux de transports, des illustrations, gravures et tableaux touchant au transport et au voyage.

À la manière d'Alain Corbin, il nous semble nécessaire d'user de la citation<sup>1</sup>. En effet, elle met à l'épreuve notre propre sensibilité tout en nous permettant de nous rapprocher des émotions, perceptions et sensations qu'ont pu éprouver les voyageurs étudiés, d'autant plus lorsque les conditionnements et cadres mentaux se sont transformés. Ainsi nous n'hésiterons pas à citer tout au long de ce manuscrit des extraits de sources préalablement présentées pour ressentir avec les voyageurs, par-delà les analyses et explications de textes.

### *Plan de la thèse*

Pour traiter notre sujet, nous avons formulé un plan en six chapitres. Les deux premiers chapitres ont un double objectif : préciser le cadre temporel des Européens et définir les modalités d'écriture du temps par les voyageurs. Le premier chapitre vise donc à compléter les premiers éléments énoncés dans l'introduction relatifs au temps, en approfondissant les modes de perception du temps par l'homme ainsi que les moyens qu'il a créés pour le mesurer et se repérer sur sa *flèche*. En prenant appui sur des

---

<sup>1</sup> Alain CORBIN, *Histoire du silence*, Paris, Albin Michel, 2016, p. 10.

références issues de champs disciplinaires éloignés de notre spécialité comme les neurosciences et la psychologie, nous expliquerons par quels procédés l'homme est en mesure de percevoir le temps, afin de bien comprendre ce qui se joue lors du voyage. Nous développerons ensuite les temporalités sociales des sociétés préindustrielles européennes et le concept du calendrier. Pour finir, nous expliquerons les moyens dont disposent les hommes pour mesurer le temps à l'instar des produits horlogers, puis nous analyserons la manière dont ils utilisent ces derniers. Le second chapitre, d'orientation nettement plus méthodologique, a pour but d'examiner les modes d'inscription du temps dans le récit de voyage. Il nous faudra alors sonder les pratiques de l'écriture viatique, l'anatomie d'un récit de voyage, puis analyser les formes de l'écriture du temps, tout en déjouant les limites d'une telle source.

Après avoir franchi les barrières du cerveau humain et des siècles qui nous séparent des cadres temporels des voyageurs, puis celles de la matérialité du récit de voyage, nous nous intéresserons plus précisément aux voyages. Les deux chapitres suivants, d'orientation plus thématique ont pour finalité de préciser les cadres du voyage. Le troisième chapitre vise ainsi à recréer et à mesurer l'évolution des cadres du déplacement, c'est-à-dire les transports. Nous explorerons donc aux côtés des voyageurs la diversité des routes, des moyens et des réseaux de transports en Europe, dans la perspective d'explorer en quoi l'évolution des infrastructures et des modes de transport influence le jeu des vitesses et des temporalités. L'environnement est le thème du quatrième chapitre. Après avoir examiné la manière dont évolue l'appréhension de l'environnement naturel et des paysages, donc les répercussions que cela crée sur la perception du temps, nous scruterons l'impact du facteur climatique sur les temporalités du voyage.

Les deux derniers chapitres interrogent quant à eux les modèles de voyage face aux individualités, et plus précisément l'évolution de ces schémas par rapport à la transformation des mentalités. Centré sur les guides et les recommandations temporelles qu'ils proposent, le cinquième chapitre ambitionnera de vérifier leur autorité et influence sur les voyageurs. Pour finir, le sixième et dernier chapitre aspire dans un premier temps à brosser un panorama marqué par l'évolution des rythmes et des états d'âme issus du voyage. Nous aborderons ensuite la question de l'accélération, notamment par le biais de la vitesse et des possibilités qu'elle amène avec elle.



# CHAPITRE 1 : TROIS ASPECTS FONDAMENTAUX DU TEMPS : TEMPS DE L'HOMME, TEMPORALITES HUMAINES ET TEMPS MECANIQUE

*Les jours sont peut-être égaux pour une horloge mais pas pour un homme.*

Marcel Proust, *Vacances de Pâques*, 1913.

---

L'humain perçoit son environnement extérieur à l'aide des cinq sens dont il dispose, à savoir la vue, l'ouïe, l'odorat, le goût et le toucher. Les éléments au milieu desquels il vit quotidiennement émettent une multitude de stimuli sensoriels, comme des couleurs, des sons, des odeurs, qui touchent des récepteurs spécifiques présents dans le corps humain. Or le temps n'a pas de matérialité, il « est en lui-même invisible, et son passage n'est enregistré par aucun récepteur spécifique concret »<sup>1</sup>. Pour l'homme, la durée n'existerait donc pas et il ne serait pas en mesure de percevoir le temps. Naturellement, cette dernière affirmation est erronée. Les hommes et les femmes perçoivent étonnamment bien le temps et les durées, ils ont conscience de la flèche du temps et possèdent une capacité innée et sensorielle à le mesurer et à vivre en fonction de lui. Le temps et la durée sont des composants essentiels et omniprésents du quotidien ainsi que de la vie humaine.

Pour être en mesure d'étudier et de comprendre les rythmes et la perception du temps et de la durée dans les pratiques du voyage en Europe aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, il est nécessaire d'enquêter sur les fondements rythmiques qui imprègnent les humains. En effet, que ce soit plusieurs siècles auparavant ou aujourd'hui, la rythmicité apparaît

---

<sup>1</sup> Pierre BUSER et Claude DEBRU, *Le temps, instant et durée : de la philosophie aux neurosciences*, Paris, Odile Jacob, 2011, p. 179.



toujours comme une propriété fondamentale et universelle des êtres vivants<sup>1</sup>. De l'infiniment grand (le Système solaire et l'Univers) à l'infiniment petit (les atomes et cellules), du binaire au cyclique, du lent au rapide, les phénomènes périodiques possédant une structure répétitive sont innombrables sur terre. Néanmoins, certains rythmes sont d'une importance capitale, puisqu'ils sont l'origine même de la vie (la rotation de la Terre, le rythme cardiaque). C'est à travers ces rythmes que l'homme est en rapport direct avec le temps. En effet, l'homme vit dans un changement perpétuel, une transformation universelle. Pour reprendre Paul Fraisse, « L'expérience de successions dont les unes sont périodiques, les autres non, de changements continus et discontinus, de renouvellements entrelacés, de permanences relatives, explique sans doute la naissance de l'idée de temps. Peut-être explique-t-elle le mot lui-même »<sup>2</sup>.

Grâce à ses moyens physiologiques, cognitifs et psychologiques, l'humain perçoit le temps et en a conscience. De plus, il est capable de le mesurer de manière approximative, empirique et sensible. Il l'apprécie de diverses manières, l'existence humaine étant entièrement conditionnée par le temps. Dès lors, les sociétés humaines ont cherché à le diviser et à le quantifier pour le rationaliser avec une précision toujours croissante. Mais comme le rappelle Helga Nowotny, l'homme est un être social et il lui faut d'abord apprendre à vivre dans les sociétés aux structures temporelles mouvantes où il est né<sup>3</sup>. En effet, mesurer le temps implique de lier entre eux de nombreux éléments et influences. Il existe plusieurs possibilités de mesure du temps : temps sidéral, calendriers lunaires ou solaires, mais surtout plusieurs finalités au calendrier. Effectivement, les changements de calendrier sont directement influencés par l'objectif même qui est assigné à cette forme de mesure du temps. L'agriculture et surtout la religion ainsi que ses pratiques, ciment d'une communauté locale, nationale ou internationale, ont bien souvent été à l'origine culturelle du calendrier.

Le calendrier sert à repérer un événement dans l'horizon temporel, à situer le présent dans une chronologie, à calculer l'écart avec le passé et à anticiper le futur. À une échelle réduite, il en va de même à l'intérieur d'une journée, ce sont les heures. En effet,

---

<sup>1</sup> François CHENET, *Le temps, temps cosmique, temps vécu*, Paris, Armand Colin, 2000, p. 132.

<sup>2</sup> Paul FRAISSE, *Psychologie du temps*, Paris, PUF, 1967, p. 1.

<sup>3</sup> Helga NOWOTNY, *Le temps à soi. Genèse et structuration d'un sentiment du temps*, Paris, MSH, 1992, p. 1.

« La date d'un événement, dans son acceptation scientifique, est l'ensemble des indications qui permettent de lui attribuer une étiquette temporelle dans une échelle de temps spécifiée. Traditionnellement, elle se compose d'un système d'identification du jour, c'est le calendrier, puis d'une subdivision du jour, c'est l'heure du langage commun »<sup>1</sup>.

Aujourd'hui, « l'heure du langage commun » est une heure commune à tous les habitants de la planète, une heure précise à l'extrême<sup>2</sup>, synchronisée et qui est consultable sur des montres fiables ou autres affichages par tous les hommes. Mais bien évidemment, la « conquête du temps »<sup>3</sup> est le résultat d'une longue et lente évolution à travers les siècles, et aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles l'heure des Européens est, comme nous le verrons, encore toute relative. Entre la technique et la mécanique des dispositifs de mesure du temps qui, à l'instar des montres et horloges, affichent une précision très correcte et l'absence encore une fois relative d'heure de référence, les voyageurs des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles peuvent vite se trouver être amenés dans un certain flou horaire.

Dans un premier point, nous nous intéresserons aux aspects biologiques et psychologiques de la perception du temps par les humains à travers des aperçus de ces moyens. De l'origine cosmique des rythmes aux fonctions biologiques, neurologiques, psychologiques ou encore cognitives, ces éclaircissements nous permettront ensuite d'être en mesure de comprendre ce qui se passe dans le corps, dans le cerveau ainsi que dans la conscience et l'esprit des voyageurs. Puis, le second moment sera consacré à l'histoire du calendrier et des temps sociaux. Ces pistes de réflexion sur une manière de penser, de mesurer et d'anticiper le temps nous permettront de contextualiser les cadres temporels au milieu desquels vivaient les voyageurs que nous étudions. De plus, les relations entre les voyageurs et le calendrier sont multiples et étroites, ne serait-ce que par la date, élément de base du voyage et du calendrier. Enfin, notre attention se portera

---

<sup>1</sup> Claude AUDOIN et Bernard GUINOT, *Les fondements de la mesure du temps : comment les fréquences atomiques règlent le monde*, Paris - Milan - Barcelone, Masson, 1998, p. 37.

<sup>2</sup> Depuis 1967, l'heure officielle mondiale est la moyenne de 400 horloges atomiques réparties dans 70 laboratoires dans le monde. La définition de la seconde est la durée de 9.192.631.770 périodes de la radiation correspondant à la transition entre les deux niveaux hyperfins de l'état fondamental de l'atome de césium 133.

<sup>3</sup> Dominique FLECHON, *La conquête du temps : l'histoire de l'horlogerie des origines à nos jours : découvertes - inventions - progrès*, Paris, Flammarion, 2011.

sur l'horlogerie et les relations qu'ont entretenues les voyageurs des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles avec leurs montres, symboles de la précision, de la mesure et, en définitive, du temps en lui-même.

## *Le corps et l'esprit : aspects biologiques et psychologiques du temps*

### *Les rythmes de la vie : rythmes du corps et neurophysiologie*

#### *Les révolutions des sphères célestes et les rythmes du vivant*

Les sphères célestes et leur mécanique ont suscité beaucoup de questions et de controverses de l'Antiquité à la révolution scientifique des XVI<sup>e</sup>, XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. L'expression de « révolution des sphères célestes » empruntée à l'œuvre de Nicolas Copernic<sup>1</sup> nous rappelle à quel point les cosmologies et les représentations du monde ont évolué au cours de l'histoire. Des cosmologies géocentristes aristotéliennes ou ptoléméennes au modèle héliocentrique, les savants des différentes époques et de différentes civilisations ou cultures n'ont jamais nié qu'il existe une mécanique céleste, que le « ciel » ne soit pas figé. En effet, le mouvement des étoiles et du soleil directement observable était difficilement réfutable. Mais *é pur si muove* pour reprendre l'expression vraisemblablement apocryphe de Galilée, la double rotation terrestre est probablement le plus ancien rythme existant sur terre. Cette double rotation est créatrice des rythmes temporels les plus originels, ceux sur lesquels se sont basés les rythmes de la vie.

Le premier de ces rythmes est la rotation de la Terre sur elle-même, ce qui produit l'alternance du jour et de nuit. L'aube s'est levée plusieurs mille milliards de fois sur notre planète depuis que la vie y est apparue. Cette alternance de nyctémères, c'est-à-dire d'alternance d'un jour puis d'une nuit, a lentement façonné les horloges internes des organismes vivants et donc de l'homme. Pour Arthur Winfree, « Cent milliards d'alternances de jour et de nuit, de chaleur et de froid, sans une seule interruption, ont marqué de leur sceau la chimie de la vie. Nous sommes désormais accordés à l'inlassable

---

<sup>1</sup> Nicolas COPERNIC, *De revolutionibus orbium coelestium*, Nuremberg, 1543.

monotonie de la rotation de la Terre »<sup>1</sup>. Le cycle incessant du jour et de la nuit affecte grandement le comportement physiologique, mais aussi psychique de la quasi-totalité des espèces végétales et animales. Les exemples sont extrêmement nombreux et le fait que vivent des espèces diurnes et nocturnes, prisonnières de leur condition, en est l'un des plus visibles.

L'origine de la création de ce rythme alternatif est le rayonnement solaire, source d'énergie nécessaire et indispensable à la vie, mais pouvant néanmoins devenir dangereux si trop intense. Le rayonnement solaire entraîne la photosynthèse des végétaux ainsi que la synthèse de la vitamine D chez l'homme. Les rayons ultraviolets sont bénéfiques pour l'homme en quantité adaptée, mais lorsqu'ils sont en surabondance, en plus d'infliger des brûlures, ils dégradent l'ADN. La composition différente de l'atmosphère dans le passé – quantité de gaz carbonique (CO<sub>2</sub>) bien plus importante et d'oxygène plus faible – ainsi que l'absence de couche d'ozone permettant de filtrer les rayons du soleil et de les rendre moins nocifs, a influencé la vie et la survie de nombreuses espèces vivantes. Leur matériel chimique devait souffrir d'insolations bien plus extrêmes que les biomolécules actuelles, car les rayons UV cassant les liaisons entre atomes peuvent ainsi créer des radicaux libres, très réactifs, qui vont ensuite altérer toute autre molécule à leur portée<sup>2</sup>.

Dès leur origine, les organismes vivants ont donc dû se développer et évoluer en s'adaptant aux contraintes cycliques de la rotation terrestre<sup>3</sup>. Ces contraintes sont les mêmes partout à la surface du globe, à l'exception des grands fonds marins et des milieux souterrains. L'adaptation aux cycles cosmiques et à leur régularité « imprègne et orchestre en réalité une bonne partie de la physiologie »<sup>4</sup>. Presque toutes les espèces représentant le règne végétal et animal en sont un exemple probant, comme les cycles foliaires des fleurs ou encore les heures de sortie crépusculaires des diverses espèces de

---

<sup>1</sup> Arthur WINFREE, *Les horloges de la vie. Les mathématiques des rythmes biologiques*, Paris, Pour la science / Belin, 1994, p. 12.

<sup>2</sup> André KLARSFELD, *Les horloges du vivant. Comment elles rythment nos jours et nos nuits*, Paris, Odile Jacob, 2009, p. 28.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 29.

<sup>4</sup> *Ibid.*

moustiques. Ce premier rythme d'une durée approximative de vingt-quatre heures est appelé rythme circadien<sup>1</sup>.

Le second rythme du vivant, dépendant et hérité de millions d'années d'évolution, est, à l'instar des cycles jour-nuit le cycle des saisonnalités. La rotation elliptique de la terre autour du soleil, conjuguée à l'inclinaison de l'axe de rotation terrestre provoque des variations d'ensoleillement, mais aussi d'énergie distribuée par mètre carré terrestre, ayant pour résultat l'alternance des saisons. De la même manière que pour l'alternance jour-nuit, les organismes vivants se sont adaptés à ces contraintes climatiques. Par exemple, les floraisons annuelles de végétaux, les migrations d'oiseaux, les hibernations de mammifères ou les périodes de reproductions, permettent des naissances aux moments les plus favorables à la survie. Chaque espèce parvient à déterminer le cycle des saisons grâce aux variations de la durée du jour<sup>2</sup>, également appelé photopériode.

Ce second rythme est logiquement appelé circannuel. Il se manifeste surtout chez les espèces végétales et animales et dans une moindre mesure chez l'homme. Néanmoins chez l'homme, il peut tout d'abord être la source de dépressions saisonnières dues à la durée d'ensoleillement en automne ou en hiver<sup>3</sup>, dépressions qui se traitent par la luminothérapie, c'est-à-dire l'exposition au soleil ou à une lumière artificielle reproduisant la lumière du soleil. De même que pour une majorité d'espèces animales, le rythme circannuel a aussi une incidence sur les naissances humaines<sup>4</sup>. Ce fait est confirmé par différentes études scientifiques<sup>5</sup> des années 1820 et de la fin du XXe siècle. Il apparaît que la durée d'ensoleillement mais aussi la température produisent un pic de naissance aux alentours de l'équinoxe de printemps, et ce même pic est inversé, comme les saisons, de six mois entre les deux hémisphères. Aujourd'hui, les changements socio-économiques, l'urbanisation, l'industrialisation et le confort de la vie moderne ont tendance à masquer les variations naturelles de photopériode et de température, ce qui atténue l'impact du rythme circannuel dans les comportements humains.

---

<sup>1</sup> Mot créé par le biologiste et médecin roumain Franz Halberg dans les années 1950 à partir du latin *circa* « autour » et *diem* « jour », donc littéralement « environ un jour ».

<sup>2</sup> André KLARSFELD, *Les horloges du vivant.*, *op. cit.*, p. 129.

<sup>3</sup> Albert GOLDBETER, *La vie oscillatoire. Au cœur des rythmes du vivant*, Paris, Odile Jacob, 2010, p. 266.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 267-268.

<sup>5</sup> Études citées par *Ibid.*, p. 266-268.

## *Rythme circadien et horloges biologiques humaines*

Le rythme circadien est comme nous venons de le voir l'un des principaux rythmes du vivant. Son oscillation est d'une durée d'environ vingt-quatre heures à l'instar du nycthémère. Plus précisément, d'après une étude de chercheurs de la Harvard Medical School, le rythme circadien de l'humain est de 24,18 heures avec une précision de l'ordre de quelques dixièmes de secondes<sup>1</sup>. Ce rythme élémentaire dépend de nombreux autres rythmes biologiques qui oscillent de manière plus ou moins rapide. Toutes ces différentes horloges internes contribuent au bon fonctionnement du corps humain. Chacune de ces horloges a un rôle et une fonction bien précise en régulant les mécanismes biologiques, physiologiques ou comportementaux pour maintenir le corps humain en homéostasie, c'est-à-dire dans un fonctionnement optimal. Le rythme veille/sommeil, les variations de vigilances, de température corporelle, de pression sanguine ou le métabolisme cellulaire sont par exemple directement dépendants des horloges biologiques.

Le corps humain comprend donc des centaines de rythmes couvrant chaque fonction corporelle, de la division cellulaire à la sécrétion hormonale, des performances mentales aux performances physiques<sup>2</sup>. En effet, la plupart des cellules, des glandes endocrines et des organes oscillent à leur propre rythme. Des études ont montré que certains organes chez la souris ou le rat placés en culture hors de l'organisme continuaient de garder leur rythmicité quelques jours<sup>3</sup>. Mais une zone de l'hypothalamus, les noyaux suprachiasmatiques (NSC), représentant un millionième du cerveau gardent quant à eux leur rythmicité pendant des semaines voire des mois<sup>4</sup>. Considérés comme l'horloge centrale des mammifères, « l'horloge avec un grand H », les noyaux suprachiasmatiques gèrent et synchronisent toutes les autres horloges du corps. Ces noyaux sont le siège des activités rythmiques et temporelles biologiques. Ils régulent et synchronisent donc le rythme circadien, comme l'illustre le schéma suivant (Fig. 1), par les principales modifications du métabolisme au cours de vingt-quatre heures :

---

<sup>1</sup> Charles CZEISLER, Jeanne DUFFY, Theresa SHANAHAN et Joseph BROWN, « Stability, Precision, and Near-24-Hour Period of the Human Circadian Pacemaker », *Science*, 1999, vol. 284, n° 5423, p. 2178.

<sup>2</sup> Michael SMOLENSKY et Lynn LAMBERG, *The body Clock Guide to Better Health : How to Use Your Body's Natural Clock to Fight Illness and Achieve Maximum Health*, New York, Henry Holt and Co, 2000, p. 26.

<sup>3</sup> André KLARSFELD, *Les horloges du vivant.*, *op. cit.*, p. 224.

<sup>4</sup> Ibid.

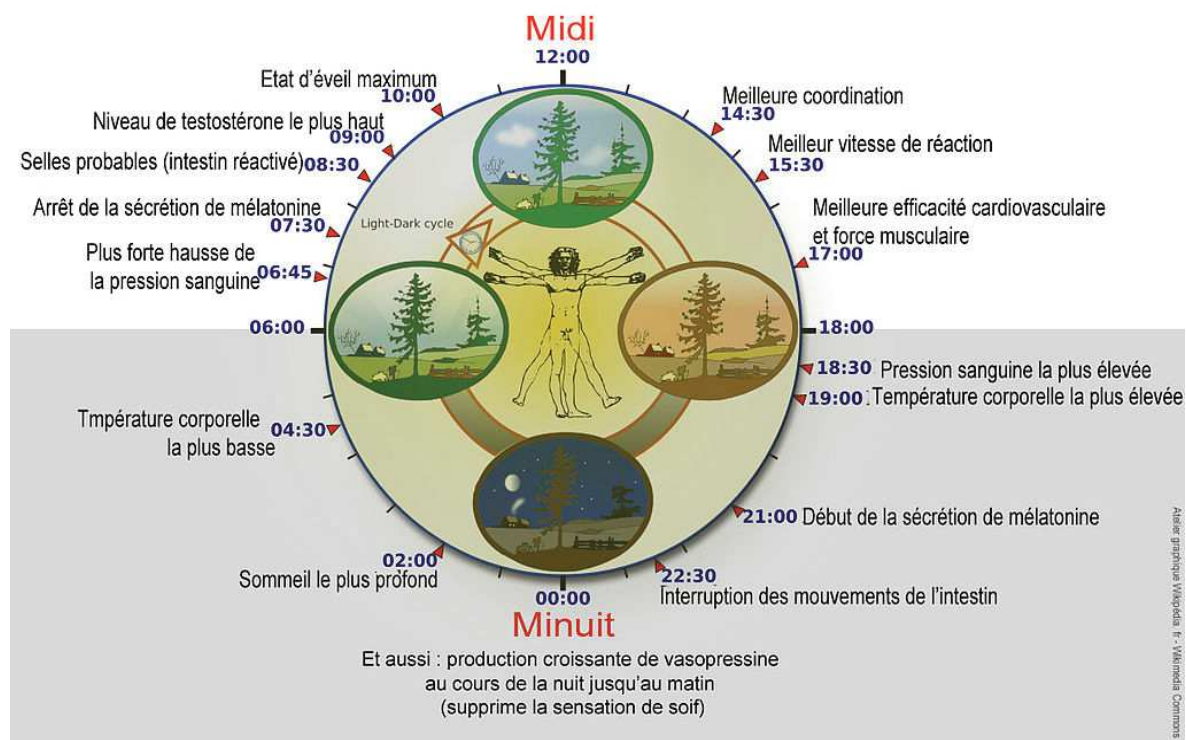


Figure 1 - Rythme circadien humain. D'après Michael SMOLENSKY et Lynn LAMBERG, *The body Clock Guide to Better Health : How to Use Your Body's Natural Clock to Fight Illness and Achieve Maximum Health*, New York, Henry Holt and Co, 2000. Wikimedia Commons.  
[https://fr.wikipedia.org/wiki/Rythme\\_circadien#/media/Fichier:Biological\\_clock\\_humanNycth%C3%A9ralFrenchVersion.jpg](https://fr.wikipedia.org/wiki/Rythme_circadien#/media/Fichier:Biological_clock_humanNycth%C3%A9ralFrenchVersion.jpg) [Consulté le 27/09/2019].

Le rythme circadien est d'origine endogène, c'est-à-dire qu'il est inné, d'origine génétique et comme nous venons de le voir, gouverné par les horloges biologiques<sup>1</sup>. Il ne résulte pas d'un apprentissage individuel ni de l'environnement extérieur. Le premier à remarquer cette caractéristique, deux siècles avant que le rythme circadien ne soit mis en évidence, et alors que le concept même d'horloge biologique n'existait pas est le savant français Jean-Jacques Dortous de Mairan en 1729. Dans un court mémoire d'une page publié dans *L'histoire de l'Académie royale des sciences*<sup>2</sup>, Dortous de Mairan prive de lumière pendant plusieurs jours des spécimens de sensitive (*Mimosa pudica*). Cette plante possède la particularité de diriger son feuillage vers le soleil en ouvrant ses feuilles le jour et en les rétractant la nuit. Il remarque qu'à l'abri du soleil et sans aucune lumière ce rythme persiste bien qu'il soit légèrement atténué. Dans son court mémoire, il propose de

<sup>1</sup> Pierre BUSER et Claude DEBRU, *Le temps, instant et durée*, op. cit., p. 234.

<sup>2</sup> Jean-Jacques DORTOUS DE MAIRAN, « Observation botanique », *L'histoire de l'Académie royale des sciences. Année 1729*, Paris, 1731, p. 35.

reproduire cette expérience avec d'autres espèces végétales, expériences qui seront faites les siècles suivants et qui confirmeront son intuition<sup>1</sup>. De plus, il constate que « la sensitive sent donc le soleil sans le voir en aucune manière ; et cela paraît avoir rapport à cette malheureuse délicatesse d'un grand nombre de malades, qui s'aperçoivent dans leurs lits de la différence du jour et de la nuit »<sup>2</sup>. Outre la découverte du rythme circadien de la sensitive, Dortous de Mairan émet donc l'hypothèse que le corps humain se comporte de la même manière. D'après lui, le corps humain peut percevoir la différence entre le jour et la nuit sans stimulus ou indication temporelle extérieure.

Ce n'est que dans la seconde moitié du xx<sup>e</sup> siècle que seront établis des protocoles expérimentaux concernant l'homme, illustrés par l'exemple du spéléologue français Michel Siffre<sup>3</sup> ou des équipes de chronobiologistes allemands de l'institut Max Planck<sup>4</sup>. Les résultats de ces expériences ont indubitablement mis en évidence la nature endogène du rythme circadien humain. En effet, les rythmes biologiques persistent même lorsqu'un individu a perdu la notion du temps, qu'il est incapable d'indiquer l'heure et qu'il ne peut que difficilement préciser le jour ou le mois lors d'un isolement<sup>5</sup>. En outre, dans un environnement constant, le rythme circadien humain a tendance à ralentir pour augmenter d'environ 30 minutes, ce qui produit un décalage quotidien des horloges biologiques. Le rythme circadien reste le même, mais la durée du rythme avoisine en moyenne les 24,7 heures au lieu des 24,18 heures.

Néanmoins, l'environnement extérieur a une grande influence sur le rythme circadien. L'alternance jour/nuit, en particulier l'aube et le crépuscule, est le signal temporel primordial qui permet aux organismes vivants d'ajuster et de « remettre à

---

<sup>1</sup> « Chaque fois que l'on a placé les organismes étudiés hors du temps extérieur, à l'abri de toute variation de lumière ou de température, les cycles ou les rythmes étudiés ont persisté, qu'il s'agisse de la pigmentation des crabes ou des insectes, de l'éclosion ou de l'activité de ces derniers, ou encore des mouvements des feuilles, présents dans de nombreuses plantes ». André KLARSFELD, *Les horloges du vivant.*, *op. cit.*, p. 35.

<sup>2</sup> Jean-Jacques DORTOUS DE MAIRAN, « Observation botanique », *op. cit.*, p. 35.

<sup>3</sup> Il s'isola sans aucun repère temporel ni lumière naturelle pendant deux mois, à l'été 1969, dans un gouffre à 100 mètres de profondeur.

<sup>4</sup> Entre 1964 et 1989, Jürgen Aschoff et Rütger Wever menèrent plusieurs études au cours desquelles 447 volontaires furent enfermés pour des durées variables dans un bunker près de Munich, sans lumière naturelle, aucune montre ou horloge, ni aucune information provenant du monde extérieur.

<sup>5</sup> Alain REINBERG, *Le temps humain et les rythmes biologiques*, Monaco, Editions du Rocher, 1998, p. 29.



l'heure » leurs horloges biologiques<sup>1</sup>. Les signaux extérieurs venant d'un nycthémère, donc ayant une durée de vingt-quatre heures, font se synchroniser et calibrent les êtres vivants sur cette même durée<sup>2</sup>. L'alternance jour/nuit est le principal « synchroniseur » ou « *Zeitgeber* » dans la terminologie utilisée par les chronobiologistes. Les êtres vivants sont également sensibles à d'autres rythmes alternatifs tels que l'alternance du bruit et du silence, du chaud et du froid ou encore d'odeurs fortes ou faibles<sup>3</sup>. Pour l'homme, les rythmes sociaux sont un puissant synchroniseur, comme l'écrit Alain Reinberg : « les obligations liées aux horaires de travail et ce qui s'y rapporte, le réveille-matin, les transports, les difficultés des tâches, mais aussi le besoin de moments de détente avec la famille, les amis, la télé et le respect indispensable des heures de repos et de sommeil, tout cela nous fournit, en abondance, des signaux temporels »<sup>4</sup>.

Les humains possèdent donc de nombreuses horloges biologiques qui contribuent au bon fonctionnement du corps et qui oscillent de manière innée dans un rythme proche de vingt-quatre heures. Néanmoins, ces horloges nécessitent des synchronisations régulières et quotidiennes avec l'environnement extérieur pour garder leur précision. Le rythme circadien et les horloges biologiques créent des temporalités chez l'humain, temporalités à la fois conscientes et inconscientes qui lui permettent de percevoir l'existence du temps, mais aussi de le mesurer lorsque les rythmes rejoignent les procédés cognitifs.

---

<sup>1</sup> Sinon il nous serait impossible de voyager et de vivre dans un autre lieu du globe et dans un fuseau horaire différent de celui de notre lieu d'origine. D'après Arthur WINFREY, *op. cit.* p. 12. Les organes internes humains ne peuvent pas voyager à plus de 180 kilomètres par heure sans subir de décalage horaire et donc nécessiter une resynchronisation par rapport au soleil (de fait, à un nouveau fuseau horaire).

<sup>2</sup> Il est possible de « calibrer » des êtres vivants sur d'autres rythmes, par exemple sur vingt-six heures, en faisant alterner treize heures de lumière et treize heures d'obscurité. Mais les mammifères ne peuvent se synchroniser que sur une durée entre vingt et vingt-huit heures, en deçà ou au-delà les horloges biologiques s'émancipent des signaux de synchronisation. Alain REINBERG, *Le temps humain et les rythmes biologiques*, *op. cit.*, p. 36.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 38.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 39.

### *La mécanique cérébrale et le traitement de l'information temporelle*

Nous venons de le voir, le temps entraîne des changements cycliques dans le corps humain à différentes échelles et ces rythmes biologiques sont des éléments moteurs essentiels du vivant<sup>1</sup>. Mais entre la rythmicité des cellules et du corps et entre l'esprit et la conscience, existe tout un mécanisme cognitif et psychologique sur lequel l'homme fonde sa conscience du temps. En effet, de nombreux mécanismes biologiques dépendent du temps tandis que d'autres le codent et le mesurent<sup>2</sup>.

Pour les neurosciences, le codage de l'information de durée sensorielle se fait par l'influx nerveux issu de récepteurs sensoriels périphériques ou internes. Ces informations sont diversement codées selon le type de récepteur, entre les récepteurs toniques et phasiques<sup>3</sup>. Concernant les récepteurs toniques, l'influx dure tout le temps de la durée du stimulus. À l'inverse, pour les récepteurs phasiques, la décharge d'influx est temporaire et ne marque que le début de la sollicitation sensorielle, puis s'arrête malgré la persistance du stimulus pour finalement reprendre à l'interruption du stimulus. Ces deux modes de transmission par le système nerveux communiquent ainsi aux organes et au cortex cérébral les informations sensorielles et donc la perception sensorielle explicite de la durée<sup>4</sup>.

Dans le prolongement des informations temporelles transmises par l'influx nerveux, l'électrophysiologie cérébrale imprime des oscillations selon des rythmes très variables à l'activité neuronale. Ces rythmes sont de très bons marqueurs des multiples processus cérébraux et ils révèlent l'importance de la chronologie dans l'activité des neurones<sup>5</sup>. Les corrélations entre rythmes neuronaux et états psychologiques ainsi que processus cognitifs sont bien connus des spécialistes des neurosciences. Toutefois, les liens entre des rythmes spécifiques intervenant dans des mécanismes ou processus spécifiques ne sont pas encore établis avec certitude. Le rôle de la rythmicité neuronale, donc d'une certaine forme de chronologie, dans les fonctions cérébrales est très

---

<sup>1</sup> François CHENET, *Le temps*, *op. cit.*, p. 132.

<sup>2</sup> Pierre BUSER et Claude DEBRU, *Le temps, instant et durée*, *op. cit.*, p. 229.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 231.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 232.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 233.

probable<sup>1</sup>. Ces rythmes neuronaux vont de pair avec les rythmes neuroendocriniens, qui sont, comme nous l'avons vu précédemment, en lien avec les rythmes circadiens. Pierre Buser relève une interaction très étroite entre les domaines hormonaux et nerveux de la gouvernance temporelle de l'organisme<sup>2</sup>. Ajoutons que la psychopharmacologie a mis en évidence l'influence de certaines molécules ayant un rôle de neurotransmetteur, endogène et exogène, dans la transmission des informations temporelles. Des molécules ou neurotransmetteurs comme la dopamine<sup>3</sup> peuvent, selon leur taux présent dans l'organisme, modifier la perception du temps d'un individu.

Continuons notre exploration du corps humain par les sites cérébraux permettant d'estimer le temps. De nombreuses études<sup>4</sup> menées sur des patients cérébro-lésés ont mis en évidence des différences d'estimation du temps à court terme par rapport à des personnes sans lésions. Ces mêmes études ont également montré que selon la pathologie ou la zone cérébrale lésée, les distorsions d'estimations temporelles n'étaient pas similaires. Les résultats de ces études mettent en évidence trois principaux centres de l'estimation du temps. Les premiers sont les noyaux suprachiasmatiques, « horloge centrale » du corps, qui régulent le rythme circadien et permettent ainsi d'estimer le temps long, à l'échelle de plusieurs heures. Le second centre est le cervelet, qui a un rôle primordial dans le contrôle moteur de l'organisme ainsi que dans « la perception de la chronologie et de l'action rythmique dans un temps court »<sup>5</sup>, de l'ordre de la milliseconde. Le troisième et dernier centre n'est pas réellement un centre, car sa localisation est multiple au niveau cérébral, sous forme de réseau, mais ses principaux sites sont localisés dans le striatum ou noyau caudé, sous le cortex. Opérant dans l'intervalle de la seconde, minutes et heures, il serait un « dispositif généraliste et flexible »<sup>6</sup> permettant de suivre temporellement les événements continus et cognitifs exigeant de l'attention.

---

<sup>1</sup> *Ibid.*

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 242.

<sup>3</sup> Warren H. MECK, « Neuropharmacology of timing and time perception », *Cognitive Brain Research*, 1996, vol. 3, n° 3-4, pp. 227-242.

<sup>4</sup> Citées par Pierre BUSER et Claude DEBRU, *Le temps, instant et durée*, *op. cit.*, p. 245-251.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 251.

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 246.

Enfin, les chercheurs des différents domaines des neurosciences ont pu mettre en évidence des marqueurs cérébraux de l'estimation temporelle, consciente comme inconsciente<sup>1</sup>, ainsi que créer des modèles neurobiologiques de la perception et de l'estimation du temps. Le neurophysiologiste anglais William Grey Walter a observé à l'aide des premiers électro-encéphalogrammes, dans les années 1960, des variations du potentiel évoqué, c'est-à-dire de l'activité électrique neuronale de la région sensori-motrice du cortex lorsque le sujet est placé dans une situation d'attente entre deux stimulus. Les expériences du physiologiste américain Benjamin Libet entre les années 1960 et 1990, ainsi que celles de nombreux autres chercheurs ont permis de montrer les liens entre activité cérébrale et perception consciente et inconsciente de la durée. Benjamin Libet a remarqué que le corps subit des modifications physiologiques en ayant recours à la mémoire ou « prédictions » lorsqu'à la suite d'un stimulus, le corps se place en position d'attente physiologique, c'est-à-dire que l'activité électrique cérébrale et les fonctions motrices se modifient en attente d'un événement<sup>2</sup>. Plus récemment, Warren H. Meck et Karim N'Diaye<sup>3</sup> ont montré que l'estimation temporelle et la mémoire de travail, ou mémoire à court terme, reposent sur les mêmes bases anatomiques et qu'elles utilisent la même représentation neuronale d'un stimulus. Pour ces chercheurs, les caractéristiques fonctionnelles des modèles neurobiologiques concordent avec les données de la psychophysique de la perception et de l'estimation du temps ainsi qu'avec les modèles de traitement de l'information. Ils en concluent qu'une meilleure compréhension des mécanismes gouvernant la perception d'un stimulus puis sa mémorisation pourrait éclairer l'étude de la perception et de la mémorisation des durées. D'après eux, le fonctionnement de la mémoire et la perception et l'estimation du temps sont étroitement liés d'un point de vue neurobiologique.

---

<sup>1</sup> Nous renvoyons ici à la sous-partie « Marquages cérébraux d'estimations temporelles conscientes et inconscientes » pour une description (très technique) des expériences et résultats détaillés. *Ibid.*, p. 253-266.

<sup>2</sup> Sur ce dernier point concernant l'anticipation à court terme voir l'article de Timothy VERSTYNEN, Michael OLIVER et Richard B. IVRY, « Experiencing the future: the influence of self-initiation on temporal perception », in Romi NIJHAWAN et Beena KHURANA (dirs.), *Space and Time in Perception and Action*, Cambridge, CUP, 2010, pp. 164-180.

<sup>3</sup> Warren H. MECK et Karim N'DIAYE, « Un modèle neurobiologique de la perception et de l'estimation du temps », *Psychologie française*, 2005, vol. 50, pp. 47-63.

## *Aspects psychologiques et cognitifs de la conscience du temps*

### *Le conditionnement au temps*

Après avoir envisagé la rythmicité et les horloges biologiques ainsi que le cheminement électrique et chimique de l'information temporelle à l'intérieur du corps humain, il est nécessaire de nous arrêter sur les aspects psychologiques de la conscience du temps. Nous présenterons maintenant dans cette sous-partie quelques éléments et pistes de réflexion en vue d'une meilleure compréhension des mécanismes cognitifs temporels des voyageurs européens, de l'appréciation, de la perception et de l'estimation du temps qui seront exposés dans les chapitres suivants. L'appréciation, la perception et l'estimation du temps sont difficilement dissociables, les modèles de fonctionnements cognitifs et neurologiques fonctionnant en interdépendance. Il n'est pas possible de percevoir le temps sans en estimer des durées, de même qu'en estimant ou chronométrant mentalement des durées, le sujet perçoit inévitablement le temps.

Nous avons précédemment exposé dans l'introduction générale que pour de nombreux philosophes le temps n'existe pour l'homme qu'à travers le changement. Ces changements sont induits autant par des sensations que par la pensée, selon la conception particulière de chaque philosophe. Mais c'est Kant, qui en présentant le temps comme une forme de l'intuition sensible, comme une manière de considérer les choses, qui a pour Paul Fraisse « déblayé le terrain pour les psychologues en les détournant de la recherche d'une réalité en soi et en les invitant à voir l'origine de l'idée de temps dans l'activité même de l'esprit qui pense et unit les divers changements »<sup>1</sup>.

De nombreux travaux ont été menés dans cette perspective d'analyse psychologique et cognitive depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, d'abord en Allemagne et en France. Des psychologues ont ainsi étudié le « temps psychologique » en multipliant les approches et en cherchant dans quelle mesure la perception du temps est comparable à la perception d'autres grandeurs physiques. Ils se sont également demandé comment et par quels processus s'opèrent la perception et l'estimation des durées ainsi que celle des rythmes et de l'ordre temporel. En France, Paul Fraisse fut le spécialiste incontesté et très influent de la psychologie du temps au XX<sup>e</sup> siècle, en particulier grâce à ses résultats

---

<sup>1</sup> Paul FRAISSE, *Psychologie du temps*, op. cit., p. 5.

publiés en 1957, puis réédités et augmentés en 1967 dans son ouvrage *Psychologie du temps*<sup>1</sup>.

Dans la conception de la nature du temps psychologique défendue par Paul Fraisse, le temps résulte d'une mise en relation de différents événements d'origine non temporelle, à partir desquels la durée est déduite suivant le nombre de changements perçus. En français, le terme « durée » recouvre plusieurs sens : espace de temps pendant lequel une chose dure et une succession non interrompue de moments. En psychologie ce terme désigne aussi la qualité vécue et subjective du temps, en opposition au temps objectif et mesurable. Pour Fraisse la durée n'est donc pas une relation, mais elle est estimée en fonction du nombre de changements perçus par le sujet. D'autres modèles de perception et d'estimation de la durée ont été formulés au milieu du XXe siècle par des psychologues proches de Fraisse, et sur des schémas relativement analogues. En effet, quelques années plus tôt, Jean Piaget définissait la durée comme un rapport entre ce qui se fait et la vitesse à laquelle les actions se déroulent<sup>2</sup>. Puis Seymour Papert analyse la durée comme une multitude d'indices incohérents mis plus tard en relation au moyen d'opérations prenant en compte la vitesse<sup>3</sup>.

La notion de vitesse fut assez rapidement mise à l'écart dans les modèles cognitivistes de perception du temps et des durées, au détriment des sens et de renseignements non temporels. La vue, l'ouïe, le toucher, le goût et l'olfaction offrent donc la perception d'une succession de stimulus et de changements. En plus des cinq sens de l'homme, certains scientifiques, comme Alain Berthoz, en ajoutent trois ou quatre autres<sup>4</sup> en insistant particulièrement sur le *sens du mouvement* ou « kinesthésie »<sup>5</sup>. Ce sens, inscrit dans l'action, permettrait au cerveau de percevoir le temps par le mouvement, le déplacement du corps dans l'espace(-temps), et surtout d'anticiper le futur.

---

<sup>1</sup> Paris, PUF, 1957. Deuxième édition revue et augmentée, Paris, PUF, 1967.

<sup>2</sup> D'après Gilbert VOYAT, « Étude d'estimations temporelles », in Magali BOVET, Pierre GRECO, Seymour PAPERT et Gilbert VOYAT (dirs.), *Perception et notion du temps*, Paris, PUF, 1967, p. 148.

<sup>3</sup> D'après *Ibid.*

<sup>4</sup> Alain BERTHOZ, *Le sens du mouvement*, Paris, Odile Jacob, 2013, p. 11.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 31.

Le cognitiviste John Michon dans son « postulat d'équivalence »<sup>1</sup> établit que pour l'homme, le temps équivaut à une information particulière. En effet, selon Michon, le fait que le temps soit une caractéristique parmi d'autres d'un flux d'informations en fait une réalité, assez similaire à d'autres éléments caractéristiques d'informations perceptibles par les sens, tels que la taille, la couleur, la sonorité, le lieu<sup>2</sup>. Ce modèle de Fraisse, précisé par Michon, fut ensuite augmenté dans les années 1970 et 1980 d'abord avec l'idée de « storage size » de Robert Ornstein<sup>3</sup>. Le « storage size » représente la place qu'occupe dans la mémoire le traitement de l'information. D'après lui, plus le traitement de l'information occupe de place dans la mémoire de travail, à savoir la mémoire à court terme, plus la durée subjective s'allonge. Ensuite Richard Block<sup>4</sup> proposa un modèle où l'estimation du temps dépendrait plutôt de la récupération en mémoire des changements contextuels, mais aussi du contexte situationnel ou émotionnel. Les partisans de ces théories « cognitives » s'accordent sur le fait que le temps dérive d'informations non temporelles et rejettent l'existence d'un mécanisme interne spécialisé dans la mesure du temps<sup>5</sup>.

Cette conception qualifiée de « cognitive » s'oppose à la conception « sensorielle » proposée par d'autres psychologues<sup>6</sup>, qui considèrent le temps comme une information, mais à la différence de Michon, comme une information à l'existence propre et indépendante de l'individu. Pour ces chercheurs, l'humain posséderait un mécanisme particulier, similaire à une horloge, un *pacemaker*, par lequel l'homme traiterait le temps,

---

<sup>1</sup> John A. MICHON, « Processing of temporal information and the cognitive theory of time experience », in J.T. FRASER, F.C. HABER et G.H. MUELLER (dirs.), *The study of Time*, Heidelberg, Springer Verlag, 1972.

<sup>2</sup> John A. MICHON, « Le traitement de l'information temporelle », in ASSOCIATION DE PSYCHOLOGIE SCIENTIFIQUE DE LANGUE FRANÇAISE (dir.), *Du temps biologique au temps psychologique. Symposium de l'Association de psychologie scientifique de langue française, Poitiers, 1977.*, Paris, PUF, 1979, p. 256.

<sup>3</sup> Robert E. ORNSTEIN, *On the experience of time*, Londres, Penguin Books, 1969.

<sup>4</sup> Richard A. BLOCK, « Models of psychological time », in Richard A. BLOCK (dir.), *Cognitive models of psychological time*, Hillsdale, Erlbaum, 1990, pp. 1-35.

<sup>5</sup> Sylvie DROIT-VOLET, « L'estimation du temps : perspective développementale », *L'année psychologique*, 2000, vol. 100, n° 3, p. 445.

<sup>6</sup> Françoise MACAR, *Le temps. Perspectives psychophysiques*, Liège, Mardaga, 1980.

indépendamment des mécanismes cognitifs. Russel Church, proposa en 1984 un modèle<sup>1</sup> qui fut très largement repris (Fig. 2).

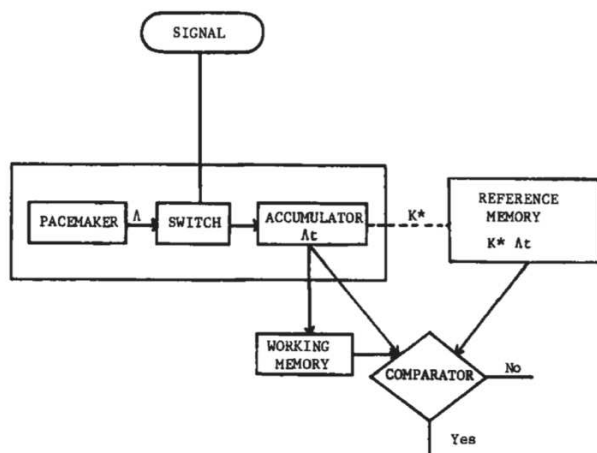


Figure 2 - Modèle de "timer" interne. D'après Russel M. CHURCH, « Properties of the internal clock », *op. cit.*, p. 570.

Dans ce modèle, une base de temps, de nature incertaine<sup>2</sup>, produit en permanence des impulsions qui sont stockées dans un compteur ou accumulateur sous la forme d'unités de temps, lorsque l'interrupteur (*Switch*) serait fermé. La cadence d'ouverture ou de fermeture de cet interrupteur dépendrait de

l'attention accordée au temps. Le contenu de l'accumulateur serait alors stocké en mémoire de travail (*Working memory*) ou en mémoire à long terme (*Reference memory*) selon la situation. Enfin, un comparateur comparerait les valeurs stockées dans l'accumulateur ou dans la mémoire de travail avec celles contenues dans la mémoire de référence, ou à long terme.

Pour Sylvie Droit-Volet, pendant longtemps les conceptions « cognitive » et « sensorielle » du temps ont été difficiles à départager, l'une et l'autre proposant des données empiriques à l'appui de leurs modèles<sup>3</sup>. Mais depuis les années 1980, les modèles comme celui de Church basés sur une horloge interne semblent faire consensus chez les psychologues et chercheurs en neuroscience, qui ne conçoivent plus de modèles d'appréciation du temps sans horloges ou *pacemaker*. Néanmoins, les conceptions « cognitives » n'ont pas été oubliées, en particulier par les modèles « attentionnels », donc basés sur l'attention, qui créent un lien et des interactions entre les conceptions

<sup>1</sup> Russel M. CHURCH, « Properties of the internal clock », *Annals of the New York academy of Sciences : Timing and time perception*, 1984, vol. 423, pp. 566-582.

<sup>2</sup> Les psychologues et chercheurs en neuroscience n'ont pas de certitude quant à la nature de ces bases de temps. Le plus probable serait les réactions biochimiques, les bases de temps viscérales, les indices fonctionnels du système nerveux central ou les rythmes biologiques. Viviane POUTHAS, « Le temps de la conscience, la conscience du temps », *Journal de la Société de Biologie*, 1999, vol. 193, n° 4-5, p. 413.

<sup>3</sup> Sylvie DROIT-VOLET, « L'estimation du temps : perspective développementale », *op. cit.*, p. 446.



« cognitive » et « sensorielle » du conditionnement au temps. Nous détaillerons les modèles « attentionnels » un peu plus loin du fait de leur subjectivité totale. Mais ces modèles peuvent se résumer sur le modèle de l'horloge de Church, où l'attention déployée par le sujet est dépendante des principes cognitifs énoncés par Fraisse.

L'homme vit dans un changement perpétuel selon des rythmes incessants, tant extérieurs qu'intérieurs, ne serait-ce que le rythme cardiaque synonyme de vie. En effet, sans changements il n'y aurait théoriquement pas de temps et c'est dans ce changement que les données de la conscience trouvent leur signification réelle. En se développant dans l'action, elles guident l'activité à mesure de la prise de conscience<sup>1</sup>. L'homme réagit de manière très différente à ces conduites temporelles, néanmoins Paul Fraisse distingue trois principales attitudes<sup>2</sup> : le conditionnement aux changements ou orientation temporelle, la perception des changements ou du temps et enfin la maîtrise des changements ou estimations de la durée. Or, comme nous l'avons déjà exposé, les changements et leurs successions, qu'ils soient extérieurs ou internes aux réactions cérébrales, sont la base de la conscience du temps humain.

Le premier conditionnement sur lequel s'élève la conscience du temps, dans les différents modèles précédemment cités, est logiquement l'assise biologique, c'est-à-dire les rythmes, en particulier le rythme circadien et les horloges biologiques. Nous l'avons déjà vu en détail précédemment, la nature endogène de la majorité de ces rythmes permet de conserver une rythmicité même en l'absence de changement dans le milieu extérieur. Le second aspect de la nature endogène des rythmes est de permettre l'orientation temporelle par rapport aux changements de l'environnement extérieur. Grâce à ses rythmes corporels, l'homme ne peut donc pas ignorer le temps, il est prisonnier du temps, de la même manière qu'il est prisonnier de son propre vieillissement, signe de la marche inexorable du temps. Pour reprendre François Chenet, « l'enfance, la jeunesse, la maturité, la vieillesse et la mort jalonnent le déroulement de chaque vie individuelle [...]. Si l'élan de la liberté est constitutif de la durée, l'élan de l'involontaire vital me révèle la durée comme la situation fondamentale de ma liberté. La vie étant l'inexorable mouvement de montée vers la maturité et de descente vers la vieillesse, l'âge est bien un destin et il n'est

---

<sup>1</sup> Paul FRAISSE, *Psychologie du temps*, *op. cit.*, p. 10.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 11.

pas douteux que la vie ne va pas aussi vite à tous les âges »<sup>1</sup>. En effet, les modèles actuels de conditionnement au temps étant fondés sur le modèle de l'horloge, il est logique que les modifications physiologiques du corps aient une influence sur le *pacemaker*.

### *Les modifications physiologiques et les conduites temporelles humaines*

Le point commun à tous les modèles d'appréciation, de perception et d'estimation du temps humain reste la subjectivité ainsi que la multitude des facteurs physiologiques influençant les conduites temporelles. La conscience du temps n'est pas uniforme au cours de la vie, elle se construit lors des premières années de vie et durant l'enfance, pour se modifier légèrement au cours du vieillissement. De nombreuses études ont été consacrées à l'apprentissage du temps et à la « genèse des raisonnements et des concepts temporels »<sup>2</sup>. Les résultats tendent à prouver que les enfants sont incapables de faire une estimation relativement juste de la durée en unité temporelle même lorsqu'ils savent lire l'heure. De plus, ils n'auraient aucune idée de ce que représente une minute ou une heure, bien qu'ils soient en mesure d'apprécier les durées<sup>3</sup>, ainsi que de conceptualiser l'emboîtement des durées avant 7 ou 8 ans<sup>4</sup>. C'est ensuite vers 8 ou 9 ans que se forme le concept logique du temps et de sa réalité objective, c'est-à-dire son irréversibilité, les notions de simultanéité et d'horizon temporel<sup>5</sup>. En fin de compte, l'enfant apprécie la durée par les mêmes moyens que l'adulte, mais il ne parvient pas encore à lier les diverses estimations possibles de durée. Ce n'est qu'avec l'âge qu'il apprendra à les confronter et à les corriger par des évaluations indirectes à partir de moyens de mesure : ordres de successions, repères temporels, relation inverse entre le temps et la vitesse<sup>6</sup>. Se formant progressivement dans la conscience des enfants, les différents concepts temporels ne sont

---

<sup>1</sup> François CHENET, *Le temps, op. cit.*, p. 95.

<sup>2</sup> Jacques MONTANGERO, « La genèse des raisonnements et des concepts temporels », in ASSOCIATION DE PSYCHOLOGIE SCIENTIFIQUE DE LANGUE FRANÇAISE (dir.), *Du temps biologique au temps psychologique. Symposium de l'Association de psychologie scientifique de langue française, Poitiers, 1977.*, Paris, PUF, 1979, p. 175-215. Trois autres communications de ce colloque traitent également de cette question de la construction des notions temporelles.

<sup>3</sup> Paul FRAISSE, *Psychologie du temps, op. cit.*, p. 251.

<sup>4</sup> François CHENET, *Le temps, op. cit.*, p. 97.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 98.

<sup>6</sup> Paul FRAISSE, *Psychologie du temps, op. cit.*, p. 261.

pour Paul Fraisse définitivement acquis qu'aux alentours de 16 ans<sup>1</sup> et pour François Chenet, « l'enfant a le sentiment de vivre sinon dans un éternel présent, du moins dans un temps qui s'écoule très lentement »<sup>2</sup>. Les voyageurs étudiés dans cette thèse étant tous adultes, nous n'étudierons pas en détail les résultats d'expérience et les processus de conditionnement au temps chez l'enfant.

En revanche, ce qui nous intéresse particulièrement est l'évolution du conditionnement au temps au cours de la vie, car les voyageurs du corpus sont caractérisés par une grande diversité d'âge, de 15 à 62 ans. Plusieurs études psychologiques ont mis en évidence les modifications d'appréciation temporelle parallèlement au vieillissement, indépendamment des différentes formes de déclin cognitif pouvant toucher des personnes âgées. Ces études commencées dès le XIX<sup>e</sup> siècle et poursuivies jusqu'à aujourd'hui ont souvent des résultats discordants, ceci en grande partie à cause de la diversité des modalités et des tests employés<sup>3</sup>, mais aussi parce que les résultats peuvent n'être basés que sur des « impressions absolues de vieillards »<sup>4</sup>. Cependant la tendance générale est que les personnes âgées ont une appréciation plus rapide du temps que les personnes plus jeunes, surtout dans le ressenti de longues durées. C'est-à-dire que les personnes âgées ont le sentiment que les années, mois, semaines et même journées se déroulent plus rapidement que pour des individus plus jeunes. Toutefois pour les durées courtes : heures, minutes, le phénomène est beaucoup moins sensible<sup>5</sup>.

Plusieurs explications ont été proposées pour interpréter ces résultats. Selon Paul Fraisse, l'estimation de la durée est relative à la multiplicité des changements vécus, or « le vieillard ressent moins de changements, parce qu'il vit une vie plus tranquille, mais surtout parce qu'au cours de ses activités, il remarque moins de changements, ceux-ci étant trop habituels »<sup>6</sup>. Paul Janet, observait quant à lui, en 1877, une corrélation entre la relativité d'une durée ou portion de temps et la durée totale de la vie. Ainsi une année à

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 251.

<sup>2</sup> François CHENET, *Le temps, op. cit.*, p. 95.

<sup>3</sup> Pierre BUSER et Claude DEBRU, *Le temps, instant et durée, op. cit.*, p. 191.

<sup>4</sup> Paul FRAISSE, *Psychologie du temps, op. cit.*, p. 262.

<sup>5</sup> *Ibid.*

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 262-263.

vingt ans représente un vingtième de la vie, alors qu'à soixante ans, une année représente un soixantième de vie, soit trois fois moins. La limite de cette théorie est, comme le rappelle encore une fois Paul Fraisse, qu'elle n'est valable que pour des longues durées : « Lorsqu'il s'agit de la longueur de chaque jour, on ne peut pas dire que le vieillard en juge par rapport à l'ensemble des jours vécus »<sup>1</sup>. Alexis Carrel et Pierre Lecomte de Nouÿ proposèrent dans les années 1930 une autre explication en liant le temps biologique au temps psychologique. En observant qu'une plaie se cicatrise plus lentement en vieillissant, donc que le fonctionnement de l'organisme ralentit parallèlement au vieillissement, ils en déduisirent l'existence d'un temps physiologique influencé par des variables métaboliques, différent du rythme circadien. Ce temps physiologique, en ralentissant, se décalerait par rapport au temps sidéral ou des horloges, et donc influencerait l'appréciation objective du temps, qui accélérerait. Cette théorie fut reprise par des chercheurs américains à la fin du xx<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup>, qui arrivèrent à des résultats opposés : alors qu'un métabolisme plus lent devrait écourter les durées subjectives, leurs observations allèrent dans l'autre sens. Ils en conclurent, sans réelles certitudes ni convictions, que le temps physiologique serait corrigé par les habitudes sociales et surtout par l'attention, ce qui fausserait les appréciations subjectives. Dans un article très récent<sup>3</sup>, Sylvie Droit-Volet aboutit à des conclusions encore différentes. À la suite de ses recherches par *experience sampling method*<sup>4</sup>, il apparaît que le jugement rétrospectif de « la vitesse » du temps ne varie pas avec l'âge, tandis que ce même jugement dans l'instant, indique que les personnes âgées de plus de 75 ans ressentent un ralentissement du temps. Ce ralentissement est également accentué par un état d'esprit « négatif », c'est-à-dire triste ou dépressif, à l'inverse des personnes âgées ayant des dysfonctionnements cognitifs ou « heureux » qui perçoivent le passage du temps de manière rapide. Dans une perspective plus philosophique, pour François Chenet, il est logique que « le temps semble court quand la jeunesse s'éloigne et que la vieillesse est de plus en plus proche. C'est que

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 263.

<sup>2</sup> Richard A. BLOCK, Dan ZAKAY et Peter A. HANCOCK, « Human aging and duration judgments : A meta-analytic review », *Psychology and Aging*, 1998, vol. 13, n° 4, pp. 584-596.

<sup>3</sup> Sylvie DROIT-VOLET, « Time does not fly but slow down in old age », *Time and Society*, 2016, 0(0), pp. 1-23.

<sup>4</sup> Méthode de recherche consistant à demander aux participants de l'étude d'arrêter leurs activités quotidiennes à certains moments ou heures, prédéfinies ou non et d'écrire ou remplir un questionnaire concernant leur expérience instantanée du temps.

le vieillissement entraîne un phénomène de contraction du temps, dès lors que l'avenir qui nous est ouvert se réduit sans cesse, tandis que s'accroît la profondeur du passé qui s'enfonce derrière nous et dont l'ombre augmente, nonobstant l'amenuisement rétrospectif de cette durée dépassée et dépouillée de l'inquiétude apportée à la vivre. Ainsi le propre du temps est-il d'avancer à une vitesse croissante à mesure que le sujet avance en âge »<sup>1</sup>.

D'autres facteurs peuvent influencer l'appréciation du temps, comme le sexe ou des altérations psychopathologiques. Paul Fraisse cite plusieurs études datant du premier tiers du xx<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup> qui établissent un lien entre le sexe et l'estimation des durées. D'après ces études, les femmes auraient tendance à surestimer les durées, à l'inverse des hommes. Des études plus récentes avec des protocoles scientifiques plus précis ont rapidement contredit ces résultats anciens. Il est également intéressant de noter que des personnes souffrant de pathologies psychiatriques sont susceptibles d'avoir des conduites temporelles particulières, à l'instar des personnes souffrant de dépression, de psychopathes ou psychotiques. Pour François Chenet, l'étude de la psychopathologie du temps met en évidence la multiplicité des facteurs intervenant dans l'instauration du temps psychologique et prouve également que vivre pathologiquement le temps représente une manière de vivre, d'être autrement<sup>3</sup>. Il existe une littérature récente et abondante sur le sujet<sup>4</sup>, mais les voyageurs étudiés donnant l'apparence d'être pour la plupart sains d'esprit – bien que certains « romantiques » semblent assez proches d'un état dépressif –, nous n'entrerons pas dans les détails techniques de la psychiatrie.

### *La subjectivité de l'appréciation du temps*

Parallèlement aux différences d'âge et à l'infinie diversité des compositions ou équilibres chimiques et physiologiques des humains, une multitude de facteurs et

---

<sup>1</sup> François CHENET, *Le temps, op. cit.*, p. 95-96.

<sup>2</sup> Paul FRAISSE, *Psychologie du temps, op. cit.*, p. 265-266.

<sup>3</sup> François CHENET, *Le temps, op. cit.*, p. 99.

<sup>4</sup> Voir par exemple les trois articles de Pierre MARCHAIS « L'espace-temps en psychiatrie », *Annales médico-psychologiques*, 1987, vol. 147, n° 4,6 et 10 ou Sylvie DROIT-VOLET et Sandrine GIL, « Time perception, depression and sadness », *Behavioural Processes*, 2008, vol. 80, pp. 169-176.

d'éléments influencent tout autant les conduites temporelles, en particulier l'attention et les émotions.

Nous avons déjà brièvement mentionné les modèles « attentionnels » de perception et d'estimation du temps. D'après ces modèles, chez l'homme la durée ne peut être que subjective et fluctue en fonction de la méthode d'estimation du temps utilisée : méthode prospective ou rétrospective<sup>1</sup>. De manière prospective, c'est-à-dire lorsque l'individu se conditionne en avance à estimer une durée, son attention augmente, il traite un nombre plus élevé d'informations. Or, ce surplus d'informations amène surtout plus d'indications non temporelles à traiter, ce qui équivaut à moins de temps conscient. Inversement, en condition rétrospective, lorsque l'estimation du temps intervient a posteriori, moins d'informations temporelles ont été enregistrées, ce qui correspond à plus de temps. D'après Dan Zakay et Richard Block<sup>2</sup>, cette variation de la durée subjective met en évidence l'existence de plusieurs processeurs de traitement de l'information, temporelle comme non temporelle. Ces processeurs partageraient les mêmes ressources, mais selon le mode d'attention, prospectif ou rétrospectif ou autre, les ressources qui leur sont allouées ne sont pas réparties de la même manière, l'un consommant les ressources au détriment de l'autre<sup>3</sup>. Finalement, lorsque l'attention se détourne du temps, les ressources allouées au processeur de l'information non temporelle sont supérieures, donc l'encodage d'informations temporelles est faible et le ressenti est que le temps passe vite. D'une autre manière, lors d'une estimation rétrospective, si l'attention n'est pas focalisée sur le temps, la durée n'est que très faiblement encodée et elle serait construite a posteriori à partir d'informations, notamment celles non temporelles, restant en mémoire<sup>4</sup>. Le jugement et l'estimation de la durée, donc du temps, reposerait donc en grande partie sur le traitement des informations temporelles et non temporelles, dépendant de l'attention du sujet. Nous faisons l'expérience quotidiennement de l'appréciation du temps par ce canal.

---

<sup>1</sup> Sylvie DROIT-VOLET, « L'estimation du temps : perspective développementale », *op. cit.*, p. 447.

<sup>2</sup> Dan ZAKAY et Richard A. BLOCK, « The role of attention in time estimation processes », in M.A. PASTOR et J. ARTIEDA (dirs.), *Time, internal clocks and movement*, Amsterdam, Elsevier Science, 1996, pp. 143-164.

<sup>3</sup> Sylvie DROIT-VOLET, « L'estimation du temps : perspective développementale », *op. cit.*, p. 447.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 448.

De nombreux autres éléments plus ou moins liés à l'attention influencent en outre l'appréciation du temps. La personnalité, la sensibilité et surtout les émotions peuvent influencer grandement l'attention et le conditionnement au temps. Pour Pierre Buser et Claude Debru, les facteurs émotionnels sont trop souvent négligés dans les études scientifiques sur le temps, or l'abondance des exemples et leur banalité attestent de la complexité du phénomène qui nous semble pourtant évident<sup>1</sup>. En effet, chacun a fait l'expérience de percevoir le temps s'écouler lentement lors d'un ennui profond, tandis qu'à l'inverse il s'accélère lors de moments de bonheur ou d'excitation. Qu'il s'agisse d'émotions positives comme le plaisir ou négatives comme la peur, les émotions sont le résultat d'une expérience psychophysologique donc de réactions neuronales et biochimiques tout autant que cognitives, car souvent générées face à un événement. Ainsi lorsque des stimuli produisent des émotions complexes et intenses, les sujets auraient tendance à surestimer le temps si les émotions sont négatives et à le sous-estimer si elles sont positives<sup>2</sup>. Néanmoins, l'influence des émotions sur l'appréciation du temps ne semble pas être un phénomène simple. Pour Robert Ornstein<sup>3</sup>, des stimulations d'intensité faible provoqueraient une perception inverse, tandis que pour Jean-Charles Chebat *et al.*<sup>4</sup> des émotions positives pourraient faire surestimer le temps si elles sont intenses, mais aussi le sous-estimer si elles sont faibles. Émotions, vigilance, distraction, attention, sont ces multiples facteurs sans cesse variables et en évolution constante dans l'esprit individuel qui influencent grandement l'appréciation du temps. Pierre Buser et Claude Debru insistent sur le fait que « c'est toute une série de conclusions contradictoires qui incitent à la prudence et qui illustrent le caractère à la fois multiparamétrique et sans doute individuel de ces modalités d'appréciation du temps »<sup>5</sup>.

Que le temps perçu ne soit pas égal au temps physique, que tout un éventail d'émotions rende subjectives la perception et l'estimation du temps et des durées de manière individuelle, est logique et assez évident. Mais la question posée par de

---

<sup>1</sup> Pierre BUSER et Claude DEBRU, *Le temps, instant et durée*, *op. cit.*, p. 190.

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> Robert E. ORNSTEIN, *On the experience of time*, *op. cit.*

<sup>4</sup> Jean-Charles CHEBAT, Claire GELINAS-CHEBAT et Pierre FILIATRAUT, « Interactive effets of musical and visual cues on time perception : An application to waiting lines in banks », *Perceptual and Motor Skills*, 1993, 77. Cité par Pierre BUSER et Claude DEBRU, *Le temps, instant et durée*, *op. cit.*, p. 190.

<sup>5</sup> *Ibid.*

nombreux chercheurs concerne les mécanismes d'influence des émotions dans les modèles d'appréciation du temps. Les émotions influencent-elles l'attention ou la vigilance, d'un point de vue cognitif ou alors directement l'horloge physiologique ? Dans un article récent<sup>1</sup>, des chercheuses françaises ont démontré l'influence de stimuli désagréables (impulsions électriques) provoquant des émotions catégorisées comme « peur » sur la perception du temps. Les durées ont été jugées plus longues par les sujets lorsqu'ils subissaient des impulsions électriques qu'en leur absence. Elles en déduisent qu'une émotion comme la peur accélère l'horloge interne. Ces résultats font le lien entre l'état psychique et la sécrétion de dopamine, neurotransmetteur impliqué dans le système de récompense et ayant de forts liens avec l'adrénaline, neurotransmetteur du stress. Nous avons déjà vu l'influence primordiale des neurotransmetteurs dans la chimie neuronale et leur influence dans la transmission et le codage des messages temporels. Pour Sylvie Pouthas, « si l'on accélère la base de temps en perturbant la fonction dopaminergique au moyen d'un agoniste, tel que la méthamphétamine ou en soumettant le sujet à des stimulations intenses, on observe un raccourcissement de la durée subjective. Au contraire, si l'on administre un antagoniste de la fonction dopaminergique, tel que l'halopéridol, ou si l'on met le sujet dans des conditions relaxantes, on assiste à un allongement de la durée subjective »<sup>2</sup>. Dans une moindre mesure, par rapport aux changements de vitesse de l'horloge par des molécules agissant sur le système nerveux, Russel Church a également démontré que les différences en nutriment des régimes alimentaires pouvaient accélérer ou ralentir l'horloge interne chez le rat<sup>3</sup>.

Il existe une littérature très récente et abondante sur le sujet et pour Sylvie Droit-Volet, l'étude des émotions et de la perception du temps en est actuellement à un tournant<sup>4</sup>. Dans un autre article<sup>5</sup> coécrit avec Sandrine Gil, elles expliquent que les études

---

<sup>1</sup> Sophie FAYOLLE, Sandrine GIL et Sylvie DROIT-VOLET, « Fear and time : Fear speeds up the internal clock », *Behavioural Processes*, 2015, vol. 120, pp. 135-140.

<sup>2</sup> Viviane POUTHAS, « Le temps de la conscience, la conscience du temps », *op. cit.*, p. 413 ; Russel Church est parvenu à des conclusions similaires. Russel M. CHURCH, « Properties of the internal clock », *op. cit.*, p. 573.

<sup>3</sup> Russel M. CHURCH, « Properties of the internal clock », *op. cit.*, p. 573-574.

<sup>4</sup> Sylvie DROIT-VOLET et Warren H. MECK, « How emotions colour our perception of time », *Trends in Cognitive Sciences*, 2007, vol. 11, n° 12, pp. 504-513.

<sup>5</sup> Sylvie DROIT-VOLET et Sandrine GIL, « The time-emotion paradox », *Philosophical Transactions of the Royal Society B*, 2009, vol. 364, n° 1525, pp. 1943-1953.



existantes sur les relations entre émotions et temps suggèrent que les variations contextuelles du temps subjectif ne résultent pas d'un dysfonctionnement de l'horloge interne, mais plutôt de la capacité de l'horloge à s'adapter aux événements et à l'environnement. Pour elles, le fait que nous vivons constamment dans le mouvement et que chaque fait, chaque action s'inscrit dans une temporalité ne peut que créer des expériences multiples du temps. Ainsi, ces distorsions subjectives ne sont que le reflet de la manière dont le cerveau et le corps s'adaptent aux multiples échelles du temps. Mais plus que d'un dysfonctionnement de l'horloge interne, il s'agit d'une très bonne capacité d'adaptation aux conditions environnementales, du fait de sa modulation effectuée par la vigilance, l'attention ou les émotions. Pour Pierre Buser et Claude Debru, il n'y a finalement « pas un temps unique homogène mais de multiples expériences du temps auxquelles notre horloge s'adapte »<sup>1</sup>. Cette relativité ou subjectivité émotive du temps fut très poétiquement décrite par Shakespeare dans *Comme il vous plaira*<sup>2</sup> en 1599 :

ROSALINDE. – Absolument pas, monsieur ; le temps voyage à toutes sortes d'allures, comme il y a des gens de toutes sortes. Je vous dirai pour qui le temps va l'amble, pour qui il reste immobile.

ORLANDO. – Je t'en prie, pour qui est-ce qu'il trotte ?

ROSALINDE. – Fête-Dieu, il trotte dur pour une jeune fille, entre le contrat de son mariage et le jour de sa célébration : si l'intervalle n'est que d'une semaine, le pas du temps est si pénible qu'il semble lui durer sept ans.

ORLANDO. – Pour qui le temps va-t-il l'amble ?

ROSALINDE. – Pour un prêtre qui sait peu de latin et un richard qui n'a pas la goutte : parce que le premier dort facilement, puisqu'il ne sait pas étudier, et le deuxième vit toujours en fête parce qu'il ne sent pas de douleur ; le premier ignorant le fardeau d'une étude décharnée et sans fruit, le second ignorant celui d'une pénurie pesante et monotone. Voilà ceux pour qui le temps va l'amble.

ORLANDO. – Pour qui est-ce qu'il galope ?

ROSALINDE. – Pour un voleur à la potence, car quoiqu'il avance aussi lentement qu'un pied peut avancer, il pense toujours être arrivé trop tôt.

ORLANDO. – Pour qui est-ce qu'il reste immobile ?

---

<sup>1</sup> Pierre BUSER et Claude DEBRU, *Le temps, instant et durée*, op. cit., p. 191.

<sup>2</sup> William SHAKESPEARE, *Comme il vous plaira [As you like it]*, traduit par André MARKOWICZ, Besançon, Les solitaires intempestifs, 2011, p. 107-108.

ROSALINDE. – Pour les avocats pendant les vacances, puisqu'ils dorment de session en session, et, donc, ils ne se rendent pas compte que le temps passe.

En fin de compte, pour reprendre Paul Fraisse<sup>1</sup>, la perception du temps ne permet que de saisir les changements contemporains dans le présent. Mais l'homme échappe à cette limite parce qu'il peut se représenter ces changements : il peut se situer par rapport à eux, les mettre en relation et les utiliser, grâce à la mémoire. Par la mémoire, l'homme peut donc reconstituer des successions de changements vécus et anticiper les changements à venir, il crée, se représente et se situe sur un horizon temporel dans lequel il évolue. Ainsi l'homme peut mesurer le temps, le reconstituer et l'utiliser, « sans être liés par ses qualités apparentes et en particulier par l'irréversibilité de l'ordre vécu »<sup>2</sup>. D'un point de vue bien plus métaphysique, d'après François Chenet, le présent ouvre la possibilité de l'avenir, car pour qu'une expérience du temps soit possible, il faut que la conscience soit capable d'attente et de mémoire<sup>3</sup>. Nicolas Grimaldi va dans le même sens, car « dans l'attente pure nous faisons l'expérience d'un temps où rien ne se passe, le sujet a dès lors conscience du temps pur comme de l'étoffe même de l'existence, de sorte qu'il faut poser que la conscience du temps est attente pure »<sup>4</sup>. Alors le présent ne serait pas l'attention, mais l'attente, la projection de l'être vers ce qui n'est pas encore, l'élan vers le futur<sup>5</sup>.

D'un point de vue biologique, donc de la rythmicité cosmologique à celle du corps humain, de l'influx neuronal à la biochimie cérébrale en passant par les fonctions cognitives et émotives de l'homme, les formes du temps humain sont nombreuses et les mécanismes très variés. Laissons à Viviane Pouthas le soin de conclure : « De la confrontation des études de psychologie cognitive, de la neuropsychologie et de l'imagerie cérébrale ainsi que de la synthèse de leurs résultats émergera certainement une idée plus claire du temps de la conscience. Mais, si une horloge (des horloges) de la

---

<sup>1</sup> Paul FRAISSE, *Psychologie du temps*, op. cit., p. 13.

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> François CHENET, *Le temps*, op. cit., p. 89.

<sup>4</sup> Nicolas GRIMALDI, *Ontologie du temps : l'attente et la rupture*, Paris, PUF, 1993, p. 38.

<sup>5</sup> François CHENET, *Le temps*, op. cit., p. 90.

conscience existe(nt), elles sont sans doute « molles » comme celles de Dali, car elles ne marquent pas un temps objectif mais une multitude de temps subjectifs »<sup>1</sup>.

## *Les temporalités humaines : calendriers et temps sociaux*

### *Des rythmes de la nature aux calendriers*

#### *Astronomie et calendriers : les fondements de la chronologie*

Le calendrier concourt à recenser le temps long. C'est un système élaboré par les hommes pour recenser les jours et les saisons, et ainsi les années. Il s'agit donc « d'une collection de préceptes, ou de tables, destinés à fonder une chronologie commode »<sup>2</sup> permettant de repérer les intervalles de temps, mais aussi de cadrer les activités quotidiennes humaines. Étymologiquement, le terme de « calendrier » dérive de *calendae*, en français calendes, soit les premiers jours du mois dans la Rome antique. Lors des calendes, les pontifes ou prêtres parcouraient les rues pour annoncer au peuple la nouvelle lune donc un nouveau mois ainsi que les jours fériés à venir<sup>3</sup>. De plus, toujours dans la Rome antique, le *calendarium* était un livre de compte, les intérêts et échéances commerciales se payant généralement aux calendes.

Sans les calendriers il nous serait impossible de nous repérer dans l'horizon temporel, d'ordonner des événements et de créer une chronologie cohérente. Le calendrier fait le lien entre le temps cosmique et le temps vécu par chaque individu et chaque groupe social. L'utilisation du calendrier, en particulier du calendrier grégorien en occident, est tellement naturelle et ordinaire qu'il est difficile de concevoir une datation autrement qu'à travers ce système. Néanmoins, ce n'est qu'un calendrier parmi la centaine créée par l'homme<sup>4</sup> et ce n'est que depuis une époque relativement récente qu'il est compliqué de s'extraire de son cadre. Certaines franges des sociétés européennes vivaient à l'époque moderne, comme nous le verrons, hors du temps des calendriers. La perception primitive et ancienne du temps long diffère profondément de la nôtre et il est

---

<sup>1</sup> Viviane POUTHAS, « Le temps de la conscience, la conscience du temps », *op. cit.*, p. 419.

<sup>2</sup> Paul COUDERC, *Le calendrier*, Paris, PUF, coll. « Que sais-Je ? », 1993, p. 7.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 8-9 ; Norbert ELIAS, *Du temps*, *op. cit.*, p. 215.

<sup>4</sup> Jean-Paul PARISOT et Françoise SUAGHER, *Calendriers et chronologies*, Paris, Masson, 1996, p. X.

nécessaire de s'extraire de nos préjugés pour être en mesure de comprendre pleinement les enjeux du calendrier à l'époque moderne.

La vie des hommes du passé est essentiellement rythmée par les saisons et les phénomènes naturels cycliques. C'est probablement cette nécessité d'anticiper le cycle des saisons pour la survie qui a amené aux premières mesures du temps<sup>1</sup>, sur des os, des pierres gravées ou encore des alignements mégalithiques (Carnac, Stonehenge) dès le néolithique<sup>2</sup>. Les premiers calendriers écrits furent inventés en Mésopotamie, plus précisément en Sumer, dans les derniers siècles du IIIe millénaire avant J.-C., à partir d'observations astronomiques<sup>3</sup>. Comme le rappelle Paul Couderc, l'homme a conscience de ne pas être libre dans le choix des unités : le ciel et la mécanique astrale lui imposent la rythmicité<sup>4</sup>. En effet, la mécanique céleste façonne la vie terrestre par le rythme bref du nyctémère (nous avons déjà vu les rythmes circadiens) et par le rythme long de l'année, modifiant les facteurs climatiques et imposant donc à la végétation un cycle saisonnier. Il semble ainsi logique pour des populations vivant et dépendant presque exclusivement de la terre et du travail agricole que la première référence chronologique soit en rapport direct avec la nature et l'agriculture.

Presque tous les calendriers sont donc basés sur les mêmes principes et les mêmes divisions naturelles. Par souci de clarté et ceci n'étant pas le but premier du sujet, nous ne précisons pas ici le détail des calculs arithmétiques et des observations astronomiques<sup>5</sup> qui amenèrent à la création des calendriers, mais fournissons un aperçu des résultats. En effet, la mécanique et les rythmes astronomiques qui en sont issus ne coïncident pas parfaitement entre eux. Créer un calendrier stable dans le temps fut une véritable prouesse des astronomes du passé. La durée d'ensoleillement varie constamment au long

---

<sup>1</sup> Pour une approche mathématique de l'histoire de la mesure voir : Iolanda GUEVARA et Carles PUIG, *Les mesures du monde : calendriers, longueurs et mathématiques*, Paris, RBA, 2013.

<sup>2</sup> Patrick DE WEVER, *Temps de la Terre, temps de l'Homme*, Paris, Albin Michel, 2012, p. 46.

<sup>3</sup> Jean-Paul PARISOT et Françoise SUAGHER, *Calendriers et chronologies*, *op. cit.*, p. 119 ssq.

<sup>4</sup> Ancien Testament, *Genèse*, I, 14 : « Dieu dit : Qu'il y ait des luminaires dans l'étendue des cieux pour séparer le jour de la nuit : ils serviront de signes pour marquer les saisons, les jours et les années ». Paul COUDERC, *Le calendrier*, *op. cit.*, p. 7.

<sup>5</sup> Une bibliographie scientifique et de vulgarisation très étoffée est disponible sur le sujet. Voir par exemple : Jean-Paul PARISOT et Françoise SUAGHER, *Calendriers et chronologies*, *op. cit.* ; Émile BIEMONT, *Rythmes du temps : astronomie et calendrier*, Paris - Bruxelles, De Boeck, 2000 ; Iolanda GUEVARA et Carles PUIG, *Les mesures du monde : calendriers, longueurs et mathématiques*, *op. cit.*

de l'année en zone tempérée, les cycles de lunaison ne sont pas égaux à un nombre entier de jours (29,5305 jours) et la terre effectue une révolution complète autour du soleil en 365,2422 jours. Les astronomes ont donc dû créer de nombreux modèles, chacun ayant des qualités et des défauts<sup>1</sup>.

La première division des calendriers est logiquement le premier rythme immédiatement perceptible, c'est-à-dire le nyctémère. Ce sont les Sumériens qui les premiers divisèrent la journée en une période de douze heures de jour et douze heures de nuit, mais des heures non égales. En outre, ils inventèrent le système sexagésimal de mesure du temps<sup>2</sup> : 60 minutes dans une heure, 60 secondes dans une minute. Mais la journée bien qu'étant une unité très commode pour mesurer le temps perd en pertinence sur les longues durées. Il a donc été nécessaire de regrouper les journées en unités plus grandes, soit par le biais d'un autre phénomène astronomique, soit en ayant recours à un symbolisme numérique, ou les deux<sup>3</sup>.

Le phénomène astronomique le plus utilisé pour le temps supérieur à la journée fut la lunaison. Par son changement de phases évident, la lunaison est très facilement observable ainsi que très régulière. De nombreux calendriers sont basés sur le cycle lunaire, comme les calendriers hébreux ou musulmans. De plus, dans les régions proches de l'équateur où les saisons sont peu marquées, les modifications annuelles se remarquent peu et par conséquent les cycles lunaires sont la seule véritable possibilité d'assembler les jours d'après un phénomène astronomique. Le problème majeur du calendrier lunaire réside dans le fait que l'année solaire comprend douze lunaisons plus 10,875 jours. Le résultat est un décalage de l'année civile avec l'année astronomique : après trois années, les mois sont décalés et occupent la place du précédent après trente-six ans, un mois a successivement fait un tour dans l'année tropique.

Dans les zones tempérées, la saisonnalité et les conditions climatiques induites par la rotation de la Terre autour du soleil sont primordiales pour l'agriculture et la vie. Or, la

---

<sup>1</sup> Par exemple, même le calendrier grégorien que nous utilisons aujourd'hui n'est pas exactement calé sur les rythmes astronomiques. Malgré les années bissextiles, il est trop long de 0,0003 jour par an, soit 0,03 jour par siècle. En dix mille ans, le calendrier grégorien comportera trois jours civils de plus que de jours solaires. Paul COUDERC, *Le calendrier, op. cit.*, p. 31-32.

<sup>2</sup> Jean LEFORT, « Structures des calendriers : unité et diversité », in Jacques LE GOFF, Jean LEFORT et Perrine MANE (dirs.), *Les calendriers. Leurs enjeux dans l'espace et dans le temps*, Paris, Hermann, 2016, p. 24.

<sup>3</sup> *Ibid.*

révolution de la terre autour du soleil, ou année tropique, est la plus grande division du temps astronomique observable et c'est donc sur ce modèle que l'année calendaire a été fondée<sup>1</sup>. Concernant les zones tempérées, l'observation de la trajectoire elliptique du soleil amène les équinoxes et solstices. Leur observation ainsi que celles de l'alternance des constellations du zodiaque a permis aux astronomes de définir et d'anticiper avec une forte précision la durée d'une année.

Les astronomes de chaque civilisation possédant un calendrier ont donc dû effectuer de nombreux calculs pour tenter de faire coïncider les cycles astronomiques avec un calendrier. Par exemple, les Hébreux ou les Romains ont ajouté un treizième mois dans leur calendrier lunaire pour éviter le décalage. De la même manière, les Aztèques, Égyptiens ou Coptes avaient des jours *épagomènes*, c'est-à-dire ajoutés à la fin du calendrier, permettant ainsi de corriger le décalage induit par des mois égaux<sup>2</sup>.

En fin de compte, l'immense majorité des calendriers humains reposent sur les mêmes principes et les mêmes idées, relativement simples, car basées sur l'observation des astres. Le mouvement des astres étant le même pour tous les peuples de la terre, il est logique de retrouver de grandes parentés entre les différents calendriers qui ont existé ou qui existent encore<sup>3</sup>. Les différences se retrouvent dans la précision arithmétique des calendriers et surtout dans leur construction et usage culturel.

### *La construction culturelle des calendriers*

Comme l'a montré Jacques Le Goff pour l'occident médiéval, le temps médiéval est d'abord un temps agricole<sup>4</sup> et il semble logique de pouvoir étendre cette affirmation à d'autres civilisations et à d'autres périodes. En effet, il apparaît normal pour des populations vivant en contact très étroit avec la terre et où la nature est une richesse essentielle, que la principale référence chronologique soit d'ordre rural. Par exemple, le calendrier égyptien est divisé en trois saisons, chacune représentant une phase de

---

<sup>1</sup> À partir du latin *annus*, dérivant d'*annulus*, anneau.

<sup>2</sup> Paul COUDERC, *Le calendrier*, *op. cit.*, p. 16.

<sup>3</sup> Jean LEFORT, « Structures des calendriers : unité et diversité », *op. cit.*, p. 32.

<sup>4</sup> Jacques LE GOFF, *La civilisation de l'occident médiéval*, Paris, Arthaud, 1967, p. 225.

l'agriculture autour du Nil : la saison de l'inondation, celle des semailles lors de la décrue et celle des moissons<sup>1</sup>. Cette importance des phénomènes naturels et de l'agriculture dans le calendrier se retrouve également, bien plus près de nous, notamment dans la dénomination des mois et des jours du calendrier républicain, en vigueur en France entre 1793 et 1806. Nous reviendrons plus en détail sur ce calendrier d'ici quelques pages.

Un calendrier uniquement astronomique ou basé sur l'observation de la nature terrestre est très imprécis sans corrections arithmétiques. Il devient surtout limité lorsqu'une société, par la complication de ses structures, a besoin d'une précision accrue ou d'autres subdivisions pour organiser la vie sociale, particulièrement dans les lieux relativement éloignés de la nature, à l'instar des centres urbains. Mais la vie sociale s'organise également par le biais culturel et surtout religieux, indépendamment de la nature, selon les religions.

Les créateurs des calendriers, astronomes, mais souvent aussi membres du clergé, introduisirent donc de nouvelles divisions du temps. Celles-ci n'étaient pas fondées sur les cycles astronomiques, mais sur un regroupement arbitraire d'unités de temps marqué généralement d'un symbolisme numérique. Les anciens calendriers égyptiens, arabes, hébreux, grecs, chinois ou encore des civilisations méso-américaines précolombiennes avaient déjà introduit ces divisions avec des « semaines » ou « mois » comprenant un nombre divers de jours. Néanmoins, ces divisions ne concernaient que le domaine religieux et coexistaient parallèlement au calendrier civil, d'origine astronomique<sup>2</sup>. C'est par l'instauration, en -46 avant J.-C. à Rome, du calendrier julien que pour la première fois l'année civile fut divisée en mois : douze fractions d'année, d'une durée comprise entre vingt-huit et trente-et-un jours. Ces mois sont donc une unité basée sur un regroupement abstrait de jours, indépendant de toutes considérations astronomiques, religieuses ou économiques. D'après Francesco Maiello, l'introduction du calendrier julien amène pour la première fois dans l'histoire un système d'orientation « permettant de se mouvoir dans un univers quantifié »<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Perrine MANE, « Calendrier et nature », in Jacques LE GOFF, Jean LEFORT et Perrine MANE (dirs.), *Les calendriers. Leurs enjeux dans l'espace et dans le temps*, Paris, Hermann, 2016, p. 13.

<sup>2</sup> Francesco MAIELLO, *Histoire du calendrier : de la liturgie à l'agenda*, Paris, Seuil, 1996, p. 28.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 27.

L'étymologie explique, comme bien souvent, l'origine de ces divisions fondamentales du temps. D'après Paul Couderc, la dénomination « mois » dérive de la même racine grecque que la lune<sup>1</sup>. Cette parenté est évidente en anglais entre la lune : *moon* et le mois : *month*, ainsi qu'en allemand (la lune se dit *der Mond* et le mois *der Monat*). La longueur des mois, comprise dans le calendrier julien comme grégorien entre 28 et 31 jours, découle de l'évolution des différents calendriers romains inspirés des calendriers grecs ou égyptiens<sup>2</sup> et aboutissant au calendrier julien. De plus, le nom des mois, de septembre (le septième) à décembre (le dixième), est hérité de leur position dans l'année (lorsque l'année débutait au premier mars, avant 532). Concernant les autres mois, leurs noms sont hérités de divinités de la mythologie romaine. Francesco Maiello explique bien<sup>3</sup> l'incompréhension des Européens, tant du peuple que des élites, face aux mois abstraits du calendrier julien encore à la fin du Moyen Âge et au début de l'époque moderne. Hors du temps astronomique et hors du temps liturgique, il ne fut pas aisé de donner une justification dont avaient besoin les Européens face à ce découpage. Des tentatives de rapprochement des occupations saisonnières et agricoles ou de la vie quotidienne avec un mois précis se retrouvent dans les illustrations des livres d'heures ainsi que dans la sagesse et le folklore populaires. En effet, les maximes faisant référence aux tâches agricoles ou domestiques à effectuer à telle période ou en lien avec les fêtes religieuses permettaient de donner une cohérence au calendrier et un rythme à l'année en fonction des attentes et besoins des hommes.

Il en va à peu près de même en ce qui concerne la semaine, terme provenant de *septimus*, adjectif numéral de sept. L'origine de la semaine remonte peut-être aux Chaldéens ou aux Babyloniens. Les premiers considéraient le chiffre 7 comme néfaste, donc n'entreprenaient rien tous les sept jours et les seconds pensaient connaître sept planètes. Une autre hypothèse explique les sept jours comme un quart de lunaison<sup>4</sup>. Mais les calendriers antiques ignoraient la notion de semaine, les jours étaient généralement

---

<sup>1</sup> Paul COUDERC, *Le calendrier*, *op. cit.*, p. 14.

<sup>2</sup> Jean-Paul PARISOT et Françoise SUAGHER, *Calendriers et chronologies*, *op. cit.*, p. 153-157. La plupart de auteurs distingues quatre grandes familles de calendriers romain. Par ordre chronologique : le calendrier lunaire, le calendrier de Romulus, le calendrier de Numa Pompilius et le calendrier julien.

<sup>3</sup> Francesco MAIELLO, *Histoire du calendrier*, *op. cit.*, p. 38-44.

<sup>4</sup> Paul COUDERC, *Le calendrier*, *op. cit.*, p. 44.



regroupés en décades ou en cycles de lunaison. Les mois du calendrier julien ne comportaient pas de semaine, ils étaient découpés en trois ensembles inégaux de jours, les calendes, les ides et les nones. Ce n'est qu'au troisième siècle que la notion de semaine fut introduite dans le calendrier julien. Quelques décennies plus tard, un jour de repos d'origine catholique fut promulgué par décret de Constantin, inspiré par la tradition des anciens calendriers originaires de Mésopotamie<sup>1</sup>. Le nom des jours de la semaine dans la plupart des langues européennes dérive directement des sept planètes que pensaient connaître les astronomes antiques, elles-mêmes nommées d'après des divinités mythologiques<sup>2</sup>. En effet, le nom indiquait quelle divinité de premier plan les hommes devaient vénérer chaque journée. L'Église tentera en vain de supprimer les références païennes des noms des jours de la semaine<sup>3</sup>, mais ce n'est qu'au Portugal et dans le monde slave qu'elle y parviendra.

Nous venons de le voir brièvement avec le découpage et l'étymologie, les calendriers, bien que manifestement basés sur les rythmes naturels, sont également marqués par des caractéristiques artificielles. Pour reprendre Jacques le Goff, les calendriers sont une construction des sociétés humaines, ils ont subi des pressions et des contrecoups, ils sont « les avatars de l'histoire de ces sociétés »<sup>4</sup>. Presque chaque civilisation ou culture a une façon spécifique de concevoir et de chercher à se repérer dans le temps, au moyen d'un calendrier. L'exemple le plus marquant est l'influence de la religion dans la construction des calendriers. Que ce soit le calendrier hébraïque, musulman ou le calendrier grégorien créé sous l'impulsion du pape Grégoire XIII à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, ils régissent tous les temps sociaux des fidèles. La très grande complexité de ces calendriers et leur construction religieuse n'ont pas lieu d'être détaillées ici,

---

<sup>1</sup> *Ibid.*

<sup>2</sup> Lundi / Lunedì (it) / Lunes (es) : *lunas dies* jour de la lune, tout comme Monday (en) ou Montag (ger), moon et Mond (lune), day et Tag (jour). Mardi : *Martis dies*, jour de Mars. Mercredi : jour de Mercure. Jeudi : jour de Jupiter. Vendredi : jour de Vénus. Samedi / Sabato (it) / sábado (es) / Samstag (ger) : *Sabatti dies* : jour du Sabbat, hérité de la tradition juive, tandis que Saturday (en) : jour de saturne. Le dimanche est *Dominica dies*, le jour du seigneur, mais en anglais (Sunday) ou allemand (Sontag), c'est le jour du soleil.

<sup>3</sup> Jean LEFORT, « Structures des calendriers : unité et diversité », *op. cit.*, p. 27.

<sup>4</sup> Jacques LE GOFF, « Calendrier et culture », in Jacques LE GOFF, Jean LEFORT et Perrine MANE (dirs.), *Les calendriers. Leurs enjeux dans l'espace et dans le temps*, Paris, Hermann, 2016, p. 19.

certaines auteurs les ont déjà très bien expliquées<sup>1</sup>. Néanmoins, l'exemple des tensions relatives aux modifications des nombreux jours chômés par le peuple français au xv<sup>e</sup> siècle, concernant les fêtes religieuses ou le culte des saints avec ses conséquences sur l'économie est révélateur des enjeux temporels de la maîtrise et l'aménagement du calendrier<sup>2</sup>.

Le calendrier est donc au croisement de plusieurs problématiques temporelles de premier ordre, à savoir les liens entre le temps et les pouvoirs, politiques ou religieux, mais aussi le temps et les sociétés. C'est dans ces perspectives que le calendrier crée une structure temporelle sociale, détermine des différences, par exemple entre jour de travail ou de repos, établit les traditions, fêtes et célébrations. Mais surtout, il fait le lien entre temps cosmique et temps vécu par chaque individu et groupe social, il donne un rythme au temps et un sens à sa mesure.

### *Temps de l'Église, temps du marchand, et de quelques autres*

#### *Temps, culture et société : les temps sociaux d'après la sociologie*

Le temps est un objet éminemment sociologique. À l'exception peut-être du temps physique, nous avons déjà vu à quel point sa construction émane de l'esprit humain, or l'humain pour les sciences humaines et sociales ne se caractérise que difficilement hors de la société dans laquelle il vit. Nous proposons donc ici un rapide aperçu des théories sociologiques sur les temps sociaux<sup>3</sup>, car il nous semble important d'être en mesure de ne pas éclipser cet aspect concernant les voyages. En effet, les voyageurs sont nés et ont évolué dans des sociétés, ou du moins dans des groupes sociaux pouvant être différents et surtout, au cours de leurs voyages, ils ont été amené à traverser, à vivre temporairement dans des sociétés autres que celle de leur origine.

---

<sup>1</sup> Voir par exemple l'ouvrage très complet sur le calendrier grégorien de Francesco MAIELLO, *Histoire du calendrier*, op. cit. ; ou l'ouvrage très synthétique de Paul COUDERC, *Le calendrier*, op. cit.

<sup>2</sup> Christine BARRALIS, « L'évolution du nombre de jours chômés à la fin du Moyen Âge : enjeux spirituels et économiques », in Claude MAZAURIC (dir.), *Temps social, temps vécu. 129<sup>e</sup> congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Besançon 2004*, Paris, CTHS, 2007, pp. 87-98.

<sup>3</sup> Pour une étude bien plus détaillée sur cette question, voir l'édition très récente de la thèse de Thomas HIRSCH, *Le temps des sociétés : d'Émile Durkheim à Marc Bloch*, Paris, EHESS, 2016.

Les précurseurs de la sociologie française moderne avec leurs approches anthropologiques, gravitant autour de Émile Durkheim et de *l'Année sociologique* au début du XXe siècle comme Marcel Mauss, Maurice Halbwachs ou Henri Hubert se sont longuement intéressés au temps, à son caractère et à ses fonctions sociales. Au départ, leur objectif était de démontrer le caractère social du temps et non de faire une sociologie générale du temps<sup>1</sup>, comme le feront plus tard d'autres sociologues à l'instar de Norbert Elias ou Roger Sue. D'après Durkheim et Mauss, « des idées aussi abstraites que celles de temps et d'espace sont, à chaque moment de leur histoire, en rapport étroit avec l'organisation sociale correspondante »<sup>2</sup>. En effet, la conception du temps dépend directement du système social, puisque sa fonction première est de rendre possible la coordination des activités sociales. Cette coordination se retrouve par le biais de rituels, de fêtes et de célébrations et surtout par le calendrier, qui matérialise le temps et le transforme en durée<sup>3</sup>.

Henri Hubert par son approche plus historique distingue quant à lui un temps sacré et un temps social, autrement dit, un temps historique d'un temps profane. Pour Hubert, le temps sacré est un temps « qualitatif, discontinu et insécable »<sup>4</sup> par opposition au temps social qui est plus « quantitatif, continu et divisible »<sup>5</sup>. Celui-ci montre que c'est le rite, faisant office « d'interface », qui permet un passage entre ces deux temps structurant la société. Maurice Halbwachs consacra quant à lui une grande partie de ses recherches à la mémoire collective<sup>6</sup>. Il a montré en quoi, bien qu'expérience individuelle, la mémoire ne peut se construire qu'à partir d'un cadre social qui lui sert de repère. Pour Halbwachs, la mémoire collective organise le temps passé et est essentielle à la cohésion de la société. En effet, en étant « un trait d'union permanent entre le passé et le présent »<sup>7</sup>, la mémoire collective devient donc la condition nécessaire à l'existence d'un groupe

---

<sup>1</sup> Roger SUE, *Temps et ordre social*, Paris, PUF, 1994, p. 47.

<sup>2</sup> Émile DURKHEIM et Marcel MAUSS, « De quelques formes primitives de classification. Contribution à l'étude des représentations collectives », *L'Année Sociologique*, 1902 1901, vol. 6, p. 72.

<sup>3</sup> Roger SUE, *Temps et ordre social*, *op. cit.*, p. 48.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 49.

<sup>5</sup> *Ibid.*

<sup>6</sup> Maurice HALBWACHS, *Les cadres sociaux de la mémoire*, Paris, Albin Michel, 1994 (Paris, 1925) et Maurice HALBWACHS, *La mémoire collective*, Paris, Albin Michel, 1997 (Paris, 1950).

<sup>7</sup> Roger SUE, *Temps et ordre social*, *op. cit.*, p. 52.

social. De plus, il est le premier à parler de « temps sociaux » au pluriel, et non plus de « temps social », reconnaissant des temps sociaux particuliers et propres à différents groupes sociaux. Mais il intègre cette pluralité de temps sociaux dans un temps général, un temps « total » englobant cette diversité de temps dans lequel tous les autres temps se retrouvent.

Quelques années plus tard, George Gurvitch (qui succéda par ailleurs à M. Halbwachs à l'université de Strasbourg) proposa une théorie<sup>1</sup> basée sur huit formes de temps sociaux<sup>2</sup> s'articulant et entrant en conflit entre eux. La coexistence des temps amène un mouvement incessant dans la société, par leur opposition, décalage ou coordination<sup>3</sup>. Pour Francis Farrugia, la grande originalité de Gurvitch a été de montrer le caractère pluriel de la temporalité à l'intérieur d'un même groupe social<sup>4</sup>. En fin de compte, Halbwachs puis Gurvitch considèrent l'existence d'une pluralité de temps au sein d'une société ainsi que le caractère interactif entre temps et société, chacun étant producteur et produit de l'autre.

Aujourd'hui encore, la sociologie s'intéresse au temps social, soit en raison du caractère structurant et normatif qu'il revêt dans l'organisation des activités humaines<sup>5</sup>, soit comme élément majeur pour comprendre les représentations que les sociétés se font d'elles-mêmes et du monde<sup>6</sup>. En effet, la question du temps touche au plus près l'un des grands dilemmes de la sociologie, à savoir le rapport entre l'individu et la société<sup>7</sup>. Pour la sociologie, le temps est une construction collective et culturelle. D'après Simonetta Tabboni, « le temps n'est pas une donnée mais une œuvre collective qui porte l'empreinte de la société qui lui a donné vie et qui la soutient, en établissant une hiérarchie de

---

<sup>1</sup> George GURVITCH, *La multiplicité des temps sociaux*, Paris, Centre de la documentation française, 1961.

<sup>2</sup> Francis FARRUGIA, « Une brève histoire des temps sociaux : Durkheim, Halbwachs, Gurvitch », *Cahiers internationaux de sociologie*, 1999, vol. 106, n° 1, p. 113-115.

<sup>3</sup> Roger SUE, *Temps et ordre social*, *op. cit.*, p. 61.

<sup>4</sup> Francis FARRUGIA, « Une brève histoire des temps sociaux : Durkheim, Halbwachs, Gurvitch », *op. cit.*, p. 105.

<sup>5</sup> Simonetta TABBONI, *Les temps sociaux*, Paris, Armand Colin, 2006, p. 3 ; Voir également Daniel MERCURE, *Les temporalités sociales*, Paris, L'Harmattan, 1995.

<sup>6</sup> Roger SUE, *Temps et ordre social*, *op. cit.*, p. 33.

<sup>7</sup> Simonetta TABBONI, *Les temps sociaux*, *op. cit.*, p. 2.

valeurs »<sup>1</sup>. Ainsi, elle analyse le temps comme une convention, une structure normative, peut-être une des plus importantes, d'une vie humaine. Cette construction sociale du temps ne serait que le résultat du processus de civilisation décrit par Norbert Elias<sup>2</sup>.

Le temps a donc un caractère fondamentalement social, et, comme le rappelle Roger Sue, chaque société produit son propre temps et sa propre représentation du temps<sup>3</sup>. De plus, à la manière de l'ethnologie, l'étude des temps sociaux propre à une société permet d'identifier, de saisir, de différencier et d'isoler ses formes culturelles particulières et structurantes. Cela se retrouve aisément ne serait-ce qu'à travers les calendriers, véritables architectures des sociétés. De plus, pour Norbert Elias, à l'instar du langage, le concept du temps et son vocable sont un « symbole à fonction communicative »<sup>4</sup>, structurant également les sociétés. Culture et temps sont en effet étroitement liés dans les sociétés : pour Oswald Spengler, « c'est par la signification qu'elle accorde au temps qu'une culture se différencie d'une autre »<sup>5</sup>.

L'anthropologue américain Edward T. Hall, à travers ses travaux et en particulier *La danse de la vie*<sup>6</sup>, tente d'expliquer les liens entre temps, culture et société par le biais de la communication<sup>7</sup>. Hall considère le temps comme un élément culturel, comme un des systèmes fondamentaux de toute culture<sup>8</sup>. Pour lui, chaque culture a ses propres cadres temporels à l'intérieur desquels fonctionnent des modèles sociaux particuliers. Il théorise ainsi deux types de temps sociaux venant directement du modèle culturel : le temps polychrone et le temps monochrone. Le temps polychrone définit un système qui consiste à faire plusieurs choses en même temps, tandis que le temps monochrone comme son étymologie l'indique, est unique<sup>9</sup>. Le temps polychrone serait celui des sociétés

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 29.

<sup>2</sup> Norbert ELIAS, *Du temps*, *op. cit.*, p. 39.

<sup>3</sup> Roger SUE, *Temps et ordre social*, *op. cit.*, p. 21.

<sup>4</sup> Norbert ELIAS, *Du temps*, *op. cit.*, p. 39.

<sup>5</sup> Cité par Roger SUE, *Temps et ordre social*, *op. cit.*, p. 9.

<sup>6</sup> Edward T. HALL, *La danse de la vie : temps culturel, temps vécu*, *op. cit.*

<sup>7</sup> Voir aussi Simonetta TABBONI, *Les temps sociaux*, *op. cit.* Chapitre VII « Le temps comme fait culturel total », basé sur les théories de Halbwachs et Gurvitch.

<sup>8</sup> Edward T. HALL, *La danse de la vie : temps culturel, temps vécu*, *op. cit.*, p. 11.

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 58.

archaïques, où l'engagement des individus et l'accomplissement du contrat priment sur l'adhésion à un horaire préétabli, alors que le temps monochrome des sociétés industrialisées d'occident est focalisé sur l'horloge et le calendrier.

Finalement, pour la sociologie, plus la société est complexe, plus il y a de temps différents, superposés par strates, reliés entre eux ou indépendants<sup>1</sup>. Cependant, ces temps plus ou moins distincts forment une structure qui elle-même est ordonnée par un temps dominant, par exemple le temps sacré des sociétés primitives, le temps religieux au Moyen Âge ou le temps de travail des sociétés industrialisées<sup>2</sup>. C'est ce temps dominant, généralement utilisé comme norme, qui est défini par le calendrier civil, car cet outil précis crée un temps social, un temps compris par toute la communauté. Par l'origine culturelle de sa création et de sa finalité, il établit des traditions qui renforcent les liens entre les membres d'une communauté. Ainsi, il semble impossible de sortir du cercle liant temps, société et culture, particulièrement par le prisme du calendrier.

Par ailleurs, ajoutons que George Gurvitch et Fernand Braudel entrèrent en conflit pendant une vingtaine d'années (bien qu'ils furent amis) sur ces questions épistémologiques et méthodologiques concernant le temps dans les sciences humaines et sociales. Cette dispute et les arguments de chacun sont décrits et explicités par Alain Maillard, dans son analyse critique *les temps de l'historien et du sociologue* parue en 2005<sup>3</sup>. Il en ressort, d'après Alain Maillard que l'historien et le sociologue ne peuvent concevoir de la même manière leur objet et leur méthode. Étant historien, il me semble pourtant que les analyses sociologiques sont pertinentes dans une perspective d'histoire culturelle et des sensibilités.

### *Les temps sociaux en Europe aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles*

Le temps des historiens, les conceptions que les historiens se font du temps, les régimes d'historicité ont déjà été vu dans l'introduction générale. Sans proposer à

---

<sup>1</sup> Helga NOWOTNY, *Le temps à soi, op. cit.*, p. 2.

<sup>2</sup> Roger SUE, *Temps et ordre social, op. cit.*, p. 42.

<sup>3</sup> Alain MAILLARD, « Le temps de l'historien et du sociologue. Retour sur la dispute Braudel-Gurvitch », *Cahiers internationaux de sociologie*, 2005, vol. 119, n° 2, pp. 197-222.

nouveau une historiographie générale du temps, il est néanmoins important et nécessaire de connaître et surtout de comprendre le, les temps sociaux des voyageurs. En effet, comme nous venons juste de le voir avec l'éclairage théorique de la sociologie, l'architecture temporelle des sociétés européennes repose sur un grand nombre de temps différents se superposant ou s'entremêlant.

Fernand Braudel, dans la *Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, analysait le temps par les vitesses de transports, donc comme mesure de l'espace, mais pas comme manière dont les hommes du XVI<sup>e</sup> siècle le concevaient. À l'inverse, c'est Lucien Febvre qui le premier consacra quelques pages à cette thématique en 1952 dans *Le problème de l'incroyance au 16<sup>e</sup> siècle*, dans la sous-partie « temps flottant, temps dormant »<sup>1</sup>. Il finit par ailleurs cette sous-partie sur le constat que tout est à faire dans ce champ de recherche : « Que de temps il faudrait, et de recherches qui manquent, que d'instruments de travail dont personne ne nous a dotés, pour compléter ce tableau des conditions de pensée d'un siècle que nous croyons encore toucher du doigt ». En 1961, Robert Mandrou, poursuivra cette perspective à travers *L'introduction à la France moderne*<sup>2</sup>, d'ailleurs sous-titrée « essai de psychologie historique ».

Bien que ce soit deux modernistes qui furent les premiers à entrevoir les possibilités de l'étude historique des temps sociaux comme champ de recherche spécifique, c'est un médiéviste, Jacques le Goff, qui posa les bases de ce domaine d'étude. La publication de deux articles en 1960 et 1963 : *Au Moyen âge : temps de l'Église et temps du marchand* et *Le temps du travail dans la « crise » du XIV<sup>e</sup> siècle : du temps médiéval au temps moderne*<sup>3</sup> posèrent les bases de l'étude des temps sociaux par les historiens. Ainsi dans *Le temps de l'Église et temps du marchand*, il écrit : « Il faut appeler de nos vœux une enquête exhaustive qui montrerait, dans une société historique donnée, le jeu, entre les

---

<sup>1</sup> Lucien FEBVRE, *Le problème de l'incroyance au 16<sup>e</sup> siècle*, Paris, Albin Michel, 1968, p. 365-371.

<sup>2</sup> Robert MANDROU, *Introduction à la France moderne 1500 - 1640. Essai de psychologie historique*, Paris, Albin Michel, 1989, p. 96-101. Sous-partie : "L'espace et le temps".

<sup>3</sup> Jacques LE GOFF, « Au Moyen âge : temps de l'Église et temps du marchand », *Annales, Economies, Sociétés, Civilisations*, 1960, n° 3, pp. 417-433 ; Jacques LE GOFF, « Le temps du travail dans la "crise" du XIV<sup>e</sup> siècle : du temps médiéval au temps moderne », *Le Moyen âge : bulletin mensuel d'histoire et de philologie*, 1963, vol. 69, pp. 597-614. Ces deux articles sont édités dans le recueil d'essais : Jacques LE GOFF, *Pour un autre Moyen âge. Temps, travail et culture en Occident : 18 essais*, Paris, Gallimard, 1977. Ajoutons que ses recherches sur les temps sociaux se retrouvent également dans le chapitre VI d'une de ses œuvres majeures, Jacques LE GOFF, *La civilisation de l'occident médiéval*, op. cit.

structures objectives et les cadres mentaux, entre les aventures collectives et les destins individuels, de tous ces temps au sein du Temps. Ainsi commencerait à s'éclairer la matière même de l'histoire et pourraient se mettre à revivre dans la trame de leur existence les hommes, gibier de l'historien »<sup>1</sup>. Par la suite, l'histoire des mentalités et l'anthropologie historique, au début des années 1970, a été la première à s'intéresser de manière plus exhaustive aux temps sociaux d'autrefois et à la manière dont les hommes du passé vivaient ce temps. Il y eut de nombreuses études pour la période médiévale, notamment effectuées par Jean-Claude Schmitt<sup>2</sup> ou Perrine Mane<sup>3</sup> concernant le monde rural et agricole. Citons encore la synthèse d'Hervé Martin *Mentalités médiévales, XI<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle*<sup>4</sup>.

Concernant le XVIII<sup>e</sup> et le début du XIX<sup>e</sup> siècle, il n'y a pas eu de grande synthèse en langue française sur les temps sociaux. Ce sont plutôt les historiens spécialistes de la culture et des représentations qui, par les connexions indissociables entre temps et culture, ont proposé des résultats, à l'instar de Robert Muchembled dans *Culture populaire et culture des élites dans la France moderne*<sup>5</sup> et *Société et mentalités dans la France moderne*<sup>6</sup>. Au XVIII<sup>e</sup> et au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le « poids des traditions » mis en évidence par Lucien Febvre et Robert Mandrou est toujours très présent dans la société française et probablement dans toute l'Europe de l'Ouest. La part de la population résidant en milieu urbain n'augmente que très légèrement durant toute l'époque moderne, passant de 11,2 % en 1500 à 13,8 % en 1800 pour des villes de plus de cinq mille habitants<sup>7</sup>. Or, comme nous le verrons en fin de chapitre, c'est en ville que, à l'image de l'hétérogénéité des sociétés urbaines, les formes de temps sociaux sont les plus complexes et les plus variées. Dans la société rurale traditionnelle d'Europe occidentale, le temps reste

---

<sup>1</sup> Jacques LE GOFF, « Au Moyen âge : temps de l'Église et temps du marchand », *op. cit.*, p. 428-429.

<sup>2</sup> Voir par exemple le très récent : Jean-Claude SCHMITT, *Les rythmes au Moyen Âge*, Paris, Gallimard, 2016.

<sup>3</sup> Perrine MANE, *Calendriers et techniques agricoles (France-Italie, XII<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Le Sycomore, 1983.

<sup>4</sup> Hervé MARTIN, *Mentalités médiévales, XI<sup>e</sup> - XV<sup>e</sup> siècle*, Paris, PUF, 1996.

<sup>5</sup> Robert MUCHEMBLED, *Culture populaire et culture des élites dans la France moderne (XV<sup>e</sup> - XVIII<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Flammarion, 1978.

<sup>6</sup> Robert MUCHEMBLED, *Société et mentalités dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 1990.

<sup>7</sup> Olivier ZELLER, *Histoire de l'Europe urbaine. III : la ville moderne (XVI<sup>e</sup> - XVIII<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Seuil, 2012, p. 25.





des phénomènes saisonniers et les fêtes religieuses, en particulier le culte des saints, que les paysans se repéraient dans le temps<sup>1</sup>. Néanmoins, pour Maiello, en milieu urbain, c'est depuis le milieu du XVI<sup>e</sup> siècle que les parlementaires, financiers ou grands marchands se repèrent dans le temps principalement par le biais des calendriers<sup>2</sup>. Pour les autres groupes socio-professionnels comme les artisans ou petits commerçants, ce glissement de l'identification du temps par le biais des fêtes religieuses à celui de la date calendaire n'intervient qu'au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. En effet, la production de calendriers et d'almanachs muraux à destination spécifique des cordonniers, merciers ou vendeurs de fruits au détail débute dans les années 1760<sup>3</sup>. De plus, pour Maiello c'est toujours au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle que le calendrier rentre dans le cadre domestique et privé<sup>4</sup>, comme en témoigne la peinture de Jean-Baptiste Lallemand *La cuisine bourgeoise*. Dans cette œuvre du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle (non datée), le calendrier affiché au-dessus de la cheminée de cette cuisine bourgeoise est du même genre que ceux qui ornaient auparavant les bureaux des parlementaires ou banquiers.

Les voyageurs étudiés dans notre thèse sont presque tous issus d'une certaine élite européenne, donc généralement des milieux urbains. Par la diversité de leurs conditions, ne serait-ce que leurs professions, les temps sociaux caractérisant le groupe social dont ils sont issus peuvent cependant être très hétérogènes. Il devient donc très difficile, voire presque impossible de faire une typologie exhaustive des temps sociaux des voyageurs étudiés. Néanmoins, la sociologie historique a fait ressortir des éléments caractéristiques des temps sociaux des sociétés préindustrielles, c'est-à-dire avant le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, donc durant notre période d'étude. Ainsi, d'après la synthèse de Simonetta Tabboni<sup>5</sup>, « dans les sociétés préindustrielles, le temps social participe à la régulation du rythme des activités, mais de manière beaucoup moins évidente et coercitive que dans les sociétés

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 62.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 196.

<sup>3</sup> Cela se retrouve dans la composition des calendriers, où en plus de la liste des jours était illustré des scènes représentant l'exercice du métier ainsi que des effigies des saints protecteurs de chaque corps de métier. *Ibid.*, p. 203.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 204.

<sup>5</sup> Simonetta TABBONI, *Les temps sociaux*, *op. cit.*, p. 61-80.

industrialisées »<sup>1</sup>. En outre, elle distingue cinq caractéristiques distinctives des temps sociaux à l'époque préindustrielle :

- « Il est rare d'être pressé ;
- Le temps n'est pas exactement mesuré ;
- Le temps n'est pas une notion abstraite ;
- L'attention est concentrée sur le présent ;
- Il y a une forte opposition entre temps sacré et temps profane »<sup>2</sup>.

C'est donc dans un environnement temporel bien moins contraignant que le nôtre qu'évoluent les voyageurs. Mais étant dans l'impossibilité de généraliser plus précisément, nous spécifierons au cas par cas, lorsqu'il sera nécessaire, les caractéristiques temporelles particulières pouvant éclairer spécifiquement le rapport au temps d'un voyageur. Mais qu'il soit suivi ou pas, qu'il régisse précisément ou non les temps sociaux, le calendrier reste néanmoins la matrice sur laquelle se construit le temps de tous les hommes, encore plus en milieu urbain. Pour François Hartog, « la première façon de faire du temps, la première forme de temps social est l'établissement d'un calendrier »<sup>3</sup>, tandis que pour Norbert Elias, « numérotés, les mois et les jours du calendrier représentent alors des structures récurrentes à l'intérieur d'un devenir qui ne se répète pas. Dans les sociétés plus complexes, l'ensemble de ces symboles calendériques devient indispensable à la régulation des rapports entre les hommes, qu'il s'agisse de la fixation des jours de vacances ou de la durée d'un contrat »<sup>4</sup>. Il est possible d'ajouter d'autres caractéristiques où le calendrier est indispensable, particulièrement lors d'un voyage. En effet, en se déplaçant dans l'espace et dans le temps, les voyageurs doivent, sauf exception notable, être en mesure de se positionner dans ces deux dimensions. Ainsi la carte leur permet de se localiser dans l'espace, le calendrier dans le temps. Par conséquent, les voyageurs ne peuvent s'extraire du temps dominant de trois calendriers

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 61.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 62.

<sup>3</sup> François HARTOG, « Faire du temps / faire avec le temps », in Jean BIRNBAUM (dir.), *Où est passé le temps ?*, Paris, Gallimard, 2012, p. 49.

<sup>4</sup> Norbert ELIAS, *Du temps*, *op. cit.*, p. 12.

en usage en Europe aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles : le calendrier julien, le grégorien, le républicain.

### *Les calendriers européens aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles*

#### *Coexistence de trois calendriers : julien, grégorien et républicain*

Il a déjà été fait plusieurs fois mention de ces trois calendriers utilisés en Europe aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. Instauré sous Jules César en -46 avant J.-C., le calendrier julien est le plus ancien. Quelques siècles plus tard, les astronomes et autorités ecclésiastiques se sont rendus compte que ce calendrier induisait un décalage entre l'année civile et l'année tropique, notamment avec le calcul de la date de Pâques par rapport à l'équinoxe de printemps. Finalement, au XVI<sup>e</sup> siècle, le décalage entre année calendaire et solaire atteignait dix jours. Après que des modifications du calendrier avaient été proposées aux conciles de Constance (1414) et de Trente (1545–1553), c'est le pape Grégoire XIII, par sa bulle *Inter Gravissimas* promulguée le 24 février 1582, qui acte le changement de calendrier. Ainsi naquit le calendrier nommé en son honneur et qui est encore le nôtre aujourd'hui.

Avant 1582, année du début de son remplacement par le calendrier grégorien, le calendrier julien restait en vigueur dans toute l'Europe et la chrétienté. Le changement de calendrier s'effectua au fur et à mesure, selon les volontés politiques et réticences religieuses des différents États européens. Ainsi, comme cela a été décidé lors de la bulle papale, la chrétienté et certains États catholiques, comme les États pontificaux, l'Espagne, le Portugal ont adopté le nouveau calendrier en octobre 1582. Le changement se fit dans la nuit entre le jeudi 4 octobre et le vendredi, qui devint non pas le 5 octobre, mais le 15. En France, ce changement s'effectua sous Henri III entre le dimanche 9 et le lundi 20 décembre 1582. Dans les pays catholiques, le changement se fit progressivement à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle (États catholiques d'Allemagne et de Suisse en 1584, Pologne en 1586, Hongrie en 1587)<sup>1</sup>. Concernant les états protestants, le passage du calendrier julien au grégorien se fit aux alentours de 1700, car d'après la formule, attribuée à Kepler ou Voltaire, ils préféraient « être en désaccord avec le soleil plutôt qu'en accord avec le

---

<sup>1</sup> Jean LEFORT, *La saga des calendriers, ou le frisson millénariste*, Paris, Belin, 1998, p. 76.

Pape »<sup>1</sup>. Concernant la Suède et l'Angleterre, le passage se fit en 1752, entraînant des émeutes, surtout en Angleterre, car le peuple n'appréciait pas de perdre onze jours<sup>2</sup>. En effet, le décalage induit par le changement de calendrier ne fut plus de 10 jours mais de 11, le retard du calendrier julien s'étant encore étendu depuis la fin du XVI<sup>e</sup> siècle. Par ailleurs, les émeutes déclenchées uniquement en Angleterre peuvent être vues comme un signe du changement de cadre temporel et de mentalité de la société anglaise. En effet, au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'Angleterre est à l'aube de la révolution industrielle, à l'inverse des autres pays.

Enfin, entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le calendrier julien n'est en usage que dans l'Empire russe et l'Empire ottoman ainsi que leurs dépendances. Ces États, de religion majoritairement orthodoxe ou musulmane, ne changeront de calendrier qu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, respectivement en 1918 et 1924. En outre, ces changements décalés de calendriers ont impliqué, et impliquent toujours aujourd'hui, des problèmes chronologiques. Pour illustrer ce problème, l'exemple de la date des décès de Miguel Cervantès et de William Shakespeare est souvent utilisé. En effet, ils sont tous les deux décédés le 23 avril 1616, mais un samedi dans le calendrier grégorien en usage en Espagne pour Cervantès et un mardi dans le calendrier julien en vigueur en Angleterre pour Shakespeare<sup>3</sup>. D'après le calendrier grégorien, Shakespeare est mort le 3 mai, donc dix jours plus tard que Cervantès. Pour éviter cette confusion entre les deux calendriers, il était d'usage de noter les dates en *ancien style* (a.s.) pour le calendrier julien et *nouveau style* (n.s.) pour le calendrier grégorien.

Le troisième calendrier en usage est le calendrier républicain, également appelé calendrier révolutionnaire. Il n'exista qu'en France et fut en vigueur pendant un peu plus de douze ans, entre le 5 octobre 1793 et le 31 décembre 1805<sup>4</sup>. Il fut donc créé pendant la Révolution, où il reflétait la conviction qu'une ère nouvelle commençait et que rien ne devait être comme avant. Pour Fabre d'Églantine, poète et auteur de la dénomination des mois et des jours de ce calendrier, il n'était plus possible de « compter les années où les

---

<sup>1</sup> Cité par Émile BIEMONT, *Rythmes du temps*, op. cit., p. 240.

<sup>2</sup> *Ibid.* ; Jean LEFORT, *La saga des calendriers*, op. cit., p. 76.

<sup>3</sup> Josef DENOYELLE, « La réforme grégorienne », in Jacques LE GOFF, Jean LEFORT et Perrine MANE (dirs.), *Les calendriers. Leurs enjeux dans l'espace et dans le temps*, Paris, Hermann, 2016, p. 258.

<sup>4</sup> Paul COUDERC, *Le calendrier*, op. cit., p. 75-76.

rois nous opprimaient comme un temps où nous avons vécu »<sup>1</sup>. C'est dans cette perspective de « cassure du temps »<sup>2</sup> que fut supprimé le calendrier grégorien pour tenter d'effacer la construction religieuse de la semaine, du mois et de l'année tout autant que le rythme des fêtes et le culte des saints. L'année du calendrier débute le 21 septembre, jour de la proclamation de la Première République, et heureux hasard astronomique, jour de l'équinoxe d'automne. Comme le calendrier républicain doit aller dans le sens de la réforme des poids et des mesures par la standardisation, la simplification et le rapport entre les différentes unités (gramme, mètre, litre), l'architecture est basée sur un système décimal. Par conséquent, l'année est composée de douze mois de trente jours, auxquels sont ajoutés cinq jours supplémentaires tous les ans et un sixième tous les quatre ans (les *sans-culottides*). Chaque mois est ensuite divisé en trois périodes de dix jours (décade), le jour en dix heures, l'heure en dixièmes et le dixième en centièmes. La dénomination des mois (un suffixe par saison) et des jours (chaque jour a un nom unique, mais leur rang dans la décade est nommé d'après leur position) est basée sur la nature. Par exemple le jour où nous rédigeons cette phrase ne serait pas le 22 mars 2017 mais le 2 Germinal, an CCXXV, soit le *platane* an CCXXV.

Sa complexité et le poids des traditions amenèrent les Français à continuer d'utiliser quotidiennement le calendrier grégorien, comme en témoigne Antoine-Claire Thibaudeau, député à la convention, puis préfet sous Napoléon 1<sup>er</sup> :

Malgré la promesse solennelle faite par le gouvernement consulaire de conserver le calendrier républicain comme une conquête faite sur le fanatisme, on ne s'en servait presque plus que pour les actes publics. Dans les relations sociales, le calendrier romain avait été remis en usage ; dans l'ordre religieux il était nécessairement suivi ; la double date était ainsi constamment employée ; il y avait dans le fait deux calendriers à la fois<sup>3</sup>.

Pour Paul Couderc, les créateurs du calendrier avaient sous-estimé « la force des liens avec le passé, la puissance des anniversaires dans le cœur des hommes »<sup>4</sup>. De plus,

---

<sup>1</sup> « Rapport sur le nouveau calendrier fait à la Convention nationale dans la séance du 3 du second mois de l'an II de la République » cité par Bronislaw BACZKO, « Le calendrier républicain », in Pierre NORA (dir.), *Les lieux de mémoire*, Paris, Gallimard, 1997, p. 73.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 70.

<sup>3</sup> Antoine-Claire THIBAUDEAU, *Le Consulat et l'Empire ou Histoire de la France et de Napoléon Bonaparte de 1799 à 1815*, Paris, Jules Renouard, 1834, p. 332.

<sup>4</sup> Paul COUDERC, *Le calendrier*, *op. cit.*, p. 78.

toujours pour Thibaudeau, la vraie raison de la suppression du calendrier républicain est qu'il « jetait des embarras dans les relations extérieures »<sup>1</sup>, particulièrement avec la papauté, suite au concordat de 1801.

Les voyageurs européens risquent donc de se confronter lors de leur déplacement à une société vivant sous le règne d'un autre calendrier que le leur. Entre le calendrier grégorien, le julien et le républicain, les différentes structures du temps peuvent amener à des décalages temporels dans les représentations du temps des voyageurs. Mais nous reviendrons bien plus largement sur le positionnement temporel par le calendrier et l'écriture de la date par les voyageurs dans les chapitres suivants.

### *Du calendrier à l'almanach : de la mesure à l'anticipation*

Le terme calendrier désigne une conception temporelle, une construction humaine illustrant les cycles de la nature et le temps. Mais le calendrier est également un objet, l'objet qui illustre cette conception. Néanmoins, à l'époque moderne, le calendrier n'existe que très rarement comme élément seul, il est communément intégré dans un ensemble éditorial plus conséquent, un almanach. En effet, d'après d'Alembert dans *l'Encyclopédie* le calendrier « est une distribution de tems accommodée aux usages de la vie ; ou bien c'est une table ou almanach qui contient l'ordre des jours, des semaines, des mois, des fêtes, etc. qui arrivent pendant le cours de l'année »<sup>2</sup>. Pour reprendre Véronique Sarrazin-Cani, « calendrier et almanach semblent indissociables »<sup>3</sup>, car tous les éléments composant l'almanach comme des conseils d'agriculture et de médecine, des prédictions météorologiques, des informations historiques et politiques ou encore des histoires et anecdotes « apparaissent comme des prolongements du calendrier, qu'il s'agisse de mesurer l'écoulement du temps, de maîtriser l'avenir ou d'organiser la vie quotidienne »<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Antoine-Claire THIBAUDEAU, *Le Consulat et l'Empire*, op. cit., p. 334.

<sup>2</sup> D'ALEMBERT Jean le Rond, « Calendrier », in Denis DIDEROT et Jean le Rond D'ALEMBERT (dirs.), *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, par une société de gens de lettres*, Paris, 1751, vol. 2, p. 552.

<sup>3</sup> Véronique SARRAZIN-CANI, « Formes et usages du calendrier dans les almanachs parisiens au XVIIIe siècle », in Marie-Clotilde HUBERT (dir.), *Construire le temps : normes et usages chronologiques du Moyen âge à l'époque moderne*, Paris - Genève, Honoré Champion - Droz, 2000, p. 417.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 417-419.

À l'époque moderne, les calendriers existent au sein des almanachs qui se trouvent sous deux formes principales : en almanach mural et en almanach livret. L'almanach mural est l'ancêtre direct du calendrier de la poste d'aujourd'hui. Il se présente sous la forme d'une affiche illustrée, relatant un événement de l'année précédente ainsi que d'un calendrier de l'année à venir, indiquant généralement les jours de la semaine, les fêtes religieuses, les éphémérides et cycles lunaires<sup>1</sup>. La seconde forme est l'almanach en livret, publié une fois par an, et souvent augmenté de tous les éléments précédemment cités. Les origines de cette forme d'almanach remontent aux premiers écrits antiques et au début de l'imprimerie dans leurs formes de livre<sup>2</sup> notamment comme successeur du livre d'heures<sup>3</sup>. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, l'almanach est caractérisé par une très grande diversité éditoriale ainsi qu'un grand volume de publication et de diffusion, pouvant aller jusqu'à 150.000 ou 200.000 exemplaires<sup>4</sup>. Le cas parisien a été très étudié, et c'est au XVIII<sup>e</sup> siècle que la production augmente de manière exponentielle, particulièrement au milieu du siècle<sup>5</sup> pour un total d'environ 1300 titres édités entre 1700 et 1789<sup>6</sup>.

Cependant, il est nécessaire de séparer les almanachs urbains destinés à un public majoritairement alphabétisé, de ceux dits « populaires » principalement lus en milieu rural. En effet, les almanachs diffusés dans les campagnes sont distribués par le colportage et s'apparentent à la bibliothèque bleue. De plus, ils sont faciles à lire ou déchiffrer par rébus car ils sont généralement composés de signes, de symboles et d'illustrations, plus que de texte, permettant ainsi d'être compris par tous. L'almanach populaire est « le livre des gens qui lisent peu »<sup>7</sup>, il est la base du savoir populaire. Tandis que les caractéristiques des almanachs populaires n'évoluent que très peu au fil des siècles, du XVI<sup>e</sup> au début du

---

<sup>1</sup> Voir les nombreux exemples d'almanachs muraux au temps de Louis de XIV reproduit dans Brigitte DE MONTCLOS, « Almanachs parisiens au temps du Roi-Soleil ou la prise du temps par le pouvoir », in Jacques LE GOFF, Jean LEFORT et Perrine MANE (dirs.), *Les calendriers. Leurs enjeux dans l'espace et dans le temps*, Paris, Hermann, 2016, p. 267-280.

<sup>2</sup> Geneviève BOLLEME, *Les almanachs populaires aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, Mouton, 1964, p. 11.

<sup>3</sup> Lise ANDRIES, « Les calendriers des almanachs français à large diffusion (XVII<sup>e</sup> - XIX<sup>e</sup> siècle) », in Jacques LE GOFF, Jean LEFORT et Perrine MANE (dirs.), *Les calendriers. Leurs enjeux dans l'espace et dans le temps*, Paris, Hermann, 2016, p. 289.

<sup>4</sup> Geneviève BOLLEME, *Les almanachs populaires*, *op. cit.*, p. 14.

<sup>5</sup> Francesco MAIELLO, *Histoire du calendrier*, *op. cit.*, p. 202.

<sup>6</sup> Véronique SARRAZIN-CANI, « Formes et usages du calendrier dans les almanachs parisiens au XVIII<sup>e</sup> siècle », *op. cit.*, p. 419.

<sup>7</sup> Geneviève BOLLEME, *Les almanachs populaires*, *op. cit.*, p. 16.



xx<sup>e</sup> siècle, les almanachs urbains se diversifient au xviii<sup>e</sup> siècle. Ils s'inscrivent dans un système de références tourné vers les Lumières, la modernité et les mondanités. Pour citer Lise Andries, « ils évoquent un temps urbain qui s'oppose à celui des champs »<sup>1</sup>. En effet, les almanachs ruraux, à l'instar du *Grand calendrier compost des bergers* ou de *L'Almanach ou pronostication des laboureurs* s'inscrivent dans des temporalités champêtres, proche des rythmes de la nature. Or, les almanachs urbains comme *L'Almanach des spectacles* ou *L'Almanach des plaisirs* sont basés sur un autre système de références temporelles, celui du rythme de la ville, de la cour, des spectacles et fêtes. Dans les deux cas, en plaçant les événements importants des deux modes de vie, par exemple la date des semailles ou les dates des spectacles, le calendrier reprend sa fonction de guide pour la vie quotidienne<sup>2</sup>, car « l'almanach est primitivement lié à une forme de comptabilisation du temps, à un essai d'aménagement, de représentation et d'interprétation du temps qui doit permettre aux hommes de vivre plus aisément »<sup>3</sup>.

L'almanach est donc un prolongement du calendrier, qui oriente la perception temporelle du lecteur, particulièrement lorsque celui-ci fournissait des prévisions météorologiques ou annonçait des prédictions comme des catastrophes ou décès pour l'année à venir. Justement, pour limiter l'influence des almanachs, souvent basés sur des prédictions astrologiques, et pour avoir un contrôle sur le calendrier, donc du temps, le pouvoir monarchique prend des mesures. Des édits sont promulgués en 1560, 1579 et en 1628 interdisant les prévisions astrologiques, la magie et la divination<sup>4</sup>, de même qu'un dernier datant de juillet 1682, suite à l'affaire des poisons. Par la suite, sous Louis XIV, est créée une publication annuelle visant à concurrencer scientifiquement les almanachs, la *Connaissance des temps*. Elle est éditée pour la première fois en 1679 par l'Académie des sciences, puis par le Bureau des longitudes à partir de 1795. Cette publication, qui existe encore aujourd'hui, est un recueil d'éphémérides astronomiques, avec les dates de lever et coucher de soleil, de lune, ainsi que les horaires des marées ou des instructions pour

---

<sup>1</sup> Lise ANDRIES, « Les calendriers des almanachs français à large diffusion (XVIIe - XIXe siècle) », *op. cit.*, p. 298.

<sup>2</sup> Véronique SARRAZIN-CANI, « Formes et usages du calendrier dans les almanachs parisiens au XVIIIe siècle », *op. cit.*, p. 430.

<sup>3</sup> Geneviève BOLLEME, *Les almanachs populaires*, *op. cit.*, p. 11.

<sup>4</sup> Hervé DREVILLON, *Lire et écrire l'avenir : l'astrologie dans la France du Grand siècle, 1610 - 1715*, Seyssel, Champ Vallon, 1996, p. 224.

réglé sa montre. La *Connaissance des temps* propose donc un temps scientifique, dénué de toutes considérations astrologiques ou culturelles. Au final, Furetière témoigne de cette défiance envers les prévisions astrologiques des almanach à travers son *Dictionnaire* en 1690 : « On appelle un faiseur d'Almanach, un ridicule astrologue judiciaire »<sup>1</sup>.

Les almanachs ruraux ou traditionnels cherchent ou aident à organiser la vie de leurs lecteurs en fournissant des repères, du moins en leur proposant un temps social prédéfini. Les publications parisiennes adoptent, quant à elles, un ordre et une construction permettant à chacun de s'organiser comme il le veut, avec plus de liberté, particulièrement grâce à l'ajout de pages vierges. L'ajout de pages blanches dans certains almanachs parisiens, permet à son possesseur de créer son propre temps, d'établir un calendrier parallèle par rapport au calendrier religieux qui fait office de référence commune. Pour Véronique Sarrazin-Cani, « les rythmes variés de la société civile prennent le pas sur celui, unique et identitaire de l'Église, au point de pouvoir aller jusqu'au calendrier individuel, à l'agenda qui ne conserve que la mention sommaire de la date et où chacun inscrit le rythme de sa propre vie »<sup>2</sup>. Bien qu'il existe de manière restreinte depuis au moins la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, c'est à partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle que se développe la production d'almanachs proches de l'agenda<sup>3</sup>, comme *L'Almanach des rendez-vous* ou *L'Almanach nécessaire ou porte-feuille de tous les jours* ainsi qu'une quinzaine d'autres<sup>4</sup>. Ce glissement vers l'agenda reste néanmoins assez marginal car il ne concerne qu'une frange spécifique de la société, naturellement attentive au temps : les marchands. L'abbé Mallet, dans *l'Encyclopédie*, ne définit en effet l'agenda que comme un objet « très nécessaire aux négociants, particulièrement à ceux qui ont peu ou point de

---

<sup>1</sup> Antoine FURETIÈRE, *Dictionnaire universel contenant généralement tous les mots françois, tant vieux que modernes, et les termes de toutes les sciences et des arts*, La Haye, 1690, article « Almanach ».

<sup>2</sup> Véronique SARRAZIN-CANI, « Formes et usages du calendrier dans les almanachs parisiens au XVIII<sup>e</sup> siècle », *op. cit.*, p. 436.

<sup>3</sup> La définition d'agenda ne semble pas avoir évolué depuis la fin du XVII<sup>e</sup> siècle car on peut lire « Tablette, ou mémoire où on écrit ce qu'on a à faire durant le jour, pour s'en souvenir en allant par la ville. Un almanach d'agenda. Cet homme a tant d'affaires, qu'il aurait besoin d'un agenda in folio » dans Antoine FURETIÈRE, *Dictionnaire*, *op. cit.*

<sup>4</sup> Véronique SARRAZIN-CANI, « Formes et usages du calendrier dans les almanachs parisiens au XVIII<sup>e</sup> siècle », *op. cit.*, p. 438.

mémoire »<sup>1</sup> ou comme un « petit almanach de poche que les marchands ont coutume de porter sur eux »<sup>2</sup>.

Un dernier aspect de l'almanach est, par son rapport au temps et à l'information factuelle, sa proximité avec les guides de voyages. En effet, certains almanachs du XVIII<sup>e</sup> siècle étaient destinés à un public étranger comme *L'agenda du voyageur*<sup>3</sup> et *L'almanach du voyageur à Paris*<sup>4</sup>. Ces almanachs sont de composition classique. Ils intègrent un calendrier et des éphémérides, mais aussi toutes sortes d'informations utiles au voyageur : les horaires des spectacles, le programme des mondanités pour l'année, des itinéraires et guides urbains ainsi que des descriptions et explications de monuments ou collections. De plus, certains almanachs, comme *l'agenda du voyageur* dans son édition de 1731, intégraient des pages vierges : « du blanc dans chaque page pour la commodité des personnes qui voudront y mettre des remarques »<sup>5</sup>. Ce dernier aspect fait finalement le lien entre calendrier, almanach et guide de voyage, mais aussi avec l'agenda et le récit de voyage. En effet, le voyageur tient entre ses mains un objet synthétisant de nombreuses informations factuelles et temporelles, sur lequel il peut écrire son passé, son présent et même aussi son futur. Nous reviendrons bien plus en détail sur l'écriture du récit de voyage dans le chapitre suivant et sur les guides de voyages dans le chapitre 5.

De la construction du passé à l'organisation du futur en passant par l'identification du présent, le calendrier et sa forme la plus répandue, l'almanach, présentent la base temporelle des sociétés modernes européennes. Leur étude offre la possibilité d'appréhender les temporalités et temps sociaux des Européens, nous permettant ainsi de spécifier le contexte temporel des voyageurs avant et pendant leur voyage. Du point de vue des almanachs, le temps social en France en est à un tournant à partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les groupes sociaux français vivent selon différentes temporalités,

---

<sup>1</sup> Edme François MALLET, « Agenda », in Denis DIDEROT et Jean le Rond D'ALEMBERT (dirs.), *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, par une société de gens de lettres*, Paris, 1751, vol. 1, p. 172.

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> SIMON DE VALHEBERT, *L'agenda du voyageur pour l'année 1727, ou journal instructif de ce qui se passe de curieux à Paris et à la cour*, Paris, Des Hayes, 1727.

<sup>4</sup> Luc-Vincent THIERY, *Almanach du voyageur à Paris*, Paris, Hardouin, 1783.

<sup>5</sup> SIMON DE VALHEBERT, *L'agenda du voyageur*, *op. cit.* "préface". ; cité par Véronique SARRAZIN-CANI, « Formes et usages du calendrier dans les almanachs parisiens au XVIII<sup>e</sup> siècle », *op. cit.*, p. 437.

principalement entre les mondes ruraux et urbains. Tandis que les temporalités rurales et populaires ne semblent guère évoluer, les temporalités des élites seraient caractérisées par une précision accrue ainsi que par la volonté d'anticipation, de regard vers l'avenir. Néanmoins, Francesco Maiello comme Lise Andries insistent sur l'existence mais aussi sur la marginalité de ce phénomène jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle. Pour Maiello, la conquête du futur commence dès le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle mais ce n'est pas avant le XIX<sup>e</sup> siècle que l'anticipation s'affirme comme modèle prédominant dans l'organisation du temps. Il donne l'exemple de marchés comme celui de Rouen, où en 1849 étaient encore vendues des tablettes de cire proches de celles qui existaient durant l'Antiquité et le Moyen Âge faisant office d'agenda<sup>1</sup>. Lise Andries a, quant à elle, remarqué ce même décalage dans les almanachs du début du XIX<sup>e</sup> siècle. Effectivement, la composition de ces almanachs cohabite sans contradictions entre modernité et décompte du temps à rebours, temporalité historique et temporalité biblique, temporalité fantastique et temps de la science, progrès et temps des bergers<sup>2</sup>. Finalement, lors du XVIII<sup>e</sup> et de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les almanachs témoignent bien de la superposition de deux conceptions du temps. D'un côté subsiste un temps imprécis, défini par la religion et hérité du passé, et de l'autre apparaît un temps moderne, plus scientifique, plus précis et tourné vers l'anticipation et le futur.

## *L'heure du voyageur : à la conquête de la précision temporelle*

### *L'horlogerie et la mesure du temps qui passe*

#### *La mesure du temps et l'organisation temporelle de la journée*

Le dernier aspect du temps vécu dans sa perspective « cosmo – bio – sociale », est celui de sa mesure à l'échelle de la journée. L'homme ne peut s'extraire des rythmes de l'année ou du nyctémère créés par la mécanique astronomique. De la même manière, il ne peut s'affranchir de la marche du soleil dans le ciel, d'est en ouest, du lever au coucher. Conjointement à la création des calendriers, les hommes de jadis, en cherchant à repérer

---

<sup>1</sup> Francesco MAIELLO, *Histoire du calendrier*, op. cit., p. 237.

<sup>2</sup> Lise ANDRIES, « Les calendriers des almanachs français à large diffusion (XVII<sup>e</sup> - XIX<sup>e</sup> siècle) », op. cit., p. 302.

et calculer l'écoulement du temps dans la journée ont également élaboré des dispositifs de mesure. Du plus rudimentaire au plus complexe, du gnomon à l'horloge atomique en passant par le dispositif qui nous intéresse le plus, car équipant les voyageurs étudiés : la montre mécanique.

Connaître « l'heure » de la journée, c'est-à-dire être en mesure de se repérer et de se positionner entre le lever et le coucher du soleil, a probablement toujours été à la portée des hommes, par la simple observation du soleil ou de la nature. Mais la sédentarisation des premières sociétés humaines les a probablement amenées à une recherche de rationalisation et d'anticipation du temps qui engendra la création des premiers repères temporels. Nous l'avons déjà vu pour les calendriers et il en va très vraisemblablement de même concernant le repérage et la mesure du temps à l'échelle de la journée.

Nous avons précédemment évoqué les spécificités des temps sociaux des sociétés européennes préindustrielles, considérablement différent du nôtre. Néanmoins il serait erroné d'imaginer que les hommes du passé n'avaient pas accès à une certaine précision temporelle et qu'ils ne l'utilisaient pas au cours de la journée. À travers sa thèse récente, Jérôme Bonnin<sup>1</sup> expose la diversité des moyens de mesure du temps qu'avaient à leur disposition les Romains de l'Antiquité ainsi que leurs habitudes temporelles. Il montre également comment le temps règle de très nombreux aspects de la vie quotidienne, tant dans la sphère privée que publique, ainsi que dans la vie de la cité.

Parmi les premières méthodes inventées par l'homme pour mesurer le temps, celle du cadran solaire ou gnomon, c'est-à-dire la mesure de l'ombre portée d'un bâton planté verticalement sur une surface plane, est potentiellement la première utilisée. Cette méthode ainsi que la division du jour en douze heures égales remontent aux Babyloniens, comme les premiers calendriers, et était également connue des Grecs au V<sup>e</sup> siècle avant J.-C. En effet, d'après Hérodote, « Pour l'usage du polos, du gnomon, et pour la division du jour en douze parties, c'est des Babyloniens que les Grecs les apprirent »<sup>2</sup>. Ce procédé, très ancien, car déjà connu plusieurs millénaires avant J.-C. dans d'autres civilisations du monde, permettant de repérer l'heure, fut largement perfectionné au cours des siècles, ne

---

<sup>1</sup> Jérôme BONNIN, *La mesure du temps dans l'Antiquité*, op. cit.

<sup>2</sup> HERODOTE, *Histoires*, Paris, Les Belles Lettres, 1948, p. 108.

serait-ce qu'à travers l'astrolabe. Nous verrons qu'aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles il était encore d'une importance primordiale.

Les principaux inconvénients du cadran solaire sont qu'il n'est pas transportable et surtout qu'il est inutilisable la nuit ou lorsque le ciel est couvert. Parallèlement au repérage au sein de la journée grâce au soleil, des méthodes pour calculer des durées furent donc inventées, permettant de se situer tout autant au sein de la journée que de la nuit. Ces méthodes sont toutes basées sur le même principe de l'écoulement ou de l'épuisement de la matière. Ainsi, les clepsydes ou horloges à eau, existant probablement depuis aussi longtemps que les cadrans solaires<sup>1</sup>, les sabliers et les horloges à chandelle, à huile ou à encens, ont, depuis des millénaires, fractionné les jours en heures. Néanmoins tous ces procédés d'apparence relativement simple ont bénéficié au cours des siècles et à travers les civilisations de nombreuses modifications et d'améliorations techniques offrant des précisions assez remarquables.

L'invention de l'horloge mécanique ou à rouage est attestée en Europe à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, mais son inventeur ainsi que le lieu de sa première création restent encore aujourd'hui inconnus<sup>2</sup>. Cependant, la création de l'horloge mécanique n'a sans doute pas, bien évidemment et uniquement dans un premier temps, révolutionné la mesure du temps. En effet, les rouages ne faisaient que reproduire ce que les horloges à eau faisaient déjà très bien, c'est-à-dire marquer des intervalles de temps, donc des durées. Ainsi, le passage de la mesure du temps par écoulement ou épuisement de matière à l'horloge mécanique ne s'est pas produit dans le langage<sup>3</sup>. Le terme latin *horologium* (« qui dit l'heure ») désigne depuis l'Antiquité et toujours au Moyen Âge toute « espèce de garde-temps, du cadran solaire à la clepsyde, de l'horloge à feu jusqu'à l'horloge mécanique »<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Les premières mentions connues de clepsydes datent du XV<sup>e</sup> siècle avant J.-C. en Egypte. Lucien BALVAY, *Évolution de l'horlogerie. Du cadran solaire à l'horloge atomique*, Paris, Gauthier-Villars, 1968, p. 18.

<sup>2</sup> Dominique FLECHON, *La conquête du temps, op. cit.*, p. 114.

<sup>3</sup> Gerhard DOHRN-VAN ROSSUM, *Histoire de l'heure. L'horlogerie et l'organisation moderne du temps*, Paris, MSH, 1997, p. 55.

<sup>4</sup> « C'est une des infortunes de la recherche qu'il n'y ait eu qu'un seul mot pour désigner l'horloge dans l'Europe occidentale du Moyen Âge : (*h*)*orologium* [...] Aussi, nous disposons pour la fin du XIII<sup>e</sup> siècle d'un flot sans précédent de références aux horloges, mais nous ne sommes pas sûrs à première vue du type d'appareil dont nos sources parlent ». David LANDES, *L'heure qu'il est : les horloges, la mesure du temps et la formation du monde moderne*, Paris, Gallimard, 1987, p. 89.

Au Moyen Âge, l'heure était dictée par les « horloges » d'abord pour régler la vie monastique, particulièrement chez les bénédictins, puis dans une autre mesure pour commander la vie religieuse de toute la population. En effet, les cloches permettent de relayer les repères temporels aux hommes et femmes en milieu urbain aussi bien que dans les champs. Les recherches de Gerhard Dohrn-van Rossum attestent des « innombrables indications temporelles »<sup>1</sup> présentes dans les villes européennes à partir de la fin du XIV<sup>e</sup> siècle. Les horloges mécaniques se diffusèrent très rapidement tout en se complexifiant, en augmentant en précision et en intégrant de nouvelles fonctions à l'image des horloges astronomiques.

Les différents aspects de l'invention et de la diffusion de l'horlogerie mécanique et de sa diffusion au Moyen Âge ont été très étudiés, tant du point de vue des techniques que de l'histoire sociale avec ses répercussions dans le temps public et le temps privé. Nous renvoyons donc à l'ouvrage de Gerhard Dohrn-van Rossum *L'histoire de l'heure. L'horlogerie et l'organisation moderne du temps*<sup>2</sup> ainsi qu'à celui de David S. Landes *Les horloges, la mesure du temps et la formation du monde moderne*<sup>3</sup>, tous deux extrêmement complets et faisant référence sur le sujet. Disons seulement que de très riches particuliers à l'instar de rois ou seigneurs possèdent des horloges dans leurs demeures dès le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle. Puis, à partir du XV<sup>e</sup> siècle, grâce aux progrès de la métallurgie, sont construites les premières horloges portatives, le mécanisme étant régulé par ressort et non plus par poids. Les premières mentions ou illustrations de « montres » modernes, très proches des montres à gousset du siècle dernier, apparaissent à la fin du XV<sup>e</sup> siècle et au XVI<sup>e</sup> siècle des « bagues – montres » sont portées par de riches Européens. Ces montres sont surtout des objets d'apparat au même titre que la joaillerie, car leur précision est évidemment toute relative. En effet, les meilleures horloges ont encore un décalage journalier moyen de l'ordre du quart d'heure à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle<sup>4</sup>.

Bien que les cloches, horloges et montres permettent à une large partie de la population européenne d'être en mesure d'avoir des repères temporels horaires, ceux-ci

---

<sup>1</sup> Gerhard DOHRN-VAN ROSSUM, *Histoire de l'heure, op. cit.*, p. 43.

<sup>2</sup> Gerhard DOHRN-VAN ROSSUM, *Histoire de l'heure, op. cit.*

<sup>3</sup> David LANDES, *L'heure qu'il est, op. cit.*

<sup>4</sup> Dominique FLECHON, *La conquête du temps, op. cit.*, p. 179.

étaient très approximatifs et concernaient surtout les milieux urbains. À la campagne, le tintement des cloches ne semble toujours pas avoir supplanté les repères fournis par la nature au XVI<sup>e</sup> siècle. Le réformateur protestant Pierre Viret indique ainsi en 1564 que les gendarmes emportent des coqs lorsqu'ils partent en guerre, car « lesquels [coqs], de nuit, leur servent d'horloges »<sup>1</sup>. Le journal de Gilles de Gouberville, seigneur normand du XVI<sup>e</sup> siècle, offre plusieurs exemples de repères temporels utilisés par la population résidant en milieu rural. Ce gentilhomme possédait une horloge, mais ses références et repères temporels étaient variés. Durant les années 1533 et 1534 il se réfère à l'heure de l'horloge : « Sur les dix heures, mon oncle et Harel arrivèrent »<sup>2</sup>, mais il fait souvent précéder ses mentions horaires par « viron » (environ) : « Il estoit viron 11 heures quand j'arrivé céans »<sup>3</sup>. Parallèlement à l'heure plus ou moins précise de son horloge, il se calque également sur l'heure de l'Église : « Je m'en vins à vespres en ceste ville »<sup>4</sup> et surtout sur les signes de la nature, comme logiquement le soleil : « Il estoit soleil couché quand nos partismes de Vallongnes »<sup>5</sup> mais aussi, plus singulièrement sur les habitudes de la faune, comme la bécasse des bois : « Il estoit vol de vittecocz quand j'arrivé céans »<sup>6</sup>. Pour reprendre la formule de Lucien Febvre, c'est par « fantaisie, imprécision, inexactitude »<sup>7</sup> qu'est repéré l'écoulement des heures, au moins jusqu'au XVII<sup>e</sup> siècle, probablement encore plus tard.

D'après Blaise Pascal, au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, certains esprits ont pu néanmoins avoir une relation étroite avec leur montre en s'attachant à sa précision :

Ceux qui jugent d'un ouvrage sans règle sont à l'égard des autres comme ceux qui ont une montre à l'égard des autres. L'un dit : il y a deux heures. L'autre dit : Il n'y a que trois quarts d'heure. Je regarde ma montre et je dis à l'un : vous vous ennuyez et à l'autre : le temps ne vous

---

<sup>1</sup> Cité par Lucien FEBVRE, *Le problème de l'incroyance au 16e siècle, op. cit.*, p. 365.

<sup>2</sup> Gilles de GOUBERVILLE, *Le Journal du Sieur de Gouberville*, Caen, Delesques, 1892, p. 34.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 28.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 139.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 34.

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 139.

<sup>7</sup> Lucien FEBVRE, *Le problème de l'incroyance au 16e siècle, op. cit.*, p. 367.



de dure guère, car il y a une heure et demie et je me moque de ceux qui disent que le temps me dure à moi et que j'en juge par fantaisie. Ils ne savent pas que j'en juge par ma montre<sup>1</sup>.

Mais ce type de comportement était probablement très marginal et ne devait concerner qu'une minorité de personnes, aux premières desquelles les savants. En effet, si la recherche de la précision temporelle, en particulier par le biais de l'horlogerie, put être d'un intérêt prédominant chez quelques rares personnes dans la sphère privée, ce n'était pas le cas dans la sphère publique. Car comme le rappelle Gerhard Dohrn-van Rossum, le « potentiel d'organisation » développé par l'invention de l'horloge mécanique est achevé peu après, dès les années 1450. Il régira ensuite l'organisation de la vie urbaine européenne jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup>.

*La précision et la démocratisation : l'horlogerie européenne au XVIII<sup>e</sup> et dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle*

Le contexte de la révolution scientifique des XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles et les nouvelles découvertes, en particulier sur le plan physique et mécanique, contribuèrent grandement à l'horlogerie. À la suite de ses découvertes concernant les propriétés du pendule, Galilée peu avant sa mort, tente de construire une horloge régulée par le balancier pendulaire, mais il n'y parvient pas. Une vingtaine d'années plus tard, en 1656, le savant néerlandais Christian Huygens réussit à intégrer un pendule comme régulateur du mouvement des horloges. Puis, en 1659, il en perfectionne le dispositif par la création du pendule cycloïdal, qui assure une période d'oscillation constante quelle que soit l'amplitude, et crée donc un dispositif parfaitement isochrone, à l'inverse du pendule simple<sup>3</sup>. Les inventions de Huygens relatives à la mesure du temps ne se limitent pas au pendule et à l'horloge. En effet, ne pouvant matériellement pas intégrer un pendule oscillant dans une montre, Huygens développe un nouveau système de régulation pouvant être inséré dans l'espace réduit d'un boîtier de montre : le balancier spiral<sup>4</sup>. Le balancier spiral présenté à

---

<sup>1</sup> *Pensée* n°534. Blaise PASCAL, *Œuvres complètes*, Paris, Seuil, 1963, p. 578.

<sup>2</sup> Gerhard DOHRN-VAN ROSSUM, *Histoire de l'heure*, *op. cit.*, p. 284.

<sup>3</sup> Pour plus de détails et les explications techniques voir Jacques BLAMONT, « La mesure du temps et de l'espace au XVII<sup>e</sup> siècle », *XVII<sup>e</sup> siècle*, 2001, vol. 4, n° 213, pp. 579-611.

<sup>4</sup> Dominique FLECHON, *La conquête du temps*, *op. cit.*, p. 191.

l'Académie royale des sciences en janvier 1675 permet de réguler le mouvement du mécanisme (porté par l'énergie d'un ressort) par une « ancre » sur la roue d'échappement.

Les deux inventions de Huygens offrent aux horloges et aux montres des précisions bien supérieures que celles permises par les anciens mécanismes. De plus, ces nouveaux mécanismes sont relativement simples et peu coûteux à fabriquer. La précision d'une horloge passe ainsi d'environ plus ou moins quinze minutes par jour à seulement dix ou quinze secondes<sup>1</sup>, la précision d'une montre de trente à quarante minutes à seulement quatre ou cinq<sup>2</sup>. Cette nouvelle précision à la « fraction de minute » et les changements dans la construction entraînent à cette époque des modifications dans le cadran des horloges et des montres. L'ajout d'une deuxième aiguille pour les minutes se généralise à partir du tout début du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>3</sup>, et une troisième aiguille pour les secondes apparaît au milieu du siècle.

Les innovations de Huygens et la précision accrue des dispositifs de mesure du temps ont fait émerger dans la conscience des Européens des nouvelles possibilités de perception du temps<sup>4</sup> en ouvrant des perspectives non seulement scientifiques, mais également militaires et commerciales. En effet, dans le contexte des grandes découvertes et de l'exploration du monde par les Européens allant de pair avec la puissance croissante des compagnies marchandes à chartes – les *Compagnies des Indes Orientales*, principalement britanniques, néerlandaises et françaises –, Huygens avait perçu le potentiel de ses inventions : « J'ai dernièrement trouvé une nouvelle construction d'horloge qui bat avec tant de régularité qu'il y a grande chance que l'on pourrait s'en servir pour déterminer les longitudes si on l'emportait avec soi en mer »<sup>5</sup>.

Le problème de la détermination de la longitude en mer était central aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles pour être en mesure de naviguer le plus précisément et le plus rapidement possible. Depuis le début de la navigation en haute mer, des techniques basées sur l'observation du soleil et du ciel (quadrant, astrolabe), sur la vitesse du navire (mesurée

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 182.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 191.

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> Ernst von Bassermann-Jordan, *Montres, horloges et pendules*, Paris, PUF, 1964, p. 170.

<sup>5</sup> Lettre de Huygens à son ami Frans Van Schooten, 12 janvier 1657. Cité par Jacques Blamont, « La mesure du temps et de l'espace au XVII<sup>e</sup> siècle », *op. cit.*, p. 589.

par un loch et un sablier) et sur l'observation des vents et courants permettaient à l'équipage d'avoir une approximation toute relative de la longitude. Néanmoins, la navigation restait très empirique et très peu précise. L'idée d'emporter une horloge en mer pour pouvoir déterminer la longitude en comparant une heure de référence (celle du méridien de référence, c'est-à-dire du port de départ) avec le midi local (sur le navire) est ancienne. Seulement, elle n'était pas applicable compte tenu du manque de précision des horloges. Les nouvelles découvertes de Huygens relancent l'intérêt des États pour cette méthode de navigation. Ainsi le Parlement anglais lance en 1714 et l'Académie royale des sciences en 1718 des prix richement dotés pour qui parviendra à déterminer précisément la longitude en mer<sup>1</sup>. La difficulté scientifique est à la hauteur des prix, car les horloges devaient être capables d'une très grande précision malgré les mouvements du navire – ce qui, de fait, n'autorisait pas les pendules – et les variations de pression et température.

C'est après plus de quarante années de recherche, en 1761, que l'Anglais John Harrison fut le premier à concevoir un chronomètre de marine (*Timekeeper n°4*) satisfaisant pour la navigation au long cours. Son horloge accusait un retard de seulement 2 secondes après 42 jours de navigation – entre l'Angleterre et la Jamaïque – et 5 secondes après 161 jours consécutifs en mer<sup>2</sup>. Ainsi pour Marie-Agnès Dequidt, historienne spécialiste de l'horlogerie française des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, « la recherche de l'exactitude en horlogerie a-t-elle précédé de plusieurs décennies le besoin des particuliers de posséder une montre juste. Elle est liée à la quête de la longitude en mer qui n'avait pas d'effet direct sur le quotidien »<sup>3</sup>. Parallèlement aux recherches sur les chronomètres de marine, le XVIII<sup>e</sup> siècle est de manière plus large le siècle de l'innovation dans l'horlogerie.

Au milieu du siècle, la trotteuse donnant les secondes est apparue tout comme le premier chronographe. Les premières montres automatiques « à mouvement perpétuel » (qui n'ont pas besoin d'être remontées à l'aide d'une clé) sont inventées à l'aube de la

---

<sup>1</sup> Dominique FLECHON, *La conquête du temps*, *op. cit.*, p. 199.

<sup>2</sup> Ernst VON BASSERMANN-JORDAN, *Montres, horloges et pendules*, *op. cit.*, p. 384.

<sup>3</sup> Marie-Agnès DEQUIDT, « Comment mesurer l'intériorisation du temps ? (Paris, début XIX<sup>e</sup> siècle) », *Revue d'histoire du XIX<sup>e</sup> siècle*, 2012, n° 45, p. 70.

Révolution<sup>1</sup>. Entre 1750 et 1772, les inventions horlogères représentent 20% de toutes les inventions approuvées par l'Académie des sciences<sup>2</sup>, dans différents domaines.

Mais l'horlogerie ne se caractérise pas uniquement par la technique et la mécanique. Des années 1730 jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, les montres deviennent également des accessoires importants dans les tenues féminines et masculines. La période est caractérisée par un développement esthétique des montres et horloges, avec l'utilisation de l'émail coloré principalement pour les montres et de la sculpture pour les horloges qui deviennent des objets décoratifs et de véritables objets d'art<sup>3</sup>. De plus, le XVIII<sup>e</sup> siècle voit la diffusion de l'horlogerie à une très grande partie de la société. À la fin du siècle, à Londres, « Marquis, comtes, mais aussi maîtres serruriers, marchands de meubles ou de poissons comptent parmi les clients des horlogers »<sup>4</sup>. À Paris, vers 1700, 13% des inventaires domestiques signalent une montre et 70% avant 1790<sup>5</sup>. Tandis qu'en ville, seuls les plus pauvres ne possèdent pas de montre ou d'horloge, à la campagne, elles sont largement présentes dans les intérieurs villageois. Dès le milieu du siècle les horloges particulières se trouvent également dans les fermes de la campagne, par exemple dans le Jura<sup>6</sup>. Pour Jean-Antoine Chaptal, en 1819 : « Depuis qu'on traite l'horlogerie commune en manufacture, le prix des montres et des pendules a tellement baissé, que l'usage en est devenu général »<sup>7</sup>. De la même manière, d'après le *Dictionnaire technologique* publié en 1827 : « les montres sont vendues à si bas prix, que les plus pauvres ouvriers en sont quelquefois pourvus »<sup>8</sup>. En effet, de larges gammes de prix peuvent être proposées par les

---

<sup>1</sup> Dominique FLECHON, *La conquête du temps*, *op. cit.*, p. 215.

<sup>2</sup> Marie-Agnès DEQUIDT, « La qualité de l'horlogerie commune à Paris, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle », *Histoire & mesure*, 2012, vol. 2, XVII, p. 156.

<sup>3</sup> « Des objets du paraître » Marie-Agnès DEQUIDT, *Horlogers des Lumières*, *op. cit.*, p. 49-59.

<sup>4</sup> Christophe GRANGER, « La montre », in Pierre SINGARAVELOU et Sylvain VENAYRE (dirs.), *Histoire du monde au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Fayard, 2017, p. 496.

<sup>5</sup> Daniel ROCHE, *Le peuple de Paris*, Paris, Fayard, 1998, p. 302.

<sup>6</sup> Michel VERNUS, « Le temps au village. Le cas de la Franche-Comté (1750-1850) », in *Temps social, temps vécu. 129<sup>e</sup> congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Besançon 2004*, Paris, CTHS, 2007, p. 206.

<sup>7</sup> Jean-Antoine CHAPTAL, *De l'industrie française*, Paris, 1819, tome 2, p. 34. Cité par Marie-Agnès DEQUIDT, « Comment mesure l'intériorisation du temps ? (Paris, début XIX<sup>e</sup> siècle) », *op. cit.*, p. 73.

<sup>8</sup> *Dictionnaire technologique, ou nouveau dictionnaire universel des Arts et Métiers [...]*, Paris, 1827, tome 10, art. « Horloger », p. 480. Cité par Marie-Agnès DEQUIDT, « La qualité de l'horlogerie commune à Paris, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle », *op. cit.*, p. 73.

horlogers<sup>1</sup>, car c'est également à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle que se développe l'industrialisation de l'horlogerie faisant baisser les coûts de production. La première manufacture de montres est ainsi créée par Frédéric Japy à Beaucourt, près de Belfort, en 1771. En 1780, la manufacture exporte plus de vingt mille montres et en 1801, plus de cent mille<sup>2</sup>. En Angleterre, la production de montres à Londres, Coventry et Liverpool – principaux centres de production – s'élève en 1796 entre 120.000 et 190.000 pièces<sup>3</sup>.

La diffusion de l'horlogerie et sa démocratisation peut également s'illustrer par les succès d'édition de nombreux ouvrages de littérature horlogère<sup>4</sup>, trouvant un public lettré avide de nouveautés techniques dans ce siècle d'ébullition intellectuelle et de construction raisonnée de la perception du monde. Les auteurs, généralement des horlogers très réputés à l'instar de Ferdinand Berthoud, publient des ouvrages expliquant l'histoire de la mesure du temps, les techniques d'horlogerie et surtout des conseils pour bien régler et entretenir son « garde-temps ». Marie-Agnès Dequidt voit en Berthoud le « chef de file d'un ensemble d'horlogers, qui même s'ils ne forment aucun groupe officiel, pourraient être considérés comme des vulgarisateurs techniques »<sup>5</sup>.

### *La montre du voyageur : entre précision technique et flou temporel*

#### *L'équipement des voyageurs : des dispositifs de mesures du temps précis*

Les voyageurs étudiés parlent très peu de leurs dispositifs de mesure du temps dans leurs récits de voyage. Nous n'avons rencontré que quelques rares mentions de montre ou horloge et à chaque fois dans le contexte d'une utilisation pour relever avec précision une heure. Les voyageurs ne semblent pas accorder d'attention particulière aux caractéristiques spécifiques de leurs garde-temps, car ils ne fournissent pas de description de leurs montres ou horloges personnelles. Pourtant, appartenant pour une très grande partie à l'élite sociale et économique européenne et au vu de la large diffusion

---

<sup>1</sup> Marie-Agnès DEQUIDT, *Horlogers des Lumières*, *op. cit.*, p. 82-83.

<sup>2</sup> Dominique FLECHON, *La conquête du temps*, *op. cit.*, p. 248.

<sup>3</sup> Christophe GRANGER, « La montre », *op. cit.*, p. 497.

<sup>4</sup> Voir la rubrique de sources imprimées « Ouvrages sur le temps ».

<sup>5</sup> Marie-Agnès DEQUIDT, « La qualité de l'horlogerie commune à Paris, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle », *op. cit.*, p. 147.

des produits horlogers dans la population, il est très probable que la quasi-totalité des voyageurs internationaux étudiés possèdent une montre. En effet, dans son célèbre manuel de voyage publié en 1789, le comte Berchtold ne conseille-t-il pas aux voyageurs d'emporter « une bonne montre, ou un garde-temps précis »<sup>1</sup> ? Lorsqu'il traverse l'Espagne en septembre 1760, l'écrivain italien Giuseppe Baretti est surpris de l'étonnement des enfants du village lorsqu'il regarde l'heure sur sa montre. En effet, ces enfants n'ont jamais vu une montre et, pour les adultes, posséder une montre est un signe de prestige. Après avoir fait écouter le bruit du mécanisme et expliqué le fonctionnement aux enfants du village, il conclut :

Qui n'aurait jamais cru que j'eusse pu, si facilement & à si bon marché, les rendre tous heureux au moyen d'une chose de si peu de valeur que je portais sur moi ! Plusieurs hommes & plusieurs femmes, attirés par le bruit que faisaient ces petites créatures, m'ont pris pour un respectable *Hidalgo* à la simple vue de ma montre. J'ai passé de cette manière environ une heure, enchanté de leur surprise & de leur joie innocente. Jugez à présent de la proportion qu'il y a entre les connaissances de Londres, de Paris, ou de Rome, & celles du village de Talavera dans l'Estrémadure espagnole<sup>2</sup>.

De la même manière, cinquante ans plus tard, le militaire français Jacques Vialla de Sommières est surpris par l'absence de montre au Monténégro en 1810 :

Là, toutes les fois que je sortais ma montre pour regarder l'heure, je m'apercevais qu'on s'approchait de moi pour l'examiner avec une attention presque stupide. On me faisait à l'envi mille questions ; j'appris qu'il n'y avait que sept à huit ans qu'on se servait de montres au Monténégro, dans la partie limitrophe à la Dalmatie. Le reste du pays les connaît encore si peu, que dans les affaires de Castel-Nuovo [aujourd'hui, Herceg Novi] et Raguse [aujourd'hui Dubrovnik], les Monténégrins qui s'attachaient à enlever à nos prisonniers tous leurs boutons et autres pièces de métal, se trouvèrent surpris, en tirant les chaînes, d'y voir des montres attachées. Ceux de la Zante, surtout, n'en avaient aucune idée, tellement que l'un d'eux, en entendant le mouvement de la première qu'il eût vue, lors du siège de Raguse, la jeta par terre avec effroi ; et croyant qu'il y avait un esprit malin caché, il la brisa à coups de pierre<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Leopold BERCHTOLD, *Essay to direct and extend the inquiries of Patriotic Travellers [...]*, Londres, 1789, 2 vol., p. 76.

<sup>2</sup> Giuseppe BARETTI, *Voyage de Londres à Gênes. Passant par l'Angleterre, le Portugal, l'Espagne et la France*, Amsterdam, 1777, vol. 2, p. 84-85.

<sup>3</sup> Jacques Louis VIALLA DE SOMMIERES, *Voyage historique et politique au Monténégro*, Paris, Eymery, 1820, vol. 1, p. 156-157.

C'est probablement pour des Européens de l'ouest la banalité que représente la possession d'une montre qui les dispense d'une description de leur propre matériel, aussi varié soit-il.

En effet, l'offre de garde-temps classique ou spécifique aux voyageurs est large au XVIII<sup>e</sup> et dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. D'après l'*Encyclopédie*, « la montre est une petite horloge portative que les hommes mettent dans le gousset & les femmes à leur ceinture »<sup>1</sup> et Jean Romilly, horloger et rédacteur des textes explicatifs des planches, distingue encore dix types de montres. Bien évidemment les voyageurs sont en possession de montres à gousset, ils peuvent emporter dans leurs bagages des horloges de table de petit format ou horloges dites « de voyage » car facilement transportables. Parmi les montres portatives, les montres à répétition à toc ou à tact équipent largement les Européens du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup>. Les montres à toc sonnent à la demande, par pression sur un bouton, l'heure, le quart et la minute pour les plus sophistiquées. Dans l'obscurité, leur usage est donc très avantageux, ce qui explique leur popularité. Les montres à tact fonctionnent de la même manière, mais à la place d'une sonnerie, un aiguillon sort du boîtier et transmet l'information par la fréquence des contacts sur la peau. La discrétion de ce système répondait à la bienséance lorsqu'il était impoli de regarder l'heure en bonne société.

Le seul véritable dispositif de mesure du temps spécifique aux voyageurs est la montre de carrosse. En fait, la montre est, comme l'explique encore Jean Romilly dans l'*Encyclopédie* : « environ trois fois plus grosse que les autres montres. Elle est pour l'ordinaire à sonnerie, et sert pour courir la poste en la suspendant dans la chaise »<sup>3</sup>. Pour Abraham-Louis Breguet ces « petites pendules, dites de voyage ou de voiture, sont en forme de grosse montre [...] Elles ont un étui qui peut être attaché dans la voiture, en

---

<sup>1</sup> ROMILLY Jean, « Horlogerie », in Denis DIDEROT et Jean le Rond D'ALEMBERT (dirs.), *Encyclopédie, op. cit.*, Planches Vol. IV, 1765, p. 12.

<sup>2</sup> Dominique FLECHON, *La conquête du temps, op. cit.*, p. 212.

<sup>3</sup> ROMILLY Jean, « Horlogerie », in Denis DIDEROT et Jean le Rond D'ALEMBERT (dirs.), *L'encyclopédie, op. cit.*, Planches vol. 4, 1765, p. 12.

laissant découverts à volonté, le cadran et le bouton du poussoir pour la répétition »<sup>1</sup>. Comme l'explique Breguet, elles sont surtout caractérisées par des formes variées :

Les formes de grosse montre sont en argent, les formes carrées sont en bronze avec ornement d'architecture ciselés et dorés, avec glaces sur tous les côtés, ou en acajou plein. Les formes en *portique* sont en argent, ou en cuivre doré, avec des chaînes de support. Les échappements sont à cylindre de rubis, ou libres sur les principes des chronomètres ; ces pièces marchent ordinairement huit jours, et sur toutes les positions<sup>2</sup>.

De plus, ces montres de carrosses, bien que faisant partie de l'horlogerie de luxe, peuvent avoir des caractéristiques techniques diversifiées et utiles en déplacement :

Mouvement simple avec réveil, ou à répétition, avec sonnerie ordinaire, ou grande sonnerie des quarts, ou répétant l'heure à chaque quart avec pièce de silence, quantième simple, ou grand quantième, dit *almanach*, portant la date entière d'une lettre, secondes, équation, phases et jours de lune ; avec quelques-unes de ces fonctions, ou toutes réunies<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Abraham-Louis BREGUET, *Horlogerie pour l'usage civil, chronomètre portatifs, horloges marines et astronomiques et autres instrumens d'observation, de Breguet et fils, horlogers de la marine royale de France*, Paris, impr. Huzard-Courcier, s.d., p. 20.

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> *Ibid.*





Figure 4 - Montre de carrosse (suspendue dans un support), Abraham-Louis Breguet, Paris, vers 1815. Musée International d'Horlogerie, La Chaux-de-fonds (Suisse).



Figure 5 – Montre de carrosse, Lépine, Paris, vers 1800, dans Bernard Sénéca, *La montre de carrosse & temps mesuré du voyage. De Louis XI à Émile Loubet*, Arras, Muses Musons Musée, 2013, p. 66-67.

La différence entre des modèles de différentes gammes de montres ou d'horloges peut éclairer la personnalité de son possesseur, mais pas nécessairement sa relation au temps ni sa manière de vivre dans les cadres temporels existants. Ainsi, l'intérêt que peut porter un individu pour les montres, par exemple, pour leurs qualités et leur précision ne rend pas nécessairement une personne ponctuelle, ni intéressée aux temps. En effet, pour Adam Smith :

Qu'un homme curieux de montres en ait une qui retarde de deux minutes par jour, il ne s'en souciera pas ; il la vendra peut-être pour deux guinées et en mettra cinquante pour en avoir une qui ne retarde que d'une minute en quinze jours. Le seul usage des montres est cependant d'indiquer l'heure et de nous empêcher de manquer à nos engagements, ou de prévenir tout autre inconvénient auquel nous exposerait notre ignorance à cet égard. Mais l'amateur de montres qui est si difficile, ne sera peut-être pas plus ponctuel qu'un autre, ni plus obligé par

ses affaires à savoir l'heure qu'il est. Ce n'est donc pas tant cette connaissance qui l'intéresse que la perfection de la machine qui sert à la donner<sup>1</sup>.

Finalement, d'après Ferdinand Berthoud, les voyageurs devaient avoir en leur possession « une montre bien composée et exécutée, [qui] ne fait volontiers qu'une demi-minute d'écart par jour »<sup>2</sup>. Mais l'entretien nécessaire au bon fonctionnement et à la précision des montres des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles est beaucoup plus grand qu'aujourd'hui. Par l'utilisation de différents matériaux moins adaptés que les alliages modernes, les montres de l'époque de Berthoud sont sensibles aux changements de température. De plus, elles s'usent et se dérèglent à cause des frottements et à l'épuisement de la lubrification. Pour Marie-Agnès Dequidt, « à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'horlogerie demande un soin attentif faute de quoi la justesse de la montre ou de la pendule est mise à mal, même pour une pièce de bonne qualité de fabrication »<sup>3</sup>. Conscient de ces difficultés, Ferdinand Berthoud, dans son court ouvrage très didactique à destination du grand public *L'art de conduire et de régler les pendules et les montres*, explique à ses lecteurs comment ils doivent procéder pour choisir une bonne montre, pour bien la régler et la faire fonctionner correctement. Ainsi, dans l'article VIII, il recommande par exemple un réglage régulier fréquent :

Que les changements de frottements, l'épaississement d'huiles, l'affaiblissement du grand ressort, changent insensiblement la régularité d'une montre : ainsi, pour qu'elle continue à être réglée, il faut tourner l'aiguille de rosette, à proportion du retard que ces causes ont produit. Il faut donc que chaque personne conduise & règle sa montre ; & pour peu qu'elle soit bonne, elle ira constamment bien ; car une montre, qui est toujours entre les mains de la même personne, est sensiblement exposée tous les jours à la même température, mouvement, position, &c. Il ne sera besoin pour lors, que de la remettre tous les 8 à 10 jours à l'heure avec une bonne pendule ou un avec le Méridien<sup>4</sup>.

Mais régler sa montre ou sa pendule n'est pas si aisé. Berthoud se doit donc de détailler dans les articles suivants « la manière de régler les pendules » (article X), mais aussi « comment il faut régler les pendules & les montres, par le passage du soleil au méridien »

---

<sup>1</sup> Adam SMITH, *Théorie des sentiments moraux*, Paris, 1774, vol. 2, p. 101-102.

<sup>2</sup> Ferdinand BERTHOUD, *L'art de conduire et de régler les pendules et les montres à l'usage de ceux qui n'ont aucune connaissance d'Horlogerie*, Paris, Michel Lambert, 1759, p. 27.

<sup>3</sup> Marie-Agnès DEQUIDT, « La qualité de l'horlogerie commune à Paris, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle », *op. cit.*, p. 146-147.

<sup>4</sup> Ferdinand BERTHOUD, *L'art de conduire et de régler les pendules et les montres*, *op. cit.*, p. 30.

(article XI), puis la « manière de tracer les lignes méridiennes propres à régler les pendules & les montres » (article XII). Car encore faut-il pouvoir trouver une bonne pendule ou un méridien suffisamment précis. Nous l'avons vu, dans certaines régions d'Europe, l'usage de montre et d'horloge était encore presque inexistant au XVIII<sup>e</sup> voire au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Il était donc nécessaire d'utiliser un méridien et un cadran solaire pour régler son garde-temps, mais encore fallait-il être en mesure de savoir sur quelle heure se régler.

*La difficulté à garder une montre réglée : prédominance d'une hétérogénéité temporelle européenne*

Les voyageurs ont très probablement tous en leur possession dès le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle au minimum un garde-temps, d'une précision supérieure à une demi-minute de décalage par jour. Avec une telle exactitude temporelle, il est envisageable de penser que tous les Européens et les voyageurs bénéficiaient d'une heure précise affichée sur leur montre. Or il n'en est rien. Car, comme l'a écrit Ferdinand Berthoud dans *L'art de conduire et de régler les pendules et les montres*, pour qu'une montre soit juste il faut la mettre régulièrement « à l'heure », à partir d'une heure de référence. C'est-à-dire qu'il est nécessaire de régler sa montre à partir d'un autre support : une horloge de référence ou le soleil, par le biais d'une méridienne, cadran solaire indiquant le midi.

En premier lieu, le temps du soleil et celui des horloges ne sont pas les mêmes, ils sont « incompatibles »<sup>1</sup>. En effet, le temps de l'horloge mécanique est régulier, alors que le temps du soleil change selon la position de l'observateur sur terre ainsi que selon le jour de l'année. Les savants ont trouvé deux solutions pour remédier à ce problème : l'utilisation des heures inégales à la place des heures égales et le réglage d'un dispositif de comptabilisation du temps sur un repère naturel régulier et immuable. Le repère le plus évident est le soleil au zénith, donc midi. Même si les heures égales étaient déjà utilisées chez les Babyloniens et les Romains, au Moyen Âge, en Europe, elles sont à la fois égales et inégales. Cela permettait de conserver toujours le même nombre d'heures dans la journée (12 heures de jour et 12 heures de nuit). Les deux systèmes cohabitèrent jusqu'à

---

<sup>1</sup> Jacques GAPAILLARD, *Histoire de l'heure en France*, Paris, Vuibert, 2011, p. 19.

la fin du XIII<sup>e</sup> siècle soit à peu près jusqu'à l'apparition de l'horloge mécanique, puis la diffusion de cette dernière aboutit à la suprématie des heures égales. Mais les heures inégales, persistent néanmoins encore jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, notamment à travers les horloges astronomiques<sup>1</sup>. Dans l'Europe moderne, les horlogers et les possesseurs de montre doivent donc régler les montres et horloges, tant celles servant de référence que celles des particuliers tous les jours à midi, à partir d'une méridienne. Or, il ne s'écoule pas vingt-quatre heures entre deux midis indiqués par le cadran solaire, midi n'est pas toujours à midi. L'accroissement de la précision des horloges à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle a mis en évidence pour les possesseurs de montre l'irrégularité du passage du soleil au méridien, déjà connue des astronomes de l'Antiquité<sup>2</sup>.

Pour résoudre ce problème de décalage, les astronomes, savants et horlogers ont eu recours à l'« équation du temps »<sup>3</sup>, un paramètre liant le temps vrai, c'est-à-dire le temps exact observé par le mouvement du soleil, au temps solaire moyen. Le temps moyen est donc celui faisant coïncider le midi avec l'horloge, c'est-à-dire en espaçant précisément de vingt-quatre heures chaque passage du soleil au méridien du lieu, par le recours à l'équation du temps. L'équation du temps peut donc être définie comme la somme des retards et des avances du soleil vrai par rapport au soleil moyen. Elle permet de convertir le temps solaire vrai (celui du cadran solaire) au temps solaire moyen (celui des horloges), par la formule : temps solaire moyen = temps solaire vrai + équation du temps. Le décalage induit par l'équation du temps peut atteindre +14 minutes en février et -16 minutes début novembre<sup>4</sup>.

C'est probablement pour régler les montres et horloges avec plus de commodité, alors qu'elles se démocratisaient parmi les Français, que l'astronome français Grandjean de Fouchy eut l'idée vers 1730 d'incorporer l'équation du temps sur un cadran solaire<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Emmanuel POULLE, « L'horlogerie a-t-elle tué les heures inégales ? », *Bibliothèque de l'École des Chartes*, 1999, n° 157, pp. 137-156.

<sup>2</sup> Denis SAVOIE, « L'aspect gnomonique de l'œuvre de Fouchy : La méridienne de temps moyen », *Revue d'histoire des sciences*, 2008, n° 61, p. 43.

<sup>3</sup> Pour une explication détaillée voir Jacques GAPAILLARD, *Histoire de l'heure en France*, *op. cit.*, p. 18-39, chapitre 2 : "L'équation du temps".

<sup>4</sup> Denis SAVOIE, « L'aspect gnomonique de l'œuvre de Fouchy : La méridienne de temps moyen », *op. cit.*, p. 42.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 48.

En effet, pour l'astronome et mathématicien spécialiste des cadrans solaires Bédos de Celle :

La méridienne du temps moyen est fort utile et très commode pour régler une montre, une pendule ou une horloge avec grande facilité, sans être obligé d'avoir recours aux Tables d'équation, qui causent souvent quelque embarras à ceux qui ne conçoivent pas bien la différence du temps moyen et du temps vrai. La méridienne du temps moyen a été imaginée pour cet usage ; car si on met un jour quelconque la pendule à midi précis, au moment où le point de lumière du trou de la plaque tombe sur la courbe du mois où l'on est ; si cette pendule est bien réglée, elle doit toujours suivre le midi du temps moyen, lorsque le point de lumière se rencontre sur la suite de la même courbe, et cela d'un bout à l'autre de l'année. Ainsi on pourra régler une pendule immédiatement sur la méridienne du temps moyen ; ce qui est bien plus simple que d'avoir recours à des expédients, qui demandent plus d'intelligence<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> DOM BEDOS DE CELLES, *La Gnomonique pratique ou l'art de tracer les cadrans solaire*, Paris, Briasson, 1760, p. 243.

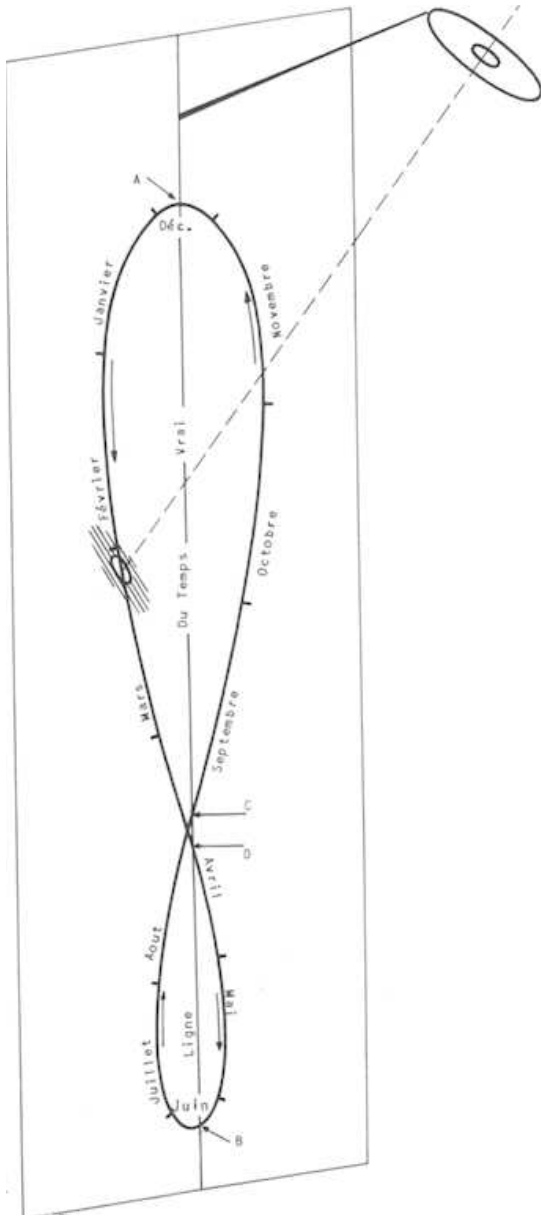


Figure 6 - Illustration d'un gnomon à équation du temps. D'après BALVAY, *Évolution de l'horlogerie*, op. cit., p. 15.

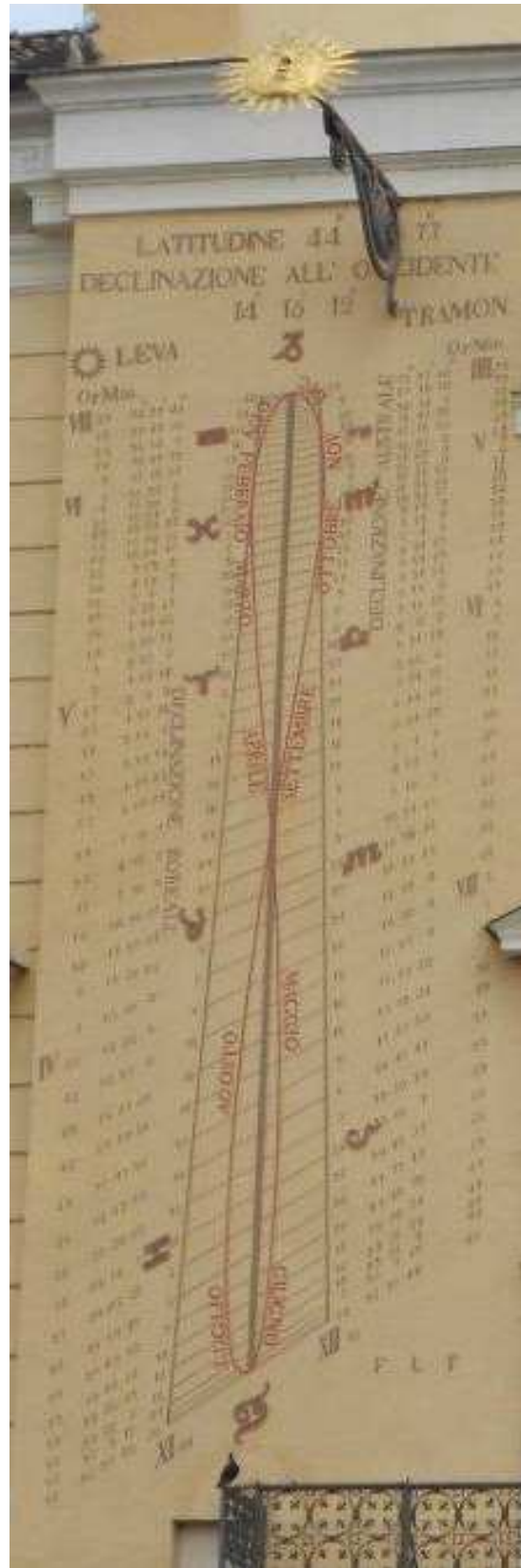


Figure 7 - Méridienne à équation de temps datant de 1829. Façade du Palazzo del Governatore, Parme (Italie). Crédits : Alice Ensabella

L'équation du temps et sa représentation sur une méridienne permettent de régler une horloge sur plusieurs jours ou mois, en un point fixe, mais cela se complique lors d'un déplacement. En effet, la relation entre la latitude géographique et la longueur du jour, ainsi que la différence entre les temps locaux étaient déjà connues dès le Moyen Âge par les astronomes. Certains voyageurs du corpus ont pu essayer de calculer ces différences de temps et trouver de nombreux décalages, comme ce Suisse anonyme faisant le trajet Genève-Paris en diligence en début d'année 1791 :

L'heure que nous donnaient nos montres à notre départ de Genève n'était plus d'accord avec celle des horloges du pays, ces dernières étaient en retard d'une demi-heure. Nous calculâmes cette différence, qui nous parut trop considérable : les 24 heures se divisant en 360 degrés, ne donnent que 4 minutes par degrés. Nous avons parcouru trois degrés à l'ouest, nous ne devons donc être en avance que de 12 minutes ; trois degrés étant la 120<sup>e</sup> partie des 1440 minutes, (ou des 24 heures) qui divisent les 360 degrés... Il y avait certainement une erreur dans notre calcul ; (ce que je ne crois pas) ou bien les horloges, ou nos montres étaient mal réglées<sup>1</sup>.

Il s'avère que le calcul est juste. Les dix-huit minutes manquantes s'expliquent probablement en partie par l'absence de prise en compte de l'équation du temps dans l'horloge de référence du départ ou de l'arrivée. Au moment de ce voyage, donc en janvier, le décalage est d'à peu près 13 ou 14 minutes. Les quelques minutes restantes peuvent résulter de la marge d'erreur des horloges prises en référence ou encore du dérèglement des montres. Quoi qu'il en soit, bien que certains voyageurs s'interrogent sur ces problématiques, les faibles vitesses de transmission de l'information ou des transports rendaient ces décalages presque imperceptibles et donc sans effets ni conséquences dans la vie quotidienne<sup>2</sup>.

L'heure vraie et le temps moyen sont donc valables pour un lieu, mais il n'y a pas, au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, en Europe d'heure légale, régionale, nationale et encore moins internationale. Les habitants d'une même région ou d'un même État ne sont donc pas en mesure d'afficher la même heure synchronisée sur le cadran de leur montre. Ainsi, pour remédier à ce désordre temporel et pouvoir synchroniser sa montre lorsque le besoin de

---

<sup>1</sup> ANONYME, *Journal d'un voyage de Genève à Paris, par la Diligence, fait en 1791*, Genève, J. E. Didier, 1792, p. 115.

<sup>2</sup> Gerhard DOHRN-VAN ROSSUM, *Histoire de l'heure*, op. cit., p. 337.

précision se fait sentir dans les convenances sociales, les habitants, mais surtout les voyageurs, utilisent un repère commun à l'échelle locale. C'est par exemple le cas avec le canon méridien du Palais royal où de nombreux Parisiens venaient régler leur montre. Installé en 1786 par un horloger devant sa boutique, dans la cour du palais royal, ce petit canon tonnait tous les jours au midi solaire, la mise à feu se faisant automatiquement par une lentille. Dans les lieux où définir l'heure solaire peut être plus hasardeux du fait de la latitude ou des conditions météorologiques, certaines horloges servent alors de référence, comme l'explique l'anglais John Carr, en 1804, à propos de l'horloge du palais d'Hiver de Saint-Pétersbourg :

Pour pouvoir honorer ses engagements avec ponctualité, il est nécessaire pour un voyageur de régler sa montre sur l'horloge du palais d'Hiver, qui est le vice-régent du soleil ici à Pétersbourg et, est certainement plus souveraine que la garde à cheval à Londres<sup>1</sup>.

Tant que les vitesses de transports sont limitées, cette mosaïque de temps ne représente pas encore de réelles difficultés pour des voyageurs. Cependant, un autre problème peut se poser pour des voyageurs, celui des différents systèmes de comptabilisation des heures et des jours. En effet, en Italie ou en Bohême, jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le nyctémère est divisé en une période de vingt-quatre heures, et non en deux périodes de douze heures comme dans le reste de l'Europe<sup>2</sup>. Cette première particularité se retrouve sur les cadrans de certaines horloges graduées de I à XXIII.

---

<sup>1</sup> John CARR, *A Northern summer or travels round the Baltic through Denmark, Sweden, Russia, Prussia and part of Germany in the year 1804*, Londres, Richard Philips, 1805, p. 362.

<sup>2</sup> Jacques GAPAILLARD, *Histoire de l'heure en France*, op. cit., p. 91.





Figure 8 - Horloge astronomique située place Saint-Marc à Venise (Italie). Fin xv<sup>e</sup> siècle. L'horloge indique les heures, les signes du zodiaque, la position du soleil, les saisons ainsi que les phases de la lune. Crédits : Grégoire Besson

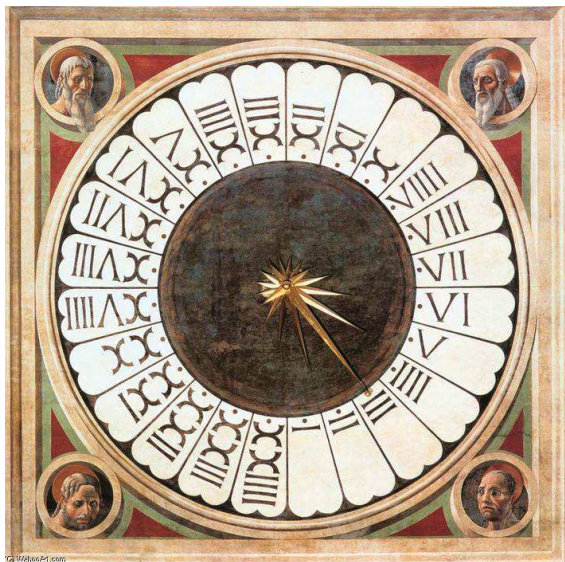


Figure 9 - Horloge de Paolo Uccello située dans le Duomo de Florence (Italie). Milieu xv<sup>e</sup> siècle. En plus de graduation de I à XXIII il est intéressant de noter que l'unique aiguille tourne dans le sens anti-horaire, c'est-à-dire vers la gauche. Crédits : wahooart.com



Figure 10 - Horloge astronomique de l'Hôtel de ville de Prague (République Tchèque). Vers 1410. Cette horloge possède de nombreuses fonctions :

- L'heure locale, désignée par la main dorée sur les chiffres romains.
- L'heure en douzièmes de jour, désignée par la position du Soleil sur les courbes dorées.
- L'heure en anciennes heures tchèques, désignée par la main dorée sur les chiffres gothiques.
- La position du Soleil dans le ciel.
- La position de la Lune dans le ciel ainsi que sa phase.
- Le signe astrologique zodiacal dans lequel on est (ainsi que le décan).
- Le temps sidéral, indiqué par la petite étoile dorée.

Crédits : Daniela Hannová

La seconde particularité de ce système particulier est le fait de commencer le comptage des heures une demi-heure après le coucher du soleil, donc selon un repère variant constamment par rapport au temps vrai au cours de l'année. Cette manière de compter les heures déstabilise logiquement et perturbe grandement les voyageurs venant d'autres pays qui sont habitués au système qui est encore utilisé aujourd'hui partout dans le monde. L'astronome français Jérôme de Lalande, prévient et explique cette différence de système à ses lecteurs dans la préface de son *Voyage d'un français en Italie* :

Les Heures telles qu'on les compte en Italie, sont souvent pour les Voyageurs un embarras sur lequel il est nécessaire de les prévenir, je crois que c'est ici le lieu d'en parler. Les Italiens comptent 24 heures de suite depuis un soir jusqu'à l'autre ; la 24<sup>ème</sup> heure, qu'on appelle souvent l'*Ave-Maria*, sonne une demi-heure après le coucher du soleil, c'est-à-dire, à la nuit tombante, & lorsque l'on commence à ne pouvoir lire qu'avec peine. Si la nuit dure 10 heures & le jour 14 heures, on dit que le soleil se lève à 10 heures & qu'il est midi à 17 heures<sup>1</sup>.

Ensuite, Lalande explique les avantages qu'il y avait dans le passé à utiliser cette méthode de comptabilisation des heures, méthode qui semble « la plus naturelle ; car avant qu'on eût trouvé des machines pour mesurer le temps on ne pouvait partir d'un point plus sensible à tous les yeux, que la chute du jour, & finir ses occupations plus naturellement que par la fin de la lumière »<sup>2</sup>. Il énonce plusieurs exemples de la vie quotidienne ainsi que les avantages et inconvénients des deux méthodes. Mais finalement, il y a malgré tout, pour l'astronome des grands inconvénients à compter les heures à la manière italienne, sous une latitude tempéré et non sous l'équateur :

Le principal inconvénient de la méthode italienne, c'est que les jours ne sont point égaux entre eux, & qu'on est obligé de changer les horloges pour les mettre à l'heure ; mais ne pourrait-on pas dire la même chose du temps vrai dont nous nous servons dans la société ; les horloges ne peuvent le suivre ; son inégalité n'est à la vérité que d'un quart-heure, & par conséquent beaucoup moindre que celle des heures italiques, mais quand il faut changer la marche d'une horloge, il importe peu que ce soit de cinq minutes ou de quinze ; ce sont les besoins de la société qu'il faut consulter à cet égard : dans un pays qui serait situé sous l'équateur, l'inconvénient dont je parle n'aurait pas lieu ; la méthode italique serait incontestable & à tous

---

<sup>1</sup> Jérôme de LALANDE, *Voyage d'un français en Italie, fait dans les années 1765 & 1766*, Venise - Paris, Desaint, 1769, vol. 1, p. xxxij-xxxiiij.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. xxxiiij.

égards préférable ; & je ne suis point étonné qu'elle se soit établie la première dans les pays méridionaux de l'Asie<sup>1</sup>.

Ultérieurement, Lalande précise néanmoins que dans certains territoires italiens, tels que Turin, Parme ou Florence, les heures françaises ont été adoptées et que la tendance à l'uniformisation amènera probablement les autres territoires à en faire de même<sup>2</sup>. En tant qu'astronome donc possédant les connaissances pour convertir les deux méthodes et passer d'un système de comptabilisation à l'autre, Lalande propose un tableau de conversion, probablement fort utile pour les voyageurs le lisant. En effet, devant plusieurs fois changer de système, tant entre la France et l'Italie qu'entre différentes villes italiennes, le voyageur peut très vite être troublé, et ce n'est pas sans doute pas l'exemple fourni par Lalande qui éclaircira son esprit :

Mais en attendant j'ai cru faire plaisir aux Voyageurs, même aux Italiens, en leur donnant ici une table générale des heures italiques pour les cinq latitudes principales de l'Italie, qui servira sans erreur sensible pour les pays intermédiaires. On y voit pour les différents temps de l'année, quelle heure d'Italie on compte lorsqu'il est midi, en supposant que les 24 heures italiques finissent exactement 30 minutes après le coucher apparent du centre du soleil. Par exemple, le premier janvier, à Venise, on compte 19 heures 9 minutes quand il est midi, parce que le soleil se couchant le 31 décembre au soir à 4 heures 21 minutes suivant notre manière de compter en France, l'*Ave-Maria* sonne à 4 heures 51 minutes, ou 7 heures 9 minutes avant minuit ; donc minuit arrive pour les Vénitiens à 7 heures 9 minutes, & le midi douze heures après, c'est-à-dire à 19 heures 9 minutes. Cette table servira aussi à trouver l'heure du coucher du soleil en heures françaises ; car il suffit de prendre ce qui s'en manque pour aller à 24 heures, & d'en ôter 30 minutes<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. xxxv-xxxvi.

<sup>2</sup> Cette uniformisation des temps et de la manière de compter les heures sur tout le territoire italien s'achèvera avec l'unification, dans le second tiers du XIX<sup>e</sup> siècle.

<sup>3</sup> Jérôme de LALANDE, *Voyage d'un Français en Italie*, *op. cit.*, p. xxxvj-xxxvij.

		Latitude. 45° 25' Milan & Venise.		44° 25' Gènes.		43° 46' Florence.		41° 54' Rome.		40° 50' Naples.	
		H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	
Janv.	1	19	9	19	5	19	2	18	57	18	53
	10	19	3	19	0	18	57	18	52	18	48
	20	18	54	18	51	18	49	18	44	18	40
Fév.	1	18	40	18	37	18	36	18	32	18	28
	10	18	28	18	26	18	25	18	21	18	18
	20	18	12	18	11	18	10	18	7	18	5
Mars	1	17	58	17	57	17	57	17	55	17	53
	10	17	45	17	44	17	44	17	43	17	41
	20	17	28	17	29	17	28	17	19	17	27
Avril	1	17	9	17	10	17	10	17	11	17	11
	10	16	56	16	57	16	57	16	59	16	59
	20	16	49	16	40	16	43	16	46	16	46

		Latitude. 45° 25' Milan & Venise.		44° 25' Gènes.		43° 46' Florence.		41° 54' Rome.		40° 50' Naples.	
		H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	
Mai	1	16	24	16	26	16	27	16	31	16	33
	10	16	13	15	15	16	17	16	21	16	23
	20	16	1	16	4	16	6	16	11	16	13
Juin	1	15	49	15	53	15	56	16	1	16	5
	10	15	44	15	48	15	51	15	57	16	6
	20	15	42	15	46	15	49	15	55	16	59
Juillet	1	15	43	15	47	15	50	15	56	16	0
	10	15	47	15	51	15	54	16	3	16	4
	20	15	56	16	0	16	2	16	14	16	11
Août	1	16	9	16	12	16	13	16	18	16	22
	10	16	20	16	23	16	24	16	28	16	32
	20	16	34	16	37	16	38	16	42	16	43
Sept.	1	16	52	16	54	16	54	16	57	16	59
	10	17	7	17	8	17	8	17	9	17	10
	20	17	22	17	23	17	22	17	23	17	24
Octob.	1	17	39	17	39	17	39	17	39	17	39
	10	17	53	17	52	17	52	17	51	17	51
	20	18	8	18	7	18	7	18	5	18	4
Nov.	1	18	27	18	25	18	24	18	20	18	19
	10	18	39	18	36	18	35	18	31	18	29
	20	18	51	18	49	18	47	18	41	18	39
Déc.	1	19	1	18	58	18	57	18	51	18	48
	10	19	7	19	4	19	2	18	57	18	53
	20	19	12	19	7	19	4	18	59	18	45

Figure 11 - Table du Midi en Heures Italiques pour les principales Villes d'Italie. D'après Jérôme de LALANDE, *Voyage d'un Français en Italie*, op. cit., p. xxxvij - xxxviii.

Bien qu'il ait existé certaines horloges capables de compter à la fois en heures françaises et en heures italiennes et même en heures inégales, avec des cadrans complexes<sup>1</sup>, les horlogers italiens devaient nécessairement régler régulièrement les horloges sur le coucher du soleil, comme le précise encore une fois Lalande :

Pour éviter en Italie de toucher chaque jour aux horloges, on attend que les différences accumulées de jour en jour montent environ à un quart d'heure, & pour se conformer à cette police, toutes les horloges de la ville font un saut d'un quart d'heure tantôt au bout de 8 jours, tantôt au bout de 15 jours ou 3 semaines<sup>2</sup>.

Dans la pratique, assez peu de voyageurs séjournant en Italie mentionnent cette particularité dans leurs récits. Peut-être ont-ils été des lecteurs assidus de Lalande<sup>3</sup> ou peut-être ne portaient-ils pas d'attention particulière à la mesure du temps par les

<sup>1</sup> L'exemple le plus connu est l'horloge astronomique de Prague. Pour des explications techniques voir Emmanuel POULLE, « L'horlogerie a-t-elle tué les heures inégales ? », op. cit., p. 152.

<sup>2</sup> Jérôme de LALANDE, *Astronomie*, Paris, Desaint, 1764, Vol. 1, p. 602.

<sup>3</sup> Rappelons que son *voyage d'un Français en Italie* fut un succès d'édition et servi de guide pour de très nombreux voyageurs.

horloges<sup>1</sup>. À l'inverse, l'exemple de Goethe est significatif. En effet, il semble accorder une importance particulière à la problématique des heures en Italie. Tout d'abord les heures italiques lui posent un problème et comme il l'écrit dans son récit le 17 septembre 1786 à Vérone : « Pour me faire à l'habitude du pays sur un point important, j'ai imaginé un moyen de m'appropriier plus facilement leur manière de compter les heures ; l'image ci-après en peut donner une idée »<sup>2</sup>. À la manière de Lalande, il créa donc un *Vergleichungskreis* (littéralement un « cercle de comparaison »), l'aidant à convertir les heures :

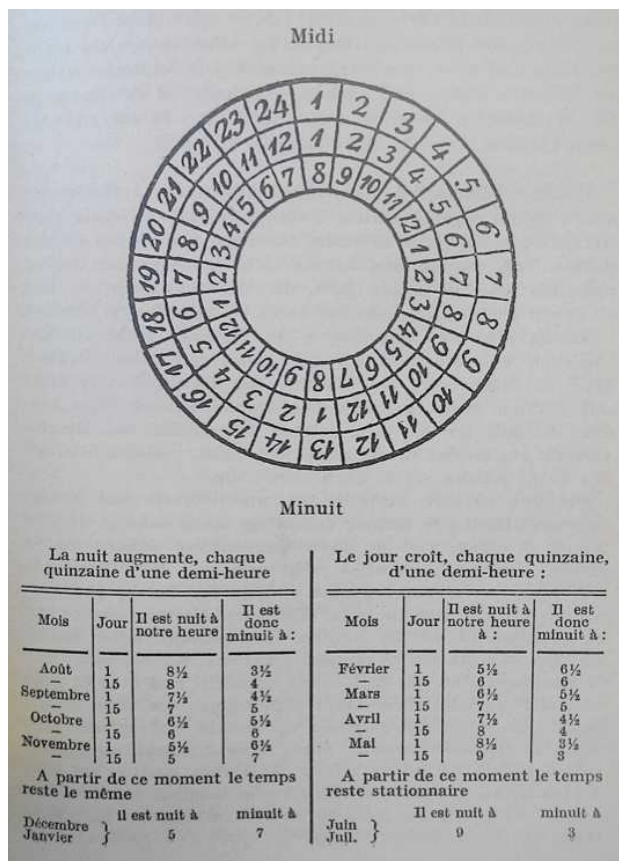


Figure 12 - Cercle de Comparaison des heures de Goethe. D'après Johann von GOETHE, *Voyage en Italie*, op. cit. p. 101

Le cercle intérieur indique nos vingt-quatre heures de minuit à minuit, divisées en deux fois douze, telles que nous les comptons et que les représentent nos horloges. Le cercle du milieu montre comment les cloches sonnent ici, dans cette saison, c'est-à-dire deux fois aussi jusqu'à douze en vingt-quatre heures, mais de telle sorte qu'elles sonnent une heure quand chez nous ce serait huit heures, et ainsi de suite jusqu'à douze heures pleines. Le matin à huit heures à notre cadran, il est de nouveau une heure et ainsi de suite. Le cercle supérieur montre enfin comment on compte dans la vie jusqu'à vingt-quatre. Par exemple, j'entends, la nuit, sonner sept coups, et je sais que minuit est à cinq heures, je soustrais ce nombre du premier et j'ai par conséquent deux heures du matin. Si j'entends sonner sept heures, le jour, et sais que midi aussi est à cinq heures, je fais de même et j'ai deux heures de l'après-midi. Mais si je veux dire à la manière d'ici,

il me faut savoir que midi est à dix-sept heures, j'y ajoute encore les deux heures et je dis dix-neuf heures. Quand on entend la chose et qu'on y réfléchit pour la première fois, elle apparaît très confuse

<sup>1</sup> Nous reviendrons longuement sur cette question dans le chapitre suivant.

<sup>2</sup> Johann von GOETHE, *Voyage en Italie*, Paris, Aubier, 1961, vol. 1, p. 99.

et difficile à appliquer ; mais on s’y habitue très vite et on trouve cette occupation divertissante, comme le peuple qui s’amuse à compter et recompter sans cesse, et les enfants à surmonter de légères difficultés. D’ailleurs ils ont toujours les doigts en l’air, calculent tout de tête, et aiment s’occuper de chiffres. En outre, la chose est d’autant plus facile pour les indigènes, qu’ils ne se soucient à vrai dire ni de midi ni de minuit, et ne comparent pas ensemble deux cadrans comme l’étranger au pays. Ils se contentent de compter dès le soir les heures comme elles sonnent, le jour ils additionnent le chiffre au nombre variable et connu de midi. Pour le reste, les observations ajoutées à la figure l’expliquent<sup>1</sup>.

Cette problématique de la comptabilisation des heures en Italie perturbe réellement Goethe. En effet, en plus de ces premières explications datées du début de son voyage sur le sol italien, six mois plus tard, à Messine, il justifie, entre autres, par le système horaire son retard auprès du gouverneur de Messine :

Je saluai le maître de maison et les invités en m’inclinant, puis je m’assis à côté de lui et excusai mon absence par l’étendue de la ville et l’erreur, dans laquelle déjà plusieurs fois l’inhabituelle façon de compter les heures m’avait induit<sup>2</sup>.

Goethe ne publia son récit qu’en 1816, soit vingt-huit ans après la fin de son voyage. Or, en octobre 1788, c’est-à-dire quatre mois après son retour en Allemagne il publia un « extrait d’un journal de voyage »<sup>3</sup> dans le périodique *Der Teutsche Merkur*. Dans cet avant-goût de son récit, il consacre une partie au culte de Sainte-Rosalie, une à l’architecture et la troisième et dernière à « la mesure des heures des Italiens »<sup>4</sup>. À travers ces quelques pages, Goethe décrit le système horaire des Italiens et explique en quoi il est pour eux logique et commode de l’utiliser, en prenant le coucher du soleil pour principal repère journalier en non pas le midi. Finalement, Goethe explique que « l’aiguille dite française » devient de plus en plus courante comme c’est déjà le cas à Florence ou Milan en 1788. Puis, il analyse – avec justesse – que la manière particulière qu’ont les Italiens pour compter les heures va progressivement disparaître, et s’uniformiser avec le reste de l’Europe.

---

<sup>1</sup> *Ibid.*

<sup>2</sup> *Ibid.* Vol. 2, p. 577.

<sup>3</sup> Johann VON GOETHE, « Auszüge aus einem Reise-Journal », *Der Teutsche Merkur*, 1788, n° 4, pp. 32-49.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 45-49.

\*\*\*

Parmi tous les aspects que revêt le temps, nous avons particulièrement insisté sur trois d'entre eux : le temps de l'homme, les temps sociaux et le temps mécanique. Premièrement, les voyageurs européens des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles sont des femmes et des hommes, identiques de par leur fonctionnement biologique global. Le corps, par le fonctionnement cellulaire, neuronal et biochimique est à l'origine de la perception du temps des humains. Puis, l'esprit, par des processus cognitifs, offre aux femmes et hommes la conscience du temps. Néanmoins, de nombreux facteurs psychologiques comme les émotions influencent grandement ces perceptions.

Deuxièmement, le temps individuel n'a de références que celles de la société dans laquelle évolue l'individu par le calendrier. En effet, le temps n'est pas seulement un élément individuel, il est aussi extrêmement influencé par des temps sociaux. Ces temps sociaux sont en pleine évolution en Europe à partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. Repéré de manière imprécise à partir de références principalement religieuses ou naturelles, le temps devient peu à peu plus précis parmi toutes les catégories sociales notamment par l'utilisation croissante des montres et horloges, cependant plus en milieu urbain que rural<sup>1</sup>. Il est donc nécessaire de prendre en compte l'influence des temps sociaux dans la perception du temps des voyageurs européens.

Pour finir, les progrès et la diffusion de l'horlogerie donnent la possibilité aux voyageurs de posséder un garde-temps relativement bien précis. Il semble bien difficile de dater et d'observer avec précision la généralisation de l'usage des montres parmi les voyageurs et les élites européennes. Cependant, tous les indices présentés précédemment nous permettent de déduire, du moins, de supposer avec une grande probabilité, que tous les voyageurs étudiés sont munis d'au moins une montre ou d'une horloge portative. Étant le principal outil permettant de mesurer et se repérer dans le temps, la diffusion grandissante des produits horlogers a eu une influence – probablement primordiale – sur la précision croissante caractérisant les temps sociaux.

---

<sup>1</sup> Paul GLENNIE et Nigel THRIFT, *Shaping the Day. A History of Timekeeping in England and Wales 1300-1800*, Oxford, OUP, 2009 ; Bruno BLONDÉ et Gerrit VERHOEVEN, « Against the clock : time awareness in early modern Antwerp, 1585-1789 », *Continuity and Change*, 2013, vol. 28, n° 2, pp. 213-244.

C'est donc grâce à tous ces outils – le corps et l'esprit, le calendrier et la montre – que les voyageurs ont conscience, se repèrent et perçoivent le temps. Néanmoins, le temps humain est, bien qu'individuel, très fortement influencé par les rythmes et temps sociaux dont l'homme ne peut s'émanciper. Ainsi, il devient donc nécessaire de contextualiser les perceptions et sentiments exprimés par les auteurs à l'aune de l'influence que ces paramètres peuvent exercer sur la conscience des voyageurs.





## CHAPITRE 2 : RACONTER LE TEMPS QUI PASSE : L'EXPRESSION DU SENTIMENT ET DES PERCEPTIONS DU TEMPS DANS LE RECIT DE VOYAGE

*L'écriture est la seule forme parfaite du temps.*

J. M. G. Le Clézio, *L'Extase matérielle*, 1967.

---

Le voyage et le récit de voyage sont très étroitement liés, mais pas totalement indissociables. Le voyage peut exister sans récit, mais l'inverse est formellement impossible, excepté dans le cas particulier du récit de voyage imaginaire. Pour reprendre une formule de Philippe Antoine : « Si le voyage est *pratique* de saisie du monde sensible et le Voyage *discours* sur cette saisie, l'écriture viatique déploie une série de stratagèmes qui visent à masquer, autant que faire se peut, cette différence de statut entre l'expérience et sa relation »<sup>1</sup>. En effet, l'étude de récits de voyage amène à deux finalités<sup>2</sup>. La première de ces finalités est l'étude du voyage, des itinéraires, des conditions du déplacement ainsi que des impressions ou perceptions des voyageurs. C'est dans cette perspective historique, visant à appréhender les acteurs à travers leurs traces et témoignages, que nous étudions principalement les récits dans cette thèse. L'étude des récits de voyage peut également s'effectuer avec une approche littéraire, c'est-à-dire en analysant le récit comme manière d'écrire une expérience personnelle et vécue lors d'un déplacement.

La méthodologie de ce chapitre est essentiellement basée sur ce second aspect. Car, pour être en mesure de comprendre les impressions, sentiments ou choix des voyageurs,

---

<sup>1</sup> Philippe ANTOINE, « Ceci n'est pas un livre. Le récit de voyage et le refus de la littérature », *Sociétés & Représentations*, 2006, vol. 1, n° 21, p. 45.

<sup>2</sup> György TVERDOTA (dir.), *Écrire le voyage*, Paris, Presses de la Sorbonne nouvelle, 1994, p. I.

il est nécessaire de comprendre les influences ainsi que les procédés particuliers d'écriture du voyage amenant à la création d'un texte plus ou moins normé. Rien ne semble aussi simple qu'écrire un voyage, car l'écriture du voyage peut « relever d'une imitation sans profondeur »<sup>1</sup>. De plus, rien ne peut sembler plus logique que de rédiger un récit de voyage, car « l'espace parcouru semble devoir s'inscrire tout naturellement dans l'espace de la page, le temps du parcours dans le temps de l'écriture »<sup>2</sup>.

Finalement, qu'est-ce qu'un récit ou une relation de voyage ? Matériellement, c'est un manuscrit, puis éventuellement, dans un second temps, un ouvrage imprimé. Avant cela, c'est originellement un récit autobiographique relatant un voyage, un déplacement dans l'espace et le temps. Pour François Moureau, « la relation de voyage est d'abord le constat d'un rapport entre une réalité et un regard, entre un objet et une subjectivité »<sup>3</sup>. D'un autre point de vue, le récit de voyage repose nécessairement sur une double rencontre : celle de l'espace visité et celle du lectorat<sup>4</sup>. Cette fonction médiatrice ou épistémique va de pair avec les fonctions testimoniales et esthétiques qui caractérisent tout récit relatant des faits réels, avec une recherche stylistique. Pour être en mesure de réaliser ces fonctions, Claude Reichler a isolé quatre instances spécifiques au récit de voyage : « 1- la narration (ou relation), 2- d'un déplacement effectué, 3- par le narrateur voyageur, 4- et adressée à un lecteur »<sup>5</sup>.

Le récit de voyage est également un genre littéraire, situé au carrefour de plusieurs genres, limité au moins dans un premier temps, d'un côté par la science, de l'autre par l'autobiographie<sup>6</sup>. Comme tout genre littéraire, il ne se constitue qu'à partir du moment où un certain nombre de textes abordent des thèmes similaires dans des perspectives semblables. Le genre peut se définir lorsque cette parenté se fait ressentir au point de

---

<sup>1</sup> Jean MESNARD (dir.), *Les récits de voyage*, Paris, A.-G. Nizet, 1986, p. 10.

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> Sophie LINON-CHIPON, Véronique MAGRI-MOURGUES et Sarga MOUSSA (dirs.), *Poésie et voyage. De l'énoncé viatique à l'énoncé poétique*, La Napoule, La Mancha, 2002, p. 7-8.

<sup>4</sup> Claude REICHLER, « Pourquoi les pigeons voyagent : remarques sur les fonctions de récit de voyage », *Versants*, 2005, n° 50, p. 13.

<sup>5</sup> *Ibid.*

<sup>6</sup> Tzvetan TODOROV, *Les Morales de l'histoire*, Paris, Grasset, 1991, p. 133.

susciter l'écriture<sup>1</sup>. Néanmoins, à l'image du voyage, le genre « récit de voyage » n'est pas nécessairement homogène ; bien au contraire, il est souvent très hétéroclite.

La démarche discursive du récit de voyage est ambiguë et en équilibre constant entre sa double nature narrative et descriptive, oscillant entre les exigences contradictoires de la documentation et du récit<sup>2</sup>. Pour d'autres auteurs, à l'instar de Réal Ouellet, la démarche discursive du récit de voyage est triple : narrative et descriptive, mais aussi commentative<sup>3</sup>. D'après ce dernier, le discours du récit de voyage « raconte une histoire, propose une encyclopédie, commente ou discute des idées »<sup>4</sup>. Dans un autre registre, écrire un récit de voyage est une pratique éminemment culturelle. En effet, le récit de voyage rassemble des références de tout ordre passées par le prisme de l'expérience et filtrées par l'écriture<sup>5</sup>. Les formes du récit peuvent influencer l'appréhension du voyage, ses enseignements comme ses usages<sup>6</sup>.

Si « le monde déployé par toute œuvre narrative est toujours un monde temporel »<sup>7</sup>, logiquement, les catégories du temps et de l'espace s'imposent bien plus dans le récit de voyage que dans d'autres genres, par le fait du déplacement dans l'espace et le temps. Il est possible d'appréhender la perception consciente et inconsciente des voyageurs par leurs récits. Mais le récit de voyage est une source créée en grande partie par le temps et donc il est dépendant directement de lui dans sa composition. À l'instar du voyage, toute relation de voyage s'inscrit dans plusieurs temporalités complexes.

Le récit de voyage a été très étudié par la littérature comparée. Par l'utilisation d'outils propre à l'analyse littéraire, nous allons essayer de rassembler des éléments

---

<sup>1</sup> Odile GANNIER, *La littérature de voyage*, Paris, Ellipses, 2001, p. 91.

<sup>2</sup> Jacques CHUPEAU, « Les récits de voyage aux lisières du roman », *Revue d'histoire littéraire de la France*, 1977, LXXVII, n° 3-4, p. 544.

<sup>3</sup> Réal OUELLET, *La relation de voyage en Amérique (XVIe-XVIIIe siècles). Au carrefour des genres*, Québec, Presses Université de Laval, 2010, p. 2.

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> Daniel ROCHE, *Les circulations dans l'Europe moderne, op. cit.*, p. 145.

<sup>6</sup> Tzvetan TODOROV, *Nous et les autres. La réflexion française sur la diversité humaine*, Paris, Seuil, 1989, p. 103.

<sup>7</sup> Paul RICOEUR, *Temps et récit. T. I, L'intrigue et le récit historique*, Paris, Seuil, 1983, p. 17.

permettant d'appréhender le temps dans les récits et laisser volontairement de côté les analyses stylistiques autant que poétiques.

## *Le temps de l'écriture : les pratiques de l'écriture viatique*

### *Écrire son récit en voyage*

#### *De l'idée au texte : le cheminement intellectuel de l'écriture du voyage*

Pourquoi écrire un récit de voyage ? Nous l'avons déjà dit, voyage et écriture du voyage sont difficilement dissociables. En effet, le *pourquoi* et le *comment* voyager sont étroitement liés dans les *arts apodémiques*<sup>1</sup>. Ces manuels ou instructions guident et instruisent les Européens à « bien voyager ». Ils eurent, comme nous l'avons déjà vu en introduction, une influence importante, voire de premier ordre, sur les voyageurs de l'époque moderne. Justin Stagl en recense environ trois cents publiés en Europe entre le XVI<sup>e</sup> et la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup>. Que ce soit dans les manuels de voyage à destination des voyageurs cultivés ou dans les instructions de voyage assignées aux savants<sup>3</sup>, la prise de note et l'écriture du voyage demeurent un acte indispensable et fondamental. *L'Essai pour diriger et étendre les recherches des voyageurs patriotiques [...]*<sup>4</sup> publié à Londres en 1789 par le comte autrichien Leopold Berchtold en est un exemple significatif de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Toute une section de son ouvrage, la Section IV, intitulée « Les informations devant être rédigées par écrit »<sup>5</sup>, elle-même divisée en huit paragraphes, est consacrée aux conseils pour rédiger convenablement le voyage. Les conseils sont à la fois d'ordre théorique, mais aussi technique, dans l'utilisation du matériel. En effet, pour Berchtold, le voyageur ne doit rien omettre d'écrire, même ce qui paraît d'un faible intérêt au premier abord :

---

<sup>1</sup> Daniel ROCHE, *Les circulations dans l'Europe moderne, op. cit.*, p. 137.

<sup>2</sup> Justin STAGL, *A history of curiosity, the theory of travel 1500 - 1800*, Chur, Harwood, 1995, p. 70.

<sup>3</sup> Lorelai KURY, « Les instructions de voyage dans les expéditions scientifiques françaises (1750-1830) », *Revue d'histoire des sciences*, 1998, vol. 51, n° 1, pp. 65-92.

<sup>4</sup> Leopold BERCHTOLD, *Essay to direct and extend the inquiries of Patriotic Travellers [...]*, Londres, 1789, 2 vol.

<sup>5</sup> Leopold BERCHTOLD, *Essay, op. cit.*, pp. 43-46.

Les voyageurs doivent rédiger tout ce qu'ils trouvent de remarquable, tout ce qu'ils entendent ou lisent, et même les sensations que les différents objets produisent sur eux ; il est à propos de faire sur-le-champ, si le temps, le lieu et les circonstances le permettent ; pour les observations qui paraissent peu importantes au premier coup d'œil, il est important de procéder de la même manière<sup>1</sup>.

À la lecture et l'analyse de trois manuels - guides de voyage<sup>2</sup> influents et répandus dans les premières années du XIX<sup>e</sup> siècle en Europe, il ressort que cinq principaux conseils ou grands principes sont inculqués aux voyageurs<sup>3</sup>. Il apparaît ainsi à travers l'*Essay* de Berchtold, le *Guide des voyageurs d'Europe*<sup>4</sup> de Reichard et le *Voyageur, ouvrage utile à la jeunesse et aux étrangers*<sup>5</sup> de Mme de Genlis, que la prise de notes quotidienne lors du voyage est indispensable. Ces ouvrages, qui eurent un très grand succès en Europe, conseillent également aux voyageurs de conserver précieusement leurs notes, d'en faire des copies pour toujours conserver leurs écrits même en cas de perte inopinée. En effet, ils insistent clairement sur la valeur des observations consignées par écrit<sup>6</sup>.

Cette pratique de l'écriture viatique n'est pas une nouveauté. Les *arts apodémiques* des siècles précédents avaient déjà fait de l'écriture l'un des éléments les plus importants du voyage. En 1625, dans son essai *Of Travel*, Francis Bacon encourageait déjà l'écriture du voyage : « Qu'on prenne donc l'habitude d'écrire des journaux [de voyage] et d'y relater les choses à voir et à étudier qui sont les suivantes : [...] »<sup>7</sup>. À peu près cent vingt-cinq ans plus tard, donc au début de notre période d'étude, l'Abbé Prévost, dans *l'Histoire générale des voyages*, voyait comme « objet d'un véritable voyage » le fait de « faire une relation, non seulement où la vérité ne manque pas, mais qui renferme, sans distinction, tous les objets de curiosité & de savoir »<sup>8</sup>.

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 43.

<sup>2</sup> Rappelons que la frontière est souvent très poreuse entre les deux genres.

<sup>3</sup> Sylvain VENAYRE, *Panorama du voyage, op. cit.*, p. 158.

<sup>4</sup> Heinrich August Ottokar REICHARD, *Guide des voyageurs en Europe*, Weimar, 1793, 2 vol. Première édition, en allemand, Leipzig, 1784.

<sup>5</sup> Stéphanie-Félicité de GENLIS, *Le Voyageur, ouvrage utile à la jeunesse et aux étrangers*, Berlin, Lagarde, 1800.

<sup>6</sup> Sylvain VENAYRE, *Panorama du voyage, op. cit.*, p. 163.

<sup>7</sup> Francis BACON, *Of Travel*, New York, R. Worthington, 1884, vol. 1.

<sup>8</sup> Abbé PREVOST, *Histoire générale des voyages*, Paris, 1753, vol.11, p. 560.

L'écriture du voyage est donc une pratique ancienne et essentielle du voyage. C'est une caractéristique commune à tous les voyages de lettrés. Marie-Noëlle Bourguet l'a bien démontré dans le cas des voyages savants avec Alexandre de Humboldt<sup>1</sup>. En effet, la nécessité de l'écriture prime largement sur la mémoire pour conserver la précision des observations et informations recueillies. Mais ce besoin de conserver et consigner les observations – généralement la finalité du voyage – concerne évidemment les voyageurs non savants. Pour reprendre Philippe Antoine : « Prendre la plume est le plus sûr moyen de rappeler des moments qui ont fui, de retrouver et de rendre présent le passé »<sup>2</sup>. Le lien entre écriture et mémoire est incontestable dans la conscience des voyageurs. Influencés par la littérature de voyage, tant par les guides et instructions que par les récits de voyage, ainsi que par l'esprit de collecte, de classification et de rationalisation qui imprègne le XVIII<sup>e</sup> siècle, les voyageurs font de même avec leurs souvenirs. Effectivement, « Écrire pour soi-même, c'est écrire pour collectionner des moments précieux »<sup>3</sup>, car le récit de voyage a une fonction de « dépositaire de souvenirs intimes »<sup>4</sup>.

Ces observations effectuées par les voyageurs (savants ou simples observateurs) ont une valeur personnelle – le souvenir –, mais également une valeur pour les autres membres de la société. En effet, un voyageur va observer des éléments nouveaux, appartenant ou dépendant d'un espace peu connu en son lieu d'origine. Dans ce cas, le voyageur n'écrit plus seulement pour lui et sa mémoire, mais aussi pour ses relations, voir pour le grand public lors d'une publication. C'est avec cette approche que le voyage et son écriture peuvent être analysés comme une sociabilité en mouvement, contribuant à la construction de la République des lettres<sup>5</sup>.

Finalement, quels que soient les objectifs du voyage, la tradition apodémique définit depuis le XVI<sup>e</sup> siècle le voyage comme l'instruction par la lecture du « grand livre

---

<sup>1</sup> Marie-Noëlle BOURGUET, « Une mémoire de papier. Carnets de notes et journaux de voyages savants (XVIIIe-XIXe siècles) », in Sarga MOUSSA et Sylvain VENAYRE (dirs.), *Le voyage et la mémoire au XIXe siècle*, Paris, Créaphis, 2011, pp. 61-80.

<sup>2</sup> Philippe ANTOINE, « Écrire pour vivre une seconde fois », *op. cit.*, p. 229.

<sup>3</sup> FriedrichWOLFZETTEL, « « Souvenirs d'un voyage.. » : esquisse d'une théorie du souvenir au temps du romantisme », in Alain GUYOT et Chantal MASSOL (dirs.), *Voyager en France au temps du romantisme : poétique, esthétique, idéologie*, Grenoble, ELLUG, 2003, p. 94.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 95.

<sup>5</sup> Daniel ROCHE, *Les circulations dans l'Europe moderne*, *op. cit.*, p. 144.

du monde ». Les analogies entre voyage, lecture et écriture sont légion depuis l'époque moderne dans les arts de voyager ou manuels de voyage. Michel Butor écrivait encore dans les années 1960 : « Parce que pour moi voyager, au moins voyager d'une certaine façon, c'est écrire (et d'abord parce que c'est lire), et qu'écrire, c'est voyager »<sup>1</sup>. Pour lui, ce lien a toujours été plus ou moins ressenti par les voyageurs des siècles antérieurs, particulièrement à l'époque du romantisme. En effet, il poursuit : « Tous les voyageurs romantiques sont livresques [...] Les voyageurs lisent des livres pendant leurs voyages, ils en écrivent, la plupart du temps ils tiennent leur journal, et toujours cela donne un livre au retour, sinon nous n'en parlerions pas »<sup>2</sup>. Pour finir, il conclut : « Ils voyagent pour écrire, et voyagent en écrivant, mais c'est parce que pour eux le voyage même est écriture »<sup>3</sup>.

#### *La multiplicité des modalités d'écriture viatique*

Tous les voyageurs dont nous étudions les récits ont eu l'idée, ou, du moins, ont suivi la tradition viatique d'écrire un voyage. Par la suite, ils ont dû concrétiser leurs idées en les rédigeant sur du papier, la grande majorité du temps au cours du voyage. À l'exception des cas particuliers d'une écriture au retour du voyage avec la mémoire ou quelques notes éparses comme support, l'écriture du voyage est une écriture nomade. Effectivement, les guides et arts de voyager conseillent une rédaction « sur le vif » pour ne pas oublier les impressions ressenties ou les détails descriptifs. Après cette première phase de rédaction, une seconde, celle de la mise au propre, était fréquemment recommandée. Or, écrire dans l'infinité des conditions et situations que rencontrent les voyageurs peut rapidement devenir une contrainte, tant d'un point de vue matériel qu'organisationnel. Les guides et manuels de voyage, à l'instar de *l'Essay* de Berchtold, avisent et préparent parfois le voyageur en ce sens. En effet, ils conseillent des moments et lieux propices à l'écriture ainsi que le matériel à emporter.

---

<sup>1</sup> Michel BUTOR, *Œuvres complètes de Michel Butor. III, Répertoire 2*, Paris, La Différence, 2006, p. 103.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 115.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 116.



Concernant le matériel pour écrire, crayon, plume, encre, papier, écritoire lorsque cela est possible sont la règle<sup>1</sup>. Berchtold conseille aux voyageurs l'écriture à l'encre plutôt qu'au crayon, moins fiable :

Un voyageur curieux aura toujours dans sa poche du papier, des plumes et de l'encre, parce que les notes écrites à la mine de plomb s'effacent facilement, et qu'on se trouve ainsi privé souvent du fruit de ses remarques<sup>2</sup>.

Parfois, les voyageurs précisent l'équipement qu'ils ont en leur possession pour rédiger. En plus de vivres et de son matériel scientifique, le minéralogiste Barthélemy Faujas de Saint-Fond n'oublie pas d'emporter de quoi écrire lors d'une excursion géologique au nord de l'Écosse à l'été 1784 :

Muni de mes marteaux, d'encre, de plumes et de papier pour écrire les observations que je serais dans le cas de faire sur les lieux, ayant avec moi quelques instruments de physique et de minéralogie, je partais dès la pointe du jour, un havre-sac sur le dos, accompagné d'un domestique, mon fidèle compagnon, qui portait de son côté une bouteille de vin et quelques viandes froides, auxquelles nous ne devons toucher qu'après plusieurs heures de travail<sup>3</sup>.

Bien qu'ils aient généralement une grande influence, les guides ne sont pas toujours suivis à la lettre. Dans leurs pratiques, les voyageurs peuvent tout d'abord s'éloigner de ces recommandations volontairement, du fait de leurs habitudes, de leurs caractères ou d'une multitude d'autres raisons. Mais, maintes fois, ce sont les conditions du voyage qui leur imposent le contexte de la rédaction ainsi que les moyens disponibles. C'est le cas de la Néerlandaise Henrica Rees van Tets le 2 juin 1819. Elle regrette de ne pas pouvoir écrire ses impressions de la ville thermale de Cauterets, dans les Pyrénées, lorsqu'elle redescend dans la vallée, en chaise à porteurs : « Il me fut impossible d'écrire dans ma chaise à porteurs en revenant ; les mains sont bien occupées aux descentes rapides à empêcher d'être culbutée hors de la chaise »<sup>4</sup>. Certains autres voyageurs, à l'instar de Jean Giraudeau de Saint-Gervais, ne parviennent pas à écrire en mer : « Il est

---

<sup>1</sup> Sur les aspects matériels et la portabilité voir Gianenrico BERNASCONI, *Objets portatifs au Siècle des Lumières*, Paris, CTHS, 2015.

<sup>2</sup> Leopold BERCHTOLD, *Essay, op. cit.*, p. 43.

<sup>3</sup> Barthélemy FAUJAS DE SAINT-FOND, *Voyage en Angleterre, en Écosse et aux Iles Hébrides*, Paris, Jansen, 1797, vol. 1, p. 369.

<sup>4</sup> Henrica REES VAN TETS, *Voyage d'une hollandaise en France en 1819 [Journal de 1819 - Voyage en France]*, Paris, Jean-Jacques Pauvert, 1966, p. 87.

aussi mille circonstances, à bord d'un navire, où, quelque zélé que vous soyez, vous ne pouvez prendre ni une plume, ni un crayon, ni un livre »<sup>1</sup>. Rédiger en mouvement, en déplacement est donc relativement compliqué pour de nombreux voyageurs.

Outre les phases de transport, lorsqu'ils se sont temporairement arrêtés, les voyageurs peuvent être dans de bien meilleures dispositions pour rédiger. Le bivouac, souvent pratiqué dans les territoires très peu parcourus, est peu propice à la rédaction, d'autant plus lorsque les conditions météorologiques deviennent compliquées. Mais la majorité des voyageurs fréquentent les principaux axes d'échanges, qui eux sont bien pourvus en auberges ou logements à louer pour la nuit. Néanmoins, ces auberges ou logements sont de qualité extrêmement aléatoire. De nombreux voyageurs se plaignent alors très régulièrement de leur gîte, de l'insalubrité et de l'inconfort total dans lequel ils doivent passer la nuit. Parfois, les circonstances les empêchent de dormir et même d'écrire. Astolphe de Custine se plaint ainsi du bruit des Écossais qui le gêne pour rédiger, dans une auberge des Highlands à l'été 1822<sup>2</sup>. Goethe semble quant à lui très sensible à la qualité de son logement au vu du nombre d'occurrences concernant de mauvaises auberges dans son *Voyage en Italie*. Le 25 octobre 1786, il écrit depuis une auberge de Pérouse : « Voici deux soirs que je n'ai pas écrit. Les auberges étaient si mauvaises qu'il ne fallait pas penser à déployer une feuille de papier »<sup>3</sup>. Deux jours plus tard, toujours dans une auberge, à Foligno, il note : « Je saisis l'occasion d'écrire ceci ; quelqu'un a fait chercher un encrier, ce à quoi, dans de telles circonstances, je n'aurais pas pensé. Mais on voit aussi sur cette feuille qu'il fait froid et que la table où j'écris est inconfortable »<sup>4</sup>. Outre l'inconfort et les désagréments du déplacement, la fatigue qu'il engendre suffit à réprimer l'envie d'écrire de certains voyageurs. C'est le cas pour Madame du Boccage lors de son trajet entre Rouen et Londres au printemps 1750 :

---

<sup>1</sup> Jean GIRAudeau DE SAINT-GERVAIS, *L'Italie, la Sicile, Malte, la Grèce, l'Archipel, les Iles Ioniennes et la Turquie, souvenirs de voyage*, Paris, Chez l'Auteur, 1835, p. 122.

<sup>2</sup> Astolphe de CUSTINE, *Mémoires et voyages ou lettres écrites à diverses époques, pendant des courses en Suisse, en Calabre, en Angleterre, et en Écosse*, Paris, Vezard, 1830, vol. 2, p. 322-323.

<sup>3</sup> Johann von GOETHE, *Voyage en Italie*, Paris, Aubier, 1961, vol. 1, p. 227.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 241.

Je ne vous ai point écrit en chemin, ma chère sœur ; notre course a été trop agitée ; nous avons été trois jours fatigués à courir la poste : huit heures tourmentés sur la mer en fureur, & vingt-quatre cahotés dans un mauvais carrosse de *Deal* à *Londres*<sup>1</sup>.

Dans des cas similaires, les voyageurs passent outre leur inconfort ou attendent un lieu et des circonstances plus propices à la rédaction. C'est justement ce moment, bien plus favorable au repos et à l'écriture, qu'attend Valérie de Gasparin lorsqu'elle arrive à Naples en janvier 1834 :

Qu'il est agréable de parvenir au lieu de sa destination ; de se dire : ici, je m'arrêterai ; ici les habitudes que j'aurai contractées de la veille ne seront pas abandonnées le lendemain ; ici, je trouverai un appartement, une table, un lit, qui deviendront les miens ! Durant deux mois, j'écrirai chaque soir sur le même secrétaire ; je plongerai ma plume dans le même encrier ! Je dormirai de longues nuits ; mon réveil n'aura rien de forcé<sup>2</sup>.

Les longues étapes ou séjours, souvent effectués dans des appartements loués, sont communément perçus comme des lieux de repos, après les fatigues et désagréments du déplacement. En effet, les voyageurs prennent de nouvelles habitudes, une nouvelle routine durant les quelques semaines ou mois passés dans une ville. C'est donc au cours de ces périodes que l'écriture semble être la plus facile pour la majorité des voyageurs. Finalement, confrontés à une myriade de situations différentes, les voyageurs étudiés semblent principalement écrire où ils le peuvent, et surtout quand ils le peuvent.

Outre l'impossibilité pour certains voyageurs d'écrire en certains lieux, la seconde contrainte de l'écriture en voyage est le temps à disposition. En effet, écrire est une activité chronophage. Beaucoup de voyageurs regrettent de ne pas avoir le temps de s'adonner à l'écriture, car, à l'instar du jeune Walsh arrivant à Prague en septembre 1833, ils n'ont pas le temps :

Cher père, je serais bien coupable d'avoir attendu jusqu'à aujourd'hui pour vous écrire, si j'avais pu disposer d'une *seule* minute ; mais, à la lettre, depuis dimanche à deux heures, heure à laquelle nous sommes arrivés, je n'ai pas eu une seconde à moi<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Anne-Marie DU BOCCAGE, *Lettres de Madame du Boccage contenant ses voyages en France, en Angleterre, en Hollande et en Italie, faits pendant les années 1750, 1757 & 1758*, Dresde, Walther, 1771, p. 1.

<sup>2</sup> Valérie DE GASPARIN, *Voyage d'une ignorante dans le midi de la France et l'Italie*, Paris, Paulin, 1835, vol. 1, p. 233.

<sup>3</sup> Joseph Alexis vicomte de WALSH et fils WALSH, *Voyage à Prague et à Léoben ou correspondance entre un père et son fils*, Paris, Hivert, 1834, p. 37.

En réaction à ce manque de temps assez chronique chez certains voyageurs, d'autres mettent à profit des arrêts forcés pour rattraper le retard dans la rédaction de leur journal. Le prince Hermann Fürst von Pückler-Muskau met à profit les quelques jours où il ne navigue pas pour se soigner et rédiger, en halte à Naxos en novembre 1836 :

La courbature et le rhume, suites de mon voyage souterrain, me retinrent trois jours au lit à Naxos. Je les passai à dicter et à écrire, comme je l'ai déjà dit, depuis le matin jusqu'au soir<sup>1</sup>.

Il est difficile de démêler à travers les récits une vraie justification ou une paresse d'écrire. L'écriture du voyage est donc une écriture assez irrégulière<sup>2</sup>, par choix comme par nécessité. Malgré tout, la plupart des voyageurs décrivent relativement souvent leurs procédés d'écriture ainsi que les lieux et les moments de la journée où ils rédigent. L'heure la plus propice à l'écriture pour le plus grand nombre semble être le soir ou la nuit. Cette tendance est assez logique, étant donné l'arrêt prolongé pour dormir et la coupure de la nuit dans les activités journalières. Les manuels de voyage à l'image de celui de Berchtold recommandent ainsi de rédiger le soir, au propre, les notes prises la journée :

Le voyageur aura soin, avant de dormir, de copier sur son journal les observations de la journée, qu'il avait notées sur un cahier de poche ; par cette méthode, rien d'essentiel ne sera oublié, tous les objets étant encore présents à sa mémoire<sup>3</sup>.

Le cousin de Stendhal, Romain Colomb, explique dans *l'Avertissement* de son récit publié en 1836 tout le parcours et la réflexion intellectuelle qui l'ont amené à écrire un récit ainsi que sa méthodologie. Son approche et sa méthode sont très représentatives du cheminement intellectuel, mais aussi organisationnel de l'écriture en voyage dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle :

Je partis pour l'Italie dans le but de rétablir ma santé, mais me promettant bien de voir et d'étudier de mon mieux tout ce que ce beau pays renferme de curieux. Arrivé à Lyon, le cœur encore fort oppressé des adieux au départ de Paris, j'écrivis quelques lignes, et j'en éprouvai du soulagement. À Turin, le besoin de prendre des notes se fit sentir. À Gênes, ce fut comme une nécessité de faire un journal. Dans mes courses, je croquais au crayon les impressions du

---

<sup>1</sup> Hermann FÜRST VON PÜCKLER-MUSKAU, *Entre l'Europe et l'Asie, voyage dans l'Archipel*, Bruxelles, 1840, vol. 1, p. 246-247.

<sup>2</sup> À l'image d'autres formes d'écriture du for privé. Voir Anne BEROUJON et Clarisse COULOMB, « Temps de l'écriture, écritures du temps », in Jean-Pierre BARDET et François-Joseph RUGGIU (dirs.), *Les Écrits du for privé en France. De la fin du Moyen Âge à 1914*, Paris, CTHS, 2014, p. 213-214.

<sup>3</sup> Leopold BERCHTOLD, *Essay, op. cit.*, p. 43.

moment. Le soir, avant de me coucher, aidé de mes souvenirs, je mettais quelque ordre dans ces notes; ensuite je les transcrivais à l'encre; c'est ainsi que ce journal s'est trouvé achevé<sup>1</sup>.

Néanmoins, Romain Colomb ne parle pas de deux autres éléments fondamentaux du récit de voyage publié : sa courante réécriture et les choix éditoriaux.

L'idée de rédiger un récit en voyage est ancienne, ce n'est pas une invention du XVIII<sup>e</sup> siècle. Cependant, à l'image des arts et manuels de voyage qui les prescrivent, les modalités rédactionnelles évoluent au cours des siècles, ainsi qu'au sein des cent années entre 1750 et 1850. Comme nous l'analyserons ultérieurement, écrire son voyage ne se charge pas de la même signification ni ne représente la même finalité pour un voyageur des Lumières ou un romantique. Indépendamment des motivations de l'écriture, les conditions matérielles de rédaction demeurent propres à chaque voyageur, voire à chaque moment d'un voyage. Ces conditions se caractérisent donc par une diversité extrême qui relègue au second plan la faible évolution du matériel scripturaire entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle.

### *Des notes manuscrites à la publication : l'emprise du processus éditorial sur l'écriture du temps*

#### *Les modifications et la réécriture du récit*

Toujours dans l'optique d'appréhender les perceptions, conceptions et appréciations temporelles des voyageurs, une fois le récit rédigé, se pose la question de ce que l'auteur expose. 117 des 134 récits de voyage étudiés dans cette thèse ont été publiés par les auteurs de leur vivant, les 17 restants étant des publications posthumes. Deux cas de figure se présentent donc. Dans le premier, celui des textes restés à l'état de manuscrit dans les archives du voyageur, il n'est pas aisé d'estimer s'il y eut une réécriture ou non et à quelle échelle. Néanmoins, nous pouvons supposer que le degré de sincérité est éventuellement plus grand que les ouvrages imprimés par l'auteur. En effet, en se soumettant à la critique, le voyageur s'expose, révèle une partie de sa vie, ses pensées ou encore son intimité. Dans le deuxième cas, celui des récits publiés par l'auteur, il est possible d'imaginer que les auteurs se censurent, atténuent ou lissent leurs récits en

---

<sup>1</sup> Romain COLOMB, *Journal d'un voyage en Italie et en Suisse, pendant l'année 1828*, Paris, Verdière, 1833, p. III.

retirant ou réécrivant les passages trop personnels, osés ou subversifs. Beaucoup plus simplement, la réécriture permet au voyageur de compléter son récit par des lectures ultérieures pour détailler, expliquer des observations ou l'embellir. Effectivement, la réécriture est une pratique courante et même conseillée par la tradition académique, qui sépare le processus de création en deux phases : l'ébauche puis l'accomplissement<sup>1</sup>. Dans les deux cas, les modifications ou différentes modalités de réécritures peuvent avoir une grande influence sur l'écriture du sensible, porte d'entrée permettant à l'historien d'appréhender les sensibilités, dans notre cas, celle au temps.

Sans aller jusqu'à une réécriture totale ou à l'autocensure d'une prose trop personnelle, la réécriture est donc une action courante dans le procédé de création. En effet, comme nous venons de le voir, quelles que soient ses formes, l'écriture du voyage est d'abord une prise de notes, puis une première réécriture, généralement le soir. Ultérieurement peuvent suivre d'autres stades de création et d'autres réécritures à partir des premières notes ou des textes plus avancés lorsque le voyageur est rentré. Avouée par l'auteur ou non, traditionnellement dans les paratextes, la réécriture s'affiche ou s'efface, avec pour objectif de donner à lire au public un récit dans un style spontané de notes prises sur le vif<sup>2</sup>. Car, écrire ou réécrire un récit n'est pas une pratique qu'il faut nécessairement dissimuler, tant que ce travail est basé sur des notes véritables. Au contraire, dans le cas de voyages savants ou d'explorations, la réécriture peut être vue comme un gage de sérieux, à l'image de l'Islande de Xavier Marmier :

Ces lettres sur l'Islande ont été écrites, en partie pendant mon séjour à Reykiavik, en partie depuis mon retour à Paris, d'après des notes prises sur les lieux mêmes. Tout ce qui a rapport aux mœurs, à la description du pays est vrai. J'ai dépeint ce que j'ai vu, sans y rien ajouter et sans y rien changer<sup>3</sup>.

La forme épistolaire adoptée par Xavier Marmier peut sembler contradictoire avec une écriture postérieure du voyage. Mais c'est justement cette « rhétorique du spontané »<sup>4</sup>, réelle ou fictive que visent parfois les auteurs. Caractérisée par une

---

<sup>1</sup> Wendelin GUENTNER, *Esquisses littéraires : rhétorique du spontané et récit de voyage au XIXe siècle*, Saint-Genouph, Nizet, 1997, p. 14.

<sup>2</sup> Odile GANNIER, *La littérature de voyage, op. cit.*, p. 35.

<sup>3</sup> Xavier MARMIER, *Lettres sur l'Islande*, Paris, F. Bonnaire, 1837, p. XXIX.

<sup>4</sup> Wendelin GUENTNER, *Esquisses littéraires, op. cit.*

juxtaposition de fragments, la rhétorique du spontané produit une textualité discontinue marquée par une forme et un style fragmentaires et inachevés<sup>1</sup>. Ce style se caractérise dans les formes principales du récit de voyage, c'est-à-dire le journal ou le recueil épistolaire. La rhétorique du spontané se trouve donc à l'opposé d'une rhétorique de travail volontaire, réfléchi et rationnelle. Mais le récit de voyage peut se situer à plusieurs niveaux et être écrit de bien des manières. Le récit peut être une esquisse, une esquisse un peu retravaillée, mais dans un intervalle de temps court (par exemple le soir) ou plus lointain (au retour du voyage) ou bien des années après la fin du voyage.

Ce n'est pas seulement par pur effet stylistique que les voyageurs adoptent ce style rédactionnel, mais plus pour se prémunir de certaines critiques. En effet, comme le rappelle Wendelin Guentner : « Un style simple, naïf, est souvent offert comme garant de cette sincérité »<sup>2</sup>. Parfois, le voyageur s'excuse dans le paratexte du peu de soin apporté à la composition, car il sait qu'un travail littéraire amène des soupçons quant à la véracité des propos rapportés. C'est donc une réécriture paradoxale à laquelle doivent s'astreindre de nombreux voyageurs. Il leur faut réécrire et mettre « au propre » leur récit tout en lui laissant un aspect de récit spontané, garant de la véracité de leurs observations, donc de leur voyage. Les exemples les plus marquants de cet autodénigrement concernent des écrivains de métiers à l'image de Chateaubriand et Lamartine. Les préfaces de *l'Itinéraire de Paris à Jérusalem* de Chateaubriand<sup>3</sup> et du *Voyage en Orient* de Lamartine sont éloquentes. Elles prévoient des parades contre la critique, dont celle très répandue de « ne pas vouloir faire un livre » alors que c'est exactement ce qu'ils font en écrivant leurs voyages et encore plus en le publiant<sup>4</sup>. Ainsi, nous pouvons lire dans *l'avertissement* du *Voyage en Orient* de Lamartine : « Ceci n'est pas un livre, ni un voyage : je n'ai jamais pensé à écrire l'un ou l'autre »<sup>5</sup>. En devenant un lieu commun de l'écriture du voyage, cette « parade » est aussi reprise par des voyageurs qui ne sont pas écrivains.

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 13.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 30.

<sup>3</sup> Voir par exemple Alain GUYOT et Roland LE HUENEN, *L'Itinéraire de Paris à Jérusalem : l'invention du voyage romantique*, Paris, PUPS, 2006, p. 16.

<sup>4</sup> Philippe ANTOINE, « Ceci n'est pas un livre. Le récit de voyage et le refus de la littérature », *op. cit.*, p. 47.

<sup>5</sup> Alphonse de LAMARTINE, *Voyage en Orient*, Paris, Honoré Champion, 2000, p. 43.

En fin de compte, la réécriture cherchant par procédé stylistique à ne pas apparaître comme réécriture est l'un des paradoxes de l'écriture du voyage. Mais pourquoi emprunter de tels détours lors de la rédaction ? Plusieurs pistes peuvent éclairer cette pratique. Jean-Jacques Rousseau fournit une première explication. D'après lui, il y a une incompatibilité entre jouir du moment présent et raconter avoir joui de ce moment dans son récit :

Pourquoi, direz-vous, ne les pas écrire ? Et pourquoi les écrire, vous répondrai-je : pourquoi m'ôter le charme actuel de la jouissance pour dire à d'autres que j'avais joui ? Que m'importeraient des lecteurs, un public et toute la terre, tandis que je planais dans le Ciel ? D'ailleurs portais-je avec moi du papier, des plumes ? Si j'avais pensé à tout cela rien ne me serait venu<sup>1</sup>.

En effet, pour Philippe Antoine, il est illusoire de prétendre écrire le récit d'un voyage au même rythme que celui-ci, « puisque les mots viennent toujours après la vie, même si le différé est de peu d'ampleur »<sup>2</sup>. Mais, suivant le raisonnement de Rousseau, il serait néanmoins possible d'écrire un récit peu après l'excursion, par exemple le soir, en faisant intervenir la mémoire. Or, la mémoire, système permettant le stockage et la récupération d'informations<sup>3</sup> n'est pas garante de l'exactitude des informations, impressions ou sensations mémorisées. Au contraire, elle peut se déformer de manière proportionnelle à l'éloignement temporel de l'événement mémorisé. Saint Augustin le confesse : « Car je passe sous silence bien des choses, pour me hâter vers celles qui me pressent de vous rendre témoignage ; et il en est beaucoup aussi que je ne me rappelle pas »<sup>4</sup>. Malgré la persistance de « l'art de la mémoire »<sup>5</sup> à l'époque moderne, c'est justement pour éviter ses « us et abus »<sup>6</sup> que sont rédigés les récits de voyage. Cela peut se retrouver dans les

---

<sup>1</sup> Jean-Jacques ROUSSEAU, « Confessions », in *Œuvres complètes*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », 1959, vol. 1, p. 162.

<sup>2</sup> Philippe ANTOINE, *Quand le voyage devient promenade : écriture du voyage au temps du romantisme*, Paris, PUPS, 2011, p. 62.

<sup>3</sup> Alan BADDELEY, *La mémoire humaine. Théorie et pratique*, Grenoble, PUG, 1992, p. 21.

<sup>4</sup> SAINT AUGUSTIN, *Confessions*, Paris, Les Belles Lettres, 1950, vol. 1, p. 62 Livre III - XII.

<sup>5</sup> Frances YATES, *L'art de la mémoire*, Paris, Gallimard, 1987.

<sup>6</sup> Paul RICOEUR, *La mémoire, l'histoire, l'oubli*, Paris, Seuil, 2000.



titres des récits portant une indication de transposition mémorielle sur papier, comme les « souvenirs »<sup>1</sup> apparaissant au début du XIXe siècle.

Mais comme le note Philippe Antoine, « le voyage, comme exercice de mémoire, rend problématique la distinction entre le temps remémoré et le moment de l'énonciation, comme celle qui permet de faire le départ entre la perception et le souvenir de cette dernière »<sup>2</sup>. De là, la confusion temporelle est proche, toujours à l'image de saint Augustin, éternellement enchevêtré dans ses tentatives de compréhension du temps entre « le présent des choses passées, le présent des choses présentes, et le présent des choses futures »<sup>3</sup>.

Finalement, en réécrivant un récit réel à partir de notes, mais aussi de la mémoire, l'auteur opère des allers-retours entre trois temps : « celui du vécu, celui de la première rédaction et celui de la rédaction définitive »<sup>4</sup>. Il est donc fort possible qu'au cours de ces voyages mentaux et temporels plume à la main, les perceptions du temps du voyageur puissent se modifier, « brouillée[s] par les oublis et les raccourcis »<sup>5</sup>. En produisant un récit réécrit, l'auteur ne fournit donc plus seulement sa perception ou ses sentiments initiaux, mais aussi ceux gardés en mémoire. Tout en sachant que dans le deuxième cas, la mémoire se modifiant constamment, cette perception peut évoluer avec l'accroissement du recul de la réécriture. Les voyageurs ont probablement conscience de ce fait et c'est pourquoi ils tentent de s'en prémunir avec la prise de notes, lorsqu'elle est possible. Ils effectuent ce que l'on pourrait en quelque sorte nommer un retour au point de départ épistémologique. Ainsi, Alexandre de Humboldt réécrit avec beaucoup de soin ses récits à partir de ses notes, car elles lui permettent de restituer ses sensations

---

<sup>1</sup> Voir par exemple l'article de Friedrich WOLFZETTEL, « « Souvenirs d'un voyage... » : esquisse d'une théorie du souvenir au temps du romantisme », *op. cit.*

<sup>2</sup> Philippe ANTOINE, « Écrire pour vivre une seconde fois », *op. cit.*, p. 235.

<sup>3</sup> SAINT AUGUSTIN, *Confessions*, *op. cit.*, vol. 2, p. 314. Livre XI-XX.

<sup>4</sup> Béatrice Didier, cité par Emanuele KANCEFF, « Les différents visages du journal de voyage en Italie », in Victor DEL LITTO et Emanuele KANCEFF (dirs.), *Le journal de voyage et Stendhal : actes du colloque de Grenoble*, Genève - Paris, Champion - Slatkine, 1986, p. 186.

<sup>5</sup> Gilles BERTRAND, *Le Grand Tour revisité*, *op. cit.*, p. 71.

originelles : « Tout ce qui est écrit à la vue des objets que l'on dépeint porte un caractère de vérité »<sup>1</sup>.

### *La démarche de publication*

Nous avons déjà fait la distinction entre les récits publiés du vivant de l'auteur et ceux posthumes. Basant principalement notre étude sur des récits publiés par leurs auteurs, il est légitime de se demander pourquoi ils les ont publiés. À l'origine, le récit de voyage est un écrit du for privé qui s'apparente à l'autobiographie, au journal intime et aux pratiques épistolaires. Ajoutons la distinction entre le journal qui est une écriture strictement personnelle et la lettre qui est une écriture intime, mais à destination d'autrui. Néanmoins, ces deux cas, formes les plus répandues de récit de voyage aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, sont proches dans leurs fondements. En effet, le journal peut être en quelque sorte une « lettre à soi-même »<sup>2</sup>, des extraits ou des fragments de journaux peuvent être envoyés sous forme de lettre et certains récits sont composés des deux. Il y a donc de nombreuses analogies et similitudes entre les journaux et les lettres<sup>3</sup>.

Quel que soit son aspect, journal, lettres ou autres formes, lorsque l'auteur le publie, le récit quitte la sphère de l'intime. L'auteur fait le choix conscient de présenter son texte au public. Pourquoi un voyageur choisit-il de publier son récit ? Les premiers éléments de réponse se retrouvent dans les paratextes, c'est-à-dire les préfaces, les dédicaces ou encore les « avertissements » des ouvrages. La majorité des récits de notre corpus comprennent un, voire plusieurs paratextes<sup>4</sup>. Sans trop d'originalité et à l'exception des cas particuliers et marginaux, les voyageurs fournissent habituellement les mêmes sortes de justification. Ils veulent donner au public des observations instructives, faire connaître les lieux qu'ils ont visités, lieux peu connus mais jugés très

---

<sup>1</sup> L'Amérique espagnole en 1800. Cité par Nicole HAFID-MARTIN, « Voyage et connaissance au tournant des Lumières (1780 - 1820) », *Studies on Voltaire and eighteenth century*, 1995, vol. 334, p. 66.

<sup>2</sup> Pierre-Jean DUFIEF, *Les écritures de l'intime. La correspondance et le journal. Actes du colloque de Brest, 23-24-25 octobre 1997*, Paris, Honoré Champion, 2000, p. 9.

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> Concernant les récits de voyage dans le Levant méditerranéen de la fin du XVIII<sup>e</sup> au début du XX<sup>e</sup> siècle, ce chiffre est d'environ 80 % d'après Jean-Claude BERCHET, « La préface des récits de voyage au XIX<sup>e</sup> siècle », in György TVERDOTA (dir.), *Écrire le voyage*, Paris, Presses de la Sorbonne nouvelle, 1994, p. 4.

intéressants, donner un itinéraire et des conseils à ceux qui voudront voyager au même endroit, etc. C'est par exemple ce que propose l'architecte Jean Marchebeuse dans l'*introduction* de son récit, après avoir rallié Constantinople par bateau à vapeur à l'été 1833 :

C'est surtout la situation présente de la Grèce et de la Turquie que j'ai à cœur de faire connaître [...] J'ai eu le bonheur de me trouver dans une situation des plus favorables pour apprécier et juger les hommes et les choses que nous avons vus ; mais je n'ai pas cependant la prétention d'écrire une histoire, ou de peindre des mœurs que je n'ai pu étudier qu'imparfaitement dans une aussi rapide exploration. Ce que je puis affirmer aux lecteurs, c'est que je me suis gardé du merveilleux et de l'exagération, et qu'autant qu'il est permis de rendre ce témoignage, j'ai décrit avec vérité les pays que nous avons parcourus, ainsi que les ruines et les monuments épars dans les villes ou sur les plages désertes que nous avons visitées [...] C'est un guide bien incomplet, sans doute, mais il sera des plus utiles à ceux qui voudront, comme moi, visiter en peu de temps les côtes de l'Asie, de la Grèce et de la Turquie, et c'est dans ce but que je livre au public ce volume<sup>1</sup>.

Nous pouvons également citer le cas du voyage d'exploration ou savant à l'instar d'Humboldt pour qui publier le récit de ses explorations revient à s'acquitter de la dette qu'il a auprès du public<sup>2</sup>. Finalement, publier un récit, surtout lorsqu'il est composé d'éléments relativement neufs, c'est être utile à la communauté. Pour reprendre Daniel Roche, quelle que soit sa forme, le récit de voyage se veut didactique, il enseigne des comportements et désigne des normes<sup>3</sup>. Mais les récits sont également écrits et publiés, car ils livrent « une connaissance et une construction du monde et de la société »<sup>4</sup> tout en pouvant être divertissants.

Les exemples sont extrêmement nombreux et se retrouvent dans presque tous les paratextes des récits étudiés. Pour Jean-Claude Berchet, au XIX<sup>e</sup> siècle, « Le voyage ne va pas encore de soi »<sup>5</sup> ainsi que son écriture et sa publication. L'auteur-voyageur doit donc

---

<sup>1</sup> Jean MARCHEBEUSE, *Voyage de Paris à Constantinople par bateau à vapeur*, Paris, A. Bertrand, 1839, p. XII-XIII.

<sup>2</sup> D'après Nicole HAFID-MARTIN, « Voyage et connaissance au tournant des Lumières (1780 - 1820) », *op. cit.*, p. 58.

<sup>3</sup> Daniel ROCHE, *Les circulations dans l'Europe moderne*, *op. cit.*, p. 150.

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> Jean-Claude BERCHE, « La préface des récits de voyage au XIX<sup>e</sup> siècle », *op. cit.*, p. 4.

justifier son voyage, son écriture et sa publication. Les paratextes sont un espace privilégié pour toucher le lecteur, puis pour se justifier, se promouvoir et expliquer la méthode utilisée comme l'intérêt de l'œuvre. Ainsi les auteurs signifient leur « position littéraire »<sup>1</sup> en nouant avec leurs lecteurs un « pacte de lecture »<sup>2</sup>, un « pacte viatique »<sup>3</sup> ou comme nous pouvons encore le nommer, un « pacte de sincérité ». De la même manière que Philippe Lejeune l'analyse dans son ouvrage *le pacte autobiographique*<sup>4</sup>, ce pacte est finalement un « contrat de lecture » que propose l'auteur à son lecteur.

Réal Ouellet intègre également une division de ce pacte en un « pacte actantiel »<sup>5</sup> et un « pacte littéraire »<sup>6</sup>. Dans le premier, le voyageur explique sa mission, en quoi il est mandataire d'un pouvoir ou plus simplement le but de son voyage, ce qui revient à justifier son déplacement. Dans le second pacte, le voyageur explique la construction épistémologique de son récit. Il devient auteur, se fait écrivain, car il est mandaté par un intérêt supérieur au sien. C'est particulièrement vrai pour les voyages savants ou ceux ayant pour but d'offrir de nouvelles connaissances fraîchement acquises, à l'image de Marchebeuse cité ci-dessus. Dans un autre cas répandu, l'auteur accepte de publier son récit en cédant à l'insistance des amis, de sa famille, qui encouragent cette publication. Cette métonymisation du public sous la figure des amis et de la famille est courante et peut s'apparenter à un chleuisme, c'est-à-dire une certaine fausse modestie. Le paratexte du récit d'Achille Lheureux et Charles Furne est exemplaire en ce sens, particulièrement la dédicace intitulée « À nos amis » :

C'est pour vous, pour vous seulement, dont l'indulgente amitié prêtera à notre récit le charme qui lui manque, que nous nous sommes décidés à faire imprimer les notes que nous avons recueillies à la hâte dans le curieux, l'intéressant, le périlleux pays que nous avons visité<sup>7</sup>.

---

<sup>1</sup> *Ibid.*

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> Réal OUELLET, *La relation de voyage en Amérique, op. cit.*, p. 11-16.

<sup>4</sup> Philippe LEJEUNE, *Le pacte autobiographique*, Paris, Seuil, 1975, p. 8. Rappelons que le récit de voyage peut être analysé comme une autobiographie du déplacement.

<sup>5</sup> Réal OUELLET, *La relation de voyage en Amérique, op. cit.*, p. 12.

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 13.

<sup>7</sup> Achille LHEUREUX et Charles FURNE, *Voyage de deux amis en Espagne*, Paris, 1834, « À nos amis », non paginé.

Néanmoins, il est nécessaire d'être attentif, car ce pacte viatique ou pacte de sincérité peut n'être qu'une figure de style et être complètement faux. Tous les auteurs assurent que leur récit est l'exacte vérité même pour des récits imaginaires<sup>1</sup>.

Parallèlement aux explications qui les positionnent face à leur lecteur dans les pactes, les auteurs, parfois avec l'éditeur ou le traducteur, doivent légitimer le processus ou l'entreprise éditoriale. C'est ce que fait Xavier Marmier en 1840 concernant la publication d'un livre et non d'articles de presse sur son voyage dans le nord de l'Europe : « J'avais besoin de ce préliminaire pour justifier en quelque sorte l'apparition d'un nouveau livre dans un temps où le public demande tant de journaux et si peu de livres »<sup>2</sup>. Les éditeurs du philosophe suisse Johann Georg Sulzer adoptent une démarche assez proche quand ils cherchent à justifier l'intérêt de la publication d'un nouveau récit de voyage relatif à des pays très connus (Allemagne, Suisse, France, Italie) en 1781 :

Malgré le nombre prodigieux de *Voyages* qu'on a publiés de presque tous les pays de l'Europe, l'Itinéraire de M. Sulzer a reçu en Allemagne l'accueil le plus favorable [...] Cette variété intéressante [d'observations] a fait naître l'idée d'une traduction française [...] On en a élagué quelques détails minutieux dont l'Original est chargé, & que l'Auteur aurait vraisemblablement retranchés lui-même, s'il avait assez vécu pour revoir son ouvrage, & pour en soigner l'édition<sup>3</sup>.

De plus, remarquons que les éditeurs ont sciemment retravaillé le texte en effectuant des coupes par rapport à l'édition originale publiée l'année précédente en allemand. Cela peut modifier la « valeur » donnée au texte, bien que les éditeurs s'en défendent. Ainsi pour éviter ce genre de suspicion du lecteur, c'est parfois le traducteur qui explique les conditions de sa traduction, à l'exemple du récit de voyage en Grèce de Jakob Ludwig Bartholdy :

Le mérite d'une exacte fidélité est le seul auquel le traducteur ait le droit de prétendre : mais celui-là pourrait d'autant moins lui être contesté, qu'il a eu l'avantage de travailler sous les yeux même de l'auteur<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Odile GANNIER, *La littérature de voyage*, op. cit., p. 45.

<sup>2</sup> Xavier MARMIER, *Lettres sur le Nord*, Paris, 1840, vol. 1, p. VI.

<sup>3</sup> Johann SULZER, *Journal d'un voyage fait en 1775 & 1776 dans les pays méridionaux de l'Europe*, La Haye, C. Plaat, 1781, p. III-IV.

<sup>4</sup> Jakob Ludwig BARTHOLDY, *Voyage en Grèce, fait dans les années 1803 et 1804*, Paris, 1807, vol. 1, p. III, « Avertissement du traducteur ».

En dernier lieu, le mathématicien allemand d'expression française Abel Burja fait dans son « pacte » une distinction nette entre son récit initial et celui qu'il choisit d'offrir aux lecteurs :

Aujourd'hui que la terre est inondée d'un déluge d'encre & d'écrits, ce n'est pas un petit mérite pour un Livre que d'être court & concis. J'ai tâché de donner cette qualité à la Relation de mon Voyage, & j'en ai retranché tout ce que j'ai cru ne pouvoir intéresser qu'un petit nombre de Lecteurs. Mon premier manuscrit était assez étendu, & aurait fourni plus du double de ce qui paraît maintenant. J'en effaçai d'abord les petites aventures de mon voyage, & presque tout ce qui me regardait personnellement : un Voyageur aime toujours à se rappeler ce qui lui est arrivé en route ; mais il doit penser que les Lecteurs n'y prennent pas le même intérêt que lui<sup>1</sup>.

Il est l'un des rares voyageurs de notre corpus à énoncer aussi clairement la différence qu'il opère entre un récit de voyage personnel et un récit de voyage à destination du public. Précisons qu'il a publié une première version de son récit sous forme d'article dans la *Gazette littéraire* de Berlin peu après le retour de son voyage et que la publication en livre est de dix ans postérieure à son retour en Allemagne. De nombreux facteurs peuvent expliquer cet écart, au premier rang desquels figurent probablement des raisons personnelles. Néanmoins, son texte a pu être réécrit ou modifié dans cet intervalle, ce qui accroîtrait potentiellement l'écart entre ses perceptions ou sentiments primitifs lors du voyage et ceux relatés.

---

<sup>1</sup> Abel BURJA, *Observations d'un voyageur sur la Russie [...]*, Maastricht, Dufour & Roux, 1787, p. V.

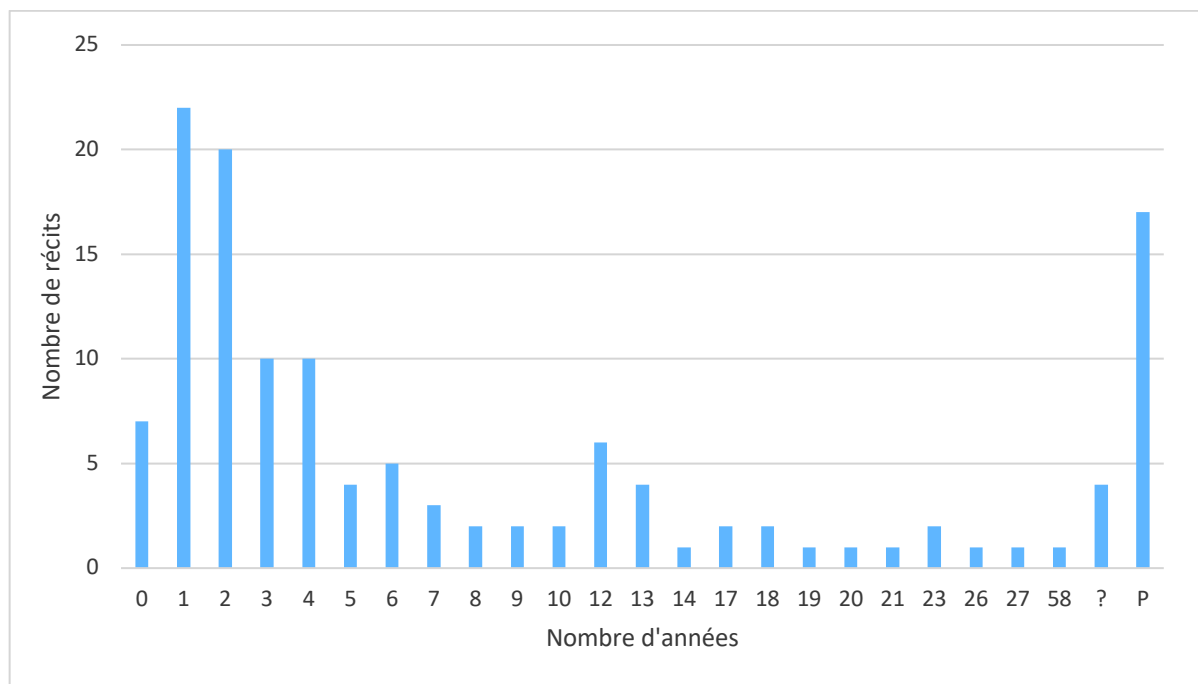


Figure 13- Écart en années entre le retour du voyage et la publication du récit.

L'histogramme illustre pour notre corpus l'écart, en nombre d'années, entre le retour du voyage et la publication du récit. La catégorie « ? » regroupe les récits pour lesquels il nous a été impossible de définir l'écart, car nous ne connaissons pas l'année du voyage. La catégorie « P » désigne les récits publiés à titre posthume. Ce graphique illustre bien que dans notre corpus, un peu plus de la moitié des récits sont publiés dans les cinq ans après le retour du voyage (75 récits sur 134). Concernant l'autre moitié, tous les récits ont été publiés avant trente ans, à l'exception d'un voyage de jeunesse en Suisse de Goethe publié dans ses mémoires cinquante-huit ans plus tard. Le petit « pic » pour un écart de douze et treize ans est probablement le fruit du hasard. Par ailleurs, il ne ressort pas d'évolution chronologique marquée de l'écart de publication. Parmi les récits publiés au maximum cinq ans après le retour du voyageur, trente-sept correspondent à des voyages effectués entre 1750 et 1800, et quarante-trois pour des voyages datant d'entre 1800 et 1850. En comparant décennies par décennies, cette différence semble s'estomper derrière le hasard statistique du corpus. En effet, sept voyages ont été effectués dans les décennies 1760-1770, 1770-1780 ou 1820-1830. Si onze voyages sont datés de la décennie 1780-1790, il n'y en a que quatre pour les années 1810-1820 et 15 pour 1830-1840.

Un dernier facteur peut encore expliquer la production éditée de récits de voyage : le succès de librairie que rencontre ce genre aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. En effet, les voyageurs

peuvent gagner gloire et célébrité par leurs explorations ou voyages. Néanmoins, cette raison n'est jamais expliquée comme moteur à une publication dans les paratextes.

### *Le succès de la littérature de voyage aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles*

Conjointement au voyage et à son augmentation presque exponentielle tout au long de l'époque moderne et spécifiquement aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, la littérature de voyage suit logiquement la même tendance. Elle relève « incontestablement du succès »<sup>1</sup> d'après Daniel Roche, mais elle reste néanmoins, comme le tempère Yasmine Marcil, un « genre mineur, mais conquérant »<sup>2</sup> parmi la production littéraire de la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle.

L'un des premiers facteurs expliquant cet intérêt est le rang médian entre l'apport de nouvelles connaissances, principalement géographiques et culturelles, et un récit racontant une expérience personnelle. En effet, ce genre littéraire intéresse principalement le public cultivé, désireux de nouveauté et d'exotisme. Car, en plus de sa fonction première de médiateur des connaissances pratiques et du savoir théorique, le genre récit de voyage fournit « des aliments exotiques à un public avide de lecture »<sup>3</sup>. Le public des lecteurs n'est plus seulement celui des savants, mais un public plus large d'amateurs cultivés. Cet élargissement du lectorat entraîne une certaine « démocratisation » ou plutôt un décloisonnement de la littérature géographique et savante. Nous venons de le voir avec les justifications de publication : les voyageurs savants publient pour leurs pairs, mais aussi pour le grand public.

D'un point de vue statistique, bien que les chiffres précis manquent, le genre récit de voyage a à peu près quintuplé en France au cours de l'époque moderne<sup>4</sup>. Cette nette augmentation de la production et des ventes se retrouve dans les catalogues de vente de

---

<sup>1</sup> Daniel ROCHE, *Les circulations dans l'Europe moderne, op. cit.*, p. 21.

<sup>2</sup> Yasmine MARCIL, *La fureur des voyages, les récits de voyage dans la presse périodique 1750-1789*, Paris, Honoré Champion, 2006, p. 40.

<sup>3</sup> Friedrich WOLFZETTEL, *Le discours du voyageur : pour une histoire littéraire du récit de voyage en France du Moyen-âge au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, PUF, 1996, p. 231.

<sup>4</sup> *Ibid.*



bibliothèques privées et des cabinets de lecture<sup>1</sup>. De plus, la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> est caractérisée par un attrait particulier pour les récits de voyage savants dont la part augmente très fortement dans les comptes rendus de la presse périodique<sup>2</sup>. Ce goût pour la littérature de voyage se concrétise dans la publication de grands ensembles éditoriaux s'apparentant à des compilations ou des anthologies de récits de voyage. Citons par exemple *l'Histoire générale des voyages* de l'Abbé Prévost publiée en quinze volumes à Paris entre 1746 et 1759. Ces volumes contiennent des listes de récits ainsi que des extraits et commentaires de voyages anciens, mais aussi plus récents.

La *bibliothèque universelle des voyages*<sup>3</sup> de Gilles Boucher de la Richarderie est, quant à elle, une source primordiale pour l'étude des récits de voyage au XVIII<sup>e</sup> siècle. Publié en 6 volumes à Paris entre 1806 et 1808, cet ouvrage est un inventaire commenté de récits de voyage ayant un but exhaustif et recensant 5562 récits de voyage en différentes langues européennes. Il recense 456 récits pour le XVI<sup>e</sup> siècle, 1566 pour le XVII<sup>e</sup> et 3540 pour le XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>4</sup>. Peu avant Boucher de la Richarderie, l'allemand Gottlieb Heinrich Stuck avait publié un ouvrage dans un genre similaire à Halle entre 1784 et 1787. Quelques années plus tard, en 1814, l'anglais John Pinkerton publia en dix-sept volumes son *Catalogue of Books of Voyages and Travels*, cette fois-ci concernant plus spécifiquement le monde anglophone. À l'image de ces trois publications et des livres qu'ils recensent, la production d'ouvrages relatifs au voyage a continué de progresser au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. Anne-Gaëlle Weber a dénombré 7993 ouvrages relatifs au voyage publiés entre 1800 et 1900 à la Bibliothèque Nationale de France<sup>5</sup>. C'est entre 1831 et 1842 que la littérature de voyage atteint son plus haut pourcentage dans la production globale de livres, se situant à 14 pour cent de la production globale<sup>6</sup>. Plus de la moitié des récits recensés par Boucher de la Richarderie dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> concernent l'Europe, ce qui peut s'expliquer par l'apogée du Grand Tour, tandis qu'au XIX<sup>e</sup> siècle, la

---

<sup>1</sup> Yasmine MARCIL, *La fureur des voyages*, *op. cit.*, p. 40-48.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 268.

<sup>3</sup> Gilles BOUCHER DE LA RICHARDERIE, *Bibliothèque universelle des voyages*, Paris, 1806, 6 vol.

<sup>4</sup> Données établies par Daniel ROCHE, *Les circulations dans l'Europe moderne*, *op. cit.*, p. 25.

<sup>5</sup> Anne-Gaëlle WEBER, *A beau mentir qui vient de loin. Savants, voyageurs et romanciers au XIXe siècle*, Paris, Honoré Champion, 2004, p. 19. Elle a établi une même croissance continue dans les fonds de la bibliothèque du Congrès américaine.

<sup>6</sup> D'après Friedrich Wolfzettel cité par *Ibid.*, p. 20.

primauté revient aux récits scientifiques, en particulier ceux d'explorations lointaines, dans les terres australes et les mers du sud<sup>1</sup>. Ces deux tendances tendent à prouver de manière assez schématique les liens entre l'actualité des voyages en cours, leurs publications et l'attrait du public.

En publiant son ouvrage, Boucher de la Richarderie répond à une attente. Il explique dans la préface de son œuvre ce qui l'a incité à exécuter une telle entreprise :

Le grand nombre de relations et d'ouvrages qui nous ont fait successivement connaître toutes les parties du monde, et qui, de nos jours, se sont multipliés à l'infini, a fait désirer, depuis longtemps, une Bibliothèque universelle des voyages, soigneusement classée par ordre de pays, et dans une série chronologique<sup>2</sup>.

Il explique également que la littérature de voyage intéresse un large public, dont de nouvelles catégories :

Jamais il n'a paru tant de Voyages, et jamais ils n'ont été si recherchés. Outre la variété de lectures également instructives et amusantes qu'ils procurent à la classe ordinaire des lecteurs, c'est d'ailleurs une mine féconde où, de tout temps, ont fouillé, pour faire ou pour appuyer leurs recherches, les naturalistes et les géographes, les artistes et les archéologues ; enfin, les écrivains politiques, les économistes, les moralistes même<sup>3</sup>.

En revanche, il oublie de mentionner une catégorie que nous avons déjà brièvement évoquée, celle de la lecture récréative.

En effet, le goût de l'exotisme très présent en Europe aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles concerne évidemment les antipodes dans le contexte des découvertes et explorations savantes. Mais il peut également se trouver en Europe ou aux portes de l'Europe<sup>4</sup>. Volney témoigne, par exemple, de cet attrait lors de son retour dans son Anjou natal en 1785 : « Dans un petit pays perdu comme celui-ci, la venue d'un voyageur de Turquie est un événement de la première classe. Chacun veut le voir, l'entendre, le questionner : cela

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 20 Voir p. 45 pour des statistiques par décennie du fonds de la Bibliothèque Nationale de France.

<sup>2</sup> Gilles BOUCHER DE LA RICHARDERIE, *Bibliothèque universelle des voyages, op. cit.*, Vol. 1, p. I.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. V.

<sup>4</sup> Grégoire BESSON, « L'exotisme religieux des confins européens entre Lumières et romantisme », in Gilles BERTRAND, Suzanne BERTHIER-FOGLAR, Frédéric MEYER et Andreas NIJENHUIS-BESCHER (dirs.), *Frontières et altérité religieuse. La religion dans le récit de voyage XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Rennes, PUR, 2019.

ranime les conversations pour huit jours »<sup>1</sup>. Un demi-siècle plus tard, ce goût pour le voyage et l'exotisme est loin d'être tari en Europe comme en atteste Alfred de Musset dans *La Confession d'un enfant du siècle* en 1836 :

Tous ces enfants étaient des gouttes d'un sang brûlant qui avait inondé la terre ; ils étaient nés au sein de la guerre, pour la guerre. Ils avaient rêvé pendant quinze ans des neiges de Moscou et du soleil des Pyramides. Ils n'étaient pas sortis de leurs villes, mais on leur avait dit que, par chaque barrière de ces villes on allait à une capitale d'Europe. Ils avaient dans la tête tout un monde<sup>2</sup>.

Entre l'idée d'écrire le voyage dans l'esprit du voyageur et sa lecture par un large public, il y a toute une série d'étapes et de facteurs ainsi qu'un écart temporel certain. En effet, nous l'avons vu, entre le retour d'un voyage et la publication il peut s'écouler de longues années. Mais au cours de toutes ces étapes, depuis la diversité de la prise de notes aux raisons et choix éditoriaux en passant par des réécritures ou modifications, la substance du texte peut être plus ou moins consciemment influencée et modifiée. L'appréhension des émotions et de la perception du temps chez les voyageurs semble alors quasiment impossible sans une étude très approfondie de chaque récit, c'est-à-dire sans étudier la biographie du voyageur et de contextualiser toutes les étapes de l'écriture du voyage. Cela est évidemment possible et souhaitable pour une étude limitée à quelques récits. Or, dans notre cas, l'étude minutieuse et très poussée à l'échelle individuelle d'un corpus conséquent est matériellement très difficile.

Néanmoins, bien que relevant sans doute d'une certaine forme d'intimité, le sentiment et la perception du temps ne sont peut-être pas aussi confidentiels ou personnels que peuvent l'être d'autres informations. De ce premier postulat il est possible de supposer que l'écriture du temps n'a été que peu modifiée consciemment par le voyageur, car elle ne reflète pas une idée pouvant prêter à polémique ni un quelque chose de privé et confidentiel. Quant aux modifications inconscientes, nous supposons que plus la réécriture est grande et éloignée du voyage, plus la perception et le sentiment initial du temps ont pu être modifiés. En soi, cela présuppose uniquement d'analyser ce type de récit d'une manière différente. Ainsi il faudrait intégrer l'écart temporel de rédaction

---

<sup>1</sup> Cité par Nicole HAFID-MARTIN, « Voyage et connaissance au tournant des Lumières (1780-1820) », *op. cit.*, p. 58.

<sup>2</sup> Alfred DE MUSSET, *Œuvres complètes en prose*, Paris, Gallimard, coll. « Pléiade », 1960, p. 67.

comme marque révélant principalement les perceptions les plus notables pour le voyageur.

Finale­ment, l'écriture du temps ne dépend pas uniquement, heureusement pour l'historien, des modalités d'écriture, de réécriture et de publication. Elle dépend aussi de la diversité des formes du récit de voyage et surtout des influences réciproques du discours des voyageurs.

### *Formes et composition du récit de voyage : un conditionnement pour l'écriture du temps*

#### *Un genre polymorphe : multiplicité des approches rédactionnelles et éditoriales*

##### *Diversité des formes des récits du corpus*

Le genre récit de voyage est caractérisé par une hétérogénéité des formes, autant qu'il définit un texte relatant un voyage. La littérature comparée peine à définir ce genre autrement que par litote ou périphrase. Pour certains comparatistes, c'est un « genre sans loi »<sup>1</sup> puisqu'il est presque impossible de statuer clairement sur la masse de textes apparentés au voyage<sup>2</sup>. Pour d'autres, ses évolutions ainsi que sa polymorphie rendent le récit de voyage versatile et instable, car son histoire le fait osciller entre science et littérature, vérité et mensonge, écriture dépouillée et recherche stylistique<sup>3</sup>. Pour certains historiens il est impossible de proposer une définition générique du récit de voyage, sinon de manière contestable<sup>4</sup>. Finale­ment, d'après Philippe Antoine : « Le récit de voyage fait partie de ces genres mêlés qu'aucune poétique ne saurait à première vue rigoureusement

---

<sup>1</sup> Roland LE HUENEN, « Qu'est-ce qu'un récit de voyage ? », *Littérales*, 1990, n° 7, p. 14.

<sup>2</sup> Gérald RANNAUD, « Le journal de voyage : forme littéraire ou fait culturel ? », in Victor DEL LITTO et Emanuele KANCEFF (dirs.), *Le journal de voyage et Stendhal : actes du colloque de Grenoble*, Genève-Paris, Champion-Slatkine, 1986, p. 137.

<sup>3</sup> Alain GUYOT, « Le récit de voyage en montagne au tournant des Lumières », *Sociétés & Représentations*, 2006, vol. 1, n° 21, p. 119.

<sup>4</sup> Claude REICHLER, « Pourquoi les pigeons voyagent : remarques sur les fonctions de récit de voyage », *op. cit.*, p. 11.

définir »<sup>1</sup>. Laissons pour l'instant de côté les analyses poétiques que nous retrouverons dans la deuxième sous-partie et concentrons-nous sur les formes du récit.

Le récit de voyage existe sous plusieurs formes. Odile Gannier établit onze catégories dans sa typologie de récits de voyage<sup>2</sup> : journaux de bord, livres de bord officiels, notes personnelles, souvenirs de voyage, lettres, comptes rendus de mission, mémoires à vocation historique, récits romancés ou à traitement littéraire. De plus, elle intègre les voyages imaginaires, les romans de voyage et les « paravents exotiques ». Sa typologie se veut générale et étendue dans le temps. Notre sujet étant limité aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles et à l'Europe, certaines catégories ne sont pas ou très peu présentes dans notre corpus. De plus, les récits imaginaires ou trop romancés ont été exclus du corpus, car nous nous intéressons aux perceptions vraies, réellement vécues.

Dans notre période d'étude, à l'image de notre corpus, le récit de voyage se retrouve très majoritairement sous la forme de lettres ou de journaux, ainsi que de descriptions ou « tableaux ». Outre ces formes relativement stables et aux contours définis, la grande liberté du genre, par sa définition imprécise, lui offre également la possibilité d'exister à travers des formes plus marginales et hybrides aux contours flous. Par exemple, dans notre corpus, nous trouvons des récits sous la forme du journal avec intégration de lettres, ou sous forme de journal mélangé à des « tableaux descriptifs ». Le recours à ces formes composites n'est pas rare, car il permet de répondre à un besoin de témoignage en plus de relater le déplacement. En effet, à l'exception de lettres intégrées dans un journal, toutes les autres formes hybrides sont basées sur ce que nous nommons « tableau descriptif ». Cette appellation recouvre les récits contenant un découpage du texte par chapitre, le plus souvent thématique. La forme de tableau descriptif comporte le plus souvent un avancement de chapitres d'ordre chronologique ou thématique, donnant la forme que nous nommons « tableau descriptif/chronologique ». Cette forme permet de répondre à deux des principales approches du récit : suivre l'ordre chronologique du voyage et décrire de manière organisée les observations. Ainsi, elle requiert l'utilisation de deux procédés discursifs *a priori* incompatibles : l'écriture chronologique et l'exposé<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Philippe ANTOINE et Christine GOMEZ-GERAUD, *Roman et récit de voyage*, Paris, PUPS, 2001, p. 5.

<sup>2</sup> Odile GANNIER, *La littérature de voyage*, *op. cit.*, p. 7.

<sup>3</sup> Réal OUELLET, *La relation de voyage en Amérique*, *op. cit.*, p. 21.

Or, ces deux discours sont parmi les plus utilisés par les voyageurs, car le premier est l'écriture la plus naturelle et le second est rendu nécessaire lors de la réécriture.

Le corpus de récits de voyage est composé de trois principales formes, qui à elles seules représentent les trois quarts du corpus (101 récits sur 134). La forme épistolaire est la plus présente avec quarante-et-unes occurrences, vient ensuite le tableau descriptif/chronologique avec trente-trois récits, puis le journal représentant vingt-sept récits. Par ailleurs, il ne semble pas y avoir d'évolution franche du format des récits selon la décennie de publication.

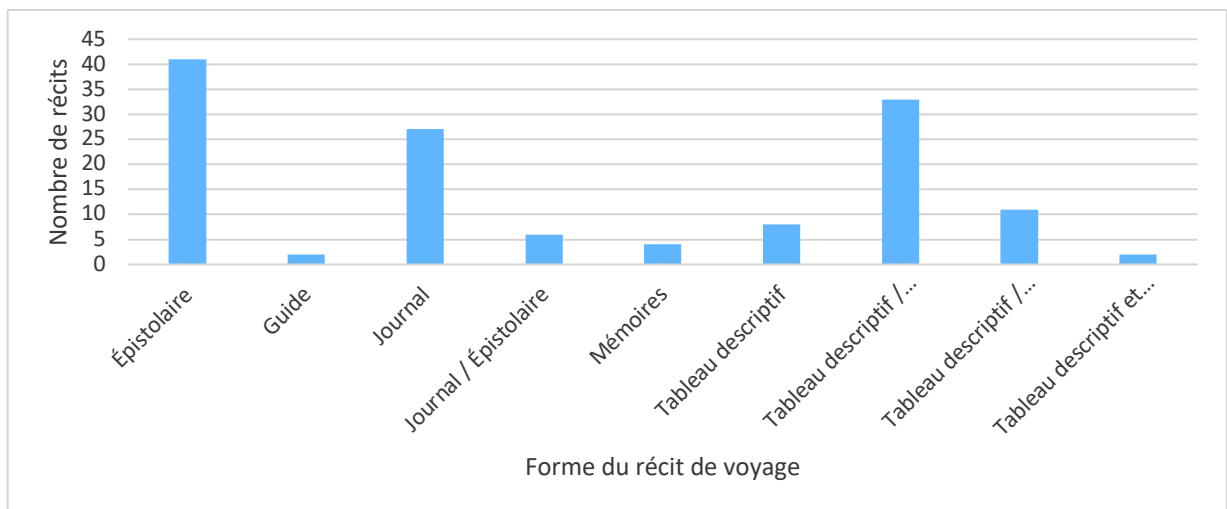


Figure 14 - Nombre de récits de voyage par forme du corpus

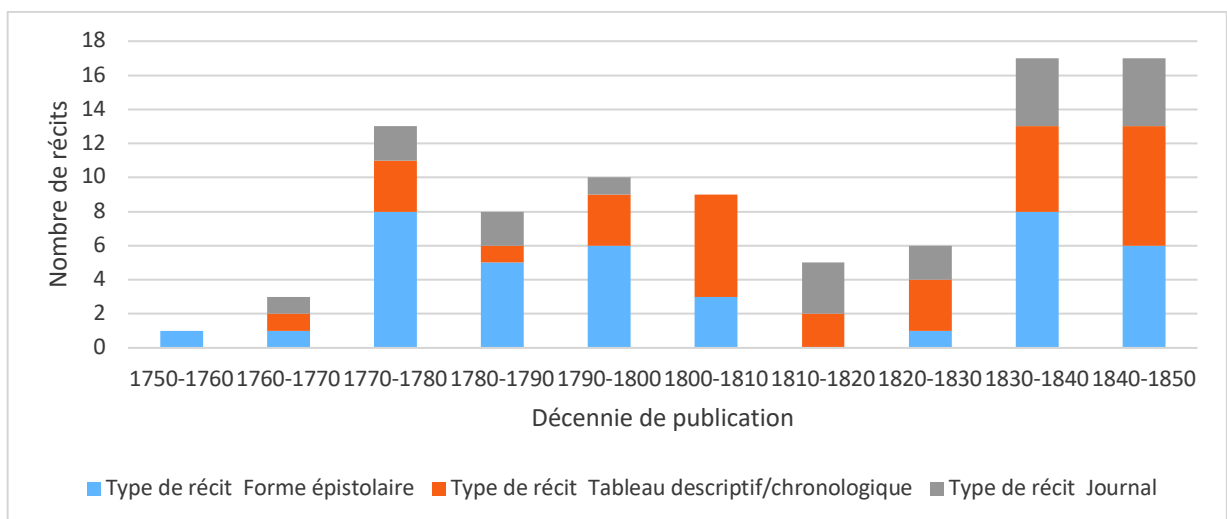


Figure 15 - Nombre et formes des récits de voyage du corpus par décennie de publication

Parmi les neuf formes que nous avons différenciées, certaines catégories sont poreuses à l'image des « frontières élastiques »<sup>1</sup> entre ces mêmes genres. En effet, le journal et la lettre sont par exemple très proches dans leur construction. Ils se rejoignent d'un point de vue discursif et communicationnel<sup>2</sup>. Nous avons ainsi plusieurs exemples de journaux rédigés dans le but d'être envoyés à un destinataire et de fausses lettres, car écrites à un destinataire imaginaire. Malgré toutes les nuances possibles, les différentes formes de récit ont leurs avantages et leurs inconvénients tant pour l'auteur que pour le lecteur. Chaque forme de récit est en accord avec le genre de discours que veut tenir l'auteur. Ainsi, selon le but de son voyage, l'auteur doit se contraindre d'utiliser la forme en adéquation. Arthur Young l'a remarqué et l'explique très clairement dans la préface intitulée « *Travels, & c.* » de ses *Voyages en France* où il s'était donné pour but d'étudier l'agriculture et le monde rural français. Après avoir expliqué les deux manières de rédiger un récit, le journal et la lettre ou le tableau descriptif, et en avoir décrit longuement les avantages et inconvénients, il opte finalement pour un format mêlé, classé en « tableau descriptif/journal » :

Il y a deux méthodes pour écrire des livres de voyage : l'une consiste à enregistrer le parcours lui-même ; l'autre à en exposer les résultats. Dans le premier cas, il s'agit d'un journal, et c'est sous cette rubrique que l'on doit classer tous les livres et voyages, écrits en forme de lettres. Le second mode se présente sous la forme d'essais sur divers sujets. C'est la première méthode que suivent presque tous les livres de voyage écrits de nos jours [...] Ce qui milite en faveur des essais consacrés aux questions essentielles qui ont été observées pendant le voyage, c'est que, donnant les résultats des voyages, et non les voyages eux-mêmes, ils ont le remarquable avantage de traiter les sujets dans leur ensemble [...] Après avoir pesé le pour et le contre, j'ai pensé qu'il n'était pas impraticable, dans mon propre cas, d'unir les bienfaits des deux plans<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Odile GANNIER, *La littérature de voyage, op. cit.*, p. 6.

<sup>2</sup> Pierre-Jean DUFIEF, *Les écritures de l'intime. La correspondance et le journal. Actes du colloque de Brest, 23-24-25 octobre 1997, op. cit.*, p. 10.

<sup>3</sup> Arthur YOUNG, *Travels during the Years 1787, 1788, and 1789 [...] of the Kingdom of France*, Bury Saint Edmunds, Rackham, 1792, p. 1. Traduction Henri Sée.

Ensuite, « une personne dont [il] estime hautement le jugement »<sup>1</sup> a analysé pourquoi le récit de son précédent *Voyage en Irlande* publié douze ans plus tôt n'a pas eu le succès qu'il espérait :

« Mettez-vous bien dans la tête, Young, que ces notes, que vous avez prises sur le moment, étaient beaucoup plus susceptibles de plaire que ce que vous écrirez maintenant, froidement, avec l'idée de votre réputation à soigner : tout ce que vous couperez sera justement ce qu'il y a de plus intéressant, car vous serez guidé par l'importance du sujet ; et, croyez-moi, cette considération est loin de plaire autant que la façon nonchalante et aisée d'écrire, à laquelle on se laisse aller quand on ne compose pas en vue de l'impression. Combien j'ai raison, vous m'en offrez vous-même la preuve. Votre *Voyage d'Irlande* (il avait l'amabilité de le dire) est une des meilleures descriptions de pays que j'aie lues, et cependant, il n'a pas eu un grand succès. Pourquoi ? Parce que la partie principale de ce livre consiste en un journal d'agronomie, que, malgré tout le profit que l'on trouve à le consulter, personne n'est disposé à lire. Si vous vous décidez à imprimer votre journal, imprimez-le de façon qu'on le lise ; ou bien renoncez entièrement à cette méthode et bornez-vous à écrire des dissertations. Rappelez-vous les voyages du Dr. \*\*\* et de Mrs. \*\*\*, dans lesquels on cueillerait avec peine une seule idée importante ; ils ont été accueillis avec des applaudissements ; et les bagatelles de Baretti, avec ses muletiers espagnols, on a été avide de les lire ». La haute opinion que j'ai du jugement de mon ami m'a décidé à suivre son avis ; je me décide donc à offrir au public mon itinéraire, absolument comme il a été écrit sur place. Je prie mon lecteur, s'il y trouve beaucoup de choses frivoles, de me le pardonner, en réfléchissant qu'il trouvera le principal objet de mes voyages dans une autre partie de cet ouvrage, auquel il pourra dès maintenant se reporter, s'il désire s'occuper seulement de sujets ayant un caractère plus important<sup>2</sup>.

Le *Voyage d'Irlande* était donc trop savant et trop éloigné des formats plus communs du récit de voyage : le journal ou la lettre. Il n'a pas suivi la convention descriptive spatio-temporelle de l'itinéraire, il n'a fait qu'une dissertation. Qui plus est, Young avait retiré de son texte toutes les anecdotes qui font justement du récit de voyage une lecture divertissante en plus d'instructive. Pour que ce nouveau récit obtienne le succès escompté, Young conserve cette fois-ci « les choses frivoles » qui font le succès des récits. Le pacte de sincérité que passe ici Arthur Young avec son lecteur est donc parfaitement conventionnel. Il contient tous les éléments attendus et obligatoires : récit écrit sur place,

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 3. Est-ce réellement les remarques d'un ami ou Young faisant son auto-critique ? Traduction Henri Sée.

<sup>2</sup> *Ibid.* Traduction Henri Sée.



demande d'indulgence au lecteur, autodénigrement et surtout explication de sa méthodologie.

Outre la recherche de succès auprès du public, pour les journalistes de la presse périodique commentant les nouvelles parutions, la forme du récit peut accorder une certaine validité au contenu<sup>1</sup>. Les journalistes s'intéressent à la structure du récit, au style ainsi qu'aux aspects matériels du livre (présence éventuelle de cartes ou gravures). Leurs critiques des récits sont assez éloignées de celles du grand public. En effet, d'après Yasmine Marcil, les journalistes critiquent à l'unanimité les journaux et relations épistolaires à l'image de l'*Année littéraire* : « La forme de journal ralentit un peu la vivacité & l'intérêt de la narration »<sup>2</sup>. Que ce soit pour des journaux ou des relations épistolaires, ils espèrent des récits faciles à consulter tout en n'étant pas monotones. La qualité de la narration se juge principalement sur la construction qui doit nécessairement être claire et méthodique, mais impérativement sans répétitions.

Les voyageurs optent donc pour une forme de récit en fonction de l'objectif de leur récit, du type de voyage ou de leur facilité d'écriture dans un genre autant que pour la critique et le public visé. Pour l'historien des sensibilités, le choix de la forme n'est pas anodin, car il peut caractériser l'écriture du temps autant qu'en être le résultat.

### *Le journal de voyage*

Le journal est l'une des écritures les plus naturelles du voyage. En effet, à l'image du journal intime dont il partage la même structure, son principe de base est l'écriture au jour le jour. Étymologiquement, cette origine se retrouve en latin *diarium* (de *dies*, le jour), en allemand *Tagebuch* (littéralement « livre du jour ») ou en anglais *diary*. Le terme « diaire » existait encore en vieux français, mais s'est perdu à la Renaissance. À l'origine, le terme « journal » était un adjectif équivalent au mot « quotidien ». Le journal, qui n'a son complément d'« intime » qu'en français, peut se définir comme « une série de traces datées »<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Yasmine MARCIL, *La fureur des voyages*, op. cit., p. 225.

<sup>2</sup> Cité par *Ibid.*

<sup>3</sup> Philippe LEJEUNE et Catherine BOGAERT, *Le journal intime. Histoire et anthologie*, Paris, Textuel, 2006, p. 22.

Dès sa construction épistémologique, le temps est présent, car son premier élément constitutif est la date. Que ce soit de manière rigoureuse ou imprécise, rapprochée ou éparpillée, la date est l'élément capital du journal. Habituellement, l'auteur commence par écrire la date, ou du moins des indications temporelles, avant d'entreprendre la rédaction. Pour Philippe Lejeune et Catherine Bogaert, si « le journal est une série de traces, il suppose l'intention de baliser le temps par une suite de repères »<sup>1</sup>. Il s'inscrit donc dans la durée, avec dans ses premières fonctions l'intention pour l'auteur de conserver des moments vécus, d'« échapper aux fantaisies, aux reconstructions de la mémoire »<sup>2</sup>, exactement à l'image du récit de voyage. Pour Béatrice Didier, l'écriture dans un journal intime est finalement un moyen d'écrire le temps<sup>3</sup>. En 1765, l'*Encyclopédie* propose une définition extrêmement simple et concise intégrant ces deux éléments : le journal est un « mémoire de ce qui se fait, de ce qui se passe chaque jour »<sup>4</sup>. Le journal serait donc un « écrit accroché au temps »<sup>5</sup>.

Au cours de l'époque moderne, le journal s'apparente plus au livre de raison. C'est-à-dire à un registre de comptabilité domestique dans lequel le chef de famille notait également des informations à caractère familial ou portant sur la vie locale. Le livre de raison se rapproche quant à lui du journal de bord, livre où les capitaines étaient tenus de noter toutes les observations concernant les conditions de navigation, la météorologie ainsi que la vie à bord. La pratique du journal « intime », au sens moderne du terme, apparaît en Europe « à la charnière de deux siècles, à la fin d'un monde et au commencement d'un autre », aux alentours des années 1800<sup>6</sup>.

À partir de ces premiers constats, le glissement de la pratique du journal, puis du journal « intime » vers le journal de voyage semble plus que logique, particulièrement dans notre période. En effet, en étant limitée dans l'espace et le temps, et caractérisée par une expérience spécifique, la pratique du voyage se prête remarquablement bien à l'écriture sous forme de journal. En théorie, la définition du journal de voyage est donc

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 24.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 28.

<sup>3</sup> Béatrice DIDIER, *Le journal intime*, Paris, PUF, 1976, p. 172.

<sup>4</sup> Denis DIDEROT et Jean le Rond D'ALEMBERT (dirs.), *Encyclopédie, op. cit.*, vol. 9, 1765, p. 896.

<sup>5</sup> Pierre PACHET, *L'œuvre des jours*, Belfort, Circé, 1999, p. 104.

<sup>6</sup> Alain GIRARD, *Le journal intime*, Paris, PUF, 1963, p. IX.

simple. Le journal de voyage est un « itinéraire raconté au jour le jour »<sup>1</sup>, un déplacement dans l'espace relaté plus ou moins quotidiennement, en progression temporelle.

L'écriture du voyage tendant vers l'exactitude toujours souhaitée par les arts apodémiques est très relative sous la forme du journal. Premièrement, le voyageur y consigne ses impressions ou observations nécessairement de manière subjective, de façon spontanée, ses remarques sont éparpillées dans le « brouillon de l'instantané »<sup>2</sup>. L'auteur n'a pas encore pris de recul pour hiérarchiser ou classer l'importance des événements par le recul, lors d'une éventuelle réécriture. Nous rejoignons l'analyse d'Odile Gannier qui considère cette imperfection comme marque de l'authenticité du récit<sup>3</sup>. Paradoxalement, c'est cette inexactitude ou cette subjectivité que les lecteurs de récits de voyage estimaient comme gage de voyage réussi et de sincérité, particulièrement dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. La forme du journal et de la pratique d'une écriture quotidienne et instantanée suscite la confiance du lecteur<sup>4</sup>.

Dans le cas du journal « intime » ou du journal de voyage, la datation de l'écriture permet d'écrire de façon instantanée et dans l'ignorance de l'avenir. Dans le cas d'une réécriture postérieure, le texte gagne probablement en qualité littéraire, mais il aura perdu « l'authenticité de l'instant »<sup>5</sup>. Dès lors, le texte quitte le genre du journal et entre dans le domaine de l'autobiographie. Nous avons précédemment exposé qu'une partie non négligeable de récits de voyage subissaient une réécriture au retour du voyage. Néanmoins, nous avons conservé la dénomination de « journal » pour quarante-quatre récits, en comptant les genres hybrides. Ne pouvant ni réellement nous fier aux pactes viatiques ni mener une enquête minutieuse sur chaque récit au vu de la taille du corpus, nous prenons le parti de conserver l'appellation classique de journal, lorsque sa forme – écriture périodique – est respectée. En effet, dans le journal intime, comme pour le journal

---

<sup>1</sup> Emanuele KANCEFF, « Les différents visages du journal de voyage en Italie », *op. cit.*, p. 183.

<sup>2</sup> Odile GANNIER, *La littérature de voyage*, *op. cit.*, p. 38.

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> Wendelin GUENTNER, *Esquisses littéraires*, *op. cit.*, p. 29.

<sup>5</sup> Philippe LEJEUNE et Catherine BOGAERT, *Le journal intime*, *op. cit.*, p. 24.

de voyage, il y a une grande liberté dans l'écriture. La périodicité de l'écriture serait la seule loi ressentie comme telle par l'auteur<sup>1</sup>.

### *La relation épistolaire*

À l'instar du journal, la lettre est l'autre « modèle formel » du récit de voyage. Pouvant être juste une figure du style rédactionnel ou créant véritablement un lien avec les proches ou un commanditaire de voyage, elle atteste de la réalisation spatiale et temporelle du voyage par la datation et souvent la localisation de l'écrit. Dans une moindre mesure que dans le journal, la lettre implique une spontanéité d'expression et une certaine liberté de style et de ton. C'est cette liberté qui permet aux voyageurs d'être, ou de sembler, plus sincères. Car même retravaillé, le style épistolaire donne une impression « d'improvisation naturelle »<sup>2</sup> au lecteur.

La forme épistolaire est la plus présente parmi les récits de voyage du corpus. Quarante-et-un ouvrages s'y retrouvent sous cette forme seule et quarante-sept en incluant les formes hybrides où apparaissent des lettres. Cette proportion peut s'expliquer par l'usage très développé – et relativement normalisé par des manuels – de cette pratique aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles<sup>3</sup>. La lettre permet de nouer du lien social en dépit de la séparation, de l'éloignement. De là, le parallèle entre le voyage et la lettre est aisé à faire : l'un et l'autre procèdent selon une logique spatiale du déplacement. Les lettres circulent de la même manière que leurs auteurs à travers un État ou l'Europe, tous deux empruntent les mêmes itinéraires et surtout le même réseau : la poste.

Au XVII<sup>e</sup> siècle, la lettre est « parquée dans son enclos mondain »<sup>4</sup>, malgré son apparente décontraction autorisant une parole soi-disant libérée. Cependant au XVIII<sup>e</sup> et à plus forte raison au XIX<sup>e</sup> siècle, la parole des épistoliers se libère. Ils s'émancipent peu à peu des convenances conversationnelles mondaines pour une plus grande liberté de discours et de ton. La parole individuelle émerge progressivement à travers les normes

---

<sup>1</sup> Béatrice DIDIER, *Le journal intime, op. cit.*, p. 8.

<sup>2</sup> Wendelin GUENTNER, *Esquisses littéraires, op. cit.*, p. 29.

<sup>3</sup> Voir par exemple Roger Chartier (dir.), *La correspondance. Les usages de la lettre au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Fayard, 1991.

<sup>4</sup> Brigitte DIAZ, *L'épistolaire ou la pensée nomade*, Paris, PUF, 2002, p. 26.

du discours social<sup>1</sup>, dans un style pouvant être « libre et gai »<sup>2</sup>. La mise en texte de la lettre de voyage obéit cependant aux mêmes règles, pas toujours respectées, que les autres formes d'écrit de voyage : il doit y avoir un itinéraire ainsi qu'un mouvement dans l'espace et le temps.

La lettre n'a que rarement un seul destinataire. Elle est généralement conçue pour être partagée, lue par plusieurs individus, plusieurs groupes ou plusieurs membres d'un réseau tant professionnel, qu'amical ou familial. Ainsi la publication d'un écrit que l'on pourrait penser à première vue véritablement intime est plus naturelle que ce qu'elle y paraît au premier abord. La forme épistolaire adoptée par un récit de voyage publié peut n'être également qu'un procédé stylistique. Ainsi, le voile de l'intime semble autoriser l'auteur à une plus grande subjectivité ou écriture du « moi » ainsi qu'une liberté de ton. C'est par exemple le cas avec la correspondance fictive, à l'image des célèbres *Lettres écrites d'Italie* du président de Brosses, toutes réécrites ou carrément inventées dans les années qui suivirent son retour dans sa Bourgogne natale<sup>3</sup>.

#### *Le tableau descriptif et chronologique*

La forme que nous qualifions de « tableau » désigne une écriture opposée à la « rhétorique du spontané ». Dans ce genre de récit, le texte a généralement subi une importante réécriture modifiant la structure du récit. En effet, à partir des premières notes prises lors du voyage, le plus souvent sous forme de journal, l'auteur les transforme en un récit ordonné et structuré sous forme de chapitre. Ces chapitres peuvent néanmoins être très variés dans leurs formes et contenus.

Ce que nous nommons le « tableau descriptif » est principalement thématique. C'est-à-dire que le récit est découpé en chapitres que l'auteur consacre à ses observations. L'exemple le plus probant est celui des récits provenant de voyage missionné. L'origine des missions peut être très variée. Qu'il soit en mission scientifique, politique ou encore diplomatique, le voyageur doit impérativement fournir un compte rendu à ses

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 29.

<sup>2</sup> Daniel ROCHE, *Les circulations dans l'Europe moderne*, op. cit., p. 159.

<sup>3</sup> Gilles BERTRAND, *Le Grand Tour revisité*, op. cit., p. 71.

commanditaires. Dans le cas du voyage scientifique, même sans commanditaire particulier, l'état d'esprit de la république des lettres pressait les savants de publier le compte rendu de leurs observations et nouvelles découvertes. Bien évidemment, sur des sujets sensibles comme une mission d'espionnage plus ou moins dissimulée, le rapport est tenu secret. Mais l'auteur peut néanmoins publier un autre récit dénué d'informations sensibles. C'est par exemple le cas pour Adolphe Blanqui, missionné en 1841 par Guizot pour aller voir en Bulgarie le « véritable état des choses »<sup>1</sup> concernant des chrétiens en révolte contre les Ottomans. La page suivante, il justifie ainsi sa publication par le partage de ses observations sur un état et une population peu connue :

J'ai adressé à qui de droit ce travail officiel qui ne m'appartient plus, et qui ne doit pas sortir du dépôt de nos archives ; mais tout en respectant un usage sacré, j'ai pensé qu'il serait utile de faire connaître une foule de particularités intéressantes sur l'état social des populations chrétiennes en Orient, et d'appeler sur elles l'attention et la sollicitude de mon pays<sup>2</sup>.

Plus loin, Adolphe Blanqui explique le format qu'il a donné à son récit : « La narration qui va suivre ne sera donc qu'un tableau rapide et fidèle des impressions que j'ai éprouvées. J'ai préféré l'allure naturelle d'un récit aux formes étudiées d'un travail systématique »<sup>3</sup>.

Le récit de Blanqui peut être classé en « tableau descriptif/chronologique », car « l'allure naturelle » qu'il explique avoir suivie est une progression chronologique. Or, le « tableau chronologique » peut s'apparenter au journal voire à la lettre dans la mesure où le récit suit l'ordre chronologique du voyage. Cependant, la différence fondamentale réside dans une grande réécriture s'affranchissant du récit quotidien par l'introduction du recul dans l'écriture. De plus cette forme, bien que chronologique, permet de faire des allers-retours dans le temps donc offre la possibilité de regrouper des portions d'itinéraires en chapitres. En effet, le « tableau descriptif » n'est que difficilement une forme valide de récit de voyage sans qu'il y ait un aspect chronologique. Il est nécessairement couplé avec des lettres, un journal ou le plus souvent (trente-trois occurrences) avec un tableau chronologique.

---

<sup>1</sup> Adolphe BLANQUI, *Voyage en Bulgarie pendant l'année 1841*, Paris, Coquebert, 1843, p. VI.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. VII.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. VIII.

Le « tableau descriptif » sans « tableau chronologique » est représenté néanmoins huit ouvrages dans le corpus. Ces huit récits possèdent tous la même particularité, c'est-à-dire un aspect chronologique très effacé. Cependant, les auteurs ayant réellement voyagé et présentant leur récit comme un récit de voyage, il ne nous a pas semblé pertinent de les exclure du corpus. Ce cas particulier du « tableau descriptif » dépourvu d'une chronologie apparente se rapproche véritablement des frontières du genre récit de voyage.

La table des matières du récit d'Adolphe Blanqui illustre parfaitement le « tableau descriptif/chronologique », forme très répandue de récit<sup>1</sup>. Certains chapitres sont consacrés à une portion d'itinéraire comme le chapitre I relatant son déplacement entre Paris et Vienne en Autriche ou le chapitre XVI entre Andrinople et Constantinople. Entre ces « chapitres itinéraires » sont intercalés des « chapitres exposés » où l'auteur décrit et analyse la situation dans un lieu ou expose un thème. Ainsi en traversant la Thrace pour se rendre à Constantinople, il insère le chapitre XII : « Caractère des populations bulgares — les Grecs et les Slaves — La religion grecque — Caractères particuliers qui la distinguent [...] » et le chapitre XIII : « De l'agriculture en Bulgarie — de l'Industrie et du commerce ».

Cette forme permet de répondre à deux des principales approches du récit : suivre l'itinéraire du voyage et décrire de manière organisée les observations. En effet, elle permet de faire coïncider sur le papier la tension incessante imposée par la chronologie du voyage et l'observation immobilisée dans un présent<sup>2</sup>, souvent augmenté de nouvelles connaissances lors de la réécriture postérieure. Ainsi, la continuité chronologique, élément quasiment indispensable du récit de voyage, est maintenue. Finalement, bien qu'elle présente moins de liberté formelle que sous la forme du journal ou de la lettre, et bien qu'elle soit structurée en chapitres, cette forme de récit ne garantit pas une vision globale ni obligatoirement un ordre logique<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Seulement une occurrence de moins que le journal de voyage dans le corpus.

<sup>2</sup> Réal OUELLET, *La relation de voyage en Amérique*, *op. cit.*, p. 5.

<sup>3</sup> Wendelin GUENTNER, *Esquisses littéraires*, *op. cit.*, p. 29.

### *Les formes marginales de récit de voyage*

Parallèlement à ses trois principales formes, le récit de voyage existe sous des aspects bien plus marginaux. Ces formes sont, chacune à leur manière, éloignées du noyau dur de l'écriture du voyage à savoir la relation épistolaire, le journal ou le tableau descriptif-chronologique. Notre corpus contient des récits que nous avons classés sous la dénomination de « guide », « mémoires » et « tableau descriptif et statistique ».

Deux ouvrages du corpus sont classés en « guide ». Nous avons fait le choix de conserver ces deux ouvrages parmi les « récits de voyage » et non de les intégrer dans le groupe des « guides de voyage », car le récit raconte réellement un voyage. L'auteur décrit minutieusement son voyage et l'itinéraire qu'il a emprunté, à l'inverse des « vrais » guides de voyage. En effet, généralement les auteurs de guides ont véritablement voyagé sur au moins une partie des itinéraires. Cependant, leurs ouvrages sont structurés par portion d'itinéraire, par grands axes de transports ou par région. Il est donc impossible de reconstituer l'itinéraire de l'auteur, à l'inverse des récits que nous avons classés en « guide » dans le corpus de récits de voyage. Ce classement étant basé sur la forme des récits, la frontière est souvent très mince avec certains récits classés en « tableau descriptif/chronologique ». La volonté de créer un guide n'est pas rare parmi les voyageurs, et peut être énoncée dans le pacte viatique, comme l'explique par exemple Fortia de Piles :

J'ai travaillé beaucoup plus pour les Voyageurs que pour les lecteurs de cabinet : j'ai voulu servir de guide à ceux qui visiteront après moi les mêmes pays, leur éviter la privation que j'ai éprouvée d'un ouvrage écrit expressément pour eux [...] Je me borne à dire que mon but a été de tenir lieu de tout autre ouvrage à ceux qui me suivront, et de leur donner les moyens de parcourir, sans le secours de personne, toute la partie de l'Europe que j'ai visitée<sup>1</sup>.

Néanmoins, dans la forme donnée par l'auteur, deux récits s'apparentent au guide tandis que les autres ont une construction bien plus proche du tableau. Par exemple, nous n'avons pas classé le récit de Lalande<sup>2</sup> dans cette dernière catégorie, car bien qu'utilisé comme guide de référence par de nombreux voyageurs, il se présente sous la forme d'un

---

<sup>1</sup> Alphonse FORTIA DE PILES, *Voyage de deux Français dans le nord de l'Europe 1790-1792*, Paris, Desenne, 1796, vol. 1, p. IV-V.

<sup>2</sup> Jérôme de LALANDE, *Voyage d'un Français en Italie, fait dans les années 1765 & 1766*, Venise-Paris, Desaint, 1769, 8 vol.



tableau. Finalement, ce n'est pas l'intention de l'auteur que nous avons adopté comme critère décisif de classification, mais bien la forme donnée au récit.

Parmi les formes marginales de récit de voyage du corpus existent les « mémoires ». Les quelques occurrences correspondent à des récits intégrés dans les mémoires de l'auteur. Ils ont donc été écrits avec un recul très important et intégrés comme un épisode parmi tant d'autres de la vie de l'auteur.

Le cas du « tableau descriptif et statistique » est, comme son nom l'indique, apparenté aux différentes formes de « tableau ». Cependant, le récit du voyage s'efface presque derrière l'importance donnée aux statistiques présentées dans ces deux récits. Dans les deux cas, ces récits sont des comptes rendus de mission, ce qui caractérise leur forme particulière.

En-dehors de ces formes assez codifiées par la pratique, la tradition ou le pacte viatique, se rencontrent des récits « hybrides ». Ces derniers se caractérisent par l'utilisation de deux constructions différentes de récit en un. Les exemples les plus présents dans le corpus sont ceux incluant des lettres au sein du récit. Ainsi, six récits du corpus sont classés sous l'appellation « journal/épistolaire ». Nous avons déjà évoqué la proximité méthodologique de rédaction entre le journal et les lettres de voyage. Dans le cas où deux formats de récit se rencontrent en un, ce peut être un effet stylistique visant à varier et dynamiser la narration pour les destinataires. Plus simplement, l'ajout de lettres réellement expédiées lors du voyage peut viser à compléter le journal du voyageur en incorporant d'autres éléments.

Le corpus de récits de voyage est à l'image du genre récit de voyage sur la période étudiée : polymorphe. Les principales formes sont très représentées, mais elles peuvent être mélangées avec d'autres, plus marginales. En outre, des styles mineurs de récits existent, pouvant être flous et mal délimités à travers les frontières poreuses du genre et des formes de récits de voyage. Logiquement, le traitement et l'écriture du temps ne sont pas égaux entre toutes ces formes. Le journal ou la lettre, genres existant également hors du voyage, sont bien plus fortement dépendants du temps dans leurs constructions et en rendent bien plus compte que les tableaux descriptifs.

## *Anatomie du discours des voyageurs*

### *L'écriture du monde et l'écriture de soi : changement d'approche rédactionnelle au tournant des Lumières*

La forme du récit du voyage est le résultat d'un grand nombre de facteurs, au premier rang desquels figure la tradition ou les codes de l'écriture du voyage. En ce qui concerne le discours, si l'écriture de la réalité peut sembler être une des formes de récit la plus évidente qui soit, elle relève néanmoins de structures discursives complexes dans les discours des voyageurs. La notion de « réalité » dans le récit est en effet toute relative. En effet, ce n'est pas tant des « vérités » que transcrivent les voyageurs, mais plutôt un « imaginaire vrai ». En d'autres termes, les relations de voyage, en étant une pratique sociale, donnent plus la manière dont sont appréhendés les éléments du voyage que la réalité en elle-même. À partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, la « vieille relation » des siècles précédents tend donc à se faire récit dans la mesure où l'aventure de voyager prime sur le but scientifique<sup>1</sup>, sauf bien évidemment dans le cas particulier du voyage savant.

L'écriture du voyage évolue fortement au cours de notre période d'étude. Le changement le plus significatif apparaît au tournant des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles lorsque la subjectivité devient la norme dans l'écriture du voyage. À l'image du journal autobiographique qui mute en journal intime au même moment en France, dans le récit de voyage, « au compte rendu du monde se substituerait un *usage du monde* et de soi »<sup>2</sup>. Cette mutation peut sembler éloignée de notre sujet, néanmoins elle revêt une importance capitale concernant l'écriture du temps. En effet, l'évolution du paradigme rédactionnel entraîne nécessairement des modifications dans l'écriture du temps.

Ce changement d'approche rédactionnelle, de l'écriture du monde à l'écriture de soi, s'explique par plusieurs facteurs. En premier lieu, la diversification du voyage semble entraîner une diversification de l'écriture. Effectivement, le développement du Grand Tour, puis des voyages d'agrément et enfin des pratiques s'apparentant au tourisme moderne, va offrir la possibilité aux voyageurs d'innover dans l'écriture. Ainsi, de nombreux exemples font penser à Philippe Antoine qu'au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle, le voyage

---

<sup>1</sup> Friedrich WOLFZETTEL, *Le discours du voyageur*, op. cit., p. 230.

<sup>2</sup> Adrien PASQUALI, *Le tour des horizons : critiques et récits de voyage*, Paris, Klincksieck, 1994, p. 91.

est devenu « promenade »<sup>1</sup>. Autrement dit, le voyage ne consiste plus seulement en une découverte et exploration, mais aussi en une répétition des observations, validation des constatations et surtout en une introspection.

À l'exception du voyage savant, pour le reste des voyageurs l'ère du voyage de découverte et d'exploration s'achève sur le territoire européen. Le voyage et la relation n'ont donc plus vocation à rendre compte du monde, à le répertorier ou l'expliquer. Les nouvelles pratiques de voyage s'apparentant au tourisme amènent les voyageurs à se déplacer, bien évidemment dans l'espace, mais aussi à l'intérieur de leur âme. Cette nouveauté se traduit dans le récit de voyage par la place laissée à l'écriture du moi, au « relevé de ses impressions »<sup>2</sup>. Désormais, ce ne sont plus les éléments observés que le voyageur se doit de décrire, mais les émotions suscitées face à ces mêmes éléments. L'intérêt du voyageur-auteur n'est plus tant la réalité, l'environnement extérieur, que le résultat que produit cet environnement sur ses sentiments. Le voyage romantique « vise à enregistrer ses expériences de voyage en tant qu'expérience du moi »<sup>3</sup>. Cette sensibilité romantique s'illustre également sous d'autres formes artistiques, ne serait-ce que la peinture, comme l'explique Caspar David Friedrich: « Le peintre ne doit pas seulement peindre ce qu'il voit devant lui, mais ce qu'il voit en lui. S'il ne voit rien en lui, qu'il cesse aussi de peindre ce qu'il voit devant lui »<sup>4</sup>.

Cette orientation de l'écriture du voyage vers le moi n'est pas en réalité la création des voyageurs romantiques. Dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, les voyageurs des Lumières pouvaient déjà décrire les émotions suscitées par l'expérience du voyage, plus que les faits du voyage en lui-même. Cependant, à l'instar du président de Brosses, cette sensibilité est celle d'un moi social et théâtral, à travers lequel l'auteur joue des registres littéraires sans réellement découvrir son âme<sup>5</sup>. Le moi romantique, « pathétique et

---

<sup>1</sup> Philippe ANTOINE, *Quand le voyage devient promenade*, *op. cit.*

<sup>2</sup> Philippe ANTOINE, « Ceci n'est pas un livre. Le récit de voyage et le refus de la littérature », *op. cit.*, p. 46.

<sup>3</sup> Tatiana MICHAELIS, « De Bernardin de Saint-Pierre à Chateaubriand : un tournant dans l'histoire du voyage en littérature », in Victor DEL LITTO et Emanuele KANCEFF (dirs.), *Le journal de voyage et Stendhal : actes du colloque de Grenoble*, Genève-Paris, Champion-Slatkine, 1986, p. 83.

<sup>4</sup> Caspar David FRIEDRICH, *En contemplant une collection de peinture*, Paris, José Corti, 2011, p. 126.

<sup>5</sup> Friedrich WOLFZETTEL, *Le discours du voyageur*, *op. cit.*, p. 305.

solitaire »<sup>1</sup>, reste quant à lui encore intime jusqu'au tout début du XIX<sup>e</sup> siècle bien que l'influence de Rousseau ne soit pas négligeable dans la construction de ce nouveau paradigme sentimental.

Pour Friedrich Wolfzettel, la pratique épistolaire et son lien très étroit avec le récit de voyage a pu avoir une influence sur l'émergence de la subjectivité dans l'écriture de voyage<sup>2</sup>. Nous avons vu *supra* la part élevée que représente le genre épistolaire dans le corpus de récit de voyage. Or, la lettre est obligatoirement, du moins dans son format écrite en style direct par l'auteur et adressée à un destinataire. Elle est donc nécessairement subjective, car écrite à la première personne. La persistance de la tradition humaniste faisant de la lettre un outil de diffusion de savoirs tout autant que de divertissement mondain lui permet d'être un excellent vecteur de diffusion du voyage. Ce fut particulièrement le cas au moment où le voyage n'a justement plus de réelles découvertes à diffuser. En effet, c'est à partir de l'instant où les connaissances de base concernant un pays sont relativement accessibles par le biais d'autres publications que le récit de voyage « peut s'offrir le luxe d'être plus personnel et de mettre l'accent où bon lui semble »<sup>3</sup>. Plus largement, entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le récit de voyage se caractérise, ou plutôt illustre, la transition de la recherche de description d'un objet vers une narration basée sur le sujet, c'est-à-dire l'auteur. Pour reprendre Roland le Huenen, à l'orée du romantisme, le récit de voyage se définit par « le passage d'un inventaire du monde à un usage du monde qui accorde au moi du voyageur une autorité régulatrice jusqu'alors inégalée »<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> *Ibid.*

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 300.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 301.

<sup>4</sup> Roland LE HUENEN, « Parler de soi par ricochet : le voyage au féminin ou l'impossible autobiographie (George Sand, Flora Tristan, Léonie d'Aunet) », in Frank ESTELMANN, Sarga MOUSSA et Friedrich WOLFZETTEL (dirs.), *Voyageuses européennes au XIX<sup>e</sup> siècle : identités, genres, codes*, Paris, PUPS, 2012, p. 38.

*Les structures discursives du récit de voyage ou l'impossible écriture de la réalité*

Dans la mesure où le récit de voyage vit de l'interpénétration de la science et de l'autobiographie, il n'existe pas d'unique forme discursive d'écriture de la réalité<sup>1</sup>. De plus, l'écriture du voyage est une écriture référentielle. C'est donc une écriture qui a pour but d'enregistrer des éléments ayant leur propre existence, à l'inverse de la fiction. Mais face à « l'hétéronomie du réel », l'écriture se révèle inapte, voire impuissante à saisir le monde<sup>2</sup>. Dans ces conditions, rendre compte de ce qui est observé ou ressenti est donc très difficile. En outre, dans le cas spécifique du voyage, les découvertes induisent une nouvelle difficulté puisque « le langage verbal arrive difficilement à rendre la nouveauté d'une perception prisonnière des clichés de son origine »<sup>3</sup>.

La tradition littéraire a fait de l'écriture l'un des deux principaux modes de transmission des représentations avec les arts picturaux. Or, comme le rappelle Réal Ouellet à propos des voyageurs en Amérique, « le voyageur en territoire étranger prend vite conscience que l'essentiel de son expérience ne se communique pas facilement par le langage »<sup>4</sup>. Effectivement, le cas de l'Amérique est plus extrême que l'Europe, car il n'existe pas encore de mot dans les langues européennes pour décrire certaines productions de la nature. Lamartine a conscience de cette difficulté, il l'expérimente personnellement lors de son voyage en Orient. Ainsi, pour lui, parmi les trois modes de représentation du monde, l'écriture demeure un exercice bien plus compliqué que la peinture ou la création musicale :

Voyager, c'est traduire ; traduire à l'œil, à la pensée, à l'âme du lecteur, les lieux, les couleurs, les impressions, les sentiments que la nature ou les monuments humains donnent au voyageur [...] Exprimer comment ? Non pas avec des lignes et des couleurs, comme le peintre, chose facile et simple ; non pas avec des sons, comme le musicien ; mais avec des mots, avec des idées qui ne renferment ni sons, ni ligne, ni couleur<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Tzvetan TODOROV, *Les Morales de l'histoire*, op. cit., p. 133.

<sup>2</sup> Christine MONTALBETTI, *Le voyage, le monde et la bibliothèque*, Paris, PUF, 1997, p. 5.

<sup>3</sup> Réal OUELLET, *La relation de voyage en Amérique*, op. cit., p. 18.

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> Alphonse de LAMARTINE, *Voyage en Orient*, op. cit., p. 123.

Écrire un voyage peut donc être équivalent à une traduction de l'environnement et des sentiments du voyageur pour un lecteur qui n'a potentiellement aucune image mentale du lieu décrit. D'autres auteurs, moins ambitieux que Lamartine, font des analogies entre l'écriture du voyage et la vision. Théophile Gautier se présente comme un « daguerréotype littéraire » à propos de son voyage en Espagne et Victor Hugo entend être une « fenêtre » par laquelle le lecteur pourra regarder son voyage<sup>1</sup>. George Sand définit quant à elle son écriture comme une « lunette d'approche »<sup>2</sup>. Bien qu'étant fidèles à la réalité, ces métaphores visuelles restreignent la vue. Un daguerréotype ne saisit qu'un court instant, une fenêtre ne montre qu'une partie du paysage, une lunette d'approche met l'accent sur un objet et cache les autres. En fin de compte, à l'image de toute opération référentielle, l'écriture du voyage renferme une part d'impossibilité<sup>3</sup> dans la description et l'explication.

Bien que pouvant faire aveu de leur impuissance à transcrire le voyage à l'image de Lamartine précédemment cité, les voyageurs mettent généralement en place toute une série de stratagèmes discursifs et stylistiques pour augmenter la compréhension de leurs textes. Ils ont ainsi souvent recours à l'analogie<sup>4</sup>, aux comparaisons ou encore aux néologismes ou à un nouveau champ lexical pour transcrire sur papier leurs visions, perceptions ou interprétations du monde.

D'une autre manière, la réécriture figure parmi les principaux autres stratagèmes d'écriture visant à une transcription plus fidèle du réel. Cela n'est pas sans risque car l'auteur peut rapidement être tenté de modifier son texte pour le conformer à certains modèles. En effet, en réécrivant son texte *a posteriori*, après avoir lu d'autres récits de voyage, l'auteur peut l'enrichir en s'inspirant, ou en plagiant d'autres récits. Mais le risque de cette réécriture qui n'est plus seulement stylistique, mais qui touche aussi au contenu

---

<sup>1</sup> Exemples cités par Philippe ANTOINE, « Ceci n'est pas un livre. Le récit de voyage et le refus de la littérature », *op. cit.*, p. 54.

<sup>2</sup> George SAND, « Un hiver à Majorque », in *Œuvres autobiographique*, Paris, Gallimard, coll. « Pléiade », 1971, vol. 2, p. 1052.

<sup>3</sup> Christine MONTALBETTI, *Le voyage, le monde et la bibliothèque*, *op. cit.*, p. 1.

<sup>4</sup> Voir l'ouvrage d'Alain GUYOT, *Analogie et récit de voyage : voir, mesurer, interpréter le monde*, Paris, Garnier, 2012.

même du récit, débouche sur un aspect capital du récit de voyage : l'invention ou la déformation de la réalité.

Effectivement, l'exagération, la déformation et le mensonge sont très présents dans le récit de voyage, et ce, dès son origine. Ainsi dans l'*Encyclopédie*, pour le chevalier Jaucourt, le voyageur est :

Celui qui fait des voyages par divers motifs, & qui, quelquefois en donne des relations ; mais c'est en cela que d'ordinaire les voyageurs usent de peu de fidélité. Ils ajoutent presque toujours aux choses qu'ils ont vues, celles qu'ils pouvaient voir ; & pour ne pas laisser le récit de leurs voyages imparfaits, ils rapportent ce qu'ils ont lu dans les auteurs parce qu'ils sont premièrement trompés, de même qu'ils trompent leurs lecteurs ensuite<sup>1</sup>.

Le *Dictionnaire* de Richelet définit dans son édition de 1759 le récit de voyage comme un « livre qui traite de quelque voyage. La plupart des voyages sont mal faits, et pleins d'exagérations et de mensonges »<sup>2</sup>. En plus des commentateurs, cette propension à la déformation du récit est également bien présente dans la conscience des voyageurs. L'explorateur italien Giuseppe Acerbi est lucide sur ce point dans les premières années du XIX<sup>e</sup> siècle : « De tous les défauts que l'on puisse reprocher aux voyageurs, ceux qui nuisent le plus à l'estime que l'on doit d'ailleurs à leurs travaux et à leurs écrits, sont sans doute la partialité et l'inexactitude, dont leurs relations se trouvent quelquefois entachées »<sup>3</sup>. Écrire, décrire la réalité est donc une entreprise bien ardue, à la limite du possible, à laquelle s'attellent avec plus ou moins de succès, les voyageurs-auteurs.

La tentation de dévier de la réalité est élevée lors de la phase de réécriture. Dans le cas où l'auteur veut publier son récit, cette tentation est particulièrement grande, car il lui faut également penser à plaire au lectorat. Or, cette problématique de l'inexactitude, de l'impossible écriture du réel, résulte de la tension entre deux des principaux objectifs du récit de voyage : instruire et divertir<sup>4</sup>. En effet, essayer de rendre compte de la réalité avec fidélité a de fortes chances de produire un récit ennuyeux. À l'inverse, pour devenir

---

<sup>1</sup> CHEVALIER DE JAUCOURT, « Voyageur », in Denis DIDEROT et Jean le Rond D'ALEMBERT (dirs.), *Encyclopédie*, *op. cit.* vol. 17, p. 477.

<sup>2</sup> Pierre RICHELET, *Dictionnaire de la langue française ancienne et moderne*, Lyon, Pierre Bruyset-Ponthus, 1759 (première édition 1680), vol. 3, p. 877.

<sup>3</sup> Giuseppe ACERBI, *Voyage au Cap-Nord*, Paris, 1804, vol. 1, p. 1.

<sup>4</sup> Andreas MOTSCH, « La relation de voyage : itinéraire d'une pratique », *@nalyses*, 2014, vol. 9, n° 1, p. 247.

divertissant, un récit s'écartera des degrés divers de la réalité, jusqu'à l'improbable et le merveilleux. Si déjà pour Furetière, en 1690, le voyageur exagère souvent car « il a beau mentir qui vient de loin »<sup>1</sup>, Anne-Gaëlle Weber le souligne toujours à propos des voyageurs savants du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup>. Effectivement, les lecteurs ne peuvent mettre en doute le récit, contester ce qui a été vu, à moins d'être aussi savants et d'avoir voyagé dans le même lieu. Pour anticiper ces critiques, les éditeurs et les auteurs fournissent des éléments en faveur de leur crédibilité, particulièrement dans le cas du voyage savant, où l'exactitude prime sur le divertissement. Ainsi, l'auteur est habituellement présenté par sa qualité, ses titres, ses appartenances à des sociétés savantes ou d'autres éléments témoignant de son sérieux. Outre la personnalité et le prestige du voyageur, la durée du voyage et du séjour est perçue comme un gage de qualité des observations. Effectivement, elle atteste que le voyageur a bien pu se rendre dans ces lieux et qu'il a pu disposer du temps nécessaire pour mener à bien ses observations<sup>3</sup>.

#### *Influences réciproques et lieux communs du discours viatique*

L'écriture référentielle, en particulier celle d'un réel nouveau pour l'auteur et peu connu du lectorat, comme ce peut être souvent le cas dans le voyage, est délicate. Nous venons de le voir, les voyageurs éprouvent des difficultés pour rendre compte fidèlement de la réalité. Outre, l'aspect stylistique, la réécriture permet aussi aux auteurs de compléter leurs observations par l'étude bibliographique. Cependant, elle entraîne plusieurs conséquences sémantiques. La première, que nous avons développée dans la sous-partie précédente, est la tentation pour l'auteur d'inventer ou de déformer la réalité. La deuxième conséquence, entièrement connectée à la première, est la tendance à l'écriture de lieux communs dans le récit de voyage. Pour appréhender les émotions et perceptions temporelles des voyageurs au plus près de ce qu'ils ont vécu, il nous est nécessaire d'analyser en quelle mesure les lieux communs de l'écriture du temps peuvent

---

<sup>1</sup> Antoine FURETIERE, *Dictionnaire universel contenant généralement tous les mots françois, tant vieux que modernes, et les termes de toutes les sciences et des arts*, La Haye - Amsterdam, Arnout - Reinier Leers, 1690, vol. 2, Article « loin ». Il est intéressant de noter que cette expression possède son équivalent dans de nombreuses autres langues.

<sup>2</sup> Anne-Gaëlle WEBER, *A beau mentir qui vient de loin*, op. cit., p. 186.

<sup>3</sup> Yasmine MARCIL, *La fureur des voyages*, op. cit., p. 278.



les influencer. Nous devons également trouver et définir ces lieux communs pour les analyser en tant que tels, et non comme l'expression d'une perception originale.

L'écriture du lieu commun ou *topos* résulte du paradoxe de la création littéraire qui s'applique aussi à l'écriture viatique. Comme l'a expliqué Roland Barthes, la création littéraire « est à la fois signe d'une histoire, et résistance à cette histoire »<sup>1</sup>. En effet, dans le cadre du récit de voyage, ce paradoxe provient de la dissension entre la volonté d'originalité de l'auteur et la nécessité de décrire la réalité, ou du moins « l'imaginaire vrai », faisant office de réalité. En cherchant un équilibre entre ces deux nécessités du discours, l'auteur, en subissant l'influence de ses lectures, est amené à utiliser consciemment ou inconsciemment des lieux communs. Ces *topoi* ont deux origines : une antérieure et une postérieure à l'exécution du voyage.

Dans le premier cas, le voyageur aura suivi les recommandations des manuels de voyage et aura lu attentivement des guides et des récits des pays qu'il s'apprête à parcourir, comme le veut la tradition<sup>2</sup>. Ainsi, le voyageur se crée une perspective d'attente, il se conditionne à observer, ressentir, percevoir ce qu'il a lu dans ses lectures préparatoires au voyage. De là, son conditionnement peut le faire tendre à observer ou éprouver les mêmes choses que ses prédécesseurs. Cependant, dans le cas où le voyageur n'aurait pas eu d'« horizon mental », sa personnalité ou une multitude d'autres facteurs aurait pu lui faire considérer les éléments du voyage autrement. Dans le second cas, la lecture est postérieure au voyage. Elle est un peu moins systématique, mais néanmoins courante. Elle a pour but l'enrichissement du texte, mais aussi sa vérification et sa mise en conformité. En effet, si l'auteur s'éloigne trop des descriptions de ses prédécesseurs, cela peut engendrer une critique ou une suspicion d'exagération et d'invention.

Ces deux cas, lectures antérieures et postérieures au voyage, vont généralement de pair. De plus, sans qu'il soit possible d'établir de statistiques précises, nous pouvons aisément supposer, ne serait-ce que par les indications dans les récits, qu'aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles la quasi-totalité des voyageurs lisaient avant le voyage et dans une moindre mesure après. Lors de l'écriture définitive du récit par la lecture et la reprise, l'auteur doit se positionner dans une certaine continuité ainsi que sous l'autorité de ses

---

<sup>1</sup> Roland BARTHES, *Sur Racine*, Paris, Seuil, 1963, p. 149.

<sup>2</sup> Sylvain VENAYRE, *Panorama du voyage*, *op. cit.*, p. 160-161.

prédécesseurs<sup>1</sup>. Effectivement, malgré l'apparente liberté de l'écriture du voyage, le récit se doit d'être ce qu'en attend le lecteur : à la fois conformité au modèle et distanciation. L'écriture du récit doit donc être recevable par le public auquel elle est destinée et opérer constamment un aller-retour entre ce qui est attendu et inattendu<sup>2</sup>.

Cette stratégie de récupération textuelle s'illustre particulièrement à la fin de notre période d'étude. En effet, bien que les « confins » de l'Europe soient encore des espaces peu connus, le reste l'est relativement bien. Au même moment, les récits portant comme titre « impressions d'un voyage » ou « souvenirs de voyage » apparaissent. Friedrich Wolfzettel date leur apparition à partir des années 1820, puis il remarque une forte augmentation dans les années 1830 et 1840<sup>3</sup>. Contrairement aux voyages d'exploration, ces voyages sont ceux de la confirmation. Ils confirment les connaissances de ce lieu, mais aussi l'authenticité du voyage, surtout de l'auteur et de sa subjectivité<sup>4</sup>. Toutefois, ils ne confirment pas l'intérêt du voyage, sinon au moment où l'exploration s'achève il n'y aurait plus d'utilité à continuer de voyager et d'en écrire un récit. Certains commentateurs ou auteurs notent même qu'en décrivant ce qui est déjà connu, ces récits ne sont d'aucune utilité scientifique ou littéraire<sup>5</sup>. En répétant et en décrivant les mêmes éléments, tant le paysage que les villes, les œuvres d'art ou encore les us et coutumes de peuples européens, les voyageurs s'auto-influencent et perpétuent les lieux communs à travers leurs discours.

L'utilisation du lieu commun est ancienne et se retrouve déjà dans les récits d'exploration du début de l'époque moderne. Ces *topoi* ont évolué à travers les siècles, depuis l'usage répété du superlatif et du « merveilleux » chez les explorateurs des XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles à ceux des voyageurs des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. Étant un argument rhétorique utilisé en vue d'obtenir l'adhésion des lecteurs, les *topoi* évoluent dans le temps et selon les types de voyage. Outre les *topoi* généraux du voyage, les genres plus spécifiques possèdent également des lieux communs spécifiques. Ainsi, les *topoi* du récit de voyage

---

<sup>1</sup> Adrien PASQUALI, *Le tour des horizons : critiques et récits de voyage*, op. cit., p. 57.

<sup>2</sup> Odile GANNIER, *La littérature de voyage*, op. cit., p. 8.

<sup>3</sup> Friedrich WOLFZETTEL, « « Souvenirs d'un voyage... » : esquisse d'une théorie du souvenir au temps du romantisme », op. cit., p. 93.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 91.

<sup>5</sup> Anne-Gaëlle WEBER, *A beau mentir qui vient de loin*, op. cit., p. 47.

savant ne sont pas les mêmes que celui du voyage d'agrément ni par exemple du voyage médical. En effet, les genres littéraires et plus spécifiquement les genres de récits de voyage fonctionnent comme des « horizons d'attente »<sup>1</sup> pour les lecteurs tout en étant des modèles d'écriture pour les auteurs<sup>2</sup>. C'est-à-dire que le lecteur a une attente du récit et présume trouver certains éléments, dont les *topoi* spécifiques au genre de récit qu'il s'apprête à lire. Il en va de même pour l'auteur qui ne peut s'émanciper de faire figurer les lieux communs attendus dans son discours.

Nous avons déjà mentionné à plusieurs reprises certains de ces *topoi*. L'autodénigrement des voyageurs dans les paratextes, au même titre que l'intégration du public dans la figure des cercles familiaux ou amicaux en sont un bon exemple. Le sacrifice du savant qui engage son intégrité physique dans des conditions difficiles et des pays reculés pour l'avancement de la science tout autant que le malade souffrant sont des lieux communs spécifiques à un type de voyage. D'autres *topoi* peuvent être attachés à un espace particulier. C'est par exemple le cas de la peur ou de l'effroi sur les routes bordées de précipices traversant les Alpes, de l'ennui dans les forêts interminables d'Europe de l'Est ou encore du charme accueillant des campagnes d'Italie. Cependant, les lieux communs touchent soit à des éléments spécifiques au voyage, à l'instar d'accidents en voiture, du mal de mer, d'une mauvaise auberge, soit à la subjectivité de l'auteur. Le voyageur se doit ainsi d'être émerveillé à Rome ou devant un paysage, une « vue » des Alpes, par exemple devant les glaciers de l'Oberland bernois. Le voyageur se doit d'analyser et de décrire les peuples européens de la même manière. Ainsi le juif de Galicie est aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles obligatoirement un voleur pour les voyageurs originaires d'Europe de l'Ouest<sup>3</sup>, tout comme le paysan scandinave est un « bon sauvage ». Les lieux communs du voyage se retrouvent généralement dans les récits de voyage fictionnels, à l'instar du *Voyage au labyrinthe des jardins du roi* de Simon Linguet publié en 1755<sup>4</sup>. Dans ce très court récit, l'auteur décrit de manière ironique les mille périls auxquels il s'expose en allant voyager dans les jardins de Versailles. Il doit ainsi traverser des « sables fangeux

---

<sup>1</sup> Hans Robert JAUSS, *Pour une esthétique de la réception*, Paris, Gallimard, 1990, p. 49.

<sup>2</sup> Tzvetan TODOROV, *Les genres du discours*, Paris, Seuil, 1978, p. 50-51.

<sup>3</sup> Grégoire BESSON, « L'exotisme religieux des confins européens entre Lumières et romantisme », *op. cit.*

<sup>4</sup> Simon Nicolas LINGUET, *Voyage au labyrinthe du jardin du roi*, La Haye, Libraires associés, 1755.

& mobiles »<sup>1</sup> qui ne s'avèrent être qu'un peu de boue. Plus loin, dans le registre du bestiaire, il doit affronter « le frère cadet de Cerbère », puis « un monstre ailé, noir, & de blanc entremêlé »<sup>2</sup>, c'est-à-dire un chien et une pie qui lui font obstacle.

Nous n'avons pas pour objectif de dresser la liste de tous les *topoi* du récit de voyage en Europe entre Lumières et romantisme du fait de l'étendue des territoires traversés, de la diversité des voyageurs et surtout de l'étendue de la chronologie. Cependant, si l'écriture et la lecture tendent à uniformiser les pratiques viatiques<sup>3</sup> il nous est impératif de dénouer les liens entre le *topos* de l'écriture du temps, l'expression de perceptions authentiques et l'inscription de la temporalité dans le récit de voyage.

### *L'écriture du temps dans le récit de voyage*

Le traitement de l'écriture du temps dans le récit de voyage peut être extrêmement variable, comme nous venons de le voir dans les deux premières parties du chapitre. La pluralité des approches créatives, tant dans l'écriture que la réécriture, ainsi que les procédés éditoriaux du récit, laissent la place à une grande diversité dans l'écriture du temps. De plus, entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et du XIX<sup>e</sup> siècle, les formes de récit ainsi que le discours évoluant vers la subjectivité, mais toujours empreint de lieux communs, offrent au voyageur une large liberté rédactionnelle.

Tout récit est composé de deux temporalités : celle de la chose racontée ou temps de l'histoire (le signifié) et celle propre au récit (le signifiant)<sup>4</sup>. Dans le cas du récit de voyage réel, il est donc nécessaire de distinguer la temporalité du voyage et la temporalité du récit. Ces deux temporalités peuvent être dissociées, c'est-à-dire étudiées distinctement, mais le temps du récit est tributaire du temps de l'histoire, il ne peut exister sans une chronologie réellement vécue. En tant que forme d'écriture autobiographique, l'écriture du voyage possède de nombreuses similarités épistémologiques avec d'autres

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 8.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 13 et 15.

<sup>3</sup> Isabelle BAUDINO (dir.), *Les voyageuses britanniques au XVIII<sup>e</sup> siècle : l'étape lyonnaise dans l'itinéraire du Grand Tour*, Paris, L'Harmattan, 2015, p. 14.

<sup>4</sup> Gérard GENETTE, *Discours du récit*, Paris, Seuil, 2007, p. 21.

formes d'écriture de soi. Si dans l'écriture du for privé le rapport entre l'écriture de soi et le temps est double par la distinction entre l'écriture quotidienne et l'écriture rétrospective<sup>1</sup> dans l'écriture du voyage, ce rapport est généralement brouillé par les fréquentes réécritures. Cependant, l'étude du récit permet justement d'accéder au temps du voyage par le biais de la multitude d'informations temporelles composant le récit. Ces informations ou indicateurs temporels se retrouvent sous des formes directes ou indirectes. L'inscription de dates, d'indications temporelles ou d'horaires, leur fréquence et leur précision sont des éléments primordiaux dans la jonction entre le temps vécu et le temps raconté. La vitesse du récit, le recours à certaines figures de style et l'utilisation des temps grammaticaux contribuent également à calquer le temps du récit sur le réel. Ces éléments peuvent être analysés comme l'expression plus ou moins consciente du sentiment du temps de l'auteur. En effet, l'expression directe d'une pensée au fil de son récit révèle l'importance ou l'intérêt qu'il lui accorde.

### *L'inscription de la date et des indications temporelles*

#### *La date : élément central du récit de voyage*

La première constatation évidente à la lecture des récits composant le corpus est l'immense diversité des écritures calendaires. Certains récits contiennent des dizaines voire des centaines de dates tandis que d'autres n'en renferment presque aucune. En outre, le degré de précision avec lequel la date est consignée est rarement le même.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer ces écarts. En règle générale, la forme du récit offre plus ou moins de possibilités au voyageur. Ainsi l'inscription de la date est logique, voire capitale dans le journal de voyage tandis que les tableaux descriptifs et chronologiques peuvent plus facilement s'en émanciper. Dans le journal, l'écriture de la datation existe sous plusieurs formes, à l'image des trois formes utilisées par Ambroise Richard et Achille Lheureux dans leur récit à quatre moins relatant leur périple en Suisse et en Italie au printemps 1828 :

*5 avril.* - Pendant la nuit, nous traversâmes Loriol et Montélimar [...]

---

<sup>1</sup> Anne BEROUJON et Clarisse COULOMB, « Temps de l'écriture, écritures du temps », *op. cit.*, p. 195.

puis,

Le jour de Pâques (6 avril), après avoir eu beaucoup de peine à nous procurer un mauvais cabriolet [...]

ou encore,

7 avril

Partis d'Avignon à onze heures du matin [...] <sup>1</sup>

Dans l'immense majorité des journaux de voyage du corpus, les dates sont écrites de la sorte. Néanmoins, le degré de précision varie selon un large spectre. L'écriture peut être datée seulement du mois, mais le plus souvent elle est, à l'image du récit de Richard et Lheureux, composée du jour et du mois. Parfois, l'année est ajoutée, soit dans le cas d'un voyage d'une durée supérieure à une année soit par procédé stylistique visant à rendre le journal plus solennel.

Parallèlement au journal, l'écriture de la date dans la forme épistolaire suit le même processus. En rédigeant une lettre, réelle ou fictive, l'auteur se doit de suivre les modèles épistolaires, donc d'inscrire son texte dans la chronologie. La date apparaît le plus souvent en évidence, généralement avec la localisation géographique, et avant le commencement du récit proprement dit. Toutefois, il n'est pas aisé de parvenir à déterminer si la date inscrite est celle du commencement ou de l'achèvement de la lettre, ni quelle est la durée de l'écriture. En effet, la lenteur des communications restreignait la diffusion de documents. Dans le cas de lettres réelles, celles rédigées par les voyageurs étaient généralement conséquentes, relatant des événements d'une certaine plage chronologique, de quelques jours à quelques semaines ou mois. Par conséquent, il n'est pas rare que soient ajoutés de nouveaux éléments survenus postérieurement au début de la rédaction. Ainsi la datation de ces lettres écrites sur plusieurs jours n'est pas aussi précise, en théorie, que celle d'une entrée de journal.

La mention de la date dans les autres types de récits de voyage est extrêmement variable. La forme du « tableau » descriptif comme chronologique est caractérisée par une réécriture importante visant à compléter le récit ou à augmenter sa compréhension au détriment de l'aspect purement chronologique et sans le recul du journal. Ainsi, l'analyse

---

<sup>1</sup> Ambroise RICHARDET Achille LHEUREUX, *Voyage de deux amis en Italie par le midi de la France et retour par la Suisse et les départements de l'Est*, Paris, H. Fournier, 1829, p. 7,9 et 11.

des récits fait apparaître un nombre relativement réduit d'inscriptions calendaires. En effet, l'organisation du texte s'émancipe d'une suite purement chronologique, comme c'est le cas dans le journal rédigé chaque jour, pour être agencée généralement sous forme de chapitres thématiques, qui eux-mêmes peuvent, à un autre niveau, réintroduire une nouvelle logique chronologique.

En dehors de la datation du moment de l'écriture, à l'instar du journal ou de la lettre, la date peut s'écrire en tout lieu du récit. À l'exception de quelques très rares cas de récit sans aucune date, la grande majorité en contient suffisamment pour pouvoir suivre l'avancée chronologique du voyage parallèlement au déplacement spatial. La date permet ainsi de faire coïncider le récit avec le vécu, d'inscrire les faits et observations rapportés dans une chronologie générale. C'est par exemple le cas pour le baron d'Haussez lorsqu'il passe le col du Grand-Saint-Bernard : « C'était le 9 juin que je traversai le Bernardin. Je cite cette date afin de faire apprécier l'état habituel de la température à une telle hauteur (6,400 pieds) et dans cette partie des Alpes »<sup>1</sup>. De la même manière, en entrant sur le territoire français dans le contexte des troubles révolutionnaires, le Suisse Jacques-Henri Meister note dans son récit qu'« il importe aujourd'hui plus que jamais de marquer avec exactitude la date de ses observations »<sup>2</sup> en septembre 1795.

Nous avons remarqué qu'en règle générale, l'inscription de date dans le récit est plutôt constante car elle constitue la trame chronologique du récit. Il est rare qu'un auteur inscrive dans son texte une chronologie précisément référencée dans une partie de son récit et non dans une autre. Concernant des voyages courts, cela peut paraître évident, mais lors de longs voyages, c'est-à-dire plusieurs années, les dates peuvent apparaître de manière plus irrégulière, suivant les phases du voyage.

Le calendrier est la chronologie d'une société et la date est un repère sur cette chronologie. Généralement, les événements marquants que subissent les voyageurs sont précisément datés lorsqu'ils sont transcrits en récit. Ainsi les dates inscrites dans les récits en comportant peu sont généralement des dates importantes pour le voyageur ou la chronologie de son voyage. Louise Fusil bien qu'écrivant un faible nombre de dates dans

---

<sup>1</sup> Charles LEMERCIER DE LONGPRE BARON D'HAUSSEZ, *Alpes et Danube, ou Voyage en Suisse, Styrie, Hongrie et Transylvanie*, Paris, Dupont, 1837, vol. 1, p. 331.

<sup>2</sup> Jacques-Henri MEISTER, *Souvenirs de mon dernier voyage à Paris (1795)*, Paris, Alphonse Picard, 1797, p. 49.

son récit ne fait pas exception à cette tendance. Lors de la retraite de Russie de 1812, elle précède l'armée napoléonienne et son retour se fait sans trop de difficultés jusqu'à Smolensk. Puis, la faim, le froid et les combats la rattrapent. Comme elle l'écrit, « ce fut du vendredi 6 novembre que je datai cette série de jours malheureux »<sup>1</sup>. Toutefois, parmi l'ensemble des récits quelques très rares journaux du corpus contiennent peu, voire très peu de dates en comparaison des autres journaux de voyage. Le journal<sup>2</sup> de Carl August Ehrensvärd est le cas le plus extrême, car aucune date n'y est écrite. Ce journal est singulier sur plusieurs points : il fut rédigé au retour du voyage, il est extrêmement court par rapport à la durée du voyage et il contient de nombreuses illustrations de l'auteur, bien plus parlantes dans son cas que les textes.

Bien que d'apparence simple, l'écriture de la date dans le récit de voyage n'est pas si aisée et les récits peuvent comporter des erreurs. En premier lieu, la différence de calendrier entre plusieurs États européens engendre obligatoirement une double datation d'une journée. Les voyageurs se rendant en Russie remarquent généralement ces douze jours de différence, comme l'explique l'anglais John Carr en arrivant à la douane de Cronstadt, juste avant Saint-Pétersbourg :

Avant de partir, nous avons observé qu'il entraînait nos noms dans le registre des arrivées à la date du deux juillet : d'abord nous fûmes surpris, car d'après mon journal, nous étions le quatorze ; mais après quelques instants de réflexion, nous nous rappelions que nous étions dans un pays où le calendrier julien est en vigueur, et qu'avec le vieux style, il nous fallait toujours avancer notre marche de douze jours. Le vieux et le nouveau style demeurent toujours supérieurs à l'absurdité poétique du calendrier français [...]<sup>3</sup>

Notons tout d'abord l'allusion sarcastique au calendrier républicain, qu'aucun voyageur ne traversant la France durant les années où il était en vigueur n'utilise<sup>4</sup>. À l'image de John Carr, presque tous les voyageurs se rendant en Russie utilisent lorsqu'ils sont sur ce territoire deux calendriers, le grégorien et le julien. En effet, ne pouvant s'émanciper réellement de ceux-ci, ils inscrivent généralement les deux dates. Que les deux dates ou

---

<sup>1</sup> Louise FUSIL, *L'incendie de Moscou [...]*, Paris - Londres, Pilet, 1817, p. 26.

<sup>2</sup> Carl August EHRENSVÄRD, *Resa till Italien 1780, 1781, 1782. Skriften 1782 i Stralsund / Viaggio in Italia 1780, 1781, 1782. Scritto a Stralsund nel 1782*, Stockholm - Rome, Italice, 1969.

<sup>3</sup> John CARR, *A Northern summer or travels round the Baltic*, op. cit., p. 199-200.

<sup>4</sup> Voir chapitre 1, « les calendriers européens aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècle »



seulement l'une d'elles soient utilisées, pour éviter les confusions, les voyageurs prennent soin d'ajouter les mentions « A.S » pour ancien style donc le calendrier julien ou « N.S » pour nouveau style donc le calendrier grégorien. Cette double date semble être un marqueur assez fort du dépaysement que peuvent trouver des Européens de l'ouest en Russie. Elizabeth Rigby a ainsi véritablement conscience d'arriver en Russie en octobre 1838 quand elle voit apparaître ces dates doubles : « Ce ne fut que le matin suivant que nous nous sentîmes réellement en terre étrangère, lorsque nous étions confrontés à nos dates doubles ainsi qu'à d'autres choses étranges et à deux visages, liés à l'expérience russe »<sup>1</sup>.

De cette alternance de dates peuvent survenir des confusions ou des erreurs de datation. Dans un autre registre, le passage des notes au texte définitif, puis du manuscrit à l'ouvrage imprimé et enfin de l'édition originale à une réédition ou une traduction sont autant d'étapes où les dates peuvent se mélanger ou se modifier. Nous avons ainsi pu relever un nombre assez significatif d'erreurs chez plusieurs auteurs et dans plusieurs éditions. Goethe semble par exemple ne pas avoir été très appliqué dans l'écriture des dates de son journal à moins que son éditeur ne fît une erreur, reprise depuis par toutes les autres éditions. En effet, tant dans l'édition originale (*Italienische Reise*, 1816-1817) que dans l'édition de référence traduite en français<sup>2</sup>, son journal comporte plusieurs « 13 mai 1787 ». À la page 573 de l'édition française nous pouvons lire « Messine, dimanche 13 mai 1787 », puis page 587 : « Messine et sur la mer, lundi 13 mai 1787 », ensuite à la page 591 : « Sur la mer, mardi 13 mai ». Pour finir à la page 593 apparaît le 14, mai, mais situé un lundi et pas le mercredi qu'il devrait être en suivant l'ordre logique. Goethe étant généralement très précis dans son écriture temporelle, deux hypothèses peuvent expliquer cette singularité. Premièrement, l'altération des notes utilisée par la mise en récit. En effet, étant publiée vingt-neuf ans après la fin du voyage, cette rédaction est probablement postérieure de plusieurs années. Or, le papier a pu s'abîmer, comme l'encre a pu s'effacer au cours des années de conservation<sup>3</sup>. Deuxièmement, ce peut être une

---

<sup>1</sup> Elizabeth RIGBY, *A residence on the shores of the Baltic*, Londres, Murray, 1841, vol. 1, p. 31-32.

<sup>2</sup> Johann von GOETHE, *Voyage en Italie*, op. cit.

<sup>3</sup> D'une manière similaire, Marie-Noëlle Bourguet cite le cas d'Alexandre de Humboldt demandant à Aimé de Bonpland, son ancien compagnon de voyage, s'il peut lui confirmer les observations écrites dans son journal. En effet, il n'est plus certain de savoir à quoi correspondent les horaires inscrits et lui demande donc des

erreur d'inattention aussi bien de Goethe dans son manuscrit final que de l'imprimeur dans la composition.

Ce même type d'erreur existe dans d'autres récits ou entre des traductions à l'instar de l'édition originale anglaise<sup>1</sup> du voyage d'Henry Fielding publié trois mois après sa mort. Dans cette édition toute une série de dates est décalée de quatre jours, erreur qui sera reprise dans la première édition française (Lausanne, François Grasset, 1783). Le récit de voyage de Nathaniel Wraxall comporte également plusieurs décalages et erreurs de traductions des dates entre la première édition en anglais<sup>2</sup> et la première traduction française parue deux ans plus tard (Rotterdam, Bronkhorst, 1772). Dans l'édition originale, la lettre V, localisée à Copenhague, est datée du « Saturday, 7th May, 1774 »<sup>3</sup>, tandis que dans la traduction française cette date a été traduite « Samedi, 7 Mars, 1774 ». Bien que le lecteur puisse aisément situer cette lettre dans la bonne chronologie par rapport aux autres, le traducteur ou l'imprimeur a néanmoins commis une erreur de traduction en décalant la datation de deux mois.

Certains auteurs relatent avec précision la chronologie de leur voyage et d'autres non. En effet, sur les cent trente-quatre voyages étudiés, nous ne sommes pas en mesure de définir la durée précise, à l'échelle de la semaine, de dix-sept d'entre eux ni même de parvenir à une approximation à l'échelle du mois pour vingt-quatre voyages. Peut-être que pour certains voyageurs la chronologie du voyage est d'une importance moindre par rapport à leurs observations ? Mais il semblerait que pour d'autres les observations ou analyses n'ont justement de valeur que parce qu'elles sont datées. Cette observation tend donc à confirmer l'hypothèse que l'écriture du temps est une volonté de l'auteur plus que le résultat de l'influence d'autres facteurs.

---

précisions Marie-Noëlle BOURGUET, « Une mémoire de papier. Carnets de notes et journaux de voyages savants (XVIIIe-XIXe siècles) », *op. cit.*, pp. 61-62.

<sup>1</sup> Henry FIELDING, *The journal of a voyage to Lisbon*, Londres, A. Millar, 1755.

<sup>2</sup> Nathaniel WRAXALL, *Cursory remarks made in a tour through some of the northern parts of Europe particularly Copenhagen, Stockholm and Petersbourg*, Londres, T. Cadell, 1775.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 58. et p. 37 de l'édition française.

### *L'écriture du temps court : de l'horaire aux expressions relatives*

L'écriture de la date permet à l'auteur de placer son action à l'échelle de l'intégralité du voyage, c'est-à-dire à l'échelle de l'année, du mois ou de la journée. Mais elle va aussi souvent de pair avec l'écriture du temps court, que nous définissons comme une durée inférieure à la journée. En accolant un horaire à la date ou par de nombreuses autres indications temporelles, l'auteur précise le moment de la journée où se déroule tel ou tel événement.

Le récit de voyage est finalement le récit d'une chronologie. Il apparaît donc logique que ces textes contiennent d'innombrables indications du temps court. En effet, n'importe quelle action, observation, événement ou encore analyse s'inscrit dans la chronologie du voyage. Ces indications temporelles se retrouvent sous de nombreuses formes, à la fois par des adverbes, des locutions adverbiales ou des compléments circonstanciels. Nous pouvons les regrouper en trois catégories. La première regroupe les indications horaires qui ont un ancrage chronologique précis comme « à 18 heures et 15 minutes », « à midi ». La seconde catégorie regroupe les expressions déictiques. Ces expressions opèrent un repérage contextuel dans la situation d'énonciation, à l'instar de « maintenant », « demain », « la semaine dernière/prochaine ». La troisième catégorie correspond aux anaphores. Elles prennent pour repère non pas le contexte, mais un point fixé dans le discours à l'image de locutions comme « le lendemain », « hier ». Les deux dernières catégories sont ce que nous pouvons appeler des « indications relatives ». Malgré leurs montres, les voyageurs n'ont pas toujours accès à un affichage précis de l'heure, malgré des disparités au cours de la période et selon les territoires. Cela ne les empêche pas de fournir généralement de nombreuses indications horaires ou des approximations par rapport à d'autres points de repère.

Toutes ces indications sont aussi banales que fréquentes dans tout récit, en particulier les récits de voyage. En fin de compte, quelle que soit leur nature, elles apparaissent à presque toutes les pages de chaque récit de manière souvent anodine. C'est par exemple le cas au tout début du récit épistolaire du *Voyage en Crimée et à Constantinople* d'Elizabeth Craven. Dans le troisième paragraphe de sa première lettre datée du 15 juin 1785 et localisée à Paris, nous pouvons lire :

Je pars demain pour la Touraine, que les Français appellent *Le jardin de la France*, & comme il fait fort chaud, je monte en chaise de poste à trois heures du matin. Je prends ma harpe avec

moi ; car quoique mon intention soit de ne pas rester plus de trois semaines à ce voyage, je ne puis me priver si longtemps d'un instrument que je préfère à tout autre<sup>1</sup>.

Cependant, l'analyse de l'écriture des indications temporelles dans les récits va dans le sens de l'hypothèse formulée précédemment. Nous avons relevé trois caractéristiques constitutives de la majorité des récits, hors cas particuliers. Premièrement, il apparaît que la présence d'indications temporelles suit les phases des voyages. En effet, entre une phase de mouvement et un arrêt ou une étape, le nombre d'indications temporelles n'est pas égal. Plus l'arrêt est prolongé, moins le voyageur aura tendance à une notation précise du temps et plus le nombre d'indications sera faible. À l'inverse, lors d'un déplacement, la majorité des voyageurs relatent leurs trajets dans l'espace en le référant également dans le temps. La deuxième caractéristique est la présence systématique d'indications temporelles. Par exemple, tant au début, au milieu ou à la fin du voyage, la majorité des voyageurs utilisent à peu près le même nombre d'indications temporelles. En dernier lieu, la troisième caractéristique est la différence de recours aux indications temporelles par les voyageurs. Certains voyageurs écrivent de très nombreuses indications temporelles tout au long de leurs récits, tandis que d'autres en font une utilisation beaucoup plus limitée. Ainsi, de la même manière que la mention de la date qu'elles complètent, la présence dans le texte d'indications temporelles plus précises semble dépendre directement de la volonté de l'auteur d'inscrire ses observations, mais aussi ses actions sur la flèche du temps.

Probablement héritée des siècles précédents, ne serait-ce qu'à travers les livres de raison, l'écriture de dates et d'indications temporelles a pour but de fixer un événement dans la chronologie. Cette pratique se poursuit logiquement au cours de notre période. De plus, nous l'avons mentionné dans le premier chapitre, les temps sociaux sont caractérisés par un accroissement de la précision au cours de notre période. Ce dernier aspect est illustré par la publication d'un nouveau genre d'ouvrage à partir des premières années du XIX<sup>e</sup> siècle, à l'image du *mémorial horaire*<sup>2</sup> de Marc-Antoine Jullien. Ce manuel, sous-titré « tablettes destinées à procurer le moyen de recueillir en une minute et sur une seule ligne, pour chaque intervalle de vingt-quatre heures, tous les divers emplois et les

---

<sup>1</sup> Elizabeth CRAVEN, *Voyage en Crimée et à Constantinople en 1786*, Londres - Paris, Maradan, 1789, p. 2.

<sup>2</sup> Marc-Antoine JULLIEN, *Mémorial horaire ou thermomètre d'emploi du temps*, Milan, Imprimerie Royale, 1813.

principaux résultats de la vie pendant le même espace de temps », offre toute une méthode qui se veut novatrice et « facilement praticable pour les hommes les plus occupés comme pour les plus paresseux »<sup>1</sup>. Comme l'écrit l'auteur, il a essayé « d'organiser des tablettes, propres à renfermer l'analyse la plus exacte de tous les éléments qui composent la vie, dans notre état actuel de civilisation »<sup>2</sup>. Ce « mémorial horaire » est en réalité un tableau, composé de seize colonnes thématiques et où chaque ligne représente une journée. Par une table de correspondance, l'individu remplit ces cellules par des abréviations ou codes permettant de décrire les principaux aspects de la journée et surtout de noter le temps passé à les effectuer. Ainsi, la première colonne correspond à la date, la seconde à la température, puis les colonnes sont regroupées par grande catégorie : « rapport physique », « rapport moral », « rapport intellectuel », « rapport social ». Les dernières colonnes sont récapitulatives : « total des heures », « souvenirs et notes » et « signes destinés à indiquer si l'on a lieu d'être ou non satisfait de l'emploi de sa journée ». Une telle méthode a pu avoir une influence sur l'écriture du temps par la volonté de recensement et de précision dans la durée accordée à toutes les activités.

Malgré la diversité presque illimitée de l'écriture du temps, du fait des innombrables facteurs pouvant l'influencer certaines catégories de voyageurs ont des spécificités. En effet, bien qu'étant une action personnelle, l'écriture est aussi le résultat d'un fait social et s'il y a autant de voyages que de voyageurs, certains se ressemblent et peuvent se rejoindre sur plusieurs caractéristiques. Ainsi, l'écriture du temps des voyageurs savants se distingue assez nettement de celle des autres voyageurs. Leur volonté de classer et de répertorier les résultats de leurs recherches tout autant que leurs observations et leurs déplacements pour y parvenir, les fait généralement adopter une écriture du temps très précise<sup>3</sup>. Lors de son voyage en Angleterre, le minéralogiste Faujas de Saint-Fond utilise ainsi de nombreuses dates et indications temporelles, tant horaires que relatives, pour inscrire son déplacement dans le temps :

---

<sup>1</sup> Marc-Antoine JULLIEN, *Mémorial horaire ou thermomètre d'emploi du temps*, op. cit., p. 5.

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> Marie-Noëlle BOURGUET, *Le monde dans un carnet : Alexander von Humbolt en Italie (1805)*, Paris, Editions du félin, 2017, p. 53-87 Chapitre 2 : « La boussole et le chronomètre : le voyage des instruments ».

L'on compte de Ferrybridge à Newcastle 96 milles : nous fîmes ce long trajet dans une journée, étant partis de Ferrybridge, où nous avons passé la nuit, à cinq heures précises du matin, et étant arrivés à neuf heures du soir à Newcastle. Nous étions en route le 30 août, et à 70 milles de Londres, lorsque nous sentîmes, à quatre heures du matin, le temps froid et piquant, quoique l'air fût pur et le temps calme et serein<sup>1</sup>.

Tous les voyageurs n'ont pas une écriture du temps aussi importante et précise que celle de Faujas de Saint-Fond. Bien que le temps s'écrive par le biais de la date, des horaires ou d'une multitude d'autres indications temporelles, il apparaît également dans les récits à travers des figures de style. Par exemple, le recours à l'épanorthose permet de créer une impression de vitesse, d'inscrire la vue dans la durée et de « donner à croire que le mouvement du texte colle à celui de la conscience ou à l'histoire du regard »<sup>2</sup>.

### *Raconter inconsciemment ou consciemment sa perception et son sentiment du temps*

#### *Les temporalités narratives*

L'écriture la plus évidente du temps procède comme nous venons de le voir, par l'inscription de dates ou d'indications temporelles, car elles sont l'image du temps objectif. Cependant, de manière plus ou moins consciente, la sensibilité ou la perception du temps de l'auteur peut transparaître, voire être en partie créée par le récit. Car si « c'est par la langue que se manifeste l'expérience humaine du temps »<sup>3</sup>, comme l'affirme Émile Benveniste, « ce que le temps linguistique a de singulier est qu'il est organiquement lié à l'exercice de la parole, qu'il se définit et s'ordonne comme fonction du discours »<sup>4</sup>. Par exemple, l'adverbe « maintenant » désigne ainsi l'instant où il est prononcé. En d'autres termes, tous les temps se situent ou se positionnent par rapport au présent, temps fondamental de l'énonciation.

---

<sup>1</sup> Barthélemy FAUJAS DE SAINT-FOND, *Voyage en Angleterre, en Écosse et aux Iles Hébrides*, op. cit. vol. 1, p. 151-152.

<sup>2</sup> Philippe ANTOINE, « Ceci n'est pas un livre. Le récit de voyage et le refus de la littérature », op. cit., p. 52.

<sup>3</sup> Émile BENVENISTE, *Problèmes de linguistique générale*, Paris, Gallimard, 1974, vol.2, p. 73.

<sup>4</sup> *Ibid.*

Tout d'abord, nous pouvons émettre l'hypothèse que les temps grammaticaux utilisés dans le récit de voyage reflètent les appréciations temporelles de l'auteur. Ainsi, le passé pourrait être le temps de l'autobiographie tandis que le présent serait le temps du journal, ou plus largement du journal et récit de voyage. La réalité est beaucoup plus complexe, car les récits sont caractérisés par une grande variété de temps. Comme le rappelle Béatrice Didier à propos du journal intime, forme de récit authentique à laquelle peut s'apparenter le récit de voyage : « Les perspectives temporelles sont assez variées ; l'ensemble est généralement au passé, avec des présents qui actualisent l'événement, de façon très classique ; ou encore – ce qui nous ramène davantage au registre du journal – marquent un présent de l'écriture, par rapport au passé du récit <sup>1</sup> ». Effectivement, une simple lecture de quelques récits de voyage suffit pour se rendre compte que les auteurs emploient et mêlent plusieurs temps grammaticaux. Néanmoins, l'utilisation de différents temps n'est pas anodine et peut en quelque sorte, trahir une intention narrative.

Les linguistes et en particulier Émile Benveniste et surtout Harald Weinrich se sont intéressés aux questions de temps grammaticaux. Weinrich<sup>2</sup> scinde les temps du discours en deux catégories ou « attitudes de locution » : les temps du commentaire et les temps du récit. L'attitude de locution est la posture dans laquelle se met l'auteur lorsqu'il crée son discours mais il alterne entre deux postures tout au long d'un récit. Ainsi, dans l'attitude de locution du commentaire, l'auteur n'est pas neutre, il s'engage et il utilise le présent, le futur et le passé composé. À l'inverse, dans l'attitude de locution du récit, l'auteur est plus réservé, car il narre ou décrit. Dans cette attitude, il a recours à l'imparfait, au passé simple, au plus-que-parfait, au conditionnel passé et au conditionnel futur. Par conséquent, pour Harald Weinrich, ces deux attitudes de locution instaurent un décalage entre la « tension » installée par la première et la « détente » de la seconde. L'analyse linguistique des temps de l'écriture tend donc à montrer que l'auteur peut se trahir quant à ses intentions dans son positionnement énonciatif.

Une analyse du journal intime propose que les temps verbaux puissent dévoiler le moment de l'écriture<sup>3</sup> : le présent témoigne du moment de l'écriture, les formes du passé

---

<sup>1</sup> Béatrice DIDIER, *Le journal intime, op. cit.*, p. 161-162.

<sup>2</sup> Harald WEINRICH, *Le temps : le récit et le commentaire*, Paris, Seuil, 1973.

<sup>3</sup> Michel BRAUD, *La forme des jours. Pour une poétique du journal personnel*, Paris, Seuil, 2006, p. 122.

d'un événement antérieur. Néanmoins dans le cadre spécifique du récit de voyage les réécritures, fréquentes et généralement nombreuses, annulent, masquent ou du moins emmêlent ces différents temps.

Ces deux analyses atteignent vite leurs limites dans notre cas, car justement le temps de l'écriture ne correspond pas toujours à l'écriture du temps du voyage vécu<sup>1</sup>. Si les temps grammaticaux ne sont pas le reflet de la conception temporelle de l'auteur, en revanche les rythmes et modes temporels du récit le sont. Cependant, même dans le récit de voyage il est rare que les temps de l'histoire et celui du récit coïncident. En effet, pour que la succession diégétique, c'est-à-dire la suite de faits vécus et la succession narrative amènent l'isochronie entre histoire et récit, l'écriture devrait obligatoirement rendre compte du voyage sur une échelle temporelle similaire<sup>2</sup>. Or, à l'image du voyage, les récits de voyage sont composés d'avancements, d'étapes, de ruptures et de changements de rythme. Pour les étudier, nous devons donc « confronter l'ordre de disposition des événements ou segments temporels dans le discours narratif à l'ordre de succession de ces mêmes événements ou segments temporels dans l'histoire »<sup>3</sup>.

Procéder de la sorte n'est pas si aisé. Les récits contiennent de nombreuses anachronies sous la forme d'analepses et de prolepses. Ces changements d'horizons temporels faits de retours en arrière ou d'avancées narratives induisent des ruptures temporelles dans l'énonciation. De plus, les changements de rythmes sont très nombreux dans les récits. Sans isochronie, il est néanmoins possible de définir la vitesse et les variations de vitesse du récit. La vitesse étant le rapport entre une mesure temporelle et une mesure spatiale, celle du récit peut se définir « par le rapport entre une durée, celle de l'histoire, mesurée en secondes, minutes, heures, jours, mois et années, et une longueur : celle du texte, mesurée en lignes et en pages »<sup>4</sup>.

Cette méthode ouvre des perspectives très intéressantes. Elle invite à comparer les vitesses entre plusieurs récits et les variations de vitesse au sein des mêmes récits à

---

<sup>1</sup> À l'inverse de formes plus générales d'écriture de soi, où à partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, la datation de l'écriture devient plus importante que celle de l'évènement. Anne BEROUJON et Clarisse COULOMB, « Temps de l'écriture, écritures du temps », *op. cit.*, p. 218.

<sup>2</sup> Gérard GENETTE, *Discours du récit*, *op. cit.*, p. 82.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 23.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 83.



grande échelle. Un rapide calcul de la vitesse de quelques récits prouve immédiatement – et logiquement – que les vitesses ne sont pas les mêmes. L'écriture du voyage étant tellement diversifiée, nous nous interrogeons sur la pertinence d'une telle analyse. De la même manière, les variations de vitesses à l'intérieur du même récit sont très changeantes. Mais dans le cas d'un voyage savant, il semble encore une fois très logique que la vitesse du récit racontant un déplacement ou des observations ne soit pas identique. Finalement, aucun récit du corpus n'est isochrone, mais certains s'approchent de cette situation tandis que d'autres en sont extrêmement éloignés.

### *L'expression explicite du sentiment du temps*

Les théories linguistiques, narratologistes ou plus largement littéraires peuvent éclairer l'écriture du temps d'un auteur. Toutefois, parallèlement à ces analyses, le temps peut également être exprimé de manière directe et explicite par l'auteur. Effectivement, parfois un voyageur confesse très clairement sa perception ou son sentiment du temps dans son récit à l'instar de Georg Forster, à la fin mars 1790 à Düsseldorf :

Je ne suis plus ce que j'étais hier, ou pour mieux dire, ce que je n'étais pas. À cette torpeur fatigante, qui semble n'être qu'une moyenne proportionnelle entre la mort et la vie, succède la première, la plus savoureuse de toutes les jouissances, la faculté de jouir. Mes pensées nagent voluptueusement entre le passé et l'avenir : plein de tout ce que j'avais vu hier, de tout ce que j'allais revoir encore, un monde d'atomes imperméables et imperceptibles s'offre à mon imagination rafraîchie ; mille souvenirs délicieux se pressent autour de moi, pénètrent jusqu'à mon âme, comme la lumière du jour à travers mes paupières encore à demi-fermées. Je les vois se grouper, s'agiter ; ils se glissent à travers mes rideaux, ils couvrent mon papier et s'arrangent sur ma rétine comme dans ma mémoire. Je prends ma plume pour t'écrire<sup>1</sup>.

Forster s'interroge sur les fondements du passé, de l'avenir et de la mémoire, il témoigne de sa conscience de véritables questions temporelles. Évidemment, n'importe qui peut se poser ce genre de question et avoir la même conscience de sa situation dans le temps. Néanmoins, ces formes d'expression consciente du temps les plus directes ne sont, sans être courantes, pas exceptionnelles dans les récits de voyage.

---

<sup>1</sup> Georg FORSTER, *Voyage philosophique et pittoresque sur les rives du Rhin fait en 1790*, Paris, F. Buisson, 1791, vol. 1, p. 125-126.

À partir de cette première constatation, nous pouvons légitimement nous demander si le récit de voyage, par sa fonction autobiographique, est un vecteur privilégié de l'expression lucide et intentionnelle du temps. Pour pouvoir répondre à cette question il serait nécessaire d'être en mesure de comparer l'expression du temps entre les récits de voyage et d'autres récits à portée autobiographique, à l'image de journaux intimes ou de correspondances. N'étant pas en mesure de produire une analyse comparative, nous proposons néanmoins l'hypothèse selon laquelle le récit de voyage serait un support particulièrement approprié à l'expression consciente du temps. Cette hypothèse se base sur deux constatations et analyses.

En dehors des récits de voyage imaginaire que nous avons exclus du corpus, le récit de voyage est un récit autobiographique, avec pour spécificité l'obligation du voyage. Or, le voyage est un déplacement dans l'espace et le temps. Le voyageur se déplace, se meut au milieu d'un cadre spatio-temporel en constante évolution. Ainsi, le voyage faisant ressortir ces cadres, il est possible que le voyageur soit plus attentif au temps et cherche donc à l'exprimer. Les caractéristiques élémentaires du temps telles que son irréversibilité, sa « vitesse » ou son utilisation dans un cadre social sont exprimées clairement par les voyageurs. Les exemples en ce sens sont légion, depuis les expressions les plus sommaires à l'instar de Marc-Auguste Pictet pour qui « le temps lui-même passe vite »<sup>1</sup> dans les transports anglais durant l'été 1801. Auguste de La Garde de Chambonas à Toulchyn en Ukraine en juin 1811, se demande alors qu'il exprime son sentiment de bien-être, pourquoi « ne peut-on dans un tel séjour arrêter la marche du temps ! »<sup>2</sup>. Astolphe de Custine se questionne quant à lui sur l'utilisation du temps comme repère commun dans une société lorsqu'il lui faut des heures pour trouver une selle à Reggio, en Italie, en juin 1812 : « Personne ici n'emploie le temps ! Il n'a donc nulle valeur, et personne ne regrette de le perdre, ou ne craint de le faire perdre aux autres »<sup>3</sup>. Finalement, pour Giraudeau de Saint Gervais, « Deux choses sont vraiment belles dans les

---

<sup>1</sup> Marc-Auguste PICTET, *Voyage de trois mois en Angleterre, en Écosse, et en Irlande pendant l'été de l'an IX*, Genève, 1802, p. 42.

<sup>2</sup> Auguste de LA GARDE DE CHAMBONAS, *Voyage de Moscou à Vienne*, Paris, Treuttel et Würtz, 1824, p. 87.

<sup>3</sup> Astolphe de CUSTINE, *Mémoires et voyages*, op. cit., vol. 2 p. 1-2.

voyages : la dernière relâche et l'espérance de voir un pays nouveau. Les voyages résument le passé et l'avenir »<sup>1</sup>.

Outre ces premières formes d'attention au temps que les voyageurs traduisent dans leurs récits, la figure de la relativité du temps est également très usitée. Par exemple, pour Georg Forster, à La Haye « les heures y passent aussi rapidement que des minutes »<sup>2</sup> au printemps 1806. Pour Custine, lors de son voyage de jeunesse en Italie durant les années 1811 et 1812, le temps semble ainsi très relatif du fait de ses émotions changeantes et de son état d'esprit quelque peu perturbé :

Ah ! Mon ami, en Italie, la terre est trop belle pour l'homme ! Sous ce climat la vie n'est qu'une séduction continuelle, et respirer, c'est aimer ; les journées me paraissaient trop courtes même pour ne rien faire ; ailleurs il faut chercher les émotions, là il faut les fuir, car elles nous accablent<sup>3</sup>.

Puis quelques jours plus tard :

J'ignore ce qui m'attend en ce pays ; mais je sens que mon sort s'y décidera. Je suis entraîné vers je ne sais quel bien, quel mal qui m'attend. Les instants me paraissent des siècles ! Une inquiétude inexplicable me rend indifférent à tout ce que je vois<sup>4</sup>.

Ensuite, le mois suivant, s'adressant par les lettres fictives de son récit à une certaine Sara que ses lettres laissent imaginer comme étant son amante se refusant à lui :

Sara, votre silence me remplit de douleur, il se passe en moi des mouvements qui m'effraient. J'ai besoin de toute votre tendresse et vous m'en refusez l'expression. Il y a des jours qui me semblent des ans ; ce qui m'enthousiasme le matin est souvent oublié le soir, tant il me passe de pensées et de désirs par le cœur !<sup>5</sup>

Ces expressions de la relativité du temps, de la vitesse ou de la lenteur de son mouvement sont, comme nous l'avons vu dans le premier chapitre, le résultat de nombreux facteurs neuronaux ou psychologiques, au premier rang desquels figurent les émotions et l'attention. Du fait de son utilisation fréquente, particulièrement chez les auteurs

---

<sup>1</sup> Jean GIRAudeau DE SAINT-GERVAIS, *Souvenirs de voyage*, op. cit., p. 374.

<sup>2</sup> Georg FORSTER, *Voyage philosophique et pittoresque sur les rives du Rhin fait en 1790*, op. cit., Vol. 2, p. 307.

<sup>3</sup> Astolphe de CUSTINE, *Mémoires et voyages*, op. cit., Vol. 1, p. 106.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 115.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 159.

préromantiques et romantiques, cette figure peut être apparentée à un lieu commun de l'écriture du voyage. La fréquence des expressions de la relativité du temps peut s'expliquer par deux éléments. Premièrement, par l'attention portée spécifiquement au temps dans le voyage, c'est-à-dire de la même manière que l'écriture générale du temps. Deuxièmement, l'écriture répétée d'indications temporelles dans le récit pourrait avoir tendance à inciter plus ou moins consciemment le voyageur à mener une comparaison entre différents instants où il s'arrête sur sa perception du temps. En effet, le récit – c'est son but – intègre la mémoire de ces perceptions. Or, en relisant des notes en cours de voyage, il est vraisemblable que le voyageur puisse comparer ces moments du passé proche avec ceux du présent. Ainsi, il pourrait opérer une comparaison, aux marges de sa conscience, puis l'écrire dans son récit, car finalement, deux perceptions du temps ne sont que la traduction de deux états d'esprit. Le comte de La Garde de Chambonas synthétise et exprime très clairement cette opposition, ce dualisme entre accélération et ralentissement consciemment perçu du temps à deux moments de son voyage : « Mon cœur compte les minutes, les secondes : qu'elles sont longues quand on vole au bonheur ! Elles sont éternelles quand on l'a perdu »<sup>1</sup>. Cette citation illustre également la manifestation d'un conditionnement au temps, d'une perception ou attente temporelle par l'expression d'émotions. En plus de la joie ou de la tristesse, l'ennui, l'envie, l'impatience, la distraction ou la surprise sont autant d'émotions qui impliquent le temps. Leur inscription dans le récit trahit donc implicitement la perception ou le sentiment du temps du voyageur. Ajoutons que, comme l'ont montré Anne Béroujon et Clarisse Coulomb à propos d'écrits autobiographiques de l'époque moderne, les changements de situations émotionnelles ont également une influence sur la régularité de l'écriture et la vitesse du récit<sup>2</sup>.

Plus qu'une attention particulière à l'égard du temps ou une perception des changements de vitesse de son écoulement, certains voyageurs retranscrivent dans leur récit un véritable questionnement existentiel. La comtesse de la Grandville relate ainsi ses questionnements sur le temps, en allant même jusqu'à plagier Saint-Augustin, comme en ce 4 mai 1824 à Rome :

---

<sup>1</sup> Auguste de LA GARDE DE CHAMBONAS, *Voyage de Moscou à Vienne*, *op. cit.*, p. 101.

<sup>2</sup> Anne BEROUJON et Clarisse COULOMB, « Temps de l'écriture, écritures du temps », *op. cit.*, p. 213-214.

Le moment de notre départ est arrêté, cher Amédée. Comme les jours ont fui ! Comme les heures s'envolent. Le temps passe ; c'est l'exclamation de tout le monde ; qu'est-ce que le temps ? Le temps est-il une réalité ? N'est-ce pas nous qui l'avons imaginé pour soulager notre courte vue et nos débiles pensées ? Parce que nous sommes passagers, nous essayons de détacher une portion de l'éternité pour la rendre passagère comme nous. Non, le temps ne passe pas ; mais il nous regarde passer ; il est là sur notre route, comme les arbres de la rive. Insensés ! Nous fuyons sur la barque légère ; nous ne sentons pas qu'elle nous emporte ; et nous croyons voir fuir tous ces arbres immobiles. Ah ! du moins, dans cette nacelle fugitive, conservons, gardons soigneusement les précieux trésors de nos affections et de nos souvenirs ; et s'il se peut, emportons-les sur le fortuné rivage où nous devons aborder un jour<sup>1</sup>.

Un exemple comme celui de la comtesse de la Grandville reste singulier et rare. Il est nécessaire de relativiser le nombre de ces expressions directes du sentiment ou de la conception du temps des voyageurs. Cependant, ce n'est pas parce que les voyageurs ne partagent pas tous aussi directement ce sentiment dans leurs récits qu'il n'existe pas dans leurs consciences. En effet, écrire un journal correspond finalement à faire le décompte de sa vie et le lire équivaut à regarder son propre passage à travers le temps, car écrire le temps c'est souvent écrire son temps<sup>2</sup>. Il y a néanmoins plusieurs cas de figure à mettre en lien avec la personnalité du voyageur ou les conditions particulières de son voyage. Dans le premier cas, les expressions directes du temps reviennent régulièrement dans le récit. Nous pouvons alors supposer que le voyageur possède un intérêt particulier pour le marquage du temps. Dans le second cas, l'expression du temps est ponctuelle. Le voyageur effectue en quelque sorte une parenthèse dans son récit sur ce thème. Il se peut alors qu'un événement marquant du voyage ait entraîné le voyageur à penser puis exprimer son sentiment du temps. Enfin, il arrive qu'à aucun moment du récit ne soit exprimée consciemment une expression directe du temps. Cela peut encore une fois s'expliquer par de multiples raisons dépendant de la personnalité de l'auteur et de son voyage, mais aussi des différences possibles engendrées par la réécriture du récit ou le passage du manuscrit à l'imprimé.

---

<sup>1</sup> Caroline de LA GRANDVILLE, *Souvenirs de voyage, ou lettres d'une voyageuse malade*, Paris, Le Clère, 1836, vol. 2, p. 256-257.

<sup>2</sup> Michel BRAUD, *La forme des jours*, op. cit., p. 111.

## *Les temporalités du récit : analyse statistique de l'écriture du temps des récits du corpus*

Pour être en mesure d'étudier, de comparer et d'analyser l'écriture temporelle dans le récit de voyage, nous avons tenté d'évaluer la présence et la force de l'écriture du temps. Ainsi nous avons créé un barème d'évaluation, encore expérimental, tant qualitatif que quantitatif de l'écriture du temps en cinq échelons : très fort, fort, moyen, faible, très faible. Ces échelons correspondent à une appréciation du récit à la suite d'une analyse minutieuse prenant en compte les quatre éléments ou caractéristiques de l'écriture temporelle développés précédemment.

Le premier de ces éléments est ce qui semble le plus logique lorsque se pose la question du temps dans le récit de voyage : la date. Le principe est le même pour le second élément : les indications temporelles tant sous forme d'horaire que d'indications relatives. Le troisième élément correspond aux temporalités narratives, à la vitesse du récit et à l'utilisation de figures de style ou autres procédés rhétoriques. Plus l'auteur laisse apparaître une proximité, une imprégnation du temps dans son récit, plus l'écriture du temps sera catégorisée de manière élevée. Le dernier élément pris en compte dans le classement de l'écriture du temps dans le récit de voyage est finalement le plus naturel, c'est-à-dire celui de l'expression consciente du temps par l'auteur.

En appliquant cette grille d'analyse en quatre points à tous les récits, nous avons pu attribuer un classement basé sur cinq échelons à chaque relation de voyage. Bien évidemment, cette classification n'est pas absolue. L'analyse et l'attribution de la note de chaque récit sont relatives à l'ensemble du corpus étudié. Cependant, ce corpus a pour vocation à être représentatif de l'ensemble des récits de voyage internationaux en Europe entre 1750 et 1850. Nous supposons donc que les résultats et tendances obtenus sont représentatifs et peuvent être extrapolés à l'ensemble des récits de voyage publiés à la même période, concernant des voyages internationaux en Europe. L'écriture du temps dans l'ensemble des récits du corpus est plutôt équilibrée par rapport aux autres.

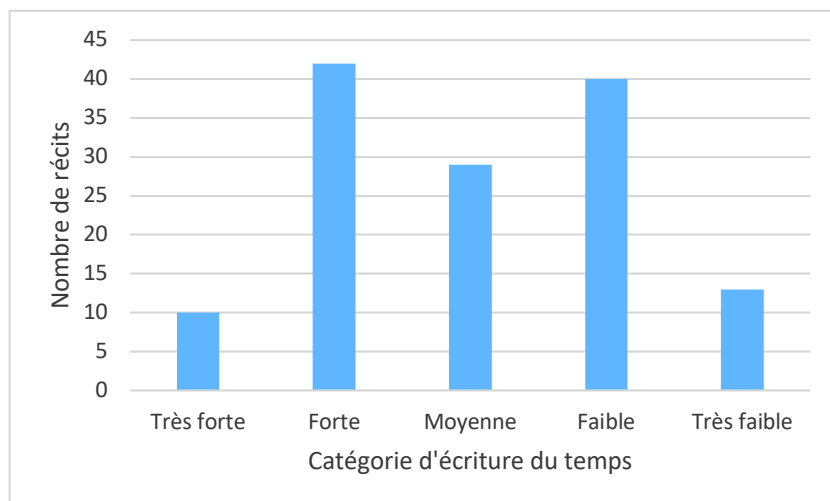


Figure 16 – Nombre de récits du corpus classé par catégories d'écriture du temps

Le classement général ainsi effectué offre la possibilité de créer de nombreuses autres statistiques permettant de faire ressortir l'influence de

certaines éléments sur l'écriture du temps.

Il est possible de chercher des corrélations puis des liens de causalités entre l'écriture du temps, donc un des biais par lesquels nous cherchons à appréhender les perceptions et conditionnements au temps des voyageurs, et des caractéristiques des voyageurs, du voyage et des récits. Certaines analyses comparatives ne donnent aucun résultat probant et aucune corrélation. Ainsi le rapport entre l'âge du voyageur au moment du voyage ou au moment de la publication ne semble pas lié à l'écriture du temps. La condition sociale, la nationalité de l'auteur, le nombre de pays traversés ou encore le nombre de moyens de transport utilisés ne semblent être que difficilement corrélés à l'écriture du temps. Il serait éventuellement possible qu'en utilisant un échantillon bien plus conséquent, de l'ordre de plusieurs centaines ou plusieurs milliers de voyages, puissent émerger de très légères tendances. Néanmoins, en plus de ce premier obstacle, d'autres éléments restreignent la pertinence de l'analyse statistique. L'une des principales limites est la difficulté à trouver des données précises dans les récits ou à établir des typologies pertinentes. C'est par exemple le cas concernant le nombre de moyens de transport utilisés ou le nombre de pays traversés. En effet, les voyageurs ne détaillent que rarement tous leurs modes de transports et parvenir à repérer ce qu'un voyageur considère comme un « pays » est une tâche presque impossible, comme nous le verrons dans les chapitres suivants. En effet, définir un pays n'est pas aisé, car il est nécessaire d'utiliser la conception du voyageur, conception qui peut différer d'un voyageur à l'autre, tant les frontières politiques ont considérablement évolué sur la période. S'agissant de la nationalité, les difficultés sont à peu près les mêmes pour définir celle du voyageur. En outre, il est très difficile dans le contexte du cosmopolitisme exacerbé des élites

voyageuses européennes de voir émerger une corrélation claire entre nationalité et écriture du temps.

Reprenant les principaux points développés dans ce chapitre, nous avons formulé trois hypothèses relatives aux facteurs pouvant être corrélés à l'écriture du temps : la forme du récit, l'année du voyage (regroupée par décennies) et le type de voyage.

La première hypothèse se rapporte à la forme du récit. Nous l'avons vu précédemment dans ce chapitre, le récit de voyage est polymorphe, il existe sous des formes variées. En outre, le temps ne s'écrit et ne s'inscrit pas de la même manière sur le papier selon les formes. Cette assertion se vérifie par l'analyse statistique des récits du corpus.

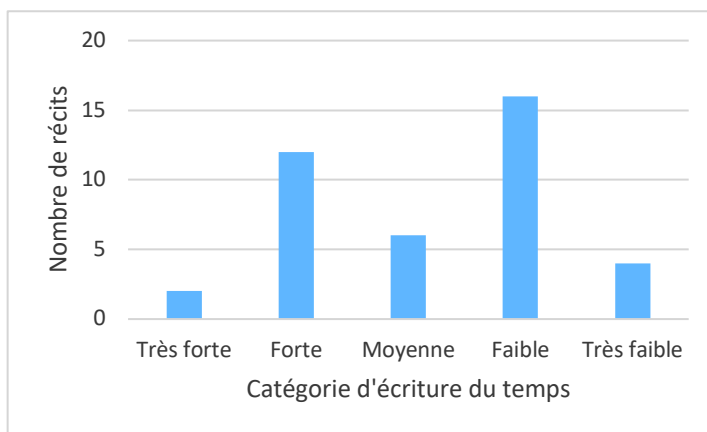


Figure 17 – Nombre de récits épistolaires de voyage classés par écriture du temps

Sous la forme épistolaire, la répartition statistique de l'écriture du temps est dans des proportions assez proches de l'ensemble du corpus. Cela peut s'expliquer par la prédominance de cette forme dans le corpus. De plus, la liberté stylistique qu'offre cette forme permet des écritures du temps variées. En effet, bien que la

datation soit un élément central de la lettre, notre classification prend en compte d'autres facteurs, ce qui peut encore expliquer le nombre relativement élevé de récits contenant une écriture du temps faible.

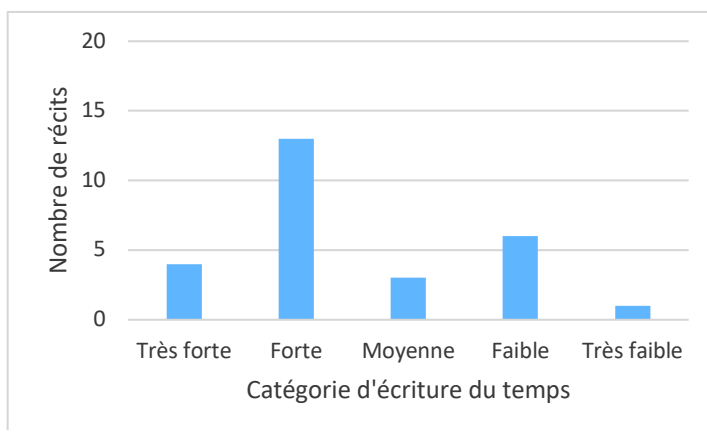


Figure 18 - Nombre de journaux de voyage classés par écriture du temps

Le journal est la forme dans laquelle s'inscrit le plus logiquement un déroulement chronologique. Ainsi il est naturel que ce soit la forme la plus caractérisée par une écriture du temps élevée et qui regroupe, en proportion, le plus grand nombre



d'ouvrages possédant une écriture du temps très forte et forte.

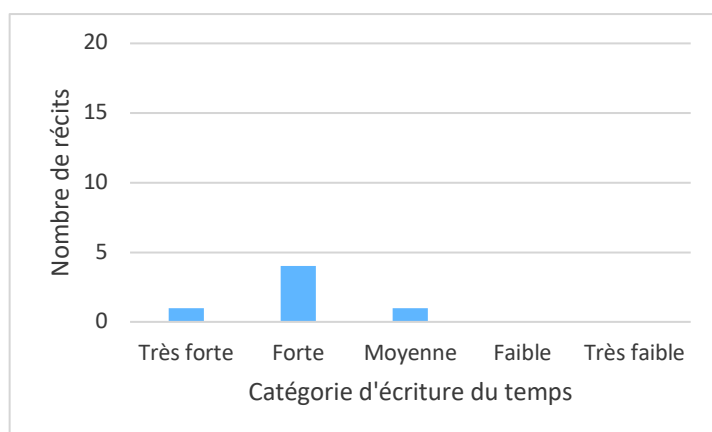


Figure 19 - Nombre de récits hybrides épistolaires/journaux classés par écriture du temps

Suivant les explications énoncées pour la forme épistolaire et le journal de voyage, il apparaît logique que la forme hybride mêlant ces deux types de récits de voyage soit caractérisée par des écritures du temps fortes.

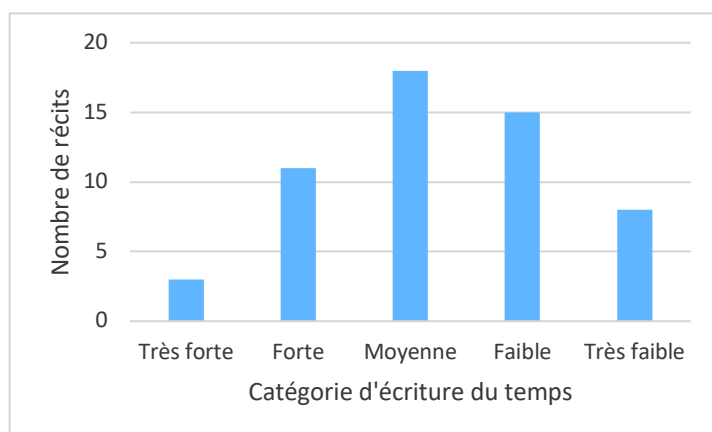


Figure 20 - Nombre de récits sous forme de « tableaux » et assimilés classés par écriture du temps

Pour ne pas multiplier à l'excès les histogrammes, nous avons regroupé toutes les formes s'apparentant au tableau descriptif et chronologique ainsi que les formes hybrides comprenant un tableau dans cette catégorie. Par définition, un tableau est un récit largement réécrit postérieurement au voyage. Le récit perd son

caractère de spontanéité en faveur d'une écriture pouvant s'affranchir de la chronologie au profit de l'argumentation et de la clarté du discours. Ainsi, il n'est pas surprenant que la majorité de ces récits soient caractérisés par une écriture du temps moyenne ou faible et que ce soit cette forme qui contienne le plus d'écriture du temps très faible.

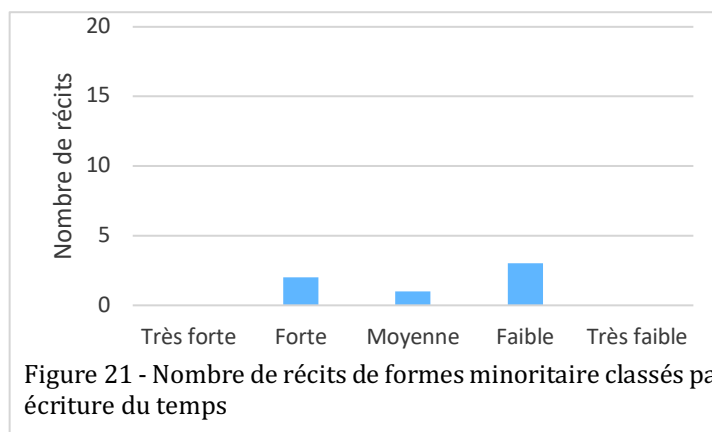
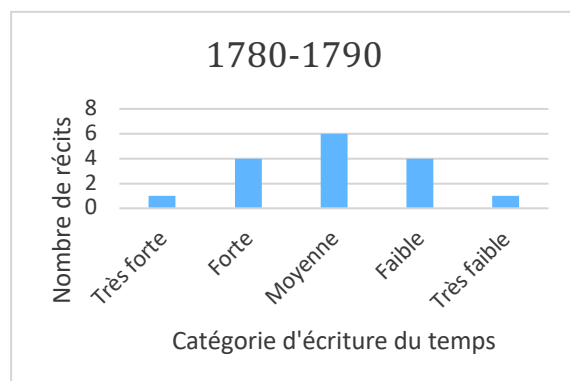
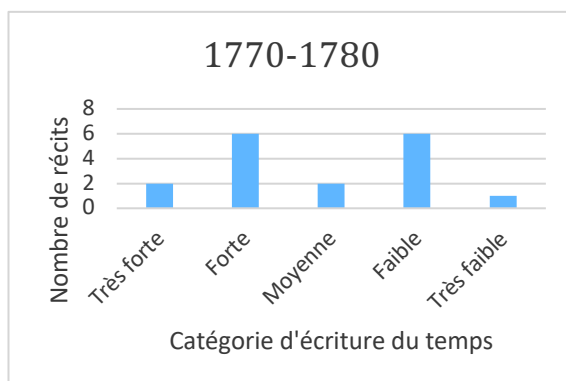
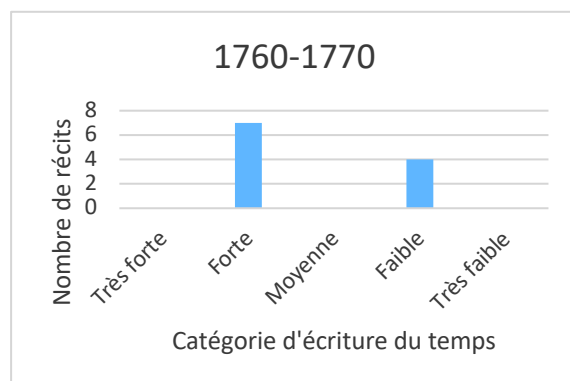
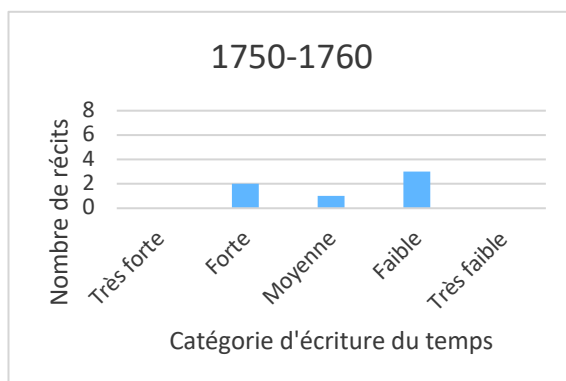


Figure 21 - Nombre de récits de formes minoritaire classés par écriture du temps

Pour finir, le faible nombre des deux catégories de récits que nous avons regroupées sous l'appellation « forme minoritaire » (guide et mémoires) ne permettent que difficilement de tirer une conclusion de cette analyse.

La diversité des formes, des genres et des approches rédactionnelles du récit de voyage offre tellement de possibilités aux voyageurs qu'il est envisageable que la forme du récit n'influence finalement qu'assez peu l'écriture du temps. En renversant cette idée, il serait alors possible que la forme soit le résultat de l'approche rédactionnelle et de la volonté d'écriture du temps de l'auteur. Dans ce cas, d'autres facteurs auraient une influence bien plus importante sur l'écriture du temps.

Nous l'avons vu précédemment, l'écriture du voyage évolue entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Le développement et la place croissante donnée à la subjectivité dans l'écriture autobiographique et viatique peuvent avoir des répercussions sur les autres aspects de l'écriture. Serait-il alors possible que cette évolution modifie simultanément l'écriture du temps? Cette hypothèse peut se compléter par l'augmentation de la précision qui semble se profiler à travers les récits ou les guides encourageant à une meilleure gestion et rationalisation du temps, dans le contexte plus général des modifications sociales du temps. En joignant ces deux éléments, la possibilité d'une évolution chronologique de l'écriture du temps est donc notre seconde hypothèse.



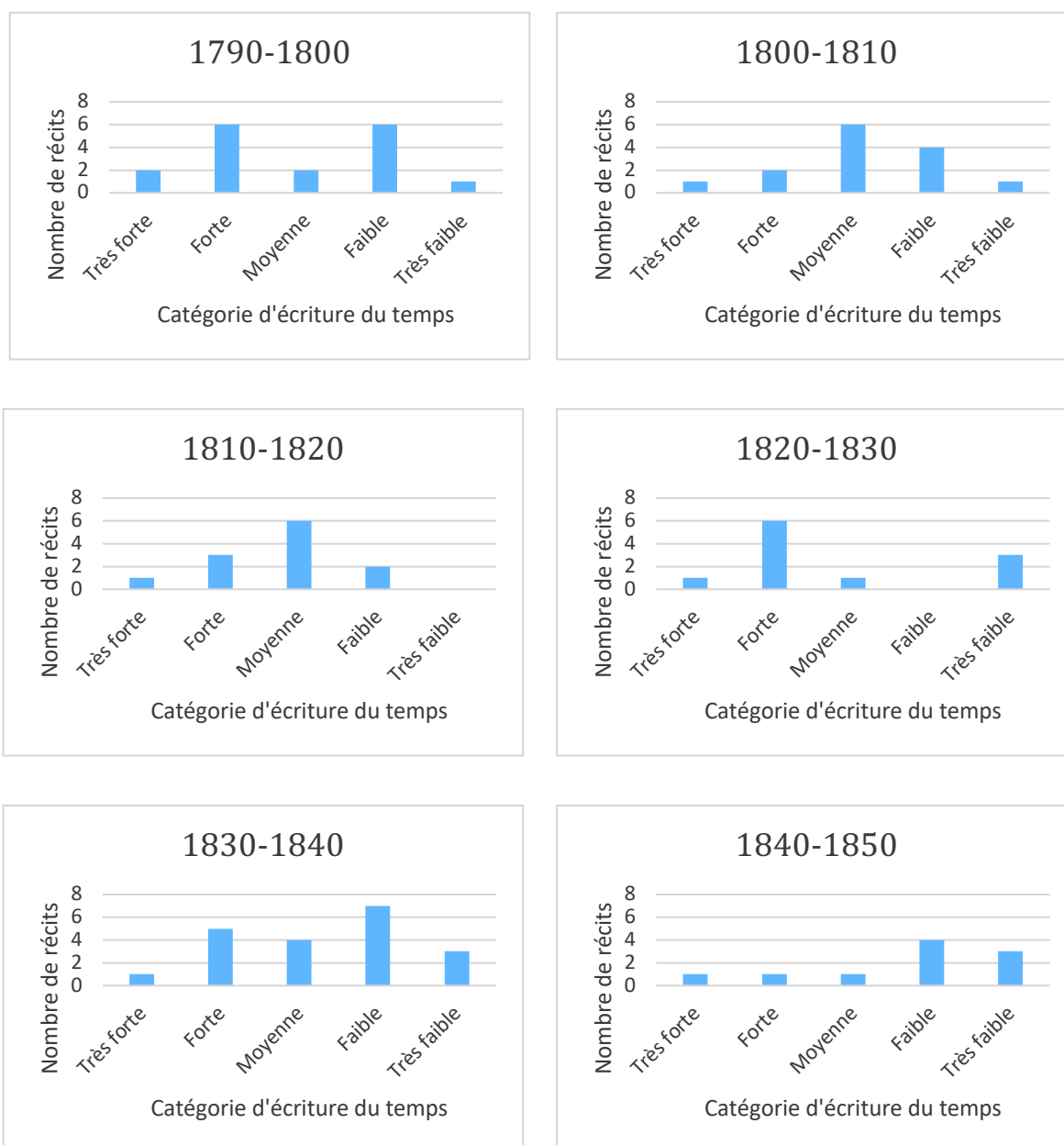
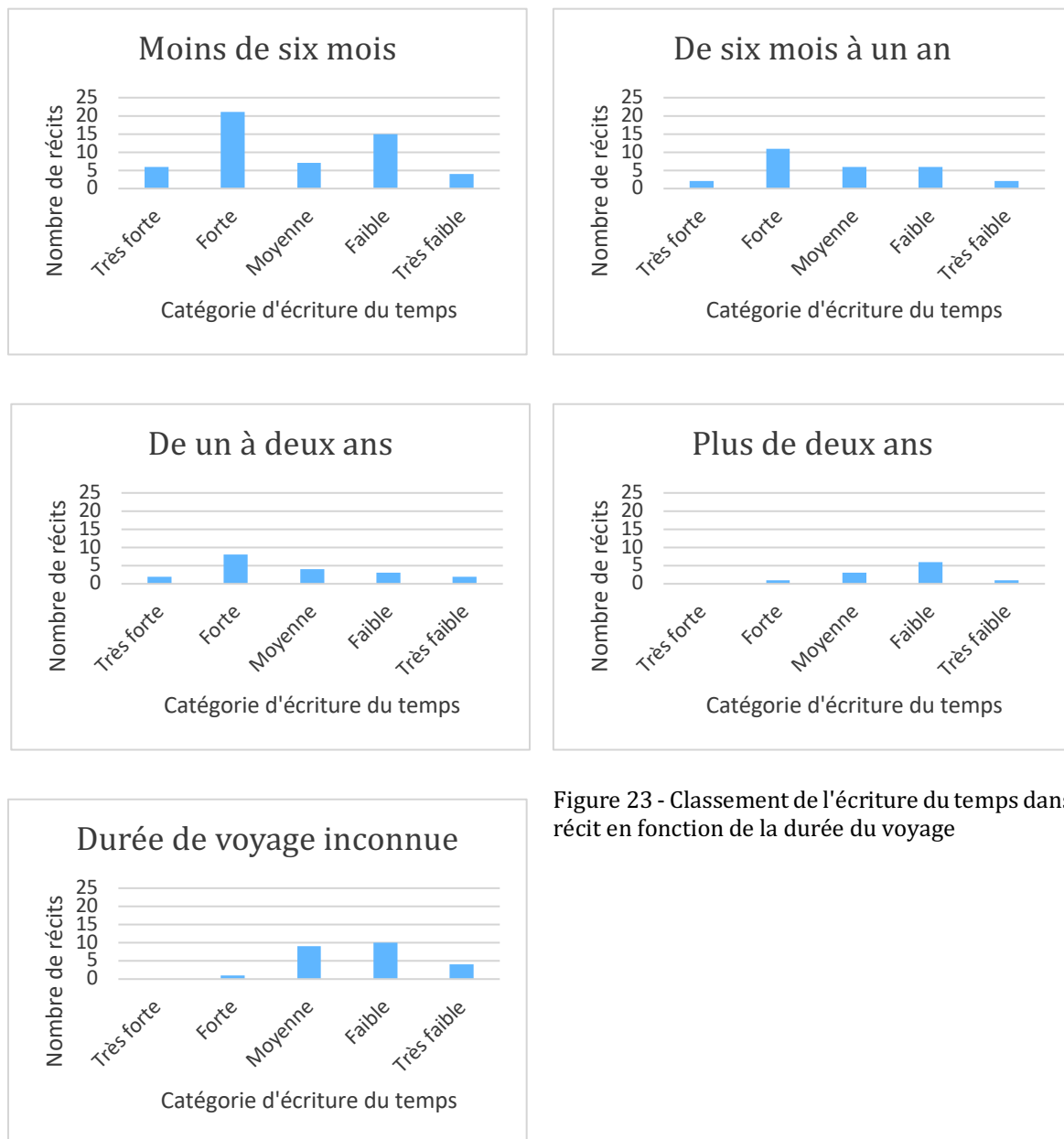


Figure 22 - Classement de l'écriture du temps des récits de voyage du corpus par décennie de voyage

L'analyse de ces histogrammes montre qu'il n'y a pas de réelle évolution chronologique de l'écriture du temps parmi les récits du corpus. Nous aboutissons aux mêmes résultats, c'est-à-dire à l'absence de corrélation apparente, en comparant l'écart entre la fin du voyage et la publication avec l'écriture du temps. Cette relative illustration de la stabilité de l'écriture du temps peut, encore une fois, s'expliquer par la diversité des voyages et des modalités d'écriture, ainsi que par la prédominance beaucoup plus nette d'autres facteurs.

Parmi ces autres facteurs nous émettons l'hypothèse, et ce sera la troisième, que la durée du voyage puisse influencer l'écriture du temps. En effet, il est plausible qu'un voyageur ne porte pas le même intérêt au temps selon la durée de son voyage. Le voyageur

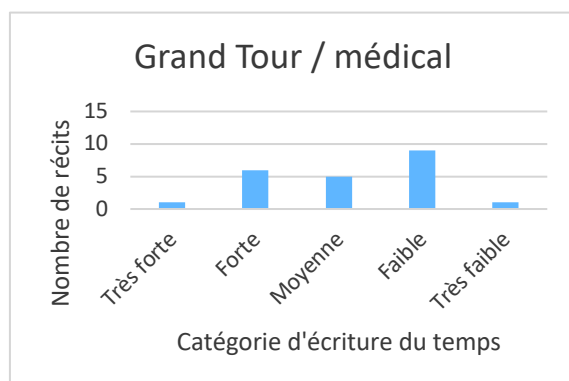
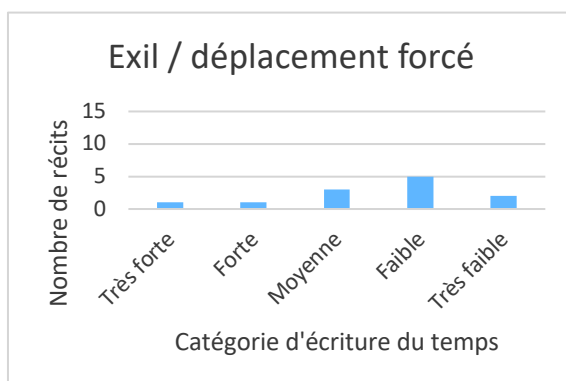
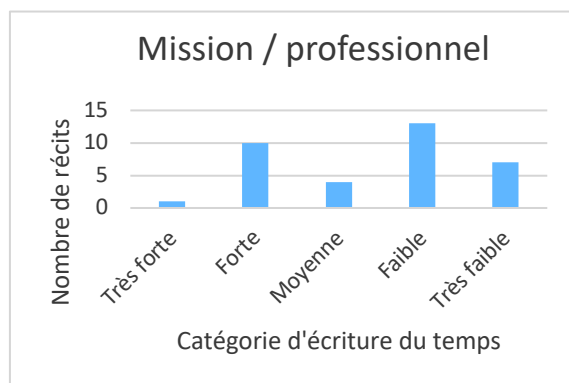
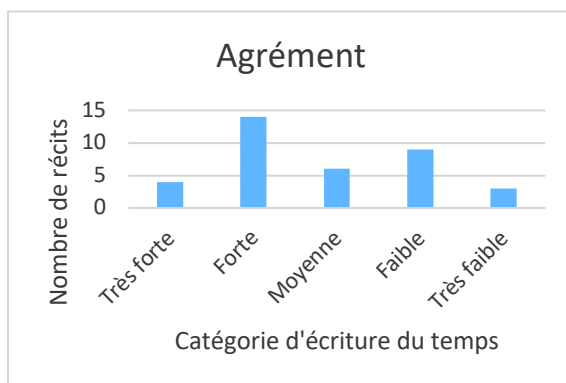
n'appréhende peut-être pas de la même manière sa situation, sa vie dans un nouveau cadre spatio-temporel, selon qu'elle dure quelques semaines ou plusieurs années. Dans le cas d'un déplacement relativement court, le voyageur peut être moins habitué à vivre dans sa condition de « voyageur » qu'un autre sur les routes depuis bien plus longtemps. Si ce décalage de perception est ressenti, consciemment comme inconsciemment par certains voyageurs, il est envisageable qu'il ait influencé l'écriture du temps en menant à une écriture plus présente, plus précise et plus détaillée.



Concernant les voyages les plus courts, de moins de six mois, il n'y a pas de réelle tendance, probablement du fait d'une trop grande hétérogénéité. En revanche,

concernant les voyages plus longs, de six mois à un an et d'un à deux ans, il apparaît assez clairement que l'écriture du temps est majoritairement forte. À l'inverse, dans les récits relatant des voyages d'une durée supérieure à deux ans, le temps est écrit beaucoup plus faiblement. Logiquement, l'écriture du temps dans les récits de voyage de durée inconnue est majoritairement faible. En effet, sans un nombre de dates et d'indications calendaires suffisantes il ne nous est pas possible de déterminer la durée du voyage. Néanmoins, l'écriture « sensible » du temps ou les indications de temps court peuvent être présentes en nombre, ce qui explique que certains ouvrages soient classés dans la catégorie « moyenne » de l'écriture du temps.

Si la durée du voyage a une influence sur l'écriture du temps, d'autres caractéristiques premières du voyage peuvent en avoir également. Ainsi, il se pourrait que le type de voyage, c'est-à-dire la catégorie du but viatique, puisse influencer la perception du voyageur, puis son écriture temporelle. Cette hypothèse est notre quatrième et dernière.



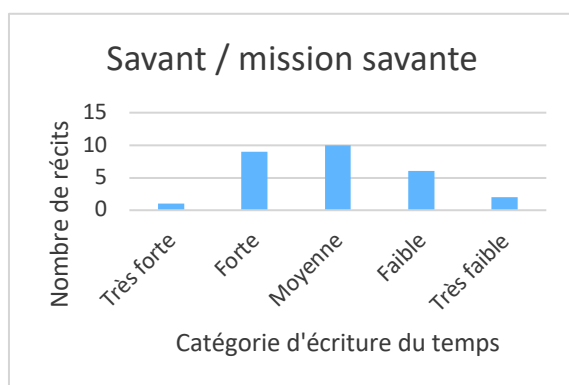


Figure 24 - Classement de l'écriture du temps dans le récit d'après le type de voyage

Des tendances émergent suite à l'analyse statistique liant type de voyage et écriture du temps. Les histogrammes illustrent ces tendances en faisant apparaître que l'écriture du temps semble être influencée par le type de voyage. Ainsi, l'écriture du temps du voyage d'agrément est majoritairement forte. Cette écriture peut s'expliquer par la disponibilité attentionnelle du voyageur. En effet, n'ayant d'autre but de voyage que découvrir un environnement inédit et des éléments inconnus, les voyageurs sont disposés à fixer leur attention sur tous les aspects nouveaux et spécifiques engendrés par le voyage, dont le temps. Concernant la faible écriture du temps des voyages forcés ou d'exil, l'explication pourrait être la même inversée. Ces types de voyage ne dépendent que peu du temps, du moins ils s'inscrivent dans une temporalité spéciale. Effectivement, le temps est soit imposé, soit l'inconnu du retour n'offre aux voyageurs exilés qu'un horizon temporel presque infini. Finalement, peut-être est-ce cette latitude ou flottement temporel qui leur permet presque de s'en émanciper. Le cas du Grand Tour et du voyage médical est à positionner entre ces deux premières catégories. Le temps d'un Grand Tour ne semble que faiblement s'écrire dans le récit. À la différence notoire du voyage d'agrément, le Grand Tour a un but précis. Il se pourrait donc que le temps s'efface proportionnellement, comme intérêt, mais aussi comme sujet d'écriture du voyage, face aux visées éducatives et mondaines, but premier du Grand Tour. La logique est la même pour le voyage médical, c'est pourquoi nous avons regroupé ces deux catégories ensemble. En effet, le voyage médical comme le Grand Tour sont des voyages volontaires avec des buts précis, ceux d'avoir un accès à un environnement plus sain ou des traitements spécifiques. Ainsi, il est possible de supposer qu'étant plus focalisés sur les aspects médicaux de leur voyage, les voyageurs sont moins attentifs au temps. Concernant les autres types de voyage, les tendances émergeant des histogrammes ne sont pas très nettes. La principale explication peut être encore une fois l'immense diversité des voyages

qui, bien que regroupée en typologie, ne peut pas couvrir l'ensemble du spectre des conditions du voyage.

L'analyse des facteurs quantifiables de l'écriture du temps dans le récit de voyage révèle des disparités. Cette analyse tend à montrer que certains facteurs influenceraient directement l'écriture du temps, à l'image de la durée ou du type du voyage, tandis que d'autres facteurs auraient une influence beaucoup plus réduite, comme l'année du voyage. En outre, la question du lien entre la forme du récit et l'écriture du temps subit très probablement une influence réciproque, c'est-à-dire que le temps semble avoir une influence sur le choix de la forme adoptée par l'auteur autant que la forme permet une écriture plus ou moins présente et précise du temps.

\*\*\*

Cette approche de l'appréhension du temps dans le voyage par l'écriture permet de comprendre les phases que traversent les auteurs lorsqu'ils inscrivent leurs émotions, leurs sentiments et leurs perceptions du temps sur le papier. Du ressenti et de l'idée au manuscrit puis à l'ouvrage imprimé et diffusé, les transformations et travestissements, volontaires ou non, peuvent être nombreux. Les procédés de prise de notes puis généralement de réécriture, la forme du récit ainsi que les influences réciproques et lieux communs sont autant d'éléments à prendre en compte pour saisir le sentiment du temps de l'auteur. De plus, la multiplicité des façons d'écrire le temps, que ce soit la datation et les indications temporelles, les figures de style ou encore l'expression la plus simple d'une pensée, oblige l'historien à effectuer une analyse littéraire méticuleuse. En effet, le temps s'écrit de bien des manières et ses indications sont innombrables et hétéroclites. De plus, l'évolution stylistique sur la période ainsi que la très grande disparité entre les écrivains de métier et les voyageurs s'improvisant écrivains peuvent entraîner des différences dans l'écriture. Ainsi pour appréhender les émotions et perceptions temporelles à travers le récit de voyage, nous devons impérativement discerner le *dit* de l'*éprouvé*, c'est-à-dire démêler des émotions et perceptions authentiques des pratiques d'écriture et des codes esthétiques, autant que des silences ou inventions. Les analyses menées sur l'inscription du temps dans le récit de voyage pourraient également être complétées par des méthodes littéraires ou linguistiques comme la lexicométrie.

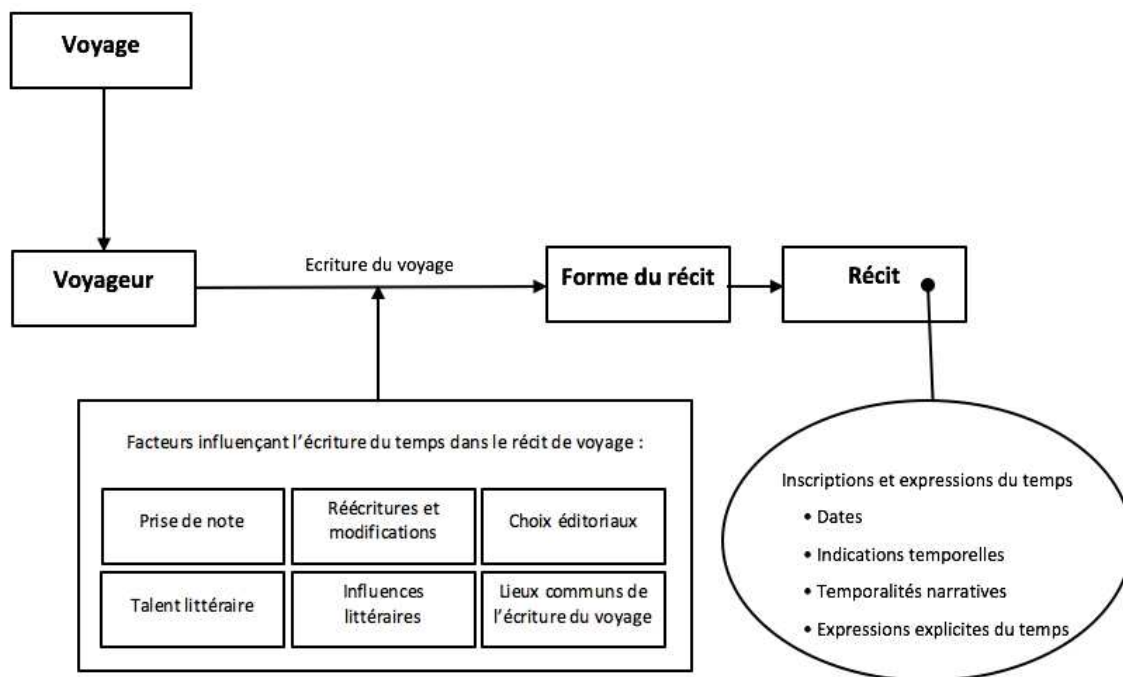


Figure 25 - Schéma de l'écriture du temps dans le voyage

Les flèches du schéma ci-dessus résument le cheminement de l'écriture du temps dans le voyage. Le voyage, c'est-à-dire tous les éléments le caractérisant au sens le plus large possible, donc son but, son déroulement, l'environnement naturel, les espaces traversés et surtout les péripéties vécues par le voyageur touchent son corps et son esprit. Le voyageur, caractérisé par un conditionnement et une sensibilité temporelle, vit son voyage au prisme de sa propre sensibilité. De là, il peut rédiger un récit, mais son cheminement épistémologique est influencé par six principaux facteurs. Influencé à la fois par son voyage et par ces six éléments, le voyageur rédige un récit en lui donnant une forme spécifique. Finalement, les perceptions et sensibilités du voyageur au temps se retrouvent dans le récit de voyage sous quatre principales expressions ou inscriptions.

L'analyse statistique des récits du corpus a permis de mettre en évidence des liens entre forme du récit, durée, type de voyage et écriture du temps. Malgré cela, l'immense diversité des méthodes et moyens de l'écriture du voyage est à rapprocher d'autres éléments quasiment impossibles à quantifier : la vie de l'auteur et le déroulement du voyage. L'analyse de tous ces éléments permet d'appréhender l'écriture du temps dans le récit de voyage. Cependant, lorsque l'analyse statistique d'un corpus atteint ses limites, l'historien change de méthode et opte pour une analyse à échelle plus réduite. Cette fois-ci, ce n'est donc plus par regroupement quantitatif et statistique que nous cherchons à



appréhender notre objet, le temps, mais par l'étude minutieuse et individualisée de chaque source de manière « sensible » ou « qualitative ». Cette méthode correspond à utiliser le schéma *supra* de droite à gauche. Ainsi, en partant des inscriptions et expressions du temps dans le récit de voyage, en ayant connaissance des facteurs influençant son écriture et en contextualisant le voyage, nous pouvons accéder aux perceptions et aux sensibilités des voyageurs.

## CHAPITRE 3 : DES CADRES DE LA MOBILITE AUX CONTRAINTES TEMPORELLES DU VOYAGE

*Rien de sert de courir, il faut partir à point.*

Jean de La Fontaine, *Le Lièvre et la Tortue*, 1688.

---

La première caractéristique du voyage réel consiste en un déplacement dans l'espace et dans le temps. Tant aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles qu'aujourd'hui, le transport n'est naturellement pas libre. Il est limité par de nombreuses contraintes présentes à différents niveaux. Effectivement, le déplacement ou le transport de biens et de personnes ne peut s'effectuer en un lieu et une époque donnés qu'à travers des cadres. Ils se caractérisent aussi bien par les moyens permettant aux voyageurs de se déplacer, que par les entraves à leur mobilité.

Si la charge, la vitesse et le prix conditionnent le transport des marchandises<sup>1</sup>, pour le voyage, les cadres de la mobilité se définissent par les modes de déplacement disponibles. Dans l'Europe des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles ils sont au nombre de quatre : le transport routier, la navigation fluviale, celle maritime et le chemin de fer. Ensuite, les moyens de transport, donc les différents procédés ou véhicules utilisés pour chaque mode, précisent le cadre. Outre les modes et moyens de déplacement et de leurs infrastructures, l'organisation du transport, par choix politique ou initiative privée, tant à l'échelle locale, nationale qu'internationale influence grandement, en les accélérant ou en les bloquant, les possibilités du déplacement. Si les systèmes postaux ou les services de diligences accélèrent le déplacement, les guerres, les frontières, les politiques douanières,

---

<sup>1</sup> Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe*, op. cit., p. 39.

les conditions météorologiques ou physiques des environnements naturels peuvent être des freins à la mobilité des voyageurs.

Cependant, il n'y a pas un, mais des cadres de la mobilité en Europe aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. En effet, les disparités sont très marquées d'un point de vue spatial, territorial, aussi bien au sein même d'un pays qu'entre deux États ou zones du continent européen. En outre, les cadres ne sont pas stables, ils évoluent fortement au cours de notre période d'étude. Suivant les différentes politiques instaurées par les États, les transports ne se développent pas de la même manière ni selon la même chronologie.

Les problématiques du transport et particulièrement des infrastructures sont au cœur d'une réflexion plus large sur la création des puissances étatiques européennes. En effet, la route permet d'unifier un territoire et sa maîtrise assure le contrôle du commerce, du passage des armées et de la transmission des informations. Elle est « une infrastructure fondamentale aux finalités multiples »<sup>1</sup>, un support politique que les États cherchent à améliorer et maîtriser. Nous l'avons déjà vu, espace et temps ou distance et vitesse sont très étroitement liés. Or la diffusion de l'horlogerie à l'époque moderne permet de mieux quantifier et repérer le temps. La recherche de rationalisation ouvre ainsi vers une nouvelle conception de l'efficacité du pouvoir basée sur le transport de l'information, des hommes et des biens<sup>2</sup>.

De la fin du Moyen Âge au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, l'aménagement du territoire consiste principalement à protéger les frontières et à développer un réseau de fortifications<sup>3</sup>. Puis, les politiques mercantilistes, principalement encouragées par Colbert en France, conçoivent le développement des communications et infrastructures de transport comme une nécessité pour l'essor du commerce et de la richesse des États<sup>4</sup>. En effet, « c'est principalement de la facilité des chemins que dépend l'avantage du commerce

---

<sup>1</sup> Stéphane BLOND, *L'atlas de Trudaine : pouvoirs, cartes et savoirs techniques au siècle des Lumières*, Paris, CTHS, 2014, p. 27.

<sup>2</sup> Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe*, op. cit., p. 54.

<sup>3</sup> Marc DESPORTES et Antoine PICON, *De l'espace au territoire. L'aménagement en France, XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Presses de l'école nationale des ponts et chaussées, 1997, p. 11.

<sup>4</sup> Dominique MARGAIRAZ, « L'économie d'Ancien Régime comme économie de la circulation », in Denis WORONOFF (dir.), *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, pp. 1-5.

et le bien public »<sup>1</sup>, analyse Colbert. À partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, le contexte est marqué par des progrès techniques rapides, ne serait-ce qu'avec la création de l'École nationale des Ponts et Chaussées en France en 1747 ou par l'invention du macadam en Angleterre en 1818<sup>2</sup>. Cependant, c'est au sein du contexte bien plus large des prémices puis de la progression fulgurante de l'industrialisation que se développent sous leur forme actuelle les modes, moyens, infrastructures et réseaux de transports européens. Le passage de la traction animale à la machine à vapeur, d'abord dans la navigation, puis avec le chemin de fer, achève de révolutionner les transports au XIX<sup>e</sup> siècle.

Le but de ce chapitre consiste à étudier les liens entre les cadres de la mobilité et le temps dans le voyage international en Europe entre Lumières et romantisme. Nous présumons que les moyens du déplacement créent ou influencent – dans une proportion variable, mais non négligeable – la perception du temps et les rythmes du voyage. En contraignant les départs, arrêts, arrivées ou étapes des voyageurs, parfois de manière fortuite, les cadres de la mobilité conditionnent les rythmes et temporalités du voyage. Ensuite, l'utilisation par les voyageurs de différents modes, moyens ou réseaux de transport soit par choix soit par la disponibilité leur impose des vitesses dont ils ne peuvent que très difficilement s'émanciper. Finalement, les déplacements s'effectuant à des vitesses allant de quelques kilomètres à quarante kilomètres par heure, il nous paraît important d'analyser dans quelle mesure les moyens du déplacement influencent la perception du temps des voyageurs.

Depuis la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, le nombre d'études concernant l'histoire des routes et des transports est très conséquent. Depuis l'histoire du temps présent écrite par les contemporains du développement du chemin de fer jusqu'à des travaux très récents, en passant par toutes les études concernant plus spécifiquement le corps des Ponts et Chaussées et l'histoire des techniques, l'historiographie des transports en France et en Europe est très abondante.

Néanmoins, il ne s'agira pas dans ce chapitre de détailler outre mesure l'organisation et les dynamiques d'aménagement de l'espace, ni les politiques de

---

<sup>1</sup> Cité par Henri CAVAILLES, *La route française. Son histoire, sa fonction*, Paris, Armand Colin, 1946, p. 51.

<sup>2</sup> André GUILLERME, *Corps à corps sur la route. Les routes, les chemins et l'organisation des services au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Presses de l'école nationale des ponts et chaussées, 1984, p. 22.

développement et du progrès technique des transports. En effet, ce ne sont pas la technique de construction des routes ni les politiques routières qui nous intéressent, mais bien la manière dont les voyageurs utilisent les moyens de transport pour se déplacer et l'influence de ces derniers sur les rythmes du voyage et la perception du temps des voyageurs.

## *Diversité des modes et moyens de transport en Europe : les limites temporelles du déplacement*

### *L'utilisation de plusieurs modes et moyens de transport*

#### *L'intermodalité du transport en Europe*

Les modes et moyens de transports tout autant que les infrastructures sont les assises matérielles du déplacement dans l'espace. Les voyageurs profitent évidemment des moyens et des infrastructures disponibles ou mobilisables pour se déplacer. La lecture et l'analyse de récits de voyage offrent beaucoup d'informations, quoique très inégales, sur les conditions du voyage, donc sur les moyens et infrastructures de transport.

En Europe, entre les années 1750 et 1850 il existe trois différents modes classiques de transport : le transport terrestre, le transport fluvial et le transport maritime. Le quatrième mode, le transport ferroviaire, n'apparaît qu'à la fin de notre période d'étude, et du fait de ses nombreuses spécificités dans l'histoire du voyage – ne serait-ce que par le changement de paradigme qu'engendre l'apparition d'un nouveau mode – il modifie considérablement le déplacement. N'entrant en service que dans les dernières années de notre période d'étude, assez peu de voyageurs de notre corpus l'empruntent. Du fait de sa relative marginalité parmi l'ensemble de modes de transports utilisés par les voyageurs étudiés, nous traiterons du chemin de fer de manière séparée.

Sur 134 voyages étudiés, 43 ont été faits en n'utilisant qu'un seul de mode de transport. La majorité c'est-à-dire soixante voyages ont été effectués avec l'utilisation combinée de deux modes.

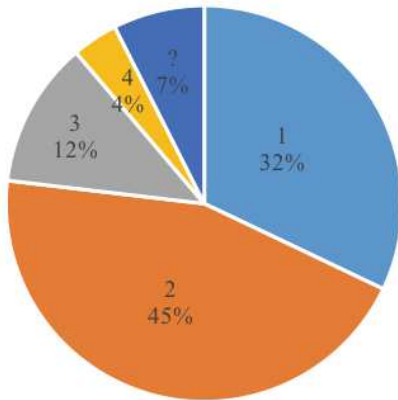


Figure 26 - Nombre de modes de transport utilisés par voyage étudié dans le corpus

Seize voyages ont nécessité trois modes de transport. Plus marginalement, seulement cinq voyageurs ont eu recours aux quatre formes de transport existant en Europe. Il ne nous est pas possible d'établir un nombre précis de modes de transport utilisés pour dix voyages. La bimodalité de transport représente, à elle seule, une petite moitié des voyages. Elle consiste quasiment exclusivement en la combinaison de moyens terrestres et de la navigation, soit fluviale, soit maritime.

Nous avons mis en relation le nombre de modes de transport utilisés avec l'année et la durée du voyage, le nombre d'États traversés. Il n'apparaît aucun lien de cause à effet ni même de causalité. Cela peut s'expliquer par plusieurs facteurs, au premier rang desquels figurent l'immense diversité des moyens de transport et la variété de l'espace physique européen.

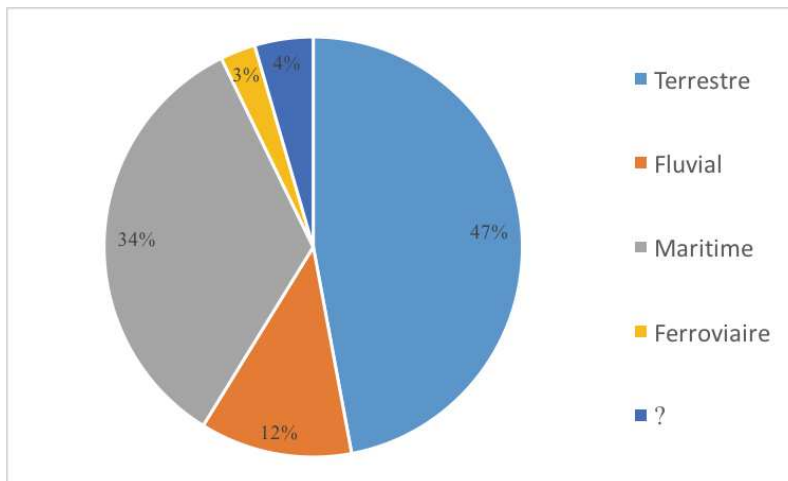


Figure 27 - Proportion des modes de transport utilisés par les voyageurs du corpus

Nous avons ensuite répertorié cent-quatre utilisations du mode de transport terrestre, vingt-six du transport fluvial, soixante-quinze du transport maritime et six du transport ferroviaire. Pour 10 voyages, il n'a toujours pas été possible de déterminer avec

certitude les modes de locomotion utilisés. Cependant, l'utilisation d'un mode de déplacement n'est pas uniforme, car l'utilisation d'un mode de transport peut se déployer en plusieurs de moyens de transport.

Ainsi, le mode de transport terrestre comprend comme moyen la marche, l'équitation, le recours à toutes sortes de voitures hippomobiles ou à traction animale, des chaises à porteurs ou encore des traîneaux à patins. Ces moyens de transport sont décrits de manière très inégale par les voyageurs. Tandis que certains décrivent avec précision tous les moyens qu'ils utilisent, d'autres restent muets sur les conditions matérielles de leurs déplacements. De manière générale, il est parfois possible de déceler l'utilisation de tel ou tel mode ou moyen de transport par un voyageur, mais dans une perspective globale cela ne permet pas un relevé suffisamment précis en vue d'établir des statistiques valables.

L'utilisation des modes de transport à l'échelle européenne répond à une logique de contraintes spatiales. Sur le continent, les voyageurs utilisent principalement un seul mode de transport (45% des voyages étudiés), le plus souvent le transport terrestre (47% des voyages). Néanmoins, lorsque les voyageurs doivent rejoindre une île (par exemple l'Angleterre, la Sicile ou l'île de Seeland au Danemark), ils naviguent nécessairement sur mer, donc utilisent un second mode de transport. Les voyageurs ne se trouvent donc pas toujours libres du choix de leur mode de transport, car ils sont associés aux spécificités du territoire à franchir, particulièrement dans le cas de mers à traverser.

Si les transports terrestres ou maritimes demeurent les principaux modes utilisés par les voyageurs (81% des modes de transports utilisés), plus de la moitié des voyages étudiés (61%) sont caractérisés par une alternance de modes de transport. En effet, un voyageur peut avoir pour principal mode le transport terrestre avec l'utilisation d'une voiture hippomobile, puis faire embarquer cette voiture sur un navire pour traverser une mer et ensuite poursuivre son voyage avec elle. Le marquis de Custine opte pour cette intermodalité en emmenant avec lui, à bord du paquebot le *Nicolas 1<sup>er</sup>*, sa voiture lors de sa traversé entre Lübeck et Saint-Pétersbourg début juillet 1839<sup>1</sup>. D'une autre manière, certains voyageurs se déplacent principalement en bateau, comme l'architecte français Jean Marchebeuse lors de sa croisière à l'été 1833 autour du Péloponnèse, puis dans les Cyclades et jusqu'à Constantinople. Il n'utilise des moyens de transport terrestre que lors des excursions à terre<sup>2</sup>. À l'échelle européenne, cette intermodalité se retrouve sous des

---

<sup>1</sup> Astolphe de CUSTINE, *La Russie en 1839*, Paris, D'Amyot, 1843, vol. 1, p. 254-255.

<sup>2</sup> Jean MARCHEBEUSE, *Voyage de Paris à Constantinople par bateau à vapeur*, op. cit.

formes assez variées. Outre les deux cas précédemment cités en exemple d'une bimodalité de transport, l'intermodalité est donc soit imposée par un territoire spécifique à traverser soit elle résulte d'un choix de la part du voyageur.

Le transport fluvial et, à la fin de la période, le chemin de fer figurent parmi les modes de transports pratiqués davantage par choix de la part du voyageur qu'ils ne sont imposés par des contraintes environnementales. En effet, sauf espace particulier comme une rivière encaissée entre deux gorges, ces modes de déplacement se superposent avec des routes. D'autres critères comme la commodité du mode de transport, son prix et les écarts de temps de transport induits sont des facteurs déterminants pour les voyageurs. Ainsi, le transport fluvial, représentant 12% des modes de transport employés n'est, avant la motorisation à vapeur, rentable pour un voyageur que dans un sens, celui du courant<sup>1</sup>, où il peut se révéler plus rapide et plus commode que le transport terrestre. Le cas du chemin de fer, par son utilisation tardive au sein de la période étudiée, demeure marginal parmi notre corpus. Il ne représente que 3% des modes de transport utilisés, soit six usages et à chaque fois lors de courts tronçons.

Cette première analyse des modes de locomotion usités par les voyageurs permet de constater la prédominance, somme toute logique en Europe, du transport terrestre, suivie par le transport maritime. Néanmoins, un mode de transport peut correspondre à de très nombreux moyens de déplacement. Allant de la marche à la diligence de vingt personnes tirée par huit chevaux, de la barque au paquebot, ces moyens hétérogènes résultent de logiques prenant souvent le temps comme critère principal. De plus, le choix du moyen de transport influence de nombreux éléments du voyage, au premier rang desquels l'état d'esprit et les perceptions des voyageurs.

#### *De l'obligation du moyen de transport à la possibilité du choix*

Le plus souvent, les modes de transport sont imposés par les spécificités de l'espace ou du territoire que le voyageur parcourt. Plus rarement, le voyageur peut avoir le choix de son mode de transport sur le même itinéraire, par exemple entre le transport

---

<sup>1</sup> Par le halage, il est néanmoins possible de remonter le courant. Cependant, aucun voyageur n'a recours au transport fluvial par halage car il offre une vitesse extrêmement faible. Le halage n'est utilisé que pour le transport de lourdes charges et de marchandises.



terrestre et la navigation fluviale. Concernant les moyens de transport et l'utilisation des infrastructures inhérentes, la même logique subsiste. Du détroit de Gibraltar à l'Oural, du Caucase aux fjords norvégiens, du Bosphore à l'Irlande, l'Europe se caractérise d'un point de vue physique par une grande variété d'environnements naturels, de reliefs, de types de sol, ainsi que de conditions climatiques.

Chaque peuple a développé des infrastructures et moyens de transport adaptés aux contraintes et aux spécificités de son territoire. Les voitures à traction animale, comme nous le verrons un peu plus loin, ne se révèlent pas les mêmes entre des espaces de plaines et des espaces montagneux. Les différences entre les voitures dépendent de l'adaptabilité au milieu, mais également des matières premières, du savoir-faire et des modes locaux. Il en va de même concernant les animaux utilisés pour tirer ces mêmes voitures, ne serait-ce qu'à travers l'utilisation de différentes races d'équidés.

La seconde grande contrainte imposant le moyen de transport réside dans l'adaptabilité aux conditions climatiques. En effet, le continent européen étant situé à une latitude moyenne est caractérisé par un climat général assez tempéré et rythmé par quatre saisons. Plus spécifiquement, l'espace européen subit cinq grands climats. Le climat océanique, plutôt doux, mais humide, le long la façade atlantique, de la Norvège au Portugal. Le climat continental, à l'intérieur des terres, est quant à lui marqué par une forte amplitude thermique de plus de 20°C ainsi que par un temps frais et sec en hiver et chaud et pluvieux en été. Le littoral méditerranéen est sous l'influence du climat méditerranéen : chaud et sec en été, très doux et humide en hiver. L'extrême nord de la Scandinavie subit le climat polaire, très froid. Les grands reliefs sont quant à eux marqués par le climat montagnard, c'est-à-dire des hivers froids et des étés frais et humides.

Les voyageurs doivent donc s'adapter à ce vaste territoire européen aux climats distincts. Néanmoins, certains voyageurs sont surpris – ou du moins feignent la surprise – lorsqu'ils rencontrent un moyen de transport ou une manière de voyager qui leur est inconnue ou qu'ils n'ont jamais expérimenté. Ainsi Giuseppe Acerbi éprouve « encore un nouveau genre de surprise »<sup>1</sup> lorsque ses conducteurs finlandais l'emmènent avec leur traîneau sur la mer de Botnie gelée entre Vaasa et Oulu. Les voyageurs doivent utiliser les

---

<sup>1</sup> Giuseppe ACERBI, *Voyage au Cap-Nord*, Paris, Levrault, 1804, vol. 2, p. 5.

moyens de transport adaptés aux spécificités du territoire. Dans l'hiver polaire finlandais, il n'a pas d'autres choix que de se déplacer en traîneau. En effet, lorsque le sol finlandais est entièrement couvert de neige ou de glace, aucun autre moyen de transport ne se présente, sinon peut-être le ski, mais outre l'effort physique, encore faut-il savoir maîtriser la technique<sup>1</sup>. Acerbi fait état de sentiments contradictoires à l'égard du traîneau, entre les chemins cahoteux tracés dans les forêts et les surfaces lisses des lacs gelés. Dans une forêt finlandaise, il est « brisé par les continuelles secousses du traîneau » et subit « l'ennuyeuse lenteur de notre marche ». Peu après, sur un lac, les « chevaux nous firent traverser avec la rapidité de l'oiseau, et nos traîneaux semblaient voler sans nous fatiguer par aucune secousse »<sup>2</sup>. Finalement, bien que constatant des avantages et des inconvénients selon la surface (rapidité ou lenteur, confort ou inconfort), il conclut : « nous n'étions que plus fatigués de cette manière de voyager, à laquelle nous étions forcés de nous soumettre »<sup>3</sup>. Tout comme Giuseppe Acerbi en Finlande, les voyageurs sont fréquemment obligés d'utiliser le moyen de transport disponible en un lieu et en un moment ainsi que de se soumettre à ses contraintes.

Les contraintes imposées par le moyen de transport et l'infrastructure qui lui est liée sont de plusieurs types. En premier lieu, le moyen de transport impose un standard de confort sur lequel le voyageur ne peut que difficilement intervenir. Par exemple, si en un certain lieu seules des voitures sans suspensions sont disponibles, le voyageur devra inévitablement subir les cahots de la voiture. Ainsi Adolphe Blanqui ne trouve comme véhicule lors de son entrée en Bulgarie turque qu'un chariot très inconfortable, bien éloigné des standards d'Europe d'Ouest, seul type de voiture du pays :

Au lieu d'un chariot, il en vint deux, attelés de buffles et conduits par des Tziganes. J'avoue qu'à l'aspect de ces deux *diligences*, mon courage faillit m'abandonner. Les chariots consistaient en caisses de bois longues et étroites comme des cercueils et posées sur des essieux également en

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 7-8. À propos de pêcheurs finlandais qui se déplacent à ski : « Ils rodèrent sur la glace, portés sur de longs patins de bois, et se poussaient en avant à l'aide d'un bâton qu'ils tenaient dans leurs mains. La promptitude de leur course est incroyable ; et cette étonnante célérité, sans que l'on puisse découvrir la moindre action dans leurs jambes, puisqu'alors ils se servent de leurs bâtons, offre un spectacle singulier à ceux qui le voient pour la première fois [...] Ensuite, en nous essayant sur la glace avec leurs patins, nous fîmes rire ces bonnes gens par la manière gauche avec laquelle nous en faisons usage, et par nos chutes continuelles, plus divertissantes en effet pour les spectateurs que pour les acteurs ».

<sup>2</sup> *Ibid.* vol. 1, p. 303.

<sup>3</sup> *Ibid.* vol. 2, p. 3.

bois, encastrés dans des roues d'une seule pièce. Nous eûmes quelque peine à nous établir sur ces affreux véhicules, dont les joints mal graissés avec de l'huile de pétrole riaient de plus en plus, à mesure que ce liquide se desséchait sous une température de 30 degrés. Il nous fallut près de seize heures pour parcourir les cinq lieues qui séparent Vidin des rives du Timok<sup>1</sup>.

La deuxième contrainte réside dans le prix du déplacement. Selon ses moyens, le voyageur peut être limité dans son choix de moyen de transport. Pour finir, la troisième contrainte est la vitesse du transport. En effet, de nombreux facteurs, de la qualité du revêtement de la route au type de véhicule, du tracé de la route aux conditions météorologiques, limitent les vitesses. N'ayant donc pas toujours le choix du moyen de transport, les voyageurs se déplacent le plus souvent selon une vitesse imposée qu'ils ne peuvent dépasser, comme le déplore Adolphe Blanqui dans l'Empire ottoman.

Cependant, si les moyens de transport sont assujettis à un itinéraire et à un environnement naturel, le voyageur a néanmoins une certaine possibilité de choix. En effet, il est en mesure de modifier son itinéraire pour bénéficier des moyens de transport associés ou alors de changer de moyen de transport pour emprunter un autre parcours. Nous traiterons ces questions du choix de l'itinéraire spécifiquement dans le cinquième chapitre.

Lorsque plusieurs moyens de transport existent sur le même itinéraire, le voyageur a en fin de compte le choix final selon ses envies. Dans ce cas, il choisit toujours selon les mêmes critères : la commodité et le confort, le prix, la vitesse et l'itinéraire. Néanmoins, l'importance accordée à ces critères n'est pas identique pour tous les voyageurs ni à tous les moments du voyage. En effet, ce n'est pas obligatoirement le moyen de transport le plus rapide<sup>2</sup> ni le plus confortable ou le moins onéreux qui est choisi. Georges Depping privilégie ainsi le confort de la voiture et la commodité de pouvoir s'arrêter lorsqu'il le souhaite, à une diligence moins coûteuse et plus rapide lors de son voyage en Allemagne et en Suisse en 1813 :

Quand on ne veut pas voyager avec la diligence qui, en Suisse, n'est pas plus leste ni plus commode qu'en Allemagne, on prend des voitures de louage. Cette manière de voyager est plus

---

<sup>1</sup> Adolphe BLANQUI, *Voyage en Bulgarie pendant l'année 1841, op. cit.*, p. 121.

<sup>2</sup> Le choix des vitesses de voyage, entre rapidité et lenteur, sera développé dans le chapitre 6.

coûteuse et plus lente, mais beaucoup plus agréable que l'autre : on est seul dans une bonne voiture ; on fait de petites journées, et l'on s'arrête où l'on veut<sup>1</sup>.

Le choix des moyens de transport est donc parfois imposé, parfois plus libre pour le voyageur lorsqu'il a la possibilité de sélectionner la manière dont il veut voyager. Malgré tout, en plus d'avoir une influence sur l'itinéraire ou la vitesse les différents moyens de transport influencent également la perception plus générale de l'environnement. En effet, comme l'explique Daniel Roche : « À pied, à cheval et en voiture, on ne vit pas de la même façon ; on ne voit pas hommes, paysages et choses de manière identique »<sup>2</sup>.

### *Multiplicité des moyens de transport terrestre et pluralité des vitesses*

#### *De la marche à la traction animale : état des lieux des moyens de transport terrestre disponibles*

Tout transport, donc translation dans l'espace, nécessite une force permettant le mouvement, donc une source d'énergie. Au XVIII<sup>e</sup> et dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, il n'existe qu'assez peu de sources d'énergie exploitées par l'homme. La force du vent et du courant est utilisée pour le transport fluvial et maritime, la force humaine ou animale pour le transport terrestre et le halage. Dans un second temps, à partir du début du XIX<sup>e</sup> siècle, l'énergie développée par la machine à vapeur est mise à profit dans le transport fluvial et maritime et enfin dans le chemin de fer.

Le principal mode de transport utilisé par les voyageurs en Europe est le transport terrestre, utilisant donc l'énergie développée par l'homme ou l'animal. Il n'existe pas – ou alors de manière extrêmement marginale et expérimentale – de véhicule terrestre mû par la force du vent ou par un moteur, malgré quelques tentatives d'installation de machine à vapeur sur des véhicules à roue<sup>3</sup>. En dehors de toutes sources d'énergie climatique ou de

---

<sup>1</sup> Georges DEPPING, *Remarques faites dans un voyage de Paris à Munich au commencement de 1813*, Paris, Blanchard, 1814, p. 84.

<sup>2</sup> Daniel ROCHE, *Les circulations dans l'Europe moderne, op. cit.*, p. 224.

<sup>3</sup> Citons par exemple le « fardier à vapeur » de l'ingénieur français Joseph Cugnot. Considéré comme le premier véhicule automobile, il fut conçu entre 1769 et 1771 pour l'armée mais resta à l'état de prototype. Bien que fonctionnel, il ne dépassait pas la vitesse de 4 kilomètres par heure, avait une autonomie d'environ

réactions thermodynamiques, il ne reste que deux sources d'énergie offrant assez de puissance pour le transport : la force humaine et animale.

La marche à pied est un des mouvements les plus élémentaires et un moyen de locomotion naturel de l'homme. Longtemps restée le seul moyen de déplacement possible, elle est encore utilisée par plusieurs voyageurs à l'instar du diplomate Johann von Struve traversant l'Empire russe en 1791 :

Engagé par la beauté de la saison, et accompagné de plusieurs de mes collègues qui aimaient comme moi voyager à pied, je n'attendais pas ordinairement le départ de la caravane pour me mettre en route ; j'allais donc en avant, et il m'arriva plus d'une fois de faire à pied les deux postes qui étaient presque toujours la distance que nous avions à parcourir dans le jour. Nous nous trouvions amplement dédommagés de la fatigue légère de la route par tous les points de vue délicieux que nous y rencontrions, et dont il nous était permis de jouir à notre aise. Cette marche nous donnait double appétit, et nous faisait encore mieux goûter les charmes du sommeil, quand l'heure de nous y livrer était arrivée<sup>1</sup>.

Von Struve n'est pas le seul à se déplacer en marchant. Giuseppe Baretti traverse des parties de l'Espagne à pied dans les années 1760<sup>2</sup>, Goethe marche en Italie à la fin des années 1780<sup>3</sup> de même que le diplomate Alexis von Krüdener qui dit avoir l'habitude de ce moyen de locomotion : « Ce matin, selon notre habitude, nous étions partis en avant à pied »<sup>4</sup>. L'influence de l'*Émile ou De l'éducation*, publié par Jean-Jacques Rousseau en 1762 n'est peut-être pas étrangère à l'essor de cette pratique chez les élites européennes dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle et probablement toujours au XIX<sup>e</sup> siècle<sup>5</sup>.

---

quinze minutes et le freinage n'a jamais été d'une efficacité suffisante. Un exemplaire est conservé aujourd'hui au musée des Arts et Métiers de Paris.

<sup>1</sup> Johann Christian VON STRUVE, *Voyage en Crimée, suivi de la relation de l'ambassade envoyée de Pétersbourg à Constantinople en 1793*, Paris, Maradan, 1802, p. 74.

<sup>2</sup> Giuseppe BARETTI, *Voyage de Londres à Gênes. Passant par l'Angleterre, le Portugal, l'Espagne et la France*, Amsterdam, 1777, par exemple : vol. 2, p. 46, 178, 256.

<sup>3</sup> Johann VON GOETHE, *Voyage en Italie*, traduit par Jeane NAUJAC, Paris, Aubier, 1961, vol. 1, p. 237.

<sup>4</sup> Alexis Konstantin VON KRÜDENER, *Voyage en Italie du Baron de Krüdener en 1786*, Paris, Édition Fischbacher, 1983, p. 230.

<sup>5</sup> Jean-Jacques ROUSSEAU, *Émile ou De l'Éducation*, Paris, Garnier, 1992, p. 522-523. « Je ne conçois qu'une manière de voyager plus agréable que d'aller à cheval ; c'est d'aller à pied. On part à son moment, on s'arrête à sa volonté, on fait tant et si peu d'exercice qu'on veut. On observe tout le pays ; on se détourne à droite, à gauche ; on examine tout ce qui nous flatte ; on s'arrête à tous les points de vue. Aperçois-je une rivière, je la côtoie ; un bois touffu, je vais sous son ombre ; une grotte, je la visite ; une carrière, j'examine les minéraux. Partout où je me plais, j'y reste. À l'instant que je m'ennuie, je m'en vais. Je ne dépends ni des chevaux ni du postillon. Je n'ai pas besoin de choisir des chemins tout faits, des routes commodes ; je passe

Cependant, la marche demeure un moyen de transport fatigant, lent avec une possibilité de transport de marchandise ou d'effets personnels faible. Elle est l'apanage du pèlerin, du pauvre, du vagabond. Les voyageurs précédemment cités appartiennent tous à l'élite socio-économique européenne. Ils se déplacent à pied certes, mais sur de courts tronçons et toujours suivis ou précédés par des voitures avec leurs escortes, domestiques et bagages. Nous différencions la marche comme moyen de déplacement et comme pratique du voyage. Lorsqu'elle n'est pas imposée par l'environnement ou les moyens économiques, le choix de la pratique de la marche résulte d'un contexte culturel bien précis.

Le second type d'utilisation de la force humaine est l'utilisation de la chaise à porteurs. Son emploi n'est pas rare, mais est restreint à de très courts trajets, principalement lors d'excursions en milieu montagneux ou dans l'enceinte de certaines grandes villes. Comme elle est mue par la force humaine, en l'occurrence par le mouvement d'autres personnes que le voyageur proprement dit, les inconvénients de la chaise à porteurs restent les mêmes que la marche à savoir très peu d'autonomie et une vitesse limitée.

La deuxième source d'énergie est la force animale, utilisée depuis des millénaires. Le transport peut être effectué directement sur l'animal ou l'animal est utilisé comme force motrice. Le premier cas est peu répandu dans le corpus comme moyen de transport principal, car il ne permet pas le transport d'un grand nombre de bagages. Néanmoins, il est fréquemment utilisé lors d'une excursion journalière ou de quelques jours. La traction animale demeure quant à elle toujours la principale force motrice des moyens de transport terrestre jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

---

partout om un homme peut passer ; je vois tout ce qu'un homme peut voir ; et, ne dépendant que de moi-même, je jouis de toute la liberté dont un homme peut jouir. Si le mauvais temps m'arrête et que l'ennui me gagner, alors je prends des chevaux [...] Voyager à pied, c'est voyager comme Thalès, Platon et Pythagore. J'ai peine à comprendre comment un philosophe peut se résoudre à voyager autrement, et s'arracher à l'examen des richesses qu'il foule aux pieds et que la terre prodigue à sa vue [...] Combien de plaisirs différents on rassemble par cette agréable manière de voyager ! sans compter la santé qui s'affermi, l'humeur qui s'égaye. J'ai toujours vu ceux qui voyageaient dans de bonnes voitures bien douces, rêveurs, tristes, grondant ou souffrants ; et les piétons toujours gais, légers et content de tout. Combien le cœur rit quand on approche du gîte ! Combien un repas grossier paraît savoureux ! Avec quel plaisir on se repose à table ! Quel bon sommeil on fait dans un mauvais lit ! Quand on ne veut qu'arriver, on peut courir en chaise de poste ; mais quand on veut voyager, il faut aller à pied ».

Le cheval est bien évidemment l'animal le plus employé à l'échelle européenne, suivent le bœuf, l'âne, le mulet et aux marges de l'Europe, plus marginalement le renne, le chien et le chameau. Constituant « le fonds commun de la traction en zone tempérée européenne »<sup>1</sup>, le cheval, le bœuf, l'âne et le mulet sont depuis le début de l'ère chrétienne et la crèche de la Nativité, toujours présents près de l'homme. La puissance du bœuf et la docilité de l'âne en font des auxiliaires de choix pour certaines utilisations spécifiques. Plus rapide que le bœuf, plus puissant que le cheval, robuste et rustique, le mulet est très prisé, particulièrement dans des territoires aux contraintes spécifiques comme les milieux montagneux ou dans la péninsule ibérique, comme le remarque le marquis de Marcillac dans les premières années du XIX<sup>e</sup> siècle :

On sera peut-être étonné que dans un pays renommé pour les chevaux, on ne se serve que de mules pour le trait : la raison en est que le cheval espagnol, fin et léger, est excellent pour la selle, mais qu'il est trop petit et trop peu corsé pour le tirage [...] On ne voyage en Espagne qu'avec des mules [...] L'étranger qui débute en Espagne tremble de se voir livré à six animaux fougueux, qui n'ont de frein que le commandement de celui qui les dirige. Abandonnées pour ainsi dire à elles-mêmes, le long d'un grand chemin, entre deux fossés, ces mules sont lancées au grand trot dans la plaine, et dans les descentes au galop ; elles obéissent aveuglément aux inflexions de voix du cocher (*mayoral*), lequel, assis sur les planches de l'avant-train, qui sont rembourrées des couvertures des mules, commande despotiquement ses subordonnées<sup>2</sup>.

À côté du bœuf, de l'âne et du mulet trône le cheval, animal noble par excellence, attribut du pouvoir exprimant un statut social et la puissance militaire dans une civilisation européenne marquée par la guerre. Il est l'un des animaux les plus proches et les plus utilisés par l'homme, tant monté qu'attelé. Si « le cheval a fait l'histoire », il apparaît également comme le moyen de vaincre la distance<sup>3</sup>.

Dans les sociétés européennes, aussi bien rurales qu'urbaines, l'homme mobilise et tire profit de la puissance du moteur animal, toujours en complément de sa propre capacité énergétique et des énergies environnementales : le vent et le courant<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe*, op. cit., p. 42.

<sup>2</sup> Pierre-Louis de Crusy marquis de MARCILLAC, *Nouveau voyage en Espagne*, Paris, 1805, p. 232-233.

<sup>3</sup> Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe*, op. cit., p. 43.

<sup>4</sup> Daniel ROCHE, *La culture équestre de l'occident XVI<sup>e</sup> - XIX<sup>e</sup> siècle : L'ombre du cheval. Le cheval moteur : essai sur l'utilité équestre*, Paris, Fayard, 2008, vol. 1, p. 26.

Cependant, le « moteur animal » est utile, ou du moins n'est rentabilisé que lorsque la technique relaye l'énergie développée. Ainsi, dans le cadre du transport, l'attelage est fondamental tout autant que « l'invention de la voiture [qui] est le fait décisif de l'histoire des transports »<sup>1</sup>.

*Du chariot au carrosse en passant par la kibitka : hétérogénéité des véhicules tractés*

Les moyens de transport terrestre existent sous de multiples formes. La quantité et l'hétérogénéité des véhicules tractés ne sont pas moindres. La voiture, ou du moins le véhicule tracté existe depuis l'invention de la roue. Pour reprendre la formule de Daniel Roche, « voitures et attelages ont, pendant des siècles, été le modèle de l'alliance entre l'énergie animale et l'intelligence humaine »<sup>2</sup>. Au XVIII<sup>e</sup> et au début du XIX<sup>e</sup> siècle, la construction n'évolue toutefois qu'avec l'emploi de nouveaux matériaux et de nouvelles pratiques de construction telles que la sidérurgie à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>3</sup>. Plutôt que d'une « révolution spectaculaire [...] dans le domaine du véhicule routier », il est préférable de parler d'une amélioration de l'utilisation des matériaux et d'une meilleure résistance au revêtement des chaussées<sup>4</sup>. L'heure est en effet à la recherche de voitures plus légères pour les voitures particulières, et de véhicules plus grands pour le transport public. Les progrès techniques notables dans la construction de voitures en Angleterre – tels que le *leaf spring* (ou ressort elliptique) breveté en 1805, favorisant de meilleures suspensions – ont permis à une diligence rapide d'aller plus vite qu'un cavalier seul sur un cheval au début du XIX<sup>e</sup> siècle. La recherche de plus de légèreté et *a fortiori* de plus de vitesse amène une augmentation des capacités du véhicule, mais aussi de la sécurité et du confort. Au XIX<sup>e</sup> siècle, le style pompeux disparaît définitivement au profit de la commodité.

Résultat de ces évolutions, le nombre de modèles de véhicules hippomobiles augmente très fortement. S'il n'existe que trois ou quatre termes précis à la fin du XVII<sup>e</sup>

---

<sup>1</sup> Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe*, op. cit., p. 45.

<sup>2</sup> Daniel ROCHE, *La culture équestre*, op. cit., p. 358.

<sup>3</sup> Maurice DAUMAS (dir.), *Histoire générale des techniques. 2 : Les premières étapes du machinisme : XVe - XVIIIe siècle*, Paris, PUF, 1996, p. 280.

<sup>4</sup> Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe*, op. cit., p. 401.



siècle, une vingtaine deviennent nécessaires à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, et une centaine à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>. Lors de son voyage à Paris, Johann Heinzmann décrit ainsi la diversité des véhicules qu'il rencontre dans les rues de la capitale française en 1798 :

On ne va nulle part à pied, les distances sont trop grandes, et les objets trop éloignés les uns des autres ; ainsi tout individu un peu important, ou se croyant tel, a sa *calèche*, son *cabriolet*, son *phaëton*, son *vis-à-vis* ou *demi-fortune*, son *soufflet* ou son *wiski*. Ce sont là les noms des voitures à cheval, que le propriétaire conduit lui-même, et laisse devant les maisons où il a à faire, pour la reprendre en sortant<sup>2</sup>.

En plus de ces véhicules utilisés pour de courtes distances, la diversité est similaire – si ce n'est plus grande – concernant les véhicules de voyage et publics, c'est-à-dire de plus grandes capacités de chargements et de passagers. De la turgotine française à la kibitka russe, de la briska autrichienne à la tilbury anglaise en passant par la « voiture de côté »<sup>3</sup>, la variété des véhicules et de leurs caractéristiques sont conséquentes<sup>4</sup> bien qu'il soit possible d'isoler quelques grands types de voitures. En effet, certaines dénominations résultent de régionalismes ou alors des évolutions, améliorations ou adaptations, principalement stylistiques, de châssis ou de carrosseries existantes. En raison de l'adaptabilité aux conditions ou en fonction des ressources disponibles et des influences culturelles, les véhicules diffèrent selon les pays. Par exemple, Julius Klaproth nous explique pourquoi il est plus sage d'utiliser une kibitka en Russie plutôt qu'une voiture venant d'Europe de l'Ouest :

Ces sortes de voitures [les kibitkas] sont indispensables pour les longs voyages en Russie. Les voitures à l'allemande ou à l'anglaise n'étant ni assez fortes ni assez solides, on serait obligé de s'arrêter à chaque instant pour y faire des réparations ; et il y a même des endroits où, s'il s'agissait, par exemple, de ressouder un essieu cassé, la réparation deviendrait impossible,

---

<sup>1</sup> Daniel ROCHE, *La culture équestre*, op. cit., p. 362.

<sup>2</sup> Johann HEINZMANN, *Voyage d'un Allemand à Paris*, Lausanne, Hignou, 1800, p. 3.

<sup>3</sup> Voitures dans laquelle les sièges sont positionnés perpendiculairement à la route, permettant ainsi aux voyageurs de jouir de face du paysage sur le côté de la voiture. Jean-Louis LIBOUREL, « Les voitures de côté, ou l'art d'admirer la nature », in Jean-Denys DEVAUGES et Didier MASEAU (dirs.), *Le voyage en France 1750 - 1914 / Colloque de Compiègne 30 et 31 mai 1997*, Compiègne, Société des amis du Musée national de la voiture et du tourisme, 2000, pp. 34-40.

<sup>4</sup> Pour une typologie, des descriptions et photographies ou gravures, nous renvoyons à l'ouvrage exhaustif de Jean-Louis LIBOUREL, *Voitures hippomobiles : vocabulaire typologique et technique*, Paris, Éditions du Patrimoine, 2016.

tandis que, si quelque chose se déränge dans une *kibitka*, qui est presque entièrement construite en bois, rien de plus facile à réparer<sup>1</sup>.

Sans aller jusqu'en Russie, Elizabeth Craven conseille de la même manière d'utiliser une voiture allemande plutôt qu'une voiture française ou anglaise en Allemagne, car ces dernières, trop larges, « ne sont propres qu'à embarrasser ou causer des accidents. »<sup>2</sup>.

Ne pouvant rentrer dans les particularités des innombrables modèles de voitures, citons, en guise d'exemple, trois types de voitures courants au XVIII<sup>e</sup> siècle : la berline, la chaise de poste et le carrosse. Chacune de ces voitures répond à un besoin : respectivement la commodité, la vitesse et la représentation. Voiture à quatre roues, la berline, mise au point dans les années 1660 à Berlin, est relativement sûre, légère et confortable, elle « est par excellence la voiture du voyageur qui sillonne l'Europe des routes défoncées »<sup>3</sup>. La chaise de poste possède quant à elle deux roues et une ou deux places assises dans un compartiment fermé. Par sa petite taille et sa légèreté, attachée au service de la poste au voyageur, ce véhicule est le plus rapide, mais aussi l'un des plus inconfortables. Très utilisée par les voyageurs cherchant la vitesse, elle se décline également en véhicule à quatre roues, appelé malle-poste en France ou *mail-coach* en Angleterre, destiné au transport du courrier et des voyageurs. Le dernier type de véhicule, l'un des plus anciens, est une voiture d'apparat très richement décorée servant davantage aux cérémonies et aux courts trajets qu'à de véritables voyages. Précisons que le terme de « carrosse » est souvent utilisé à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle comme terme générique désignant une voiture pour le transport de personne.

Aux évolutions techniques et stylistiques des véhicules se joint une adaptabilité de leurs usages dans le contexte de l'évolution des pratiques de voyage. Tout d'abord, les voitures se révèlent souvent modulables, ce qui leur permet de s'adapter à différents environnements. Ainsi, en remplaçant l'essieu et les roues par des patins, il est possible de transformer une voiture en traîneau pour progresser sur la neige. D'Haussez, de passage au col du Simplon, donne un témoignage de cette pratique :

---

<sup>1</sup> Julius KLAPROTH, *Voyage au Mont Caucase et en Géorgie*, Paris, 1823, vol. 1, p. 2.

<sup>2</sup> Elizabeth CRAVEN, *Voyage en Crimée et à Constantinople en 1786*, Londres - Paris, Maradan, 1789, p. 152.

<sup>3</sup> Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe*, *op. cit.*, p. 48.

Les voitures particulières, dont la circulation sur cette route est fort rare pendant la saison des neiges, sont enlevées de dessus leurs roues et placées sur un traîneau ; les roues suivent portées sur un autre<sup>1</sup>.

Ensuite, afin de s'ajuster aux conditions rencontrées lors du voyage, la majeure partie des voitures se démonte. Franchir un col tel que celui du Mont-Cenis implique en effet des contraintes autres que celles des routes de plaines. Von Krüdener indique dans son récit comment il franchit ce col en 1786 :

Nous sortîmes du lit vers quatre heures déjà pour arriver le plus tôt possible à Novalesse, distante de 8 lieues d'Italie environ. Là commence la traversée du Mont-Cenis. Les voitures doivent être démontées, chaque caisse, chaque ballot doit être transporté séparément ou chargé sur des mulets. Il existe sur tout cela une ordonnance royale très détaillée que la police observe avec sévérité<sup>2</sup>.

L'expérience très classique de von Krüdener donne un exemple de ce que la traversée d'un territoire de montagne impose comme contraintes techniques aux voyageurs. Nonobstant, toutes ces mesures n'empêchent pas les véhicules de subir les accidents du terrain, aussi bien en plaine qu'en montagne, et de se rompre par moments. Partie intégrante du voyage, les problèmes techniques se rencontrent fréquemment et sont dépendants de la qualité de la voiture, et aussi du revêtement de la route. Souvent, seules les solutions improvisées permettent de réparer les véhicules endommagés sur le trajet.

Finalement, cette très grande diversité de véhicules peut se classer sous les quatre formes de transport roulant alors en usage dans la majorité des expériences de voyage international : la voiture particulière, le chariot de paysan, la voiture de poste, la voiture de messagerie, aussi appelée diligence. La voiture particulière, louée ou possédée, présente la commodité d'avoir un véhicule à soi, lequel doit présenter quelques avantages : être confortable, robuste pour éviter la casse et généralement décoré pour indiquer sa qualité. Sous l'appellation « chariot de paysan », nous regroupons tous les véhicules pouvant transporter des hommes ainsi que n'importe quelles autres cargaisons. Ce ne sont donc pas des véhicules spécialement conçus pour voyager. Très lents, inconfortables, voire humiliants, ils ne sont parfois que l'unique véhicule disponible et les

---

<sup>1</sup> Charles LEMERCIER DE LONGPRE BARON D'HAUSSEZ, *Alpes et Danube, ou Voyage en Suisse, Styrie, Hongrie et Transylvanie*, Paris, Dupont, 1837, vol. 1, p. 293.

<sup>2</sup> Alexis Konstantin VON KRÜDENER, *Voyage en Italie du Baron de Krüdener en 1786, op. cit.*, p. 242.

voyageurs doivent s'en accommoder. La voiture de poste comprend les chaises et malles-poste, véhicules appartenant aux différentes compagnies ou administrations. Destinées au transport rapide du courrier et des voyageurs elles ne sont louées que pour un trajet. Pour finir, les voitures de messagerie ou diligence sont l'ancêtre des transports en commun. Ressemblant à une « grande berline des plus solides, à six places, doublée en cuir, exactement fermée, sur le devant de laquelle est un cabriolet occupé par le conducteur »<sup>1</sup>, elles peuvent transporter jusqu'à vingt personnes, sur un itinéraire prédéfini<sup>2</sup>.

Les voyageurs décrivent souvent en détail leurs véhicules, qu'ils soient privés ou publics. En effet, passant de nombreuses heures, des jours, des semaines voire des mois, roulant de jour comme de nuit, les véhicules sont d'une importance capitale pour un voyageur. George Sand se doit donc de décrire les véhicules pittoresques qu'elle utilise pour se déplacer sur l'île de Majorque lors de son séjour à l'hiver 1838-1839 :

La *Tartane*, espèce de coucou-omnibus conduit par un cheval ou par un mulet, et sans aucune espèce de ressort ; ou le *birlocho*, sorte de cabriolet à quatre places, portant sur son brancard comme la tartane, comme elle doué de roues solides, de ferrures massives, et garni à l'intérieur d'un demi-pied de bourre de laine<sup>3</sup>.

Dans un autre registre, Achille Lheureux et Ambroise Richard, deux amis voyageant en Suisse et en Italie à l'été 1828, se doivent de préciser les conditions de confort dans lesquelles ils voyagent : « Nous reprîmes nos places dans le phaéton Laffite et comp., où de bons coussins élastiques nous faisaient supporter plus patiemment la longueur du voyage »<sup>4</sup>. Cette considération pour les voitures se retrouve également, en dehors des

---

<sup>1</sup> ANONYME, *Journal d'un voyage de Genève à Paris, par la Diligence, fait en 1791, op. cit.*, p. 10.

<sup>2</sup> Pour des descriptions complètes des véhicules utilisés par le service des messageries royales française à l'aube de la Révolution, voir *État général du service des diligences et des messageries royales de France*, Orléans, Jacob-Sion, 1789.

<sup>3</sup> George SAND, « Un hiver à Majorque », in *Œuvres autobiographique*, Paris, Gallimard, coll. « Pléiade », 1971, vol. 2, p. 1113.

<sup>4</sup> Ambroise RICHARD et Achille LHEUREUX, *Voyage de deux amis en Italie par le midi de la France et retour par la Suisse et les départements de l'Est, op. cit.*, p. 3.

récits de voyage, dans la vaste production d'ouvrages théoriques et techniques sur le sujet<sup>1</sup>.

## *Entre rapidité et relâche : la navigation fluviale et maritime*

### *La navigation fluviale : entre canaux et rivières*

Le transport fluvial et maritime correspond à 46% des modes de transports utilisés par les voyageurs étudiés, soit presque autant que le transport terrestre, qui représente quant à lui 47% des modes de transport utilisés. Le transport fluvial équivaut à 12% de l'ensemble des voyages, tandis que la part du transport maritime est environ trois fois plus élevée à 34%. L'un comme l'autre ne sont pas des modes de déplacement nouveaux au XVIII<sup>e</sup> siècle. En effet, la navigation côtière sur les mers et océans remonte au néolithique, et la navigation fluviale existait déjà au mésolithique.

La navigation fluviale est depuis l'Antiquité sujette aux aménagements de l'homme. Il a cherché à aménager le lit des cours d'eau pour les rendre plus propices à la navigation, mais l'homme a surtout agencé les rives ou berges des fleuves ou rivières pour les stabiliser et favoriser le halage. Parallèlement à ces aménagements de cours d'eau créés par la nature, l'esprit et la force humaine en ont créé d'artificiels pour répondre aux besoins des hommes : les canaux. Que ce soit pour canaliser un cours d'eau existant, pour relier des étendues d'eau existantes, ou qu'il soit créé de manière entièrement artificielle, le canal répond à deux besoins : transporter de l'eau, mais surtout utiliser la force et la portance de l'eau pour le transport.

La portance de l'eau offre un transport de lourdes charges bien plus aisé et surtout à moindre coût que la voie terrestre. La force du courant ou la traction animale par le halage font ensuite office de force motrice. Vauban, dans son *Mémoire pour la navigation*, rédigé en 1698-1699, calcule ainsi l'intérêt du transport fluvial : « un bateau de raisonnable grandeur, en bonne eau, peut lui seul, avec six hommes et quatre chevaux, mener la charge que quatre cents chevaux et deux cents hommes auraient bien de la peine

---

<sup>1</sup> Voir par exemple les bibliographies de Daniel ROCHE (dir.), *Voitures, chevaux et attelages du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Association pour l'Académie équestre de Versailles, 2000, p. 33 et 357.

à mener par les charrois ordinaires »<sup>1</sup>. Vauban perçoit bien l'avantage de la navigation s'agissant du transport de marchandises. Il n'est pas le seul, car au XVIII<sup>e</sup> siècle, les rivières et les canaux demeurent les principaux moyens de pénétration à l'intérieur des continents<sup>2</sup>, bien qu'ils ne desservent que très partiellement les espaces.

L'opinion de Vauban, partagée par un grand nombre de ses contemporains, perdurera tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle en Europe. Après la fin du XVII<sup>e</sup> siècle et la construction du canal du Midi achevé en 1681, la période 1750-1850 est en France le « siècle des canaux »<sup>3</sup> : d'environ 1000 kilomètres vers 1800, le réseau français passe à environ 3000 kilomètres cinquante ans plus tard. En Angleterre la situation diffère. Le relief relativement plat et les larges estuaires ne requièrent pas la création de canaux avant l'essor de la révolution industrielle. Ainsi, la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle est caractérisée par une véritable « canal mania »<sup>4</sup> : 42 nouveaux canaux sont créés en quelques années. Comportant peu de canaux et beaucoup de rivières aux statuts juridiques complexes et litigieux, la navigation civile n'est pas très développée sur le territoire allemand. Sans surprise, c'est aux Pays-Bas que le réseau de rivières aménagées et de canaux est le plus conséquent. Outre les nombreuses voies naturelles plus ou moins aménagées, le réseau est d'environ 1000 kilomètres de canaux reliant toutes les principales villes du Nord et de l'Ouest dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle<sup>5</sup>.

Si la navigation fluviale prime pour le transport de marchandises, elle est évidemment largement utilisée pour le transport de voyageurs. Cependant il semble à la vue des grandes disparités dans les conditions de navigations, tant d'un point de vue spatial que chronologique, que les avantages et les inconvénients ne sont pas du même ordre. En effet, la navigation sur les grands fleuves comme le Rhône ou le Danube se

---

<sup>1</sup> Cité par Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe*, op. cit., p. 235.

<sup>2</sup> Maurice DAUMAS (dir.), *Histoire générale des techniques 2*, op. cit., p. 297.

<sup>3</sup> Pierre PINON, « Des projets des Lumières aux réalisations de la restauration », in DIRECTION DE L'ARCHITECTURE ET DE L'URBANISME (dir.), *Un canal, des canaux*, Paris, Picard, 1986.

<sup>4</sup> Philip BAGWELL, *The Transport Revolution from 1770*, Londres, B.T. Batsford, 1974, p. 17.

<sup>5</sup> Herman J. DE JONG, « Les transports intérieurs aux Pays-Bas avant et pendant la formation du réseau ferroviaire (1800-1880) », *Histoire, économie et société*, 1992, n° 1, p. 62.

démarque de celles à bord des *Trekschuit* c'est-à-dire les « coches d'eau », sur les placides canaux flamands entourés de chemin de halage<sup>1</sup>.

La navigation fluviale offre habituellement comme principal avantage le confort, c'est-à-dire l'absence de cahots et de bruits dus à la route ainsi qu'une relative sûreté par rapport aux risques de brigandage. D'un autre point de vue, la vitesse et la régularité des transports varient amplement selon l'infrastructure et la saison. Sur les canaux le débit peut être régulé par un système d'écluse et le bon entretien du lit. Ainsi la vitesse peut être relativement élevée, tandis que la ponctualité du service est généralement assez constante. C'est justement ce type de canaux qui a permis aux Néerlandais de créer un système de transport régulier. Les voyageurs s'étonnent à juste titre de cette assiduité comme l'anglais Joseph Marshall voyant dans le système des *Trekschuit* « un transport étrange »<sup>2</sup> qu'il compare au système des malles-poste anglaises par l'organisation. Quelques années plus tôt, Anne-Marie du Boccage décrit également cette régularité du service dans une de ses lettres : qu'« on trouve par toute la Hollande, ma chère sœur, des barques, qui partent d'heure en heure sans attendre personne. Nous en primes une pour Leyde »<sup>3</sup>. Finalement pour Ann Radcliffe c'est cette régularité qui justifie la « méthode néerlandaise » de compter les distances en temps de transport : « La ponctualité des départs et arrivées des coches d'eau est bien connue, et justifie la méthode néerlandaise de compter les distances en heures et non en lieues ou en miles »<sup>4</sup>.

À l'inverse de la navigation sur canal, voyager sur des fleuves et rivières comporte de nombreux inconvénients. Le régime hydraulique est par définition inconstant, même dans les cours d'eau aménagés. Ainsi, les crues ou les sécheresses, cycliques mais parfois imprévisibles, entravent une circulation régulière et même l'interdisent totalement<sup>5</sup>. Lié aux fluctuations du niveau de l'eau, le deuxième obstacle est le risque de l'accident, comme s'échouer sur les graviers ou s'enliser lorsque le tirant d'eau se révèle trop faible.

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 63.

<sup>2</sup> « These boats are very peculiar conveyances ». Joseph MARSHALL, *Travels through Holland, Flanders, Germany, Denmark, Sweden, Lapland, Russia, The Ukraine, and Poland, in the Years 1768, 1769, and 1770 [...]*, Londres, Almon, 1772, vol. 1, p. 21.

<sup>3</sup> Anne-Marie DU BOCCAGE, *Lettres de Madame du Boccage*, *op. cit.*, p. 69-70.

<sup>4</sup> Ann RADCLIFFE, *Journey made in the summer of 1794 through Holland and the Wester Frontier of Germany with a return down the Rhine*, Dublin, W. Porter - P Wogan et al., 1795, p. 17.

<sup>5</sup> Maurice DAUMAS (dir.), *Histoire générale des techniques 2*, *op. cit.*, p. 297.

Les précautions prises par le capitaine de l'embarcation de Marcel de Serres lui permettent d'éviter de s'échouer, mais rendent son trajet sur l'Inn en Autriche trop long à son goût :

Cependant, tout charmé que j'étais de l'aspect agréable des rives de l'Inn, je fus un peu contrarié de la lenteur de notre marche, et de toutes les précautions qu'il nous fallait prendre presque à chaque instant pour éviter d'être engravés<sup>1</sup>.

L'Inn n'est pas un cas particulier, la navigation sur la Loire ou le Rhône est également compliquée<sup>2</sup> de même que sur le Danube<sup>3</sup>. Le second inconvénient majeur lors d'une navigation fluviale consiste en la force motrice. À l'inverse des canaux, les fleuves et rivières sont caractérisés par un écoulement et donc un courant pouvant être conséquent. Dans le sens du courant, la navigation n'offre pas une vitesse supérieure à la route<sup>4</sup>, devant même parfois être complétée par la force du vent. À l'échelle de l'Europe et sur une période d'un siècle, il devient très compliqué de généraliser, mais gardons comme ordre d'idée que le trajet s'effectue bien plus aisément dans le sens du courant que lorsqu'il s'agit de le remonter. En effet, avant la vapeur, le halage est la seule force motrice conséquente disponible. Or, le transport par halage est coûteux en plus d'être très chronophage. Trente à quarante chevaux sont par exemple nécessaires pour tirer jusqu'à trois cents tonnes d'embarcations, cela en une trentaine de jours pour remonter le Rhône, d'Arles à Lyon en été<sup>5</sup>. En hiver, le même trajet nécessitait plus de deux mois de transport.

Principal mode de transport de marchandises, le transport fluvial, aussi bien par fleuves et rivières que par canaux, n'est pas le mode de transport préféré des voyageurs. Ces derniers comme Sulzer se découragent et choisissent de ne pas naviguer. Il explique ainsi par l'accumulation de désagréments probables son choix :

---

<sup>1</sup> Marcel DE SERRES, *Voyage dans le Tyrol et une partie de la Bavière pendant l'année 1811*, Paris, Nepveu, 1823, vol. 2, p. 144.

<sup>2</sup> Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe*, *op. cit.*, p. 49-50.

<sup>3</sup> « A mesure qu'on s'approche de Vienne [...] le fleuve se couvre d'une foule d'îles qui embarrassent son cours et retardent beaucoup la navigation. Plus d'une fois nous touchons sur des bancs de sable ou de gravier, mais pas assez rudement pour suspendre notre marche ». Adolphe BLANQUI, *Voyage en Bulgarie pendant l'année 1841*, *op. cit.*, p. 21.

<sup>4</sup> Maurice Daumas estime à environ 30 kilomètre la distance parcourue par jour sur la Loire à la fin du XVIIIe siècle. Maurice DAUMAS (dir.), *Histoire générale des techniques 2*, *op. cit.*, p. 197.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 298.



À midi je partis de Lyon, & pris la route de Marseille. Ma première idée était d'aller jusqu'à Avignon par le Coche d'eau, barque publique qui descend le Rhône deux fois par semaine ; mais on me déconseilla cette manière de voyager. On y rencontre souvent mauvaise compagnie, le passage n'est pas sans danger, le gîte mauvais, & avec du brouillard ou un vent contraire, on risque de rester longtemps en chemin<sup>1</sup>.

Malgré ces écueils et la lenteur du voyage, d'autres voyageurs optent néanmoins pour le transport fluvial, car moins fatigant. En effet, demeurant aussi rapide, mais plus confortable que les diligences, le transport fluvial est très pratiqué par la population anglaise<sup>2</sup>, ce qui est aussi le cas aux Pays-Bas. Inversement, dans le sud de l'Europe le transport fluvial est peu employé. Cependant, la mise en service des premiers navires à vapeur au début du XIX<sup>e</sup> siècle conduit à un nouvel essor de la batellerie<sup>3</sup>, comme le confirme Adolphe Blanqui à propos du Danube : « De Linz à Vienne, le voyage en bateau à vapeur est un enchantement continu... »<sup>4</sup> :

La navigation à vapeur a révélé dans le Danube une foule d'avantages auxquels personne n'eût osé songer, lorsqu'on ne pouvait y circuler que sur de lourds bateaux, traînés par des centaines de chevaux à la remontée et livrés aux caprices du Thalweg, à la descente. Aujourd'hui, le Danube est en possession d'une marine spéciale, appropriée aux irrégularités et aux solutions de continuité de son cours. Cette marine a acquis en peu de temps des proportions considérables, et quoiqu'elle soit encore fort loin de l'importance de celle du Rhin, mon opinion est qu'elle la dépassera bientôt de toute la supériorité du Danube<sup>5</sup>.

Finalement, si la navigation fluviale peut se superposer avec les routes de terre et de pierre, en revanche le second mode de transport sur eau, qu'est la navigation maritime, ne peut en aucun cas être remplacé lorsqu'on recourt à lui.

---

<sup>1</sup> Johann SULZER, *Journal d'un voyage*, *op. cit.*, p. 82.

<sup>2</sup> Philip BAGWELL, *The Transport Revolution from 1770*, *op. cit.*, p. 30.

<sup>3</sup> Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe*, *op. cit.*, p. 51.

<sup>4</sup> Adolphe BLANQUI, *Voyage en Bulgarie pendant l'année 1841*, *op. cit.*, p. 19.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 45.

### *La navigation maritime : navigation côtière et mers intérieures*

Le territoire de l'Europe est composé d'une myriade d'îles ainsi que de littoraux longs de plusieurs centaines de milliers de kilomètres. À l'ouest, la façade atlantique, de Gibraltar jusqu'au Cap Nord en Norvège, englobant la Manche, la mer du Nord et la mer Baltique, ainsi que les îles britanniques, constitue l'ouverture maritime sur le reste du monde. Au Sud et à l'Est, la mer Méditerranée et la mer Noire permettent des liaisons maritimes avec l'Afrique et le Moyen-Orient. La navigation n'est pas seulement le mode de transport permettant de joindre les terres lointaines et d'assurer le commerce colonial. Il existe tout un système de transport, aussi bien des voyageurs que des marchandises, à une échelle beaucoup plus réduite, pour relier des îles proches au continent ou deux ports le long de la côte. La navigation maritime est un mode de transport largement utilisé dans les pratiques du voyage en Europe.

Le transport terrestre est connecté avec le transport fluvial et maritime par les ports, véritables interfaces entre ces trois modes de déplacement. En règle générale, le changement de mode de transport ainsi que les liaisons fluviales et maritimes ne peuvent s'effectuer que dans les ports. En effet, à l'exception des très petites embarcations, une infrastructure telle que des pontons des ou quais est nécessaire pour pouvoir embarquer et débarquer marchandises et voyageurs, ainsi que des eaux suffisamment profondes selon la taille et le tirant d'eau du navire. Ces limites restreignent donc la mobilité en n'offrant aux voyageurs que la possibilité de se déplacer de port en port.

À l'échelle du voyage en Europe, nous pouvons différencier deux types de navigation. Le premier est la navigation « obligatoire », c'est-à-dire une liaison maritime pour rejoindre une île. Qu'il s'agisse de l'Angleterre, de l'Islande, de la Sicile, de l'île de Seeland au Danemark ou d'une île des Cyclades, les voyageurs doivent obligatoirement se déplacer sur la mer. Le second type de navigation est celui que nous pouvons appeler la « commodité ». C'est une navigation côtière, ayant pour avantage d'être parfois plus rapide et plus commode que le transport terrestre. Les exemples les plus marquants sont lorsque la côte est accidentée et que le relief complique le déplacement terrestre, par exemple sur la côte norvégienne ou en Méditerranée, entre la Côte d'Azur et la côte ligure, pour éviter l'extrême sud des Alpes.

Entre le début du XVIII<sup>e</sup> et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, les techniques navales évoluent fortement. Les bateaux à voile se perfectionnent, tant au niveau des coques que des

voilures, pour aboutir à des navires qui ne seront dépassés au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle que par les bateaux à vapeur. De la même manière que pour les véhicules terrestres, les voyageurs empruntent des embarcations très variées. Selon la longueur de la navigation, les conditions géographiques et météorologiques – on ne navigue pas de la même manière dans les fjords norvégiens ou dans les Cyclades –, les types d'embarcations disponibles sont aussi nombreux qu'adaptés aux différentes mers. Ainsi les voyageurs prennent place à bord de grands paquebots ou de bricks, de frégates, de petites felouques, de barques de pêcheurs ou encore de *yachts*.

La navigation maritime est un moyen de transport rapide et commode lorsque les conditions météorologiques sont favorables et lorsque le voyageur est habitué à naviguer. En effet, certains voyageurs prenant la mer pour la première fois ont, à l'instar du diplomate autrichien Franz von Hartig, une certaine appréhension. Après avoir raconté la tempête qui fait rage depuis plusieurs jours et décrit les navires en perdition dans la Manche ainsi qu'un naufrage ce dernier poursuit :

La vue de tant de calamités n'est point encourageante pour quelqu'un qui va faire son premier essai sur mer : il est vrai qu'il y a peu d'exemples des paquebots ayant fait naufrage dans le court trajet de Calais à Douvres, mais nonobstant cette assurance, aucun paquebot n'a voulu risquer de se mettre en mer depuis douze jours, sans doute que la vue de tant de débris de vaisseaux effraye les plus hardis<sup>1</sup>.

Les voyageurs racontent plus volontiers les difficultés à naviguer, les dangers, risques et l'inconfort auquel ils s'exposent, tout particulièrement le mal de mer, qu'une navigation facile par mer calme. Ces *topoi* du voyage en mer se retrouvent dans un nombre conséquent de récits et concernent toutes les mers d'Europe. Ainsi, si en arrivant à Constantinople, Elisabeth Craven n'espère plus éprouver « de gros temps, car les secousses violentes me fatiguent, & me rendent malade en mer »<sup>2</sup>, pour Léonie d'Aunet au nord de la Norvège « je ne saurais vous rendre compte de mes impressions des premiers jours : ce serait trop monotone, car je trouvais à propos d'être très malade »<sup>3</sup>. Finalement pour Blanqui « c'en est un [mal] sérieux pour nous [...] et il faut le compter

---

<sup>1</sup> Franz VON HARTIG, *Lettres sur la France, l'Angleterre et l'Italie*, Genève, s.n., 1785, p. 69-70.

<sup>2</sup> Elisabeth CRAVEN, *Voyage en Crimée et à Constantinople en 1786*, *op. cit.*, p. 371.

<sup>3</sup> Léonie D'AUNET, *Voyage d'une femme au Spitzberg*, Paris, Hachette, 1854, p. 164.

pour beaucoup dans l'histoire des tribulations du voyageur »<sup>1</sup>. En effet, le danger, la peur et le mal de mer hérités de la mythologie antique et des textes chrétiens<sup>2</sup> se catalysent à travers le prisme des nouvelles sensibilités romantiques pour former un *topos* du voyage en mer.

Plus encore que le mal de mer, l'imprévisibilité des conditions météorologiques, les vents et courants contraires sont systématiquement décrits par les voyageurs. Les exemples sont légion. La tempête peut retenir les bateaux longtemps dans les ports. Franz von Hartig a dû attendre plus de douze jours à Calais avant de traverser la Manche, le prince Pückler-Muskau se dit quant à lui « prisonnier » : « retenu plusieurs jours prisonnier à Naxos par des vents forts et contraires et par un très mauvais temps »<sup>3</sup>. Si le mauvais temps entrave la navigation, un temps trop calme, sans vent, sur une mer d'huile la bloque tout autant. Le comte de Salaberry témoigne de ces conditions qui lui firent même changer ses plans de voyage et son itinéraire :

Je m'embarquai pour Marseille : Éole apparemment ne me jugea pas si pressé, car au lieu de tempête, de vent en poupe ou de belles manœuvres, je n'offrirais aux amateurs de descriptions, que le calme le plus plat, puisque nous mîmes dix-huit jours à arriver à la rade d'Hyères, où d'ennui, d'impatience et de faim, je préférerais me faire descendre<sup>4</sup>.

Finalement, La Roche du Maine, à propos de la traversée de la Manche, résume la prise de risque de la navigation d'un point de vue temporel, même sur un si petit trajet, pourtant inévitable pour rejoindre l'Angleterre :

Le *Pas de Calais* n'a guère plus de sept lieues de largeur : le port de Douvres est situé presque vis-à-vis. On emploie communément six heures dans ce passage : avec un vent à souhait, il se

---

<sup>1</sup> Adolphe BLANQUI, *Voyage d'un jeune Français en Angleterre et en Ecosse pendant l'automne 1823*, Paris, Dondey-Dupré, 1824, p. 2.

<sup>2</sup> Alain CORBIN, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage 1750-1840*, Paris, Aubier, 1988 Partie I, Chapitre 1 : Les racines de la peur et de la répulsion.

<sup>3</sup> Hermann FÜRST VON PÜCKLER-MUSKAU, *Entre l'Europe et l'Asie, voyage dans l'Archipel*, Bruxelles, 1840, vol. 1, p. 250.

<sup>4</sup> Charles-Marie IRUMBERRY COMTE DE SALABERRY, *Voyage à Constantinople, en Italie, et aux Îles de l'Archipel, par l'Allemagne et la Hongrie*, Paris, Maradan, 1799, p. 330.

fait souvent dans la moitié de temps ; quelques fois aussi les vents restent contraires plusieurs jours de suite<sup>1</sup>.

Le voyageur est donc, tout comme le marin, « soumis aux caprices du temps et des vents »<sup>2</sup>, et ce, sur toutes les mers d'Europe. Ainsi, dans son célèbre guide Louis Dutens informe son lecteur que le temps de traversée entre Calais et Douvres peut varier du simple au quadruple<sup>3</sup>, tandis que Charles de Merveilleux prévient déjà dans les années 1730 ses lecteurs de cette possibilité en leur conseillant d'anticiper en emportant des réserves de nourriture et du vin de France, car comme entre Rotterdam et Londres, « il peut arriver des contretemps en mer »<sup>4</sup>.

De la même manière qu'un voyageur peut avoir à affronter un mauvais postillon conduisant mal ses chevaux et l'égarant ou des mules qui refusent d'avancer, le voyageur peut louer une place sur un navire commandé par un mauvais capitaine qui ne l'amène pas à bon port. Cas assez extrême, Creuzé de Lesser doit subir cette expérience désagréable. Suite à une navigation compliquée à cause d'une tempête entre Naples et la Sicile, navigation aggravée d'après lui par les mauvaises manœuvres du capitaine, il arrive avec plusieurs jours de retard à Milazzo et non pas à Palerme comme prévu. Posant pied à terre à deux cents kilomètres à vol d'oiseau de sa destination primaire et après plusieurs tentatives et manœuvres infructueuses pour prendre la direction de Palerme il se résout à changer ses plans : « Quoi qu'il en soit, nous n'hésitâmes plus, et réfléchissant qu'avec ce vent et ce bâtiment nous n'arriverions pas à Palerme en quinze jours, nous nous dévouâmes aux mulets »<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Jean-Pierre-Louis MARQUIS DE LUCHET DE LA ROCHE DU MAINE, *Voyage d'un amateur des arts, en Flandre, dans les Pays-Bas, en Hollande, en France, en Savoye, en Italie, en Suisse, fait dans les années 1775-76-77-78*, Amsterdam, 1783, vol. 1, p. 2.

<sup>2</sup> Johann VON GOETHE, *Voyage en Italie*, *op. cit.* vol. 2, p. 447.

<sup>3</sup> Louis DUTENS, *Itinéraire des routes les plus fréquentées ou journal d'un voyage aux villes principales de l'Europe*, Paris, Pissot, 1775, p. 7 : « On met moins de temps à faire le trajet de Douvres à Calais que celui de Calais à Douvres, parce que dans le premier la marée est toujours plus favorable. Un bon passage est de 3, 4 ou 5 heures. J'ai fait ce trajet plus de vingt fois, & n'ai jamais été plus de 12 heures. Six heures et le plus ordinaire ».

<sup>4</sup> Charles-Frédéric DE MERVEILLEUX, *Mémoires instructifs pour un voyageur dans les divers États de l'Europe*, Amsterdam, Du Sauzet, 1738, vol. 1, p. 10.

<sup>5</sup> Auguste CREUZE DE LESSER, *Voyage en Italie et en Sicile, fait en 1801 et 1802*, Paris, Didot l'Ainé, 1806, p. 87.

Dans le cadre d'une traversée, le voyageur n'a donc d'autres choix que d'attendre des conditions favorables et endurer l'inconfort d'un voyage en mer, s'il est sujet au mal de mer. Dans le cadre d'une navigation côtière, donc d'un trajet pouvant être effectué par voie terrestre, les voyageurs ont la possibilité d'utiliser un autre moyen de transport, mais cela implique pour eux de modifier leurs plans initiaux. Dans les deux cas, l'incertitude quant à l'heure ou à la date d'arrivée est grande. Une navigation représente donc un pari, plus ou moins aléatoire selon la mer et la saison, comportant le risque de perdre plusieurs jours, voire semaines de voyage, ce qui peut contrarier ou fondamentalement modifier un voyage.

### *Les accélérateurs et freins du voyage : infrastructures, systèmes et entraves*

#### *Progrès technique et développement des infrastructures routières*

##### *Diversité des routes : de la grande route au chemin de traverse*

Le transport terrestre est le principal mode de déplacement du voyageur en Europe. En France, comme dans de nombreux pays d'Europe, le XVIII<sup>e</sup> et la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle est le temps de la « route exclusive »<sup>1</sup>. La diversité des véhicules tractés décrits précédemment, des marcheurs ou des cavaliers se déplacent sur des voies de communication, au sens large, des routes. Elles revêtent une importance primordiale dans le voyage, car leur conception, leur qualité et leur entretien conditionnent une part non négligeable du déplacement dans l'espace. En lien avec le moyen de transport ou le véhicule, le contact des roues, des pieds ou des sabots avec le sol établit et définit le confort, l'itinéraire, le rythme du voyage et bien évidemment la vitesse, par la combinaison de ces trois facteurs. En effet, la qualité du revêtement de la route et son entretien influencent le confort des passagers en voiture. Le bruit assourdissant et les secousses incessantes peuvent forcer les voyageurs à l'arrêt pour se reposer et se délasser. L'itinéraire et le rythme du voyage dépendent en partie du tracé et des infrastructures inhérentes à la route telles que les relais et auberges. Selon son tracé, en

---

<sup>1</sup> Jean-Marcel GOGER, « Le temps de la route exclusive en France 1750 - 1850 », *Histoire, économie et société*, 1992, n° 4.

fonction des environnements naturels et des contraintes qu'elle traverse, une route peut être choisie ou évitée par les voyageurs. De la même manière, l'emplacement des relais de poste, des auberges, villages ou villes sur le tracé de la route peut inciter les voyageurs à marquer des arrêts, plus ou moins fréquents et prolongés, conditionnant ainsi le rythme du déplacement. En fin de compte, la vitesse est en partie caractérisée par tous ces éléments.

Voyageant plusieurs heures par jour, et ce, pendant plusieurs semaines ou mois, les Européens ont tout le loisir d'observer et d'analyser avec minutie les routes, comme le baron d'Haussez : « En général on peut juger de l'état de la circulation d'un pays par ses auberges ; ses mœurs par le plus ou moins de brutalité de ses postillons ; son administration par l'état de ces routes »<sup>1</sup>. En effet, les voies de communication européennes sont – logiquement – extrêmement hétérogènes, et ce, à toutes les échelles : régionale, nationale et internationale.

La première classification des routes françaises date de 1738. Réformant le système routier, le contrôleur général des finances et directeur des Ponts et Chaussées Philibert Orry fonde une classification à cinq niveaux : grande route, route, grand chemin, chemin royal et chemin de traverse. Ces classes se définissent en fonction des lieux joints, de l'implantation des services officiels et de transport et suivant les caractéristiques physiques. Les grandes routes ont pour point de départ Paris et pour point d'arrivée des villes portuaires ou des frontières. Les routes partent également de Paris, mais joignent les capitales des provinces. Les grands chemins commencent à Paris ou dans une capitale de province et aboutissent dans d'autres villes d'importance. Pour finir, les chemins royaux comme les chemins de traverse débutent dans des villes non capitales pour finir dans d'autres villes non capitales. Les autres différences entre ces routes sont la présence de relais de poste et de messageries ainsi que la largeur de la chaussée : 19,5 mètres pour les grandes routes et routes, 9,75 mètres pour les chemins de traverse<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Charles LEMERCIER DE LONGPRE BARON D'HAUSSEZ, *Alpes et Danube, op. cit.* vol. 2, p. 28.

<sup>2</sup> Pour les descriptifs complets des routes voir par exemple Stéphane BLOND, *L'Atlas de Trudaine op. cit.*, p. 84 ; Bernard LEPETIT, *Chemin de terre et voie d'eau, réseaux de transferts et organisation de l'espace en France 1740 - 1840*, Paris, Éditions EHESS, 1984, p. 31.

En 1776, le directeur des Ponts et Chaussées, Trudaine de Montigny, refond la classification d'Orry en quatre classes. Une dernière réforme de la classification a lieu en 1811 sous l'Empire, créant cette fois-ci deux classes, les ancêtres des routes nationales et départementales. À ces routes classées, ajoutons toute la diversité des chemins et sentiers, parallèles ou perpendiculaires à ces routes, passant à travers les champs, les forêts ou les montagnes. Outre cette diversité, la qualité des routes françaises est très inégale, aussi bien selon le revêtement, le nivellement et l'entretien qui peut considérablement varier<sup>1</sup>.

En dépit de cette diversité, au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle la règle générale demeure le mauvais état des routes. À travers son *Mémoire pour la navigation des rivières* Vauban témoigne de l'état négligé des routes, dans les dernières années du XVII<sup>e</sup> siècle : « les chemins sont fort négligés dans le royaume, ce qui nuit beaucoup au commerce. C'est encore une des parties qui a le plus besoin de réparation »<sup>2</sup>. La dégradation rapide et durable des routes s'explique par le passage des armées, la fréquentation, les comportements nuisibles des usagers ou des riverains et bien évidemment les conditions météorologiques<sup>3</sup>. Les routes demeurent inadaptées à la demande et à la pratique en raison de l'absence de revêtement – routes en terre ou empierrées et non pavées – et leur état est aggravé également par l'accroissement du transport. Si en France, l'entretien des routes s'apparente sous Louis XV à du « rapiécage sans fin »<sup>4</sup>, notamment par leur largeur démesurée en rapport à leur trafic réel<sup>5</sup>, la situation n'est guère plus enviable en Angleterre<sup>6</sup> et dans d'autres États européens. Les négligences administratives, l'entretien très aléatoire voire parfois inexistant ont pour conséquence une dégradation très rapide des routes, comme en témoigne Sulzer entre Francfort et Bâle en 1775 : « Les belles chaussées de cette route commencent déjà à dépérir. C'est, je crois, le gouvernement

---

<sup>1</sup> Bernard LEPETIT, *Chemin de terre et voie d'eau*, *op. cit.*, p. 54-71.

<sup>2</sup> Cité par Stéphane BLOND, *L'Atlas de Trudaine*, *op. cit.*, p. 22.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 22-23.

<sup>4</sup> Guy ARBELLOT, « La grande mutation des routes de France au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Annales, Economies, Sociétés, Civilisations*, 1973, XXVIII, n° 3, p. 766.

<sup>5</sup> Stéphane BLOND, *L'Atlas de Trudaine*, *op. cit.*, p. 85.

<sup>6</sup> Philip BAGWELL, *The Transport Revolution from 1770*, *op. cit.*, p. 35-38.



Autrichien qui a donné en Allemagne le premier exemple des chaussées, mais on a négligé d'assigner les fonds nécessaires pour les entretenir »<sup>1</sup>.

En France, en Angleterre comme dans d'autres États européens, les routes sont recouvertes de cailloux de différentes tailles, sans cohésion. Les passages répétés de voitures trop lourdes, trop rapides et équipées de roues trop fines abîment considérablement la chaussée en creusant des ornières dans le revêtement meuble. Lorsque la route est « pavée » par des pierres simplement posées sur de la terre, les pierres s'enfoncent et font remonter la terre avec la pression. Ce phénomène accentué par la pluie et la neige déforme complètement la surface, rendant les routes dangereuses et forçant donc les conducteurs de voiture à rouler doucement sous peine de casser leur voiture, d'avoir un accident ou de pâtir d'un inconfort total.

Malgré des améliorations et disparités notables au cours des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, comme nous le verrons dans quelques pages, écoutons les témoignages des voyageurs à propos des routes européennes. Grand voyageur ayant parcouru des milliers de kilomètres, le baron d'Haussez est en mesure de comparer les routes et les manières de voyager dans l'Europe des années 1830. Il saisit pleinement la relativité de l'espace-temps selon le tracé et la qualité des routes, notamment en Sicile :

Mauvaise direction, rapidité des pentes, excès de largeur, emploi vicieux des matériaux, prix élevé d'exécution, tout ce qui peut nuire à l'extension de ces utiles entreprises se trouve réuni. Ces routes exceptées, des sentiers souvent impraticables, toujours incommodes et dangereux, et qui ne peuvent être parcourus que par des mulets peu chargés, sont partout ailleurs les seuls moyens de communication, même entre les villes les plus importantes [...] Une distance de dix milles est considérée comme un voyage que l'on n'entreprend que dans un cas de nécessité absolue, et que l'on n'exécute qu'avec beaucoup de fatigue<sup>2</sup>.

Dans d'autres États, bien que les politiques générales et routières puissent différer ainsi que les sols, reliefs et environnement naturel, le délabrement des routes complique le déplacement. Pour le minéralogiste Beudant au début du XIX<sup>e</sup> siècle, « les chemins sont

---

<sup>1</sup> Johann SULZER, *Journal d'un voyage*, op. cit., p. 30.

<sup>2</sup> Charles LEMERCIER DE LONGPRE BARON D'HAUSSEZ, *Voyage d'un exilé de Londres à Naples et en Sicile, en passant par la Hollande, la Confédération germanique, le Tyrol et l'Italie*, Paris - Genève, Allardin - Berthier, 1835, vol. 2, p. 394.

partout exécrables en Hongrie »<sup>1</sup>. Quelques années plus tôt, l'anglais Townson est forcé d'avancer lentement, car comme il l'explique : « la route était si mauvaise, que, malgré mes quatre chevaux j'ai marché tout le temps »<sup>2</sup>. Plus au nord et à l'est, en Prusse, en Pologne ou en Russie, outre les différents facteurs politiques, l'environnement particulier constitué de sols sablonneux ou marécageux détériore rapidement les routes. Les voyageurs sont unanimes quant aux difficultés à rouler dans le sable, dans les marais et sur ces routes sujettes à de grandes variations climatiques. La description de Custine illustre parfaitement ce *topos* des mauvaises routes sablonneuses d'Europe Centrale et de l'Est en 1829 :

À en croire les Russes, tous les chemins seraient bons chez eux pendant l'été ; même ceux qui ne sont pas des grandes routes : moi, je les trouve tous mauvais. Une voie inégale, quelquefois large comme un champ, quelquefois fort étroite, passe dans des sables où les chevaux s'enfonçant jusqu'au-dessus du genou, perdent haleine, rompent leurs traits, et refusent de tirer tous les vingt pas ; si l'on sort du sable c'est pour tomber dans des boues où se jouent de grosses pierres et d'énormes souches de bois qui brisent les voitures en dansant sous les roues, et en éclaboussant les voyageurs ; voilà les chemins de ce pays en toutes saisons, excepté aux époques de l'année où ils deviennent absolument impraticables par l'excès du froid dont la rigueur rend les voyages périlleux, ou par la fonte des neiges et par les inondations, tourbillons sans courant, qui transforment les basses plaines en lacs pendant deux ou trois mois de l'année, six semaines après l'hiver et autant après l'été. Le reste du temps ce sont des marécages<sup>3</sup>.

Au début de notre période d'étude, l'immense majorité des axes principaux et des routes secondaires sont en mauvais état. Souvent inévitable, le déplacement terrestre, bien que toujours possible, n'est pas facilité par les infrastructures routières. À en croire les descriptions des voyageurs, les routes exécrables subsistent toujours au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Cependant, s'ils sont en mesure de décrire un mauvais chemin, c'est qu'ils sont également en mesure de se représenter une route de qualité. Si au début du XVIII<sup>e</sup> siècle il existe des tronçons bien travaillés, avec un revêtement convenable offrant vitesse de transport élevé et confort au voyageur, l'état des routes se dégrade rapidement.

---

<sup>1</sup> François-Sulpice BEUDANT, *Voyage minéralogique et géologique en Hongrie*, Paris, 1822, vol. 2, p. 162.

<sup>2</sup> "The road was so bad, that, though I had four horses, I walked all the way", Robert TOWNSON, *Travels in Hungary with a short account of Vienna in the year 1793*, Londres, G.G. J. and J. Robinson, 1797, p. 435.

<sup>3</sup> Astolphe de CUSTINE, *La Russie en 1839, op. cit.*, vol. 4, p. 83-84.

Conscients de ce problème majeur, les États ont mis en œuvre différentes politiques routières – parfois opposées – pour y remédier et posséder un réseau routier bien organisé et fonctionnel, offrant confort, mais surtout vitesse.

### *Les progrès des Ponts et Chaussées : techniques et construction des routes*

L'état des routes européennes demeure problématique pour tous ses usagers, tant les voyageurs que les gouvernements. En effet, les voies de communication occupent une place prépondérante pour le transfert de l'information, des personnes et des marchandises, particulièrement dans les politiques mercantilistes. Pour ses promoteurs, à l'instar de Colbert en France sous le règne de Louis XIV, la richesse d'une nation s'acquiert par le commerce international. Bien que manquant d'indicateurs permettant d'évaluer le volume du trafic routier, différentes études suggèrent une nette augmentation des voyageurs et marchandises<sup>1</sup>. Dans la pensée économique des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, l'économie est très étroitement liée au transport, donc à la qualité du réseau et des routes<sup>2</sup>. Comme l'a démontré Jean-Marcel Goger, la naissance de la route moderne est intimement liée aux politiques économiques<sup>3</sup>. En France, c'est suivant ces principes que Colbert fonde en 1669 un corps de commissaires aux ponts et chaussées, principalement dédié à l'aménagement de la Loire. En 1716 ce corps se transforme en corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées dont la formation est assurée par l'École des Ponts et Chaussées, créée en 1747<sup>4</sup>.

L'élan impulsé en France par l'institutionnalisation des travaux publics est suivi selon la même logique dans d'autres États européens. Après la phase d'attention et de développement de la politique routière engagée par Colbert, cinquante ans plus tard, la question routière est de retour. Pour remédier aux problèmes de construction et

---

<sup>1</sup> Stéphane BLOND, *L'Atlas de Trudaine*, op. cit., p. 24.

<sup>2</sup> Voir Pierre DOCKES, *L'espace dans la pensée économique du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Flammarion, 1969.

<sup>3</sup> Jean-Marcel GOGER, *La politique routière en France de 1716 à 1815*, EHESS, Paris, 1988, vol. 1, p. 11 sq.

<sup>4</sup> Il existe une bibliographie très étendue et spécifique aux Ponts et Chaussées, aussi bien d'un point de vue social que technique. Voir par exemple : André BRUNOT et Roger COQUAND, *Le corps des Ponts et Chaussées*, Paris, CNRS éditions, 1982 ; Jean PETOT, *Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées 1599-1815*, Paris, Librairie Marcel Rivière et Cie, 1958 ; Antoine PICON, *L'invention de l'ingénieur moderne. L'École des Ponts et Chaussées, 1747-1851*, Paris, Presses de l'école nationale des ponts et chaussées, 1992.

d'entretien des routes décrits précédemment, en accord avec les principes économiques, Philibert Orry instaure plusieurs réformes. Par son *instruction* envoyée aux intendants en 1738 – déjà mentionnée pour la classification des routes – il crée la *corvée des chemins*. Quelques années plus tard, l'intendant Trudaine (également directeur de l'École des Ponts et Chaussées à partir de 1743) ordonne la réfection systématique des grands axes routiers du royaume. Il décide également la construction de nouvelles routes là où les nécessités politiques et économiques exigent des infrastructures capables de supporter un trafic régulier et rapide des « voitures au galop »<sup>1</sup>. Pour chaque province les ingénieurs des Ponts et Chaussées dressent les plans et font construire ou restaurer par le peuple, grâce à la corvée, un nouveau réseau routier. D'autres réformes relatives aux routes suivent, avec plus ou moins de succès au cours du siècle, pour tenter de les maintenir dans le meilleur état possible. Citons la loi limitant à un cheval de traction par demi-tonne d'attelage et la création de ponts à bascule pour peser les voitures et faire appliquer cette loi ou encore la tentative d'instauration d'une largeur de jante minimum selon le poids du véhicule<sup>2</sup>. La corvée est finalement supprimée par Turgot en 1776. Cependant, le financement des routes est toujours supporté par les Français les plus pauvres, car c'est la taille, impôt du Tiers-États, qui prend en charge les travaux.

Dans la même chronologie et à la recherche des mêmes ressources financières, l'Angleterre opte pour un modèle bien différent, en instaurant des péages ou *trust* à partir de 1663<sup>3</sup>. Le système des péages est très impopulaire, mais il est néanmoins accepté, car il apparaît comme nécessaire<sup>4</sup>. En outre, ce système est extrêmement rentable pour les détenteurs d'un *trust* jusqu'à l'avènement du chemin de fer<sup>5</sup>. En 1840, l'Angleterre comporte 1116 organismes de péages (*turnpike trust*) pour plus de 2450 barrières de péages sur plus de 22 000 miles de route, soit 19,5 miles par *trust*<sup>6</sup>. L'un des inconvénients de ce système est l'écart qualitatif entre les routes à péages et les *parish highway*, routes

---

<sup>1</sup> Guy ARBELLOT, « La grande mutation des routes de France au XVIIIe siècle », *op. cit.*, p. 766.

<sup>2</sup> Guy ARBELLOT, « Les problèmes de la route française à l'entrée du XIXe siècle », *op. cit.*, p. 14-15.

<sup>3</sup> Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe*, *op. cit.*, p. 278.

<sup>4</sup> William ADDISON, *The old roads of England*, Londres, Batsford, 1980, p. 99.

<sup>5</sup> Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe*, *op. cit.*, p. 278.

<sup>6</sup> Philip BAGWELL, *The Transport Revolution from 1770*, *op. cit.*, p. 39.

de seconde catégorie, représentant 104 700 miles. Sans les revenus du péage, ces routes sont délabrées, entraînant ou accentuant l'isolement de certains territoires ruraux.

À la veille de la Révolution, la France possède un réseau conséquent, en bon état général, mais en étoile depuis Paris. Entre 1716 et 1789, les Ponts et Chaussées ont construit 44 350 kilomètres de routes carrossables : 29% de routes royales, 33% de grandes routes (capitale de province à capitale de province) et 38% de chemins de traverse<sup>1</sup>. Les techniques des Ponts et Chaussées comme le développement routier français est parfaitement illustré par Joseph Vernet dans son célèbre tableau *La construction d'un grand chemin* en 1774.



Figure 28 - Joseph VERNET, *La construction d'un Grand Chemin*, 1774. 162x97 cm, huile sur toile. Musée du Louvre, Paris.

Issu d'une commande de l'Abbé Terray, contrôleur général des finances dont dépend l'administration des Ponts et Chaussées, la politique routière et le travail de ce corps sont représentés avec précision par Joseph Vernet. La borne fleurdelysée à gauche au premier plan indique le statut royal de la route et donc l'usage de la corvée pour l'entretien. Au

---

<sup>1</sup> Jean-Marcel GOGER, « Les mutations routières dans la France du XIXe siècle », in Philippe DELVIT et Michel TAILLEFER (dirs.), *À la conquête du temps et de l'espace : la révolution des transports*, Toulouse, PUT, 1998, p. 23.

centre, le chef de chantier tient une toise pour vérifier la conformité des mesures tandis qu'il parle avec les cavaliers, identifiables comme ingénieurs des Ponts et Chaussées. Les ouvriers autour s'occupent du pavage, entre la taille, la pose et l'aplanissement, ceux du fond concassent et taillent les blocs de pierre. L'usage d'engins de levage et la construction d'un pont en pierre suggèrent le recours à des méthodes modernes de construction. Le tableau célèbre la politique routière de l'état, notamment grâce à la corvée et au travail de tous les Français, ce qui permet la construction d'un réseau d'ampleur, et avant tout moderne.

Les troubles et la désorganisation étatique liés à la Révolution n'ont plus fait de l'entretien des routes une priorité. Leur état était devenu si mauvais que le Directoire dut prendre des mesures, comme l'instauration de péages sur le modèle anglais en 1798. Extrêmement impopulaires, les péages sont supprimés en 1806 par Napoléon. L'empereur opte pour un financement des routes par l'impôt sur le sel, que complètent des aides pour les travaux spéciaux comme la construction de ponts ou de routes alpines. Ensuite, 1811 sont créés les cantonniers stationnaires qui, sous l'autorité des Ponts et Chaussées, se chargent de l'entretien des chaussées de première et deuxième classe. Celles de troisième classe, d'intérêt régional, demeurent en mauvais état.

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, la supériorité des routes anglaises est admise par tous. En dehors du financement, ce résultat est la conjonction des progrès techniques dans la construction, en particulier le Macadam, et de la fabrication et qualité des voitures<sup>1</sup>. Dans le reste de l'Europe, l'état des réseaux routiers est très disparate. En effet, la qualité des routes peut changer en quelques années seulement, selon le gouvernement ou les guerres. Il est donc presque impossible d'offrir une description exhaustive du système routier européen, d'autant plus que les voyageurs se contredisent parfois eux-mêmes. Ainsi, si l'on en croit John Moore, les routes sont belles dans le Bade-Wurtemberg dans les années 1770<sup>2</sup>, tandis que quelques années plus tard, Élixa von der Recke va à l'encontre de l'avis général sur les routes italiennes : « On voyage plus facilement et plus agréablement en Italie qu'en Allemagne. Les routes sont excellentes : si l'on voyage en poste, on y est servi

---

<sup>1</sup> Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe*, op. cit., p. 352.

<sup>2</sup> « Nous avons quitté Mannheim il y a cinq ou six jours. On voyage assez facilement dans cette partie de l'Allemagne, car les routes sont très belles ». John MOORE, *Voyage de John Moore en France, en Suisse et en Allemagne*, Paris, 1806, vol. 1, p. 271.

avec empressement et promptitude »<sup>1</sup>. Finalement, même en 1840 certains voyageurs sont étonnés de l'état – ou de l'absence – de route, à l'instar de l'historien Jean-Alexandre Buchon dans le Péloponnèse :

Il ne faut pas croire, comme on le lit dans les rapports officiels du gouvernement grec, qu'il y ait une route carrossable de Nauplie à Tripolitza. D'abord, de Nauplie à Myli il n'y a pas de route du tout ; et, en tournant le long de la pointe du golfe de Nauplie, on est presque constamment obligé de se faire voie dans la mer<sup>2</sup>.

L'apport du XVIII<sup>e</sup> siècle en ce qui concerne la construction des routes, « fille[s] des monarchies centralisées »<sup>3</sup> pour reprendre l'expression de Daniel Roche, est très conséquent. Outre les recherches effectuées dans le tracé et le revêtement des routes, les progrès du génie civil sont tout aussi considérables. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, les ponts en pierre remplacent progressivement les fragiles ponts en bois et surtout les bacs, offrant ainsi plus de constance et de rapidité sur les itinéraires. L'effort concédé pour traverser les cours d'eau atteint son apogée avec le métal et les ponts suspendus, à l'image du premier pont suspendu français, joignant Tain et Tournon au-dessus du Rhône construit en 1825. Parallèlement, l'aménagement des cols alpins comme le Simplon et le Mont-Cenis effectué sous l'Empire contribue à faciliter les déplacements de part et d'autre des Alpes<sup>4</sup>.

Le travail des Ponts et Chaussées se révèle fondamental aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. L'historien n'est pas seul à mesurer les progrès effectués, les contemporains de ces travaux les reconnaissent déjà, tel un voyageur suisse anonyme allant de Genève à Paris en 1791 :

Les routes de la Bourgogne sont très belles ; il ne faut pas s'en étonner, la compagnie des Ponts et Chaussées a toujours trouvé bon nombre de gens disposés à aller travailler dans cette province si fertile en vins délicieux ; ajoutez à cela la surveillance des états et des départements, et la nécessité d'entretenir des chemins sans cesse occupés par une multitude de voitures destinées pour les provinces méridionales ou les pays étrangers, et *vice et versa*<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Elisa VON DER RECKE, *Voyage en Allemagne, dans le Tyrol et en Italie*, Paris, 1819, vol. 1, p. 240.

<sup>2</sup> Jean-Alexandre BUCHON, *La Grèce continentale et la Morée, voyage, séjour et études historiques*, Paris, Gosselin, 1843, p. 416.

<sup>3</sup> Daniel ROCHE, *Les circulations dans l'Europe moderne, op. cit.*, p. 216.

<sup>4</sup> Marcel Blanchard recense 17000 voitures traversant le Mont Cenis en 1810. Marcel BLANCHARD, *Les routes des Alpes occidentales à l'époque napoléonienne (1796-1815)*, Grenoble, J. Allier, 1920, p. 328-329.

<sup>5</sup> ANONYME, *Journal d'un voyage de Genève à Paris, par la Diligence, fait en 1791, op. cit.*, p. 83.

## *Faciliter le déplacement en Europe : l'élaboration progressive de l'organisation du transport*

### *Le système postal : premier « réseau » de transport*

Le principe de fonctionnement du système postal existe depuis l'Antiquité dans de nombreuses civilisations. Il n'est donc pas une invention de l'Europe moderne. Cependant, au XVIII<sup>e</sup> et dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle le rôle de la poste est, pour le voyage à l'échelle européenne, essentiel. Fondée dans sa forme moderne en France par Louis XI en 1477, mais uniquement à l'usage de l'administration royale, la poste est le premier système d'échange géré par la monarchie dans son territoire<sup>1</sup>. L'organisation de la poste repose sur un maillage territorial de relais, le long d'axes de communication, généralement les routes les plus importantes.

Le terme « poste » désigne le relais et par antonomase la distance entre deux relais. En France, cette distance a évolué de l'époque moderne au premier janvier 1840, date de son remplacement officiel par le kilomètre<sup>2</sup>. Une poste équivaut en moyenne à 9,7 kilomètres en 1708 (avec un écart d'intervalle de 2,45 km) et à 7,5 kilomètres en 1833 (écart d'intervalle de 1,71 km)<sup>3</sup>. Cependant, la distance entre deux relais n'est que rarement d'une poste, elle peut être comptée en quart ou demi-poste. Ainsi, l'écart entre deux relais augmente au cours de la période, passant de 12,3 kilomètres en moyenne en 1708 à 14,3 kilomètres en 1833<sup>4</sup>, ou d'une poste en 1708 à deux postes en 1833<sup>5</sup>.

Ces relais sont gérés par un « maître de poste » et comportent tous un certain nombre de chevaux reposés et disponibles ainsi que des « postillons », c'est-à-dire des conducteurs. Les voyageurs peuvent ainsi emprunter un certain nombre d'équidés à un relais, les atteler à leur voiture, rouler, puis les échanger contre des chevaux frais et reposés aux relais suivants. Le postillon attaché au relais conduit les chevaux en montant l'un d'eux, puis une fois arrivé au relais, il a pour mission d'effectuer le trajet inverse dans

---

<sup>1</sup> Anne BRETAGNOLLE et Nicolas VERDIER, « Images d'un réseau en évolution : les routes de poste dans la France préindustrielle (XVII<sup>e</sup> siècle - début XIX<sup>e</sup> siècle) », *M@ppemonde*, 2005, vol. 79, n° 3, p. 1.

<sup>2</sup> Henri CAVAILLES, *La route française*, *op. cit.*, p. 125.

<sup>3</sup> Anne BRETAGNOLLE et Nicolas VERDIER, « La mesure postale, reflet des évolutions dans le rapport au temps et à la distance au siècle des Lumières », *Cahier de métrologie*, 2006, vol. 22-23, p. 70.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 73.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 70.



le but de ramener les chevaux à leur relais d'attache. L'avantage évident de cette organisation est qu'elle offre la possibilité de parcourir des distances bien supérieures en profitant d'une vitesse bien plus élevée qu'en ne changeant pas de chevaux.

À l'époque moderne il est néanmoins nécessaire de bien distinguer les deux, puis trois services proposés par ce « service public »<sup>1</sup>. En effet, les chevaux de poste sont utilisés pour plusieurs « services ». Mis à disposition à prix réglementé par le pouvoir royal, les chevaux sont ainsi utilisés aussi bien par les « courriers » transportant les lettres que par les voyageurs. En 1784, l'anglais John Palmer crée un nouveau service<sup>2</sup> : le *mail coach*, rapidement imité par tous les autres États européens. Le principe de la malle-poste mis en service en 1793 en France est de transporter un nombre restreint de voyageurs dans les voitures transportant le courrier et les dépêches. En France, bien qu'utilisant les mêmes chevaux que la poste aux voyageurs, les malles-poste jouissent d'une réglementation spécifique les autorisant à circuler de nuit et surtout à faire courir les chevaux au galop. Jusqu'à l'avènement du chemin de fer, ce moyen de transport est le plus rapide, mais aussi le plus coûteux<sup>3</sup>. Comme le reste des véhicules routiers, leur conception évolue dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle parallèlement au perfectionnement du système postal. Grâce à ces progrès les vitesses augmentent très nettement, de 4 kilomètres par heure à la fin du XVIII<sup>e</sup>, à 7 en 1814 pour culminer à une vitesse de 15 kilomètres par heure, arrêts compris en 1848<sup>4</sup>. Le savant Suisse Marc-Auguste Pictet ne tarit ainsi pas d'éloges à propos des *mail coach* anglais dont se sont inspirés les malles-poste françaises et européennes, allant même jusqu'à comparer la célérité de la voiture à une montgolfière :

L'invention du *mail coach* (carrosse de la malle) est à mon sens une de celles qui peuvent indiquer une civilisation portée à son *maximum*. Tous les soirs, à l'heure de la poste, il part du bureau, sur chacune des grandes routes qui rayonnent de la capitale, à tous les ports

---

<sup>1</sup> Élise FAU, « Le cheval dans le transport public au XIX<sup>e</sup> siècle, à travers les collections du musée national de la Voiture et du Tourisme, Compiègne », *In Situ*, 2015, vol. 2, n° 27, p. 2.

<sup>2</sup> William ADDISON, *The old roads of England*, *op. cit.*, p. 103.

<sup>3</sup> Christophe STUDENY, « La révolution des transports et l'accélération de la France (1770 - 1870) », in Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO (dirs.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, PUR, 2009, p. 125.

<sup>4</sup> Élise FAU, « Le cheval dans le transport public au XIX<sup>e</sup> siècle, à travers les collections du musée national de la Voiture et du Tourisme, Compiègne », *op. cit.*, p. 6 ; Patrick MARCHAND, *Le maître de poste et le messenger : une histoire du transport public en France au temps du cheval 1700 - 1850*, Paris, Belin, 2006, p. 130-131.

principaux, une berline à quatre places et quatre chevaux, dont la partie postérieure fait saillie en arrière, et renferme une sorte de cave pour les lettres, sur le couvercle de laquelle est un siège fort commode pour le *gardien* ; le tout suspendu sur les ressorts de la voiture. [...] Tout est monté sur la route pour la plus grande diligence, et aucune poste ordinaire ne peut suivre cet attelage. Il y a place pour quatre voyageurs dans la berline. Une fois entré, il faut se soumettre implicitement à la discipline de la route. On vous accorde deux fois vingt minutes, et une fois une heure sur vingt-quatre pour vos repas ; et si vous n'avez pas la faculté de dormir en voiture, il faut veiller ; mais les routes sont si belles, et les voitures si bonnes, qu'on y dort fort à son aise [...] On est en ballon ; on voit passer les haies, des maisons, des équipages, toujours tout en un clin d'œil<sup>1</sup>.

De la même manière que l'Angleterre et la France, les États européens développent chacun en parallèle leurs propres systèmes postaux, tous basés sur les mêmes principes, entre transport du courrier et transport des voyageurs, par les chevaux ou les malles-poste. La poste russe est par exemple très efficace<sup>2</sup>, tandis que la poste hongroise souffre aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles d'un retard de développement par rapport aux autres États européens<sup>3</sup>. De son côté, la multiplicité des compagnies entrave le fonctionnement des postes allemandes. Par exemple les dix compagnies à Hambourg et quatre à Cologne<sup>4</sup> ne coordonnent pas efficacement leurs réseaux.

Le système postal européen est donc assez hétérogène dans l'espace et évolue sans cesse dans le temps au cours de la période étudiée. Pour répondre à la demande des voyageurs, en plus des cartes routières, des cartographes et libraires-imprimeurs produisent dès le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle des cartes de poste, offrant une vue d'ensemble du réseau, des relais et des correspondances<sup>5</sup>. Le succès de ces cartes est attesté par leurs

---

<sup>1</sup> Marc-Auguste PICTET, *Voyage de trois mois en Angleterre, en Ecosse, et en Irlande pendant l'été de l'an IX*, Genève, 1802, p. 41-42.

<sup>2</sup> Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe*, *op. cit.*, p. 318.

<sup>3</sup> Éva RING, « La poste de Hongrie et les récits de voyage aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècle », in Muriel LE ROUX (dir.), *Postes d'Europe, XVIII<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle : jalons d'une histoire comparée*, Paris, Comité pour l'histoire de La Poste, 2007, pp. 145-152.

<sup>4</sup> Klaus BEYRER, « La révolution du réseau des malles-postes en Allemagne au début du XIX<sup>e</sup> siècle », in Muriel LE ROUX (dir.), *Postes d'Europe, XVIII<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle : jalons d'une histoire comparée*, Paris, Comité pour l'histoire de La Poste, 2007, p. 174-175.

<sup>5</sup> Stéphane BLOND, « Les infrastructures du voyage en Europe à l'âge classique et aux Lumières », in Pierre-Yves BEAUREPAIRE (dir.), *La communication en Europe. De l'âge classique au siècle des Lumières*, Paris, Belin, 2014, p. 11-12.

nombreuses éditions et rééditions<sup>1</sup> aussi bien à l'échelle nationale qu'internationale. *L'Atlas universel* publié par Gilles Robert de Vaugondy en 1757 comprend ainsi les cartes des routes postales de l'Allemagne, de l'Espagne, du Portugal, de l'Italie et des îles Britanniques, en plus du royaume de France. En 1758, le cartographe John Rocque publie à Londres une *Carte générale des Postes de l'Europe*.



Figure 29 - John ROCQUE, *A General map of the Post Roads of Europe*, Londres, 1786.

La singularité de cette carte tient dans à conception visant à favoriser le transport et la lecture rapide de la carte. Le format est de 89x85 centimètres pour les éditions de 1771 et 1781 et 89x65 centimètres pour l'édition de 1786<sup>2</sup>, soit un format relativement petit,

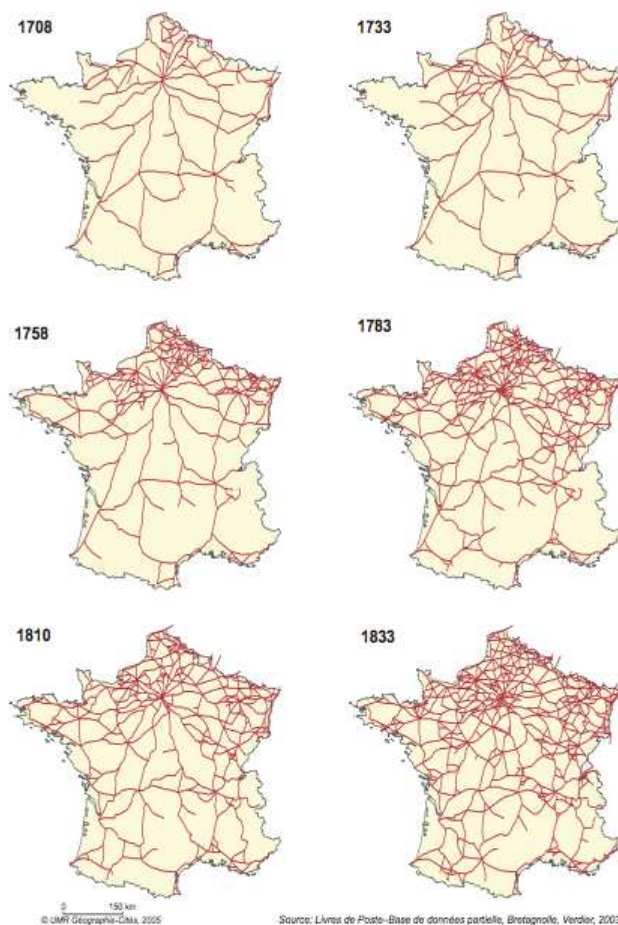
---

<sup>1</sup> Guy Arbello a recensé près de 90 cartes de postes produites en France entre 1650 et 1800. Guy ARBELLOT, *Autour des routes de poste : les premières cartes routières de la France, XVIIe-XIXe siècle*, Paris, Bibliothèque nationale de France - Musée de La Poste, 1992.

<sup>2</sup> Le format de la carte de 1786 est légèrement plus réduit que celui des éditions précédentes mais le sud de l'Espagne et de l'Italie sont coupés.

conçu pour se plier et être emporté au cours du voyage. De plus, le style épuré permet au lecteur de se repérer facilement à travers l'immense quantité d'informations. L'utilisation de la couleur pour délimiter les limites politiques des États et les cours d'eau ainsi qu'une légende explicative des distances simple et claire complètent les informations.

Par leur étude des livres de poste français, c'est-à-dire des almanachs officiels édités par l'administration postale en vue de fournir les itinéraires et toutes les informations aux usagers, Anne Bretagnolle et Nicolas Verdier ont mis en évidence l'évolution du réseau français entre 1708 et 1833.



Comme l'illustrent les six cartes chronologiques du réseau établies par leur soin, le système français se développe et se densifie fortement entre 1708 et 1833. Le réseau des routes de poste est multiplié par 2,5 en 125 ans, passant de 10 400 kilomètres en 1708 à 27 800 en 1833<sup>1</sup>.

Cette densification des routes de postes est concomitante de la création et de la mise en état satisfaisante, du réseau routier. L'accroissement du réseau postal résulte donc en partie de toute la politique routière française et des travaux du corps des Ponts et

<sup>1</sup> Anne BRETAGNOLLE et Nicolas VERDIER, « L'extension du réseau des routes de poste en France, de 1708 à 1833 », in Muriel LE ROUX (dir.), *Postes d'Europe, XVIIIe-XXIe siècle : jalons d'une histoire comparée*, Paris, Comité pour l'histoire de La Poste, 2007, p. 159.

Chaussées. Néanmoins, du fait de la forte centralisation du pouvoir, le réseau est en étoile depuis Paris. Il y a donc peu d'itinéraires transversaux, surtout dans la moitié sud de la France.

L'étude des livres de poste permet également de mettre en évidence un accroissement de la précision des distances – comme vu *supra* à propos de la longueur d'une poste – et surtout des horaires et vitesses. Le *Livre de poste* de 1826 définit ainsi la vitesse réglementaire : « La course d'une poste devant se faire, dans les localités ordinaires, dans une heure, les postillons ne pourront s'arrêter sans permission que pour laisser souffler leurs chevaux »<sup>1</sup>. Comme nous l'avons précédemment écrit, dans les années 1830 une poste équivalait à plus ou moins 7,5 kilomètres, ce qui donnerait une vitesse réglementaire de 7,5 kilomètres par heure. Vingt ans plus tard, le *livre de poste* de 1846 indique quant à lui une vitesse réglementaire bien plus élevée : entre 10,3 et 13 kilomètres par heure<sup>2</sup>. Malheureusement il est quasiment impossible de vérifier ces informations dans les récits de voyage. Certains voyageurs dissertent longuement et avec précision des postes qu'ils empruntent tandis que d'autres n'en disent pas un mot. L'hétérogénéité géographique des postes et leur évolution constante, parfois marquée par de faibles régressions de qualité de service comme lors des troubles révolutionnaires en France, rendent difficilement envisageable une étude à grande ou moyenne échelle.

Le perfectionnement du système postal à l'échelle européenne ainsi que l'extension et la densification du réseau en font l'un des principaux, si ce n'est le principal moyen de transport sur terre. En dehors de l'utilisation des chevaux de poste – aussi bien pour une voiture particulière que pour une malle-poste – il devient compliqué de voyager, à moins d'aller à une vitesse extrêmement réduite, dépendante du temps de repos des chevaux ou autres animaux de trait. Cela explique en partie les écarts de vitesse des voitures entre les routes comportant une poste et le réseau des routes locales, en plus de leur état souvent inférieur. Néanmoins, il subsiste un autre service permettant de voyager, l'ancêtre du transport public : les services de messageries ou diligences.

---

<sup>1</sup> Cité par Théotiste JAMAUX-GOHER, « Vitesse et durée des voyages au temps de la poste aux chevaux », in Claude MAZAURIC (dir.), *Temps social, temps vécu. 129e congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Besançon 2004*, Paris, CTHS, 2007, p. 182.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 185.

*Le premier transport en commun : les messageries, voitures publiques ou services de diligences*

La tradition reconnaît Charlemagne comme créateur des premières messageries. Cependant, les premières sources formelles les font apparaître au XIII<sup>e</sup> siècle sous l'impulsion des universités. Les messageries de l'université sont alors des transporteurs, ayant pour mission de convoier hommes, bagages, lettres et documents à jours et heures réglées entre deux villes<sup>1</sup>. Le transport public en France comme en Europe se révèle être un véritable « maquis d'institutions »<sup>2</sup> pour reprendre l'expression de Patrick Marchand. À l'échelle nationale, l'organisation des services de messagerie n'est généralement pas unifiée. Différentes entreprises peuvent fonctionner sur le même itinéraire avec des moyens différents. Il n'y a donc aucune unification à l'échelle nationale et encore moins européenne, même si le principe de fonctionnement demeure globalement le même. Du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle les messageries, qui sont également appelées diligences ou plus largement voitures publiques, évoluent et s'adaptent pour devenir l'un des principaux acteurs du déplacement en Europe avec les postes. Les messageries sont donc des entreprises de transport de voyageurs, privées ou publiques, officiant sur un itinéraire entre deux villes. Elles utilisent aussi bien la poste aux chevaux, des chevaux de relais libres (lorsqu'il n'y a pas de relais officiel sur la route) ou encore leurs propres chevaux.

Les messageries sont les seuls services organisés de transport de personne avant l'apparition des malles-poste dans les dernières années du XVIII<sup>e</sup> siècle. Avant les malles-poste, elles se révèlent être le moyen de transport terrestre le plus rapide en Europe. La compagnie gérant la ligne Londres-Manchester fait ainsi état dans une publicité de 1754 d'une vitesse extraordinaire : « Aussi incroyable que cela puisse sembler, la voiture arrivera bien à Londres quatre jours après avoir quitté Manchester »<sup>3</sup>. Cependant, en Angleterre, comme ailleurs, ces diligences entrent souvent en concurrence avec les services de postes<sup>4</sup>. Pour résoudre ce problème, du côté français Turgot réforme le système en 1775 par l'harmonisation du transport de voyageurs entre la poste et les

---

<sup>1</sup> Patrick MARCHAND, *Le maître de poste et le messenger*, op. cit., p. 21.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 19-48 Chapitre 1 : « L'organisation du transport public : un maquis d'institutions ».

<sup>3</sup> « However incredible it may appear this coach will actually arrive in London four days after leaving Manhester » Cité par Philip BAGWELL, *The Transport Revolution from 1770*, op. cit., p. 41.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 48.

entreprises de messagerie privées. Les diligences ont obligation d'utiliser les chevaux de la poste et ont – avant les malles-poste – le privilège de rouler la nuit ainsi que d'utiliser le galop. Les relais de poste doivent disposer de nouveaux modèles de voiture, plus confortables et rapides, les fameuses « turgotines », de quatre, six ou huit places<sup>1</sup>. Bien que la chute de Turgot l'année suivante entraîne certains retours en arrière comme le retour à des entreprises privées, l'organisation du système est posée pour les décennies suivantes, par le développement des échanges, l'extension du réseau et la multiplication des services<sup>2</sup>.

De la même manière que pour les livres de poste, l'étude des horaires des diligences met en lumière une intensification des échanges et du nombre de voyageurs sur les routes. Par exemple après cinq diligences par semaine entre Paris et Lyon en 1782, on passe deux ans plus tard à des départs quotidiens. Pour la ligne Paris - Bordeaux, le service augmente de deux à quatre diligences hebdomadaires<sup>3</sup>. À la fin de l'Ancien Régime, 138 services fonctionnent au départ de Paris vers 96 villes de France<sup>4</sup> et même à l'international comme en témoigne Heinzmann en 1798 :

On ne trouve certainement dans aucune ville de l'Europe, autant *d'occasions pour voyager*, et à un prix aussi modique qu'à Paris. À tous les coins de rue on voit affichées des annonces pour se rendre non seulement sur tous les points de la République, mais aussi en Allemagne, en Hollande, en Suisse, en Espagne, etc. Il y a ici pour cela la plus grande concurrence. Il part et arrive journallement plus de trente diligences<sup>5</sup>.

Néanmoins dans la moitié des cas, les trajets de diligence consistent en des distances inférieures à 100 kilomètres<sup>6</sup>. Sur la période la tendance demeure donc à une nette augmentation du nombre de diligences sur les routes parallèlement à l'augmentation de la capacité de celles-ci.

---

<sup>1</sup> Patrick MARCHAND, « Turgot et les messageries », in Jean-Denys DEVAUGES et Didier MASEAU (dirs.), *Le voyage en France 1750 - 1914 / Colloque de Compiègne 30 et 31 mai 1997*, Compiègne, Société des amis du Musée national de la voiture et du tourisme, 2000, p. 18.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 23.

<sup>3</sup> Patrick MARCHAND, *Le maître de poste et le messenger*, *op. cit.*, p. 83.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 84.

<sup>5</sup> Johann HEINZMANN, *Voyage d'un Allemand à Paris*, *op. cit.*, p. 292.

<sup>6</sup> Patrick MARCHAND, *Le maître de poste et le messenger*, *op. cit.*, p. 86.

En France, les réglementations des années 1820 distinguent trois classes de diligences d'après leur nombre de places. Les voitures les plus lourdes ne doivent pas afficher un poids supérieur à cinq tonnes et être attelées à plus de cinq chevaux. En comptant les arrêts, leur vitesse de croisière se situe aux alentours de six kilomètres par heure. Les progrès de l'efficacité du réseau, couplés à des haltes plus courtes, permettent à ces mêmes diligences d'atteindre des moyennes de neuf kilomètres par heure en 1842<sup>1</sup>. Dans la pratique, ces restrictions de poids ne sont pas souvent respectées. Les voitures des messageries Laffitte-Caillard<sup>2</sup> sont officiellement limitées à dix-huit passagers, mais elles en emmènent souvent bien plus et peuvent atteindre un poids de sept tonnes. Les voitures de premières classes sont quant à elle limitées en principe à vingt et une personnes tandis qu'elles en transportent parfois jusqu'à trente<sup>3</sup>. Les Anglais voient ces diligences démesurées comme des navires roulants, car les *stage coach* sont de gabarit bien plus réduit<sup>4</sup>.

En 1790, George Forster complimente la vitesse des diligences tout en remarquant leur grand format : « Nous avons fait en très peu de temps, comme je crois te l'avoir déjà mandé, le trajet d'Aix-la-Chapelle à Liège, parce que nous avons pris la diligence. Nous étions onze dans cette énorme voiture »<sup>5</sup>. Cependant, s'il précise bien le nombre de voyageurs – onze – il ne précise pas le confort. La « vieille fille » anglaise, puisque c'est ainsi qu'elle se surnomme elle-même, Elizabeth Strutt, se pose ainsi de nombreuses de questions quant à savoir quel moyen de transport est le plus convenable pour une femme seule et le plus confortable entre Le Mans et la Flèche :

Ma première intention était de louer un cabriolet, mais mes amis m'assurèrent qu'une voiture publique était un moyen de transport plus respectable et habituel pour une femme sans servant ou accompagnateur masculin. De plus, j'étais satisfaite d'économiser quelques francs et de m'épargner le risque de retards ou de problèmes sur la route. À huit heures moins le

---

<sup>1</sup> Élise FAU, « Le cheval dans le transport public au XIXe siècle, à travers les collections du musée national de la Voiture et du Tourisme, Compiègne », *op. cit.*, p. 5.

<sup>2</sup> Principale compagnie de diligence française dans la première moitié du XIXe siècle.

<sup>3</sup> Christophe STUDENY, « La révolution des transports et l'accélération de la France (1770 - 1870) », *op. cit.*, p. 123.

<sup>4</sup> Christophe STUDENY, *L'invention de la vitesse*, *op. cit.*, p. 150.

<sup>5</sup> Georg FORSTER, *Voyage philosophique et pittoresque sur les rives du Rhin fait en 1790*, Paris, F. Buisson, 1791, vol. 1, p. 281.



quart, nous nous installions très confortablement dans la rotonde, la dernière division de la grande diligence, qui est préférable pour un voyage court d'été dans le sud, étant plus ombragé et ventilé. Le sol sablonneux à travers lequel est tracée la route pour La Flèche rendait l'air irrespirable d'autant plus, car l'immense véhicule créait des nuages de poussière. Malgré cette brume brûlante, les sens étaient rafraîchis par la campagne verdoyante et bien cultivée, dans laquelle pousse, à quelques kilomètres du Mans, des noisetiers, du maïs et des vignes qui enrichissent ces départements le long de la Loire. Après une longue course de six heures, durant laquelle j'ai entrepris de me rafraîchir par l'imagination, nous arrivions à La Flèche<sup>1</sup>.

Finalement, la diligence est bon marché, et convenable pour une femme sans accompagnateur masculin, mais même aux meilleures places, le confort lors de températures élevées, au milieu du mois d'août, n'est pas optimal. Outre le confort physique, dans un véhicule public, la promiscuité entre passagers et le risque d'être en mauvaise compagnie peut devenir la hantise de certains autres voyageurs. L'iconographie représente souvent les diligences comme d'énormes véhicules bondés, allant à toute vitesse et tractés par des chevaux harassés de fatigue.



Figure 31 - Victor Jean ADAM, *Messageries Laffite, Caillard et Cie*, s. d. Lithographie.



Figure 32 - Auguste Xavier LEPRINCE, *L'arrêt de la diligence à la poste royale* (détail), vers 1820. Huile sur toile

Pour récapituler, les différents services de diligences offrent aux Européens la possibilité de voyager à un coût relativement abordable avec ponctualité, grâce à des horaires et correspondances préétablis. Ce dernier aspect promet un voyage bien organisé et maîtrisé dans le temps et l'espace. Trois limites s'imposent tout de même au

<sup>1</sup> Elizabeth STRUTT, *A spinster's tour in France, the states of Genoa, &c. during the year 1827*, Londres, Longman - Rees - Orme - Brown - Green, 1828, p. 122-123.

système de transport public. En premier lieu, le confort peut parfois être rudimentaire. En second lieu, l'organisation et le tracé constituent une limite pour les voyageurs. En Angleterre comme en France, tout le réseau est en étoile depuis la capitale<sup>1</sup> et les itinéraires transversaux sont quasiment inexistantes. Le dernier point concerne la vitesse. Outre l'évolution dans le temps, à travers l'immensité des routes, des postes et des entreprises de messageries il semble bien compliqué d'émettre des affirmations et de calculer précisément des vitesses à l'échelle européenne. Les variables influençant la vitesse sur routes sont nombreuses. Retenons pour l'instant que comme l'ont démontré de nombreux chercheurs<sup>2</sup> ainsi que les guides étudiés par nos soins, la malle-poste demeure de manière générale le transport terrestre le plus rapide, suivi par les services de messagerie, grâce à leur ponctualité. Une tendance se dessine assez nettement dans l'appréciation des postes et les comparaisons des voyageurs tout au long de la période. Les postes anglaises sont de loin les plus rapides, les plus confortables et les plus efficaces, suivies de près par la poste française. La poste russe n'est présente que sur peu d'itinéraires, mais elle se révèle extrêmement rapide, surtout pour les voyageurs étrangers possédant des autorisations spéciales. Les postes d'Allemagne sont de l'avis général très lentes, tant dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle que de la première du XIX<sup>e</sup> siècle, à cause des postillons et de l'attente aux relais<sup>3</sup>. Cependant, même à l'échelle d'un État selon l'itinéraire, mais surtout selon les compagnies et le type de voiture utilisée (leur

---

<sup>1</sup> Voir par exemple les cartes des réseaux anglais et français : Philip BAGWELL, *The Transport Revolution from 1770*, *op. cit.*, p. 46 ; Guy ARBELLOT et Bernard LEPETIT, *Atlas de la Révolution française*, Paris, EHESS, 1987, vol. 1, p. 46-47.

<sup>2</sup> Par exemple Théotiste JAMAUX-GOHIER, « Vitesse et durée des voyages au temps de la poste aux chevaux », *op. cit.* ; Christophe STUDENY, « L'éveil de la vitesse : la France au galop de la malle-poste », in Daniel ROCHE (dir.), *Voitures, chevaux et attelages du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Association pour l'Académie équestre de Versailles, 2000, pp. 247-263 ; Christophe STUDENY, « La révolution des transports et l'accélération de la France (1770 - 1870) », *op. cit.* ; Élise FAU, « Le cheval dans le transport public au XIX<sup>e</sup> siècle, à travers les collections du musée national de la Voiture et du Tourisme, Compiègne », *op. cit.*

<sup>3</sup> Parmi les nombreux témoignages de voyageurs : « J'aurais dû arriver à Salzbourg avant la nuit ; mais j'étais sur des routes d'Allemagne, conduit par des postillons allemands : j'allais lentement, c'est la condition forcée des voyages au delà du Rhin [...] Au grand désappointement du voyageur, ces animaux [les chevaux] que l'on s'étonne de voir si beaux, condamnés aux fatigues de la poste, se traînent plus pesamment que ne le feraient les chétives haridelles des autres pays. Les postillons tempèrent leur allure, au point de leur laisser parcourir à peine un mille par heure (une poste de France), après avoir mis à les atteler un temps double de celui employé partout ailleurs. Instances, prières, menaces, rien n'y fait ; et avec de bonnes routes et d'excellents chevaux, l'Allemagne est le pays où l'on voyage le plus lentement [...] À moins d'y voyager à pied, il est cependant difficile d'employer d'autre moyen que la poste. On n'y trouve que sur très peu de routes des diligences partant à des heures fixes et ayant des places distinctes pour les classes et les fortunes différentes ». Charles LEMERCIER DE LONGPRE BARON D'HAUSSEZ, *Alpes et Danube*, *op. cit.* vol. 2, p. 90.

poids, leur mécanique, leur état d'usure et d'entretien) les disparités peuvent être relativement conséquentes<sup>1</sup>. Dans le reste de l'Europe, l'inégalité entre les systèmes prévaut. Les réseaux sont peu étendus en Scandinavie, mais ils fonctionnent bien tandis qu'en Europe Centrale et en Europe de l'Est ou du Sud-Est les réseaux sont très peu fonctionnels, voire presque inexistants.

Lorsque les réseaux ne sont pas développés, qu'ils sont inexistants ou simplement trop onéreux, les voyageurs ont recours à d'autres moyens de transport à l'instar des services de voituriers ou de loueurs de chevaux indépendants. Cependant, ces pratiques sont plus ou moins légales par rapport aux monopoles des postes ou compagnies de transport. Dans l'Empire ottoman et en Hongrie, les réseaux de transports sont très peu développés. Les voyageurs étrangers obtiennent et utilisent alors principalement des *vorpsan*, *forspan* ou *forchpan*<sup>2</sup>, autorisation écrite permettant à son possesseur de réquisitionner les animaux de traits des populations locales pour leurs usages. Finalement, à l'échelle du voyage international, donc de voyages qui peuvent être longs en temps et distance, tout en traversant plusieurs pays, l'utilisation combinée de différents moyens et systèmes de transport terrestre prédomine.

### *Les freins à la mobilité*

#### *Les blocages institutionnels : passer les frontières et barrières douanières*

Pour se déplacer plus facilement et rapidement, les voyageurs peuvent compter sur les systèmes tels que les postes et messageries ou service de diligence. Néanmoins, sur notre période d'étude, l'Europe est parcourue de frontières, aussi bien régionales et provinciales à l'intérieur d'un État, que nationales. Les frontières ont différents statuts en dehors de leur évolution au cours de la période à la suite des nombreuses guerres intraeuropéennes. Malgré les guerres et tensions diplomatiques, les élites culturelles et scientifiques européennes sont imprégnées par l'idée de la « République des lettres ».

---

<sup>1</sup> Théotiste JAMAUX-GOHIER, « Vitesse et durée des voyages au temps de la poste aux chevaux », *op. cit.*, p. 189.

<sup>2</sup> La commodité et la vitesse du transport en Vorspan est très variable. Si l'on en croit d'Haussez, en Hongrie : « Avec les Forch-Pan on va vite et on arrive lentement, parce que la vitesse de la course est compensée par le temps que l'on perd aux relais, où souvent on attend les chevaux des heures entières ». Charles LEMERCIER DE LONGPRE BARON D'HAUSSEZ, *Alpes et Danube*, *op. cit.* vol. 2, p. 255.

Créée par les humanistes de la Renaissance, cette appellation désigne un espace virtuel, sans frontières et échappant aux entités étatiques, car de dimension universelle. C'est dans cet espace, selon cette idée, que se retrouvent les savants qui partagent les mêmes valeurs humanistes et qui échangent aussi bien par le voyage que par la correspondance. En 1700, Vigneul-Marville expose cette universalité et cette unification : « Jamais République n'a été plus grande [...]. Elle s'étend par toute la terre et est composée de gens de toutes nations »<sup>1</sup>.

De nombreux voyageurs étudiés parmi tous les savants, hommes et femmes de lettres du corpus se retrouvent dans la République des Lettres. Pour ces derniers, comme pour les autres voyageurs, dans la grande majorité des cas les frontières se franchissent facilement. En effet, même en temps de guerre, les frontières des différents États européens ne sont jamais totalement hermétiques<sup>2</sup>. Traverser une frontière revêt un aspect symbolique que certains voyageurs ne manquent pas de mentionner dans leurs récits, particulièrement lorsqu'ils entrent sur le territoire de leur destination. Dans ce cas, le passage de la frontière indique l'arrivée et l'aboutissement du périple. Le second cas advient lors du retour dans le pays d'origine, donc à la fin du voyage, et la symbolique demeure la même. Cependant, de nombreux autres voyageurs ne mentionnent le passage d'une frontière que pour les désagréments subis.

Si les voyageurs franchissent relativement aisément les frontières, cela se complique pour leurs bagages et effets personnels. Comme le résume René Pomeau : « Si l'on arrête les marchandises, on laisse passer les personnes »<sup>3</sup>. À cause de la contrebande très répandue aux frontières, aussi bien de denrées que de livres séditieux, les gardes-frontières et les douanes sont généralement très présents<sup>4</sup>. Pour les simples voyageurs qui ne sont pas marchands, ou du moins qui ne transportent pas de marchandises autres que leurs effets personnels, ces contrôles engendrent le plus souvent un grand mécontentement. Les voyageurs ne se privent pas de relater dans leurs récits ces

---

<sup>1</sup> Vigneul-Marville, *Mélanges d'histoire et de le littérature* [...], Rouen, 1700, vol. 2, p. 60. Cité par Françoise WAQUET, « L'Europe de la République des Lettres », in Gilles PECOUT (dir.), *Penser les frontières de l'Europe du XIXe au XXIe siècle*, Paris, PUF, 2004, p. 53.

<sup>2</sup> Albane COGNE, Stéphane BLOND et Gilles MONTEGRE, *Les circulations internationales en Europe : 1680 - 1780*, Neuilly, Atlande, 2011, p. 69 ; Daniel ROCHE, *Les circulations dans l'Europe moderne, op. cit.*, p. 364.

<sup>3</sup> René POMEAU, *L'Europe des Lumières*, Paris, Stock, 1991, p. 14.

<sup>4</sup> Daniel ROCHE, *Les circulations dans l'Europe moderne, op. cit.*, p. 369-370.

mésaventures frontalières et douanières au point de créer un *topos* du récit de voyage international. Les pages de récits de voyage exposant l'impolitesse des douaniers et les mauvais traitements reçus sont légion, comme en avertit La Roche du Maine :

On ne doit point oublier en partant de Bruxelles (si l'on doit sortir des frontières) de faire plomber ses malles, &c. Cette précaution peu dispendieuse, empêche d'être molesté, retardé ou rançonné aux bureaux des frontières où la visite est de rigueur<sup>1</sup>.

Outre le fait d'être « molesté » par les douaniers, la perte de temps et d'argent engendrée devient parfois considérable. En effet, les douaniers sont le plus souvent décrits comme des êtres à la « physionomie basse, ignoble et stupide »<sup>2</sup>. Il est alors nécessaire de leur verser des « pourboires », c'est-à-dire des pots-de-vin pour abrégier le temps d'attente. Néanmoins, les heures perdues aux frontières à cause de formalités douanières sont toujours regrettées par les voyageurs, soit pour ce temps qui ne peut se rattraper soit pour les tracasseries dont ils ont été les victimes.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, les traités et accords diplomatiques tendent à définir les frontières entre provinces ou États comme des zones d'échange, plus que comme des frontières fermées<sup>3</sup>. La frontière existe comme limite, mais une limite ouverte où les hommes circulent encore assez librement, sans avoir nécessairement à présenter de passeport ou à effectuer des formalités administratives au sens actuel du terme, comme obtenir un visa. Cependant, suite à la Révolution française et à l'avènement des nationalismes au XIX<sup>e</sup> siècle, les puissances étatiques tendent à vouloir maîtriser, réguler et contrôler la circulation des hommes<sup>4</sup>. Le contrôle des identités et l'encadrement de la mobilité passent par les polices aux étrangers et les registres des hôteliers, mais surtout par les passeports<sup>5</sup>. Les passeports ou sauf-conduits existent depuis plusieurs siècles comme autorisation officielle pour se déplacer, principalement en temps de guerre ou à travers des frontières stratégiques. Leur usage, comme plus largement les techniques

---

<sup>1</sup> Jean-Pierre-Louis MARQUIS DE LUCHET DE LA ROCHE DU MAINE, *Voyage d'un amateur des arts, en Flandre, dans les Pays-Bas, en Hollande, en France, en Savoye, en Italie, en Suisse, fait dans les années 1775-76-77-78*, op. cit., p. 37-38.

<sup>2</sup> Adolphe BLANQUI, *Voyage à Madrid (Août et Septembre 1826)*, Paris, Bondey-Dupré, 1826, p. 74.

<sup>3</sup> Daniel NORDMAN, *Frontières de France : de l'espace au territoire : XVIe-XIXe siècle*, Paris, Gallimard, 1998, p. 57.

<sup>4</sup> René POMEAU, *L'Europe des Lumières*, op. cit., p. 14.

<sup>5</sup> Daniel ROCHE, *Les circulations dans l'Europe moderne*, op. cit., p. 390.

d'identification basées sur le papier et l'écrit, se généralisent dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>, jusqu'à devenir beaucoup plus systématique au XIX<sup>e</sup> siècle.

À l'exception de cas particuliers et minoritaires, les frontières internationales se franchissent toujours sans peine au XIX<sup>e</sup> siècle. Néanmoins, les passeports, visas et signatures à obtenir ajoutent une difficulté administrative similaire aux passages douaniers. Ainsi, lors d'un long itinéraire transnational les nombreux contrôles aux frontières apparaissent souvent inutiles, coûteux et chronophages aux voyageurs, à l'instar de Xavier Marmier :

De Stockholm jusqu'ici [Varsovie par Saint-Pétersbourg et Moscou], en passant par huit villes, mon passeport a été inscrit sur trente registres, revêtus de vingt-quatre signatures de chancellerie, de seize cachets de routes, et il m'en a coûté 160 francs pour obtenir cette sauvegarde de mon innocence ; encore n'ai-je payé que la taxe légale<sup>2</sup>.

Selon le pays et sa politique, les voyageurs risquent de rencontrer ces désagréments à une fréquence très élevée. En effet, les frontières politiques et douanières ne sont pas seulement internationales, elles peuvent être provinciales ou communales. Dans l'Espagne des années 1830, Adolphe Blanqui s'insurge de ces contretemps alors qu'il affirme posséder des papiers en règle :

En arrivant à la barrière de Fuencarral [à Madrid], le délégué de la police a demandé nos passeports, qui avaient déjà été visités plus de vingt fois en soixante heures. Le mien était parfaitement en règle ; il portait le visa de tous les commissaires qui sont échelonnés sur la route de Bayonne à Madrid, et les mots *pour voyager en Espagne et en Portugal* y étaient écrits en toutes lettres<sup>3</sup>.

Outre le temps perdu en déplacement, l'obtention de visas peut parfois s'avérer problématique, donc retarder un départ en immobilisant un voyageur. Ainsi Romain Colomb est très contrarié par les difficultés et le temps perdu pour l'obtention de visas à Turin en 1828 :

---

<sup>1</sup> Sur la question des passeports et de l'identification Voir Vincent DENIS, « Administrer l'identité. Le premier âge des papiers d'identité en France (XVIII<sup>e</sup>-milieu XIX<sup>e</sup>) », *Labyrinthe*, 2000, n° 5, pp. 25-42 ; et John TORPEY, *The invention of Passport. Surveillance, Citizenship and the State*, Cambridge, CUP, 2000.

<sup>2</sup> Xavier MARMIER, *Lettres sur la Russie, la Finlande et la Pologne*, Paris, Delloye, 1843, vol. 1, p. 246-247.

<sup>3</sup> Adolphe BLANQUI, *Voyage à Madrid (Août et Septembre 1826)*, *op. cit.*, p. 72.

Depuis notre entrée dans le royaume de Sardaigne, les visas de passeport sont notre grande affaire. Pour sortir de Turin, il m'en faut obtenir trois : celui de l'ambassadeur de France, celui du ministre des Affaires étrangères de Sardaigne, et celui de la police de Turin ; ces formalités vexatoires irritent prodigieusement, prennent beaucoup de temps, et coûtent passablement d'argent<sup>1</sup>.

Mis à part les formalités douanières, l'obtention des visas et les contrôles de passeports, une dernière procédure peut être imposée aux voyageurs : la quarantaine. Les voyageurs en provenance de l'orient comme Constantinople ou l'archipel Grec subissent le plus souvent cet isolement forcé dans un lazaret lors de leur arrivée dans les ports de l'Ouest méditerranéen, comme en Espagne, en France, en Italie et particulièrement Malte. Rentrant de Constantinople, Jean Marchebeuse prévoit ainsi de passer seize jours très ennuyeux, enfermé dans le lazaret de Malte :

C'est dans ce triste réduit que nous allions passer seize jours d'un ennui mortel, soumis à l'inspection ridicule qui, grâce à un usage absurde, pèse à la fois sur les hommes et sur les marchandises entassées sous le même toit, et livrées ainsi à la merci d'un conseil de santé et de quelques gardiens ignorants<sup>2</sup>.

Trente ans plus tôt, également à Malte, la quarantaine de Salaberry se déroule sous les mêmes auspices de l'ennui : « Je ne l'oublierai pas ; j'ai arpenté pendant vingt-huit jours ma vaste et solitaire prison »<sup>3</sup>.

En règle générale, les Européens d'un certain niveau social se déplacent assez librement à travers l'Europe, leur circulation n'est pas entravée par les frontières. Cependant, de nombreuses formalités freinent la mobilité des voyageurs par l'embaras causé et la perte de temps imposée. Les inspections douanières, la course aux visas et les vérifications d'identité, beaucoup plus nombreuses au XIX<sup>e</sup> qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, aussi bien aux frontières internationales que locales sont le plus souvent mal vécues par les voyageurs.

---

<sup>1</sup> Romain COLOMB, *Journal d'un voyage en Italie et en Suisse, pendant l'année 1828*, op. cit., p. 9.

<sup>2</sup> Jean MARCHEBEUSE, *Voyage de Paris à Constantinople par bateau à vapeur*, op. cit., p. 217.

<sup>3</sup> Charles-Marie IRUMBERRY COMTE DE SALABERRY, *Voyage à Constantinople, en Italie, et aux Îles de l'Archipel, par l'Allemagne et la Hongrie*, op. cit., p. 251.

*L'accident, la casse, les mauvais conducteurs : dangers et contretemps sur la route*

Plusieurs freins ou ralentisseurs du déplacement sont dans une certaine mesure prévisibles. Ce sont les blocages ou contretemps institutionnels. Les voyageurs y sont confrontés le plus souvent en des lieux bien précis et définis, connus à l'avance : les douanes, les frontières ou les lazarets. Parallèlement à ces premiers obstacles, d'autres, cette fois-ci plus imprévisibles sur le parcours, sont néanmoins attendus et redoutés de par leur probabilité d'advenir. Les accidents, la casse mécanique, les mauvais chevaux ou pire, les mauvais conducteurs sont la hantise des voyageurs.

Les accidents de voiture adviennent relativement fréquemment. Nombreux sont les voyageurs étudiés à avoir subi un accident ou la casse d'une partie de leur voiture. Ces accidents ou la casse – l'un entraînant le plus souvent l'autre – se révèlent potentiellement graves et mortels. Si se déplacer comporte aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles de nombreux risques, les guides et manuels de voyage préviennent les voyageurs de ces périls. Ainsi le comte Berchtold, dans l'introduction de l'édition de 1805 du *Guide des voyageurs en Europe* de Reichard, conseille à ses lecteurs d'apprendre des rudiments de médecine, car : « L'on est exposé pendant la vie et surtout pendant le cours des voyages à une quantité incalculable d'accidents, et qu'on ne trouve pas toujours dans le besoin un médecin habile »<sup>1</sup>. Un manuel de voyage datant de 1867 remarque avec une certaine ironie à quel point la sûreté des transports a évolué : « on a ri de nos pères, qui, dans le bon vieux temps, avant d'entreprendre le voyage de Paris, ne manquaient pas de faire leur testament »<sup>2</sup>. Finalement ne serait-ce pas la longue durée des voyages, qui plus est remplis d'incertitudes et d'imprévus, qui fait craindre le pire plus que l'accident en lui-même ? C'est ce que semble suggérer un guide de voyage humoristique de 1841. Pour l'auteur, « la diligence s'est bien modifiée depuis vingt-cinq ans »<sup>3</sup> il poursuit : « Qu'était-ce donc, à cette époque, qu'un voyage de cent lieues ? C'était un pèlerinage auquel on ne se résignait pas sans avoir fait d'abord son testament »<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Leopold BERCHTOLD « Introduction » in Heinrich August Ottokar REICHARD, *Guide des voyageurs en Europe*, Weimar, 1805, vol. 1, p. xvii.

<sup>2</sup> Paul HUGUET, *Bon voyage ou l'art de voyager*, Paris, Félix Girard, 1867, p. 91.

<sup>3</sup> Maurice ALHOY, *Physiologie du voyageur*, Paris, Aubert - Lavigne, 1841, p. 18.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 20.



Toujours est-il que le risque est bien réel, aussi bien en 1750 qu'en 1850. En témoigne l'accident mortel du prince héritier du trône de France Ferdinand-Philippe d'Orléans à Neuilly-sur-Seine le 13 juillet 1842. Outre l'inconfort qui peut être parfois total, les accidents et la casse sont d'ordinaire dépendants de la qualité de la route et des infrastructures<sup>1</sup>. Par exemple les routes de mauvaise qualité, caractérisées par un revêtement inadapté ou mal entretenu, favorisent la casse des voitures. Le Baron d'Haussez a ainsi pu se rendre compte par lui-même que le pavage antique n'est pas adapté aux voitures du XIX<sup>e</sup> siècle : « En traversant *Fondi*, une des roues de ma voiture se brisa sur un pavé détestable »<sup>2</sup>. L'anglais Coxe subit une mésaventure similaire en Russie et décide de changer de voiture pour une kibitka, plus adaptée aux routes russes : « Notre voiture était si brisée par les mauvaises routes, que nous avons pensé qu'il était plus prudent de la laisser à Novgorod et de continuer notre voyage avec une voiture du pays, appelée *kibitkis* »<sup>3</sup>. Outre le revêtement et l'état de la route, le tracé peut rendre une portion de route accidentogène. Les routes de montagnes, ou plus largement comportant un dénivelé, contribuent à de nombreux accidents, spécialement en descente par l'absence de frein sur les véhicules. Léonie d'Aunet échappe miraculeusement à de graves blessures suite à la sortie de route de sa voiture dans une descente en Norvège. Sa voiture « parisienne » prend trop de vitesse et sort de la route en tombant dans le « précipice » où elle effectue plusieurs tonneaux avant de s'immobiliser, brisée, dans le cours d'eau en contrebas<sup>4</sup>. Avant la généralisation des ponts<sup>5</sup>, le franchissement des cours d'eau s'effectue souvent par des bacs. Ce passage obligé est communément délicat, voire dangereux, du fait de la taille et du poids des voitures sur de frêles embarcations peu équilibrées, surtout par courant fort.

Conjointement à l'état des routes et infrastructures, les conducteurs de voitures et postillons mettent parfois en danger les voyageurs ou leur font perdre du temps en

---

<sup>1</sup> Daniel ROCHE (dir.), *Voitures, chevaux et attelages du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 17-19.

<sup>2</sup> Charles LEMERCIER DE LONGPRE BARON D'HAUSSEZ, *Voyage d'un exilé*, op. cit. vol. 2, p. 193.

<sup>3</sup> William COXE, *Travels into Poland, Russia, Sweden and Denmark*, Londres, Thomas Cadell, 1784, vol. 1, p. 455.

<sup>4</sup> Voir la longue description de l'accident dans Léonie D'AUNET, *Voyage d'une femme au Spitzberg*, op. cit., p. 72-74.

<sup>5</sup> Voir par exemple Georges REVERDY, *Les travaux publics en France, 1817-1847*, Paris, Presses de l'école nationale des ponts et chaussées, 2003.

s'égarant. Nombreux sont les voyageurs qui endurent cette expérience désagréable. Par exemple, la conduite des conducteurs russes angoisse fortement Custine, qui craint pour son intégrité physique :

Les postillons, ou pour parler plus juste, les cochers russes, si adroits qu'ils soient en plaine, deviennent dans les chemins montueux les plus dangereux conducteurs du monde. La route que nous suivons en côtoyant la Volga met leur prudence et mon sang-froid à l'épreuve. Ces continuelles montées et descentes, si elles étaient plus longues, deviendraient périlleuses, vu la manière de mener des hommes de ce pays<sup>1</sup>.

Beudant est quant à lui très en colère contre le postillon qui l'a égaré dans la campagne hongroise et lui a par conséquent fait perdre un temps précieux pour ses recherches géologiques :

En sortant de Trnava, il faut traverser des plaines où le chemin serpente de mille manières, s'éloignant souvent beaucoup du point où il doit aboutir. Je crois fort que mon conducteur m'avait perdu, sans cependant vouloir en convenir. Quoi qu'il en soit, j'employai six heures pour aller jusqu'à *Freytadt* qui n'est éloigné que de 4 lieues<sup>2</sup>.

Le plus ennuyeux pour un voyageur est probablement la conjonction du mauvais postillon ou conducteur et de mauvais chevaux. En effet, comme le rappelle Christophe Studeny, « La traction hippomobile reste un moteur indocile, toujours susceptible d'emportement »<sup>3</sup>. Adèle Hommaire de Hell perd ainsi un « temps infini » à cause des chevaux et du cocher, dans le sud de l'Empire russe, près de Rostov-sur-le-Don :

Grâce aux mauvais chevaux et au cocher stupide que nous avaient donnés notre compatriote, nous avons à peine franchi un quart du trajet, que déjà nous étions complètement enveloppés par l'obscurité. [...] Il nous fit perdre ainsi un temps infini et dépensa en outre en pure perte toute la force de ses chevaux<sup>4</sup>.

Townson décrit, quant à lui, avec beaucoup d'ironie ses péripéties sur les routes hongroises. Cette fois-ci, ce n'est plus le cocher ni les chevaux qui ralentissent sa marche, mais bien des bœufs qui n'en font qu'à leur tête :

---

<sup>1</sup> Astolphe de CUSTINE, *La Russie en 1839, op. cit.*, vol. 4, p. 170. Pour la description complète p. 170-174.

<sup>2</sup> François-Sulpice BEUDANT, *Voyage minéralogique et géologique en Hongrie, op. cit.*, vol. 1, p. 214.

<sup>3</sup> Christophe STUDENY, *L'invention de la vitesse, op. cit.*, p. 124.

<sup>4</sup> Adèle HOMMAIRE DE HELL, *Voyage dans les steppes de la mer Caspienne et dans la Russie méridionale*, Paris, Hachette, 1860, p. 33.

Je ne suis resté qu'un jour à Telkobanya, le lendemain soir de mon arrivée je suis parti pour Caschau [Kosice], qui n'est distant que de deux postes. N'ayant pas pu me procurer de chevaux je fus obligé de louer des bœufs [...] Outre la lenteur de ces animaux, ils m'indiquèrent par leurs actions des vues opposées aux miennes. Ils s'arrêtèrent lorsque je voulais avancer, tournèrent à droite lorsque je voulais à gauche. Ils portèrent leur obstination si loin qu'ils mirent en danger l'intégrité de la voiture, mais pas la mienne, car j'étais bien en sécurité, marchant à côté de la voiture<sup>1</sup>.

Que ce soit du fait d'accidents, de bris de voiture nécessitant un arrêt et des réparations, des conducteurs qui s'égarèrent ou des chevaux qui refusent d'avancer, le résultat est le même : le voyageur « perd » du temps. Selon la durée prévue du voyage ou d'éventuels impératifs à tenir, ces retards peuvent considérablement modifier la physionomie du voyage. En 1760, le savant français Chappe d'Auteroche part en mission pour le compte de l'Académie de sciences, à Tobolsk, ville située à 1800 kilomètres à l'est de Moscou. Le but de sa mission consiste à observer le passage de Vénus devant le soleil. Ce phénomène est très rare, car il ne se produit que par paire de sept ans, et ce, tous les 105 ans. Le transit de Vénus a été calculé pour le 6 juin 1761, Chappe d'Auteroche doit donc impérativement arriver à Tobolsk avant cette date pour avoir de temps de construire son observatoire et surtout d'effectuer ses observations. Pour faire face aux imprévus qu'il anticipe nombreux, il se laisse une grande marge de manœuvre et part de Paris six mois avant le passage de Vénus, à la fin du mois de novembre. Néanmoins, il n'arrive à Tobolsk que le 10 avril, soit quelques jours avant la débâcle, c'est-à-dire avant la fonte des neiges et glaces, qui aurait rendu tout déplacement presque impossible. Comme il le raconte en détail dans son récit, les accidents et contretemps furent extrêmement nombreux, au point de le faire désespérer d'arriver à temps pour ses observations:

Nous arrivâmes enfin à Saint-Pétersbourg le 13 février, après deux mois & demi de route. Chaque jour avait été marqué par des accidents si multipliés, que j'avais désespéré d'arriver à temps en Russie pour mon observation<sup>2</sup>.

D'après lui, l'origine de son retard vient donc de la multitude d'accidents qu'il subit, accidents causés par le terrible état des routes :

---

<sup>1</sup> Robert TOWNSON, *Travels in Hungary*, op. cit., p. 301.

<sup>2</sup> Jean CHAPPE D'AUTEROCHÉ, *Voyage en Sibérie fait par ordre du roi en 1761*, Paris, Debure, 1768, vol. 1, p. 25.

J'avais employé quatre jours pour arriver de Pétersbourg à Moscou, tandis qu'on fait souvent cette route en deux jours. Ce retard avait été occasionné par une multitude d'accidents que je n'avais pas prévus ; ils avaient leur source dans le mauvais état des chemins<sup>1</sup>.

La vitesse relativement élevée qu'il parvient à atteindre sur les rivières gelées en traîneau, lui permet de rattraper le retard accumulé :

J'arrivai enfin à Tobolsk le 10 avril, six jours avant la débâcle, après avoir fait en traîneau depuis Saint-Pétersbourg, huit cents lieues environ, ou trois mille cent dix-huit verstes en un mois, quoique j'eusse été retardé par beaucoup d'accidents, & par la difficulté d'avoir des chevaux<sup>2</sup>.

Les accidents, la casse, la conduite des postillons ou l'état des chevaux sont les principaux contretemps lors du déplacement. La vitesse de circulation des voyageurs est limitée par ces événements, souvent attendus, mais difficilement anticipables. Plus marginalement, d'autres incidents fortuits, liés à la route, peuvent arrêter ou ralentir la marche des voyageurs indépendamment de leur volonté sur la route : le brigandage et l'encombrement des routes et des villes<sup>3</sup>.

## *Révolution de la vapeur et des vitesses de transport*

### *La navigation à vapeur : l'affranchissement des conditions naturelles*

#### *La régularité de la navigation fluviale*

Le principe de la vapeur est connu depuis l'Antiquité grecque. Quelque peu abandonnées, les recherches sur la vapeur sont reprises au XVII<sup>e</sup> siècle, dans la continuité de travaux sur les pressions et les pompes<sup>4</sup>. Comprenant le potentiel de la vapeur, de nombreux savants tentent de concevoir des moteurs à vapeur et imaginent leurs applications dans les transports au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>5</sup>. Étant donné le poids et la taille

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 30.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 76.

<sup>3</sup> Sur les premiers « embouteillages » voir Christophe STUDENY, *L'invention de la vitesse, op. cit.*, p. 102-114.

<sup>4</sup> M

<sup>5</sup> Pour un résumé chronologique des recherches et des savants voir Maurice DAUMAS (dir.), *Histoire générale des techniques. 3 : l'expansion du machinisme : 1725-1860*, Paris, PUF, 1996, p. 330-343.

des premières chaudières par rapport à leur puissance, les premières installations ont lieu sur des navires, en tant que structures portées par l'eau et donc ayant peu de résistance. C'est au français Robert Fulton que revient la paternité du premier navire à vapeur véritablement opérationnel. Son navire, le *Clermont*, est mis à l'eau dans l'Hudson à New York, en août 1807<sup>1</sup>. À la suite de ces premiers essais concluants des premières années du XIX<sup>e</sup> siècle, le perfectionnement des navires et des motorisations devient exponentiel. En l'espace d'un demi-siècle, la navigation à vapeur supplante définitivement la navigation à voile<sup>2</sup>.

En retard par rapport au monde anglo-saxon, particulièrement avec le Royaume-Uni, la navigation à vapeur n'apparaît que dans les années 1820 en France. Les premières lignes régulières sont mises en service en 1825 sur la Seine. En 1829 est créée une liaison d'Arles à Lyon, effectuant le trajet en quarante-huit heures là où quelques années auparavant, par le halage, le même parcours nécessitait une trentaine de jours<sup>3</sup>. Les possibilités de la navigation à vapeur, en particulier l'impact sur les vitesses et facilités de transport, se révèlent alors et entraînent des progrès techniques rapides. Avec le développement des coques en fer rivetées<sup>4</sup>, l'essor de la propulsion par hélice<sup>5</sup> et les progrès de la canalisation des rivières, la navigation fluviale connaît son âge d'or sous la Monarchie de juillet<sup>6</sup>.

Sur la Seine comme sur d'autres cours d'eau, la navigation fluviale à vapeur offre aux Européens une « facilité de transporter, en peu d'heures, dans tous les lieux qui bordent la Seine »<sup>7</sup>. Le succès de ce nouveau moyen de transport se retrouve dans

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 338.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 321.

<sup>3</sup> Félix RIVET, *La navigation à vapeur sur la Saône et le Rhône : 1783-1863*, Paris, PUF, 1962.

<sup>4</sup> Charles DOLLFUS, « Les origines de la construction métallique des navires », in Michel MOLLAT (dir.), *Les origines de la navigation à vapeur*, Paris, PUF, 1970, pp. 63-71.

<sup>5</sup> La propulsion des premiers bateaux à vapeur se faisait par roues à aubes (une de chaque côté du navire). Or ce procédé de propulsion rendait les bateaux trop larges pour la majorité des canaux et écluses ainsi que certaines rivières. La propulsion par hélice, mise au point dans les années 1830, a permis de construire des navires beaucoup moins larges et plus efficaces. Philip H. SPRATT, « L'évolution de la propulsion marine à vapeur (1820-1870) », in Michel MOLLAT (dir.), *Les origines de la navigation à vapeur*, Paris, PUF, 1970, pp. 73-94.

<sup>6</sup> Sylvain VENAYRE, *Panorama du voyage*, op. cit., p. 46.

<sup>7</sup> B. DE SAINT-EDME, *Itinéraire des bateaux à vapeur de Paris à Rouen*, Paris, Bourdin, 1836, vol. 1, p. 6.

l'augmentation du nombre d'Européens qui se déplacent, à l'instar des 450 000 personnes ayant voyagé sur le Rhin en 1840<sup>1</sup>. Dans un premier temps, la batellerie à vapeur s'insère dans le système intermodal de transport. Par exemple, l'ouverture de la liaison ferroviaire Paris-Orléans amène une forte augmentation du trafic fluvial entre Orléans et Nantes<sup>2</sup>. Cependant, dès lors que les cours d'eau ont été doublés d'une voie ferrée, le trafic fluvial chute considérablement, comme ce fut le cas sur la Loire, suite à la construction de la ligne de chemin de fer. À partir de la fin des années 1840, en France, le transport des personnes auparavant effectué par batellerie se reporte sur la route, en particulier par le chemin de fer.

Du fait de son développement très inégal à l'échelle de l'Europe et de la courte période d'exploitation de ce moyen de transport, peu de voyageurs étudiés ont eu recours à la navigation fluviale à vapeur. Cependant, que ce soit sur des lacs ou sur des rivières, le seul changement marquant par rapport à la batellerie traditionnelle est la motorisation, modification que les voyageurs ne manquent pas de relever. Pour Romain Colomb, la navigation à vapeur se révèle « agréable aux voyageurs » sur le lac Majeur, car elle permet surtout de naviguer rapidement sur trois États :

Les promenades sur le lac Majeur sont peu coûteuses, et les bateliers très polis ; ils ne parlent du *vapore* qu'en poussant un soupir ; la chose est toute naturelle ; car le bateau à vapeur le *Verbano* nuit autant à leur industrie particulière qu'il est utile et agréable aux voyageurs. Il va chaque jour de Sesto-Calende à Magadino, parcourant ainsi le lac, dans toute son étendue, en six heures, et vous faisant naviguer sur trois États différents : la Lombardie, le Piémont et la Suisse<sup>3</sup>.

Si la navigation est agréable pour Romain Colomb lorsque le bateau fonctionne correctement, les chaudières à vapeur ne sont pas à l'abri de subir des avaries techniques. Valérie de Gasparin en fait l'expérience sur le Rhône :

---

<sup>1</sup> Aloys SCHREIBER, *Le Rhin, Guide des voyageurs*, Heidelberg, Engelmann, 5<sup>ème</sup> édition, 1841, p. 3.

<sup>2</sup> Sylvain VENAYRE, *Panorama du voyage*, *op. cit.*, p. 45.

<sup>3</sup> Romain COLOMB, *Journal d'un voyage en Italie et en Suisse, pendant l'année 1828*, *op. cit.*, p. 423.

Une fente à la chaudière ! Impossible à réparer... Le départ est retardé de trois heures au moins, de tout un jour peut-être ! [...] Après cinq heures d'attente au brouillard, on part enfin ; on arrive ; le soir, dans un taudis, les uns des autres<sup>1</sup>.

Malgré ces nouveaux désagréments dus à la vapeur, la vitesse du déplacement, amenant une « transition presque subite » entre deux climats, fait néanmoins tout l'intérêt de la batellerie à vapeur :

Si l'on est mal ou point assis cependant, si une foule incommode vous bouscule de cent façons diverses, les points de vue admirables qui se succèdent avec rapidité, la transition presque subite d'un climat tempéré à un climat chaud, dédommagent amplement le voyageur de ces légers déboires<sup>2</sup>.

Finalement, par les changements brusques de modes et moyens de transport en Europe, la navigation fluviale à vapeur demeure assez anecdotique dans le corpus de voyageurs étudiés. À l'inverse, la navigation sur des navires à vapeur en mer a été très utilisée.

#### *La navigation maritime : l'émancipation du vent*

Nous l'avons vu en début de chapitre, outre les courants et vents dominants<sup>3</sup>, la navigation maritime à voile dépend des conditions météorologiques. Naturellement, les ingénieurs cherchèrent à propulser par la vapeur les navires conçus pour naviguer en mer. Comme pour la navigation fluviale, les contraintes sont nombreuses, notamment pour s'adapter aux conditions de la haute mer, à la taille du navire, à la puissance du moteur et à la quantité de combustible nécessaire. La consommation de charbon augmente en fonction de la vitesse tout en demeurant relativement chère<sup>4</sup>. De plus, par l'effet de la houle, les roues à aubes ne sont pas toujours immergées ce qui diminue fortement le rendement du moteur. Allant de pair avec la batellerie à vapeur, les progrès

---

<sup>1</sup> Valérie DE GASPARIN, *Voyage d'une ignorante dans le midi de la France et l'Italie*, Paris, Paulin, 1835, vol. 1, p. 29.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 30.

<sup>3</sup> Les courants et les vents dominants faisant par exemple varier de 35 à 25 jours la traversée de l'Atlantique entre New York et le Havre dans les années 1830 selon le sens de navigation.

<sup>4</sup> Alain CABANTOUS, André LESPAGNOL et Françoise PERON, *Les Français, la terre et la mer. XIIIe-XXe siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 469.

sont rapides sur l'intégration des moteurs, la structure des navires et l'utilisation de fer, portée par la recherche militaire<sup>1</sup>.

C'est en mars 1816 qu'est accomplie la première traversée de la Manche, en dix-sept heures, et en 1819 la première traversée de l'Atlantique, en vingt-huit jours<sup>2</sup>. Néanmoins, ces navires sont encore mus en grande partie par le vent, bien qu'ils possèdent une chaudière à vapeur. Ce n'est que quelques années plus tard que sont construits des navires entièrement à vapeur, puis en 1837 qu'ont lieu les premières traversées transatlantiques intégralement à la vapeur, divisant presque par deux le temps de parcours, le ramenant à quinze jours<sup>3</sup>. L'introduction de la vapeur dans la navigation induit deux éléments qui modifient considérablement le transport maritime, aussi bien de marchandises que de passagers : la régularité et la vitesse.

La cadence du moteur permet aux navires de s'affranchir des vents contraires et, sauf tempête, des conditions météorologiques. Il devient alors possible de créer des liaisons régulières entre différents ports pour transporter marchandises, courriers et voyageurs. Ainsi est par exemple créée en 1826 une liaison régulière Le Havre - Southampton, en 1833 une liaison Bordeaux - Le Havre ou encore en 1831 une ligne Marseille - Naples. L'Angleterre gère de son côté une ligne Falmouth - Corfou à partir de 1830 ainsi que de nombreuses autres lignes à destination de l'Europe du Nord. À partir de 1837, la poste française ouvre une liaison postale Marseille - Livourne - Civitavecchia - Naples - Messine - Malte - Syra - Smyrne - Constantinople<sup>4</sup>. En 1848, une centaine de bateaux à vapeur naviguent à partir de Marseille tous les mois en direction de ports sur tout le littoral méditerranéen<sup>5</sup>. Comme la France, tous les autres États européens possédant une façade maritime créent, souvent par le biais de compagnies privées, des liaisons maritimes régulières en Méditerranée et sur toutes les autres mers européennes.

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 464.

<sup>2</sup> Maurice DAUMAS (dir.), *Histoire générale des techniques. 3 : l'expansion du machinisme : 1725-1860*, op. cit., p. 344-345.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 345.

<sup>4</sup> Alain CABANTOUS, André LESPAGNOL et Françoise PERON, *Les Français, la terre et la mer. XIIIe-XXe siècle*, op. cit., p. 467.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 468.



Empruntant ces liaisons maritimes, les voyageurs ayant navigué sur des bateaux à vapeur deviennent très éloquents sur le sujet. Ampère saisit toutes les nouvelles possibilités de la régularité des liaisons qui, outre le fait de désenclaver certains pays « éloignés » du centre de l'Europe – c'est-à-dire l'Europe de l'Ouest –, offrent la possibilité d'anticiper l'arrivée : « J'allais franchir la Baltique, j'allais entrer en Suède ; j'éprouvais une joie véritable à penser que ce bateau à vapeur me porterait en douze heures sur la terre scandinave »<sup>1</sup>. Il poursuit : « Nous partîmes de Copenhague sur un magnifique bâtiment à vapeur norvégien qui devait nous transporter en trente-six heures à Christiana [Oslo]. L'établissement de ces communications rapides et régulières a considérablement rapproché la Norvège du reste de l'Europe »<sup>2</sup>. Après avoir décrit à son lecteur les différents itinéraires des liaisons maritimes à vapeur et les temps de trajets, il explique à quel point il est maintenant aisé de naviguer et de traverser l'Europe du Nord, avec une pointe d'optimisme et d'exagération : « Ainsi un voyage au bout du monde n'est guère qu'une promenade par le coche »<sup>3</sup>. Ampère n'est pas le seul à s'enthousiasmer pour la navigation à vapeur, Xavier Marmier tient exactement le même discours quelques années plus tard, comparant le bateau à vapeur à un « Magicien béni » :

Le bateau à vapeur est le magicien béni qui abrège les milliers de verstes, qui rapproche l'une de l'autre ces peuplades dispersées sur un espace immense, qui apporte en quelques jours, comme par miracle, les richesses d'une autre terre, les fleurs du Midi. Dans ce pays de rochers, de montagnes coupées par tant de fleuves, le chemin de fer est impossible, c'est le bateau à vapeur qui le remplace !<sup>4</sup>

À l'instar de Xavier Marmier, Léonie d'Aunet analyse de manière concrète la vitesse de la vapeur par la capacité de relier des territoires qui étaient anciennement éloignés et difficilement accessibles. Pour elle, « il y a encore peu d'années, on mettait un mois à faire le trajet entre Trondheim et Hammerfest ; maintenant, grâce au bateau à vapeur dont le roi Bernadotte a doté le Finnmark, on le fait en huit jours »<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Jean-Jacques AMPÈRE, *Littérature et voyages : Allemagne et Scandinavie*, Paris, Paulin, 1833, p. 55.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 73.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 74.

<sup>4</sup> Xavier MARMIER, *Lettres sur la Russie, la Finlande et la Pologne*, op. cit., p. 209-210.

<sup>5</sup> Léonie D'AUNET, *Voyage d'une femme au Spitzberg*, op. cit., p. 104.

Outre le fait de rendre la navigation plus sûre, plus rapide et régulière, la motorisation des navires ouvre de nouvelles possibilités et crée de nouveaux usages comme de véritables croisières. L'architecte Marchebeuse et le médecin Giraudeau de Saint-Gervais ont tous deux pris place à bord du paquebot le *François 1<sup>er</sup>* qui quitte Naples le 16 avril 1833 pour y revenir quatre mois plus tard, le 9 août. Durant ces quatre mois, le *François 1<sup>er</sup>* traverse la Méditerranée jusqu'à Constantinople en marquant de multiples arrêts, particulièrement dans les Cyclades. Comme l'explique Marchebeuse :

C'était la première fois qu'un bâtiment à vapeur aller parcourir la Méditerranée, et explorer dans un but d'agrément et d'instruction [...] et c'était aussi, sans doute, la première fois qu'une société aussi choisie se trouvait réunie pour un voyage de cette nature<sup>1</sup>.

Le format du voyage s'apparente réellement à une « croisière » moderne, alternant navigation et divertissement à bord avec excursions à terre principalement sur la côte grecque et dans les Cyclades. Giraudeau de Saint-Gervais ne décrit pas de manière particulière la navigation en dehors de ses commentaires sur la vitesse amenée par la motorisation à vapeur. À l'inverse, Marchebeuse prodigue en description de relevés d'heure, de durée et de vitesse de navigation ainsi que d'analyses personnelles. Comme pour les autres voyageurs, il perçoit bien « la rapidité des communications [qui] rend facile aujourd'hui ce voyage, qu'on n'osait entreprendre naguère »<sup>2</sup>. Marchebeuse se démarque néanmoins des autres voyageurs par son analyse, car tout en louant le progrès et la vitesse, il semble parfois regretter la navigation dictée par la mer et les conditions météorologiques. Émerveillé par la vitesse mécanique, il explique que « grâce à la marche rapide des bateaux à vapeur, l'on passe en quelques heures d'un pays dans un autre, en quelques heures l'on peut contempler les plus grandes merveilles qu'ait produites la main de l'homme ou celle de la nature »<sup>3</sup>. Il continue en annonçant un temps record de six semaines pour joindre « l'Asie » depuis Naples en ayant visité la Grèce<sup>4</sup>, puis il loue la puissance mécanique qui dompte la mer<sup>5</sup>. Bien qu'émerveillé par la vitesse, comme

---

<sup>1</sup> Jean MARCHEBEUSE, *Voyage de Paris à Constantinople par bateau à vapeur*, op. cit., p. XI.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. XIV.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 96.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 118.

<sup>5</sup> « La distance de la ville de Dardanus à Constantinople peut être de cent soixante-dix milles. Notre traversée fut de vingt-cinq heures. On sait que les vents du nord et les courants sont si violents dans ces parages, qu'il

Giraudeau de Saint-Gervais<sup>1</sup>, il regrette parfois la cadence et les horaires imposés par la croisière : « le bateau, dans sa marche impitoyable, ne vous donne pas le temps d'admirer : il emporte avec lui vos regrets, préoccupé seulement d'aller vite et de se reposer au port »<sup>2</sup>.

Plus encore que la vitesse, tous les voyageurs qui naviguent sur des bateaux à vapeur ont conscience de voyager d'une nouvelle manière. Ils perçoivent effectivement la régularité de la navigation et la puissance du moteur amenant une vitesse inédite, mais plus encore, ils ont conscience de se déplacer d'une manière neuve, moderne et à la pointe du progrès. Pour Blanqui, lors de sa traversée de la Manche, son navire « s'avancait majestueusement dans le golfe, malgré la violence du vent d'Ouest, qui était contraire »<sup>3</sup>. Naviguant durant l'automne 1823, il semble ensuite tenté de comparer la marche du moteur à vapeur à une œuvre divine : « On prenait plaisir à se voir entraîner ainsi, contre le vent, par une force supérieure, d'une création entièrement nouvelle »<sup>4</sup>. Enthousiaste, il poursuit son exposé, tourné vers l'avenir et anticipant les possibilités qu'offriront la navigation à vapeur lorsque le développement sera optimum.

On peut conclure de ces observations que les bâtiments à vapeur sont d'un usage incontestablement supérieur aux navires à voiles dans les mers peu orageuses ou dans les traversées peu considérables [...] Tous les vœux tendent aujourd'hui au perfectionnement d'une découverte qui doit changer tôt ou tard le système de la navigation, multiplier les rapports entre les deux hémisphères<sup>5</sup>.

Blanqui achève finalement son exposé en analysant la mécanisation du transport comme une étape majeure de l'histoire de l'humanité. En effet, selon lui la navigation à vapeur va

---

n'est pas rare de voir des bâtiments retardés quinze jours ou un mois dans le trajet que nous venions de faire si rapidement ». *Ibid.*, p. 142.

<sup>1</sup> « Cependant notre itinéraire nous appelait dans de nouveaux pays, et, quelque désir que nous eussions de prolonger notre séjour à Corfou, où quelques-uns de nous laissaient de vifs regrets, nous dûmes obéir au signal du départ, et, le 3 mai, nous appareillâmes pour Ithaque ». Jean GIRAUDEAU DE SAINT-GERVAIS, *Souvenirs de voyage*, *op. cit.*, p. 199.

<sup>2</sup> Jean MARCHEBEUSE, *Voyage de Paris à Constantinople par bateau à vapeur*, *op. cit.*, p. 2.

<sup>3</sup> Adolphe BLANQUI, *Voyage d'un jeune Français en Angleterre et en Ecosse pendant l'automne 1823*, *op. cit.*, p. 63.

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 70.

« contribuer, peut-être autant que l'imprimerie et la boussole, aux progrès de la civilisation humaine »<sup>1</sup>.

Bien que les voyageurs soient majoritairement très enthousiastes de la navigation à vapeur, ils relativisent parfois leur engouement. Marchebeuse remarque que la puissance mécanique doit parfois s'incliner face aux conditions météorologiques et que le bateau ne peut pas toujours tenir ses engagements horaires<sup>2</sup>. Pour Marmier, le bateau qu'il prend dans le golfe de Botnie « est un philosophe qui ne se soucie point de se donner des fatigues inutiles » :

[Les] heures de départ et de halte ne lui sont guère prescrites que pour la forme [...] Grâce à ces caprices du bateau, au lieu d'arriver à Frederikshamn à cinq heures, selon les promesses du programme, il était près de minuit quand nous vîmes poindre la flèche de son clocher<sup>3</sup>.

De manière beaucoup plus pragmatique, la possibilité de casse est similaire sur un bateau à vapeur ou un bateau à voile. Comme tous les passagers avec lui, Blanqui est réveillé en pleine nuit par la casse d'une roue à aubes et l'angoisse du naufrage. Heureusement pour lui, son bateau est encore équipé d'un mât et de voiles, ce qui leur permet d'achever leur traversée de la Manche<sup>4</sup>. L'Anglaise Elizabeth Rigby décrit en des termes peu élogieux le navire sur lequel elle embarque à Copenhague. Elle le compare à un « monstre qui consomme une tonne de charbon par heure » et à un *smoke-jack*<sup>5</sup>, c'est-à-dire un tournebroche installé dans le foyer d'une cheminée, actionné par le déplacement de la fumée.

La vapeur a révolutionné la navigation, aussi bien sur les cours d'eau que sur les mers et océans. Le remplacement de la voile par le moteur à vapeur ainsi que de la coque en bois par le fer, fait qu'au cours du XIX<sup>e</sup> siècle et à l'échelle mondiale, l'Européen « transporte plus, plus loin, plus vite de manière plus sûre et pour un coût de plus en plus

---

<sup>1</sup> *Ibid.*

<sup>2</sup> « La mer était furieuse et le vent contraire. Nous avançons lentement malgré la force de cent-vingt chevaux de notre machine ». « Au lieu de vingt-deux heures, nous en avons mis quarante-deux à faire les cent-quatre-vingt-dix milles qui séparent Naples de Messine ». Jean MARCHEBEUSE, *Voyage de Paris à Constantinople par bateau à vapeur*, *op. cit.*, p. 14 et 17.

<sup>3</sup> Xavier MARMIER, *Lettres sur la Russie, la Finlande et la Pologne*, *op. cit.*, p. 214-215.

<sup>4</sup> Adolphe BLANQUI, *Voyage d'un jeune Français en Angleterre et en Ecosse pendant l'automne 1823*, *op. cit.*, p. 65.

<sup>5</sup> Elizabeth RIGBY, *A residence on the shores of the Baltic*, Londres, Murray, 1841, vol. 1, p. 30.

bas »<sup>1</sup>. L'adaptation du moteur à vapeur sur terre amenant à la création d'un nouveau mode de transport – le transport ferroviaire – a été considérable et encore plus révolutionnaire.

### *Le chemin de fer : croissance exponentielle des vitesses de déplacement et nouvelles possibilités de transport*

#### *Puissance mécanique et rapidité du transport par rail*

Le principe de fonctionnement de véhicule roulant sur des rails est utilisé depuis au moins le XVI<sup>e</sup> siècle pour transporter les charges lourdes, particulièrement dans les mines<sup>2</sup>. Les premiers essais de traction à vapeur sur des véhicules terrestres ne se sont pas révélés concluants à cause du rapport entre le poids de la chaudière, la puissance développée et surtout l'autonomie du combustible. Cependant, les tentatives sur rail se sont avérées concluantes dès les premières années du XIX<sup>e</sup> siècle en Angleterre. Limités aux mines, les premiers chemins de fer servent donc exclusivement au transport de la houille.

Le premier chemin de fer construit pour le transport de voyageurs est la ligne Stockton-Darlington en Angleterre. Longue de 40 kilomètres, cette liaison est inaugurée en 1825, mais les wagons sont tirés par des chevaux, parfois avec l'aide de locomotives à vapeur. La première voie construite hors du territoire anglais se situe en France et relie à partir de 1823 Saint-Étienne à Andrézieux, pour transporter le charbon des mines du Forez à la Loire. Les wagons roulant sur ces 18 kilomètres de rails ne transportent que de la houille et sont tirés par des chevaux jusqu'en 1832, date à laquelle sont installées les premières motrices à vapeur. Ce n'est qu'au début des années 1830 que commence à se généraliser la technologie des locomotives à vapeur en Europe et en Amérique du Nord. Pour Paul Caron, les chemins de fer français se basent sur un système de transport

---

<sup>1</sup> Géraldine BARRON, « Dévoiler la vapeur. La construction navale au XIX<sup>e</sup> siècle », in Yves BOUVIER et Léonard LABORIE (dirs.), *L'Europe en transitions : énergie, mobilité, communication : XVIII<sup>e</sup> - XXI<sup>e</sup> siècles*, Paris, Nouveau Monde Édition, 2016, p. 138.

<sup>2</sup> Maurice DAUMAS (dir.), *Histoire générale des techniques. 3 : l'expansion du machinisme : 1725-1860*, op. cit., p. 370.

cohérent, fondé sur l'utilisation combinée de la route et de la navigation intérieure<sup>1</sup>, commencé dès la réforme Orry dans les années 1730<sup>2</sup>.

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, toutes les structures sont prêtes pour le chemin de fer. La conjonction entre la révolution industrielle, les progrès techniques et l'institutionnalisation des communications permet son développement exponentiel. La mise au point de cette technologie vient du besoin de rapidité et de la facilité à transporter du charbon et des produits manufacturés comme le textile<sup>3</sup>. L'exemple de la ligne Manchester-Liverpool, première grande ligne de transport de marchandises et de voyageurs, illustre parfaitement les logiques en jeu. Ouverte en septembre 1830, ce *railway* permet le transport du coton entre Liverpool, grand port d'importation, et Manchester, grand centre industriel siège de nombreuses filatures. Suivant l'exemple de l'Angleterre, les premières lignes ouvertes aux particuliers sont construites à partir des années 1830<sup>4</sup>. À la fin des années 1840, s'achèvent les premières jonctions internationales telles que les liaisons Paris-Bruxelles et Berlin-Vienne inaugurées respectivement le 15 juin 1846 et en 1848<sup>5</sup>.

Les premières lignes sont généralement courtes, de l'ordre de quelques kilomètres à quelques dizaines de kilomètres. Répondant à un besoin précis, elles résultent d'initiatives privées, ne sont pas reliées entre elles et ne forment pas de réseau. Néanmoins, mis à la suite, le kilométrage du rail par État augmente de manière fulgurante. Au 31 décembre 1841, la France compte 573 kilomètres de rail et l'Angleterre peut s'enorgueillir de 3800 kilomètres<sup>6</sup>. Dix ans plus tard, à la fin de notre période d'étude, donc en 1850, le rail français représente 3554 kilomètres, le rail allemand environ 6000

---

<sup>1</sup> Aujourd'hui nous parlons d'«intermodalité» pour les systèmes basés sur l'utilisation conjointe de plusieurs modes de transports.

<sup>2</sup> Voir François CARON, *Histoire des chemins de fer en France. I : 1740 - 1883*, Paris, Fayard, 1997.

<sup>3</sup> Philip BAGWELL, *The Transport Revolution from 1770*, *op. cit.*, p. 88.

<sup>4</sup> En Autriche est inaugurée le 6 janvier 1828 la ligne Vienne-Florisdorf-Wagram. En Allemagne, la ligne Nuremberg-Fürth est inauguré 7 décembre 1835. En France, la ligne Paris-Saint-Germain est ouverte le 24 août 1837. En Russie, la ligne reliant Saint Pétersbourg à Tsarkoïe-Selo, résidence d'été des Tsars ouvre le 30 octobre 1837. En Hollande la ligne Amsterdam-Haarlem est inaugurée le 20 septembre 1839, puis en Italie en octobre 1839 la jonction Naples-Portici est achevée. Suivent des lignes au Danemark, en Suisse et en Espagne à partir de 1847. Julien PECHEUX, *La naissance du rail européen 1800 - 1850*, Paris, Berger-Levault, 1970, p. 69-102.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 115.

<sup>6</sup> Henri CAVAILLES, *La route française*, *op. cit.*, p. 174.

kilomètres tandis que le rail anglais – le plus développé du monde – recouvre 10 660 kilomètres<sup>1</sup>. Les lignes des autres pays européens se révèlent bien moindres puisque l'on recense 860 kilomètres en Belgique et 176 aux Pays-Bas<sup>2</sup>, quelques dizaines ou centaines de kilomètres dans les autres États. Les retards de certains pays s'expliquent par des raisons structurelles et conjoncturelles ainsi que par des résistances collectives ou individuelles à l'échelle locale<sup>3</sup>.

Avant le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le chemin de fer suit la logique du transport routier, il ne constitue pas encore un mode de transport à part entière, possédant son propre système. Cela se retrouve dans les premiers wagons de voyageurs, copies presque conformes des carrosseries de diligence et dans l'adaptabilité de ces dernières avec le chemin de fer. En effet, dans les années 1830, il est courant de transposer une diligence sur un essieu adapté au rail<sup>4</sup>. Cette méthode a pour avantage d'offrir une certaine commodité aux voyageurs tant que le chemin de fer n'existe que sous la forme de tronçons isolés et non reliés entre eux. Cependant, cette méthode, peu sûre, ne dure pas, car dès le milieu des années 1840 les ingénieurs conçoivent des wagons spécifiques aux chemins de fer.

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 275.

<sup>2</sup> Herman J. DE JONG, « Les transports intérieurs aux Pays-Bas avant et pendant la formation du réseau ferroviaire (1800-1880) », *op. cit.*, p. 62.

<sup>3</sup> Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe*, *op. cit.*, p. 65.

<sup>4</sup> Voir Pierre NOUGARET, « Le transport des diligences et des malles poste par chemin de fer », in Jean-Denys DEVAUGES et Didier MASEAU (dirs.), *Le voyage en France 1750 - 1914 / Colloque de Compiègne 30 et 31 mai 1997*, Compiègne, Société des amis du Musée national de la voiture et du tourisme, 2000, pp. 26-28 ; Élise FAU, « Le cheval dans le transport public au XIX<sup>e</sup> siècle, à travers les collections du musée national de la Voiture et du Tourisme, Compiègne », *op. cit.*, p. 6.



Figure 33 - Maschine zum Übersetzen der Diligencen auf Eisenbahnwaggons [Machine pour transposer une diligence en wagon de chemin de fer], *Illustrierte Zeitung*, tome 2, n°50, Leipzig, 1844. Illustration dans un journal allemand du transbordement d'une diligence Caillard & Cie sur un chemin de fer.

Alors que les vitesses de transport routier ont augmenté progressivement depuis le début du XVIII<sup>e</sup> siècle, jusqu'à impressionner les Européens de la première moitié du siècle suivant, la vitesse du train bouleverse les étalons collectifs de rapidité. En 1850, par la malle-poste douze heures sont nécessaires pour relier Rouen, Amiens, Reims ou Auxerre depuis Paris. Au même moment, Amiens, Orléans ou Chartres ne sont qu'à trois heures de voyage en train de Paris. Quatre heures de train suffisent pour relier Paris à Rouen ou Abbeville, cinq heures pour Troyes, six pour Lille ou Calais. Angers se situe désormais à un peu moins de dix heures de train de Paris et Bruxelles à douze heures<sup>1</sup>. Vingt années plus tard, en 1870, le chemin de fer permet depuis Paris de rejoindre Strasbourg, Genève, Valence et même Londres, avec une traversée de la Manche en bateau en seulement douze heures. Marseille, Brest ou Bayonne deviennent accessibles après seize heures de voyage depuis Paris<sup>2</sup>. D'après Maurice Daumas, la vitesse moyenne des trains de voyageurs se situe entre 32 et 40 kilomètres par heure en Europe vers 1835<sup>3</sup>. Vingt années plus tard, en 1855, la vitesse du train français oscille cette fois-ci selon les lignes et les compagnies entre 20 et 72 kilomètres par heure, pour une vitesse moyenne

<sup>1</sup> Christophe STUDENY, « L'éveil de la vitesse : la France au galop de la malle-poste », *op. cit.*, p. 235.

<sup>2</sup> Christophe STUDENY, « La révolution des transports et l'accélération de la France (1770 - 1870) », *op. cit.*, p. 128.

<sup>3</sup> Maurice DAUMAS (dir.), *Histoire générale des techniques. 3 : l'expansion du machinisme : 1725-1860*, *op. cit.*, p. 392.



sur le territoire établie aux alentours de 40 kilomètres par heure<sup>1</sup>. Parallèlement aux allures des trains de voyageurs, les records de vitesse ne cessent d'augmenter, particulièrement en Angleterre, pays à la pointe de la recherche et de la conception ferroviaire. Les 80 kilomètres par heure sont atteints en mars 1840, puis le seuil de 100 kilomètres par heure est dépassé le 1<sup>er</sup> juin 1846, à précisément 108 kilomètres par heure<sup>2</sup>.

Les Européens sont logiquement très impressionnés par la puissance des motrices<sup>3</sup> et les nouvelles vitesses de transport. La lecture du *Guide-Chaix*, ouvrage de référence édité annuellement à partir de 1847, comportant un guide de voyage, les horaires et des descriptions des lignes de chemin de fer témoigne de l'incontestable bouleversement engendré par le rail : « la révolution opérée dans les habitudes de tout le monde par l'invention des chemins de fer est trop évidente, pour qu'il soit nécessaire d'y insister »<sup>4</sup>.

*Entre progrès du genre humain, enthousiasme et réticence : perception et analyse du chemin de fer par les premiers voyageurs en train*

La publication d'ouvrages traitant du chemin de fer d'un point de vue économique, technique, philosophique et bien évidemment pratique, abonde au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, particulièrement autour des années 1850<sup>5</sup>. Un certain nombre d'Européens voient dans le chemin de fer plus qu'un simple mode de transport. Ils accueillent le train par des « envolées lyriques » liant chemin de fer et vitesse, gloire du progrès et du genre humain, car les communications vont, selon eux, amener la fraternité entre tous les hommes sur

---

<sup>1</sup> Dans le détail, les vitesses moyennes s'établissent à 30 km/h dans le Midi, 46 km/h pour la Compagnie de l'Est, 44 à 50 km/h pour la Compagnie de l'Ouest et la Compagnie de Lyon et de 55 à 72 km/h sur les chemins de fer du Nord. Christophe STUDENY, *L'invention de la vitesse, op. cit.*, p. 235.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 229.

<sup>3</sup> Par exemple, par ce type de calcul très théorique et assez hasardeux : « En 1833, les machines [locomotives à vapeur] représentaient : en Angleterre, la force de 2,321,560 chevaux ; en France, celle de 1,785,500 ; en Prusse, celle de 914,985. Or, le travail d'un cheval équivaut, terme moyen, à celui de cinq hommes. Les machines ont donc remplacé ou plutôt créé 12 millions et demi de travailleurs en Angleterre, 8 en France, et 4 en Prusse ». Napoléon CHAIX, *Conseils aux voyageurs en chemins de fer, en bateaux à vapeur et en diligence*, Paris, Napoléon Chaix, 1854, p. 27.

<sup>4</sup> Napoléon CHAIX, *Guide-Chaix. Nouveau guide à Londres et dans ses environs*, Paris, s. d. [1853], Préface.

<sup>5</sup> Voir les très nombreux ouvrages cités par Christophe STUDENY, *L'invention de la vitesse, op. cit.*

terre. Pour certains, « après avoir conquis le temps et l'espace, les chemins de fer sont appelés à changer la face du monde »<sup>1</sup>. En effet, à en croire le juriste Eugène Delattre en 1858, l'industrie, menée principalement par le chemin de fer, abolira dans un futur proche les frontières, les nationalités, les langues et rendra la guerre impossible<sup>2</sup>. D'autres n'hésitent pas à parler de « rapidité féérique, incroyable, effrayante » du transport ferroviaire, puis de poursuivre dans la même veine :

Quel rêve ! Quel miracle ! et ce rêve, notre siècle l'a réalisé ; ce miracle, son génie l'a opéré, cela existe, ce n'est plus qu'une chose commune que l'on rencontre partout. On le voit, il n'y a plus de limites entre les contrées, plus de distances entre les peuples, toutes les différences vont disparaître ; nous arriverons enfin à la solution du problème qui travaillait l'esprit des philosophes ; la fusion du genre humain dans l'unité<sup>3</sup>.

Les chants écrits à l'occasion des inaugurations de gare célèbrent toujours ce progrès. Le *Chant des chemins de fer* écrit par Jules Janin sur une musique d'Hector Berlioz à l'occasion de l'inauguration de la gare de Lille en 1846, est en accord avec les doctrines saint-simoniennes défendues par l'auteur et le compositeur. D'une autre manière, l'auteur d'un long article dans le *Journal des débats* de 1837 loue la « Merveilleuse rapidité des locomotives »<sup>4</sup> entre Anvers et Bruxelles. Il évoque ensuite toutes les nouvelles possibilités que le train amène pour l'économie, mais il prévoit surtout de nouvelles formes de loisirs, permises par ce dernier.

La vapeur, la vitesse et le progrès inspirent les écrivains et poètes au plus haut point<sup>5</sup>. Pour Jules Janin, « La poésie du XIX<sup>e</sup> siècle, il faut le dire, c'est la vapeur »<sup>6</sup>. La même année, il compare dans le *Moniteur* la locomotive à un « intrépide et noble cheval que rien n'arrête », puis il décrit un trajet en train : « on ne marche pas, on glisse. On ne part pas,

---

<sup>1</sup> V. LECOT, *Code du voyageur en chemin de fer*, Saint-Étienne, Bennevent, 1867, p. VI.

<sup>2</sup> Eugène DELATTRE, *Tribulations des voyageurs et des expéditeurs en chemin de fer*, Paris, A. Taride, 1858, p. 1-6.

<sup>3</sup> « Profession de foi », *La sentinelle des chemins de fer du midi, journal des employés et des voyageurs [...]*, 9 septembre 1855, n° 1, p. 1.

<sup>4</sup> Alfred-Auguste CUVILLIER-FLEURY, « De Bruxelles à Anvers. À M. le Rédacteur du Journal des Débats », *Journal des débats politiques et littéraires*, 11 avril 1837.

<sup>5</sup> Voir par exemple Tommaso MELDOLESI, *Sur les rails : la littérature de voyage de la réalité aux profondeurs de l'âme*, Paris, L'Harmattan, 2010.

<sup>6</sup> Jules JANIN, *Voyage de Paris à la mer*, Paris, Ernest Bourdin, 1847, p. 5.

on arrive. C'est le plus grand plaisir du monde »<sup>1</sup>. Dans son poème *La Locomotive*, Maxime Du Camp synthétise tout l'état d'esprit des Européens enthousiastes de la vapeur. Il loue d'abord la marche continue de la machine qui n'a pas besoin de repos :

J'ai bien couru depuis l'aurore,  
J'ai galopé jusqu'à la nuit ;  
De mes rudes flancs, chauds encore  
De tout le feu que je dévore,  
J'entends la vapeur qui s'enfuit  
Et qui s'éparpille à grand bruit<sup>2</sup>

Puis la mécanique et la puissance de la vapeur :

Lorsque je cours, rien ne m'arrête,  
Que ce soit calme ou bien tempête,  
Que le ciel crève sur ma tête  
Ou bien qu'il soit tranquille et bleu ;  
Je vais toujours, rien ne m'étonne,  
Qu'il pleuve, qu'il grêle ou qu'il tonne,  
Je fais, dans mon corps qui bouillonne,  
Plus de bruit que le ciel en feu<sup>3</sup>

Il compare ensuite la locomotive aux animaux de trait qui ne peuvent suivre la comparaison, tant sur la vitesse que sur l'autonomie :

Quand je passe dans une plaine  
Auprès de ces bêtes à laine  
Et de ces chevaux sans haleine,  
Je ris en voyant leur jarret !  
Il n'est rien que je ne dépasse ;  
Je défie à suivre ma trace  
Et les meilleurs chevaux de race,  
Et l'Alborak de Mahomet !  
Pauvres animaux sans courage,

---

<sup>1</sup> Cité par Tommaso MELDOLESI, « La machine à vapeur, mythe fondateur de la modernité (en France et en Italie à partir de 1830) », in Aline LE BERRE (dir.), *De Prométhée à la machine à vapeur : cosmogonies et mythes fondateurs à travers le temps et l'espace*, Limoges, PULIM, 2004, p. 214.

<sup>2</sup> Maxime DU CAMP, *Les Chants Modernes*, Paris, Lévy, 1855, p. 294.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 295-296.

Accomplissez votre devoir  
Pour un rien mettez-vous en nage,  
Broutez, broutez votre fourrage !  
Moi, je mange du charbon noir,  
Et je cours du matin au soir !<sup>1</sup>

Puis continuant la prosopopée de la locomotive, Maxime Du Camp lui fait exprimer son obéissance à l'homme :

Pas d'effroi que l'on ne ressente  
En me voyant aussi puissante  
Pourtant, je suis obéissante ;  
Devant l'homme mon cœur s'émeut ;  
De mes vigueurs il est le maître,  
Sur mon dos il n'a qu'à paraître,  
Et, comme un dévot à son prêtre,  
J'obéis à tout ce qu'il veut<sup>2</sup>.

Pour finir, toujours à travers la personnification de la locomotive, Maxime Du Camp manifeste ses idées saint-simoniennes et voit donc dans le chemin de fer un moyen d'amener paix et fraternité dans le monde entier :

Je démolirai les barrières  
Qu'on élève sur les frontières,  
Et je comblerai les ornières  
Où chaque peuple dort encore ;  
[...]  
De moi jaillira l'étincelle  
Qui doit éclairer l'avenir ;  
Il faut que de mes flancs ruissèle,  
Comme un fleuve que rien ne cèle,  
La paix que chacun doit bénir,  
La paix qui ne doit plus finir !<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 296-297.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 299-300.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 303-304.

Certains peintres s'emparent également de la thématique ferroviaire. Les douze tableaux de *La Gare Saint-Lazare* peints par Claude Monet en 1877 ou *Rain, Steam and Speed* de l'anglais William Turner en 1844 comptent parmi les tableaux les plus célèbres.



Figure 34 - William TURNER, *Rain, Steam and Speed – The Great Western Railway*, 1844. 91 x 121,8 cm. Londres, National Gallery, Angleterre.

Fasciné par le progrès et la vitesse, Turner est l'un des premiers peintres à s'intéresser aux images de la modernité. Il représente ici une locomotive du Grand chemin de fer de l'Ouest anglais lancée à pleine vitesse. Cette dernière fend un rideau de pluie en roulant sur un pont londonien à la pointe des techniques de construction, le *Maidenhead Railway Bridge*.

Si des écrivains, artistes et intellectuels sont fascinés par la vitesse du train, les voyageurs et usagers en faisant l'expérience concrète sont plus nuancés. En 1853, Eugène Guinot se dit satisfait de son voyage entre Paris et Lille, notamment de la célérité de son déplacement : « Combien de grandes et belles villes traversées dans ce court trajet de Paris à la frontière du Nord ! Amiens, Arras, Douai, Lille ; trois chefs-lieux de préfecture

traversés en quelques heures, et nous voici déjà aux portes de la Belgique »<sup>1</sup>. Dix ans plus tôt, l'Anglaise Isabella Romer ne trouve quant à elle que des avantages aux voyages en train, d'autant plus lorsqu'il est combiné à la navigation fluviale à vapeur. La réduction du temps de transport lui permet de remplir sa journée d'occupations beaucoup plus intéressantes qu'être en voiture sur la route :

Il y a un excellent chemin de fer de Beaucaire à Nîmes qui permet de passer facilement la matinée au milieu des antiquités de Nîmes, puis de revenir dîner à Beaucaire. De là, l'on peut profiter du bateau à vapeur pour Lyon en vue de passer la soirée à Arles<sup>2</sup>.

Comme Mrs. Romer, Balzac compte sur les avantages qu'offre la vitesse du train pour retrouver Mme Hanska le plus rapidement possible en Ukraine. Pour commencer, il va « place de la Bourse, à l'office des voyageurs acheter pour cinq francs de certitude sur cette fabuleuse rapidité »<sup>3</sup>. Ensuite, nouveauté permise par les chemins de fer, il étudie précautionneusement l'itinéraire qu'il va suivre et les correspondances :

J'avais lu trente fois, à la quatrième page des *Débats*, qu'on nous menait par le chemin de fer du Nord, de Paris à Berlin en soixante heures, et l'on y indiquait seize heures de voiture de Hamm à Hanovre. Comme de Hanovre à Berlin et de Berlin à Cracovie, le chemin de fer est continu, sauf les transbordements d'un chemin dans l'autre, et qu'on marche jour et nuit, je me voyais en quatre jours de Paris à Cracovie<sup>4</sup>.

Bien que la fin de son voyage en Europe Centrale soit assez compliquée, la première partie se passe selon ses souhaits, car il « va comme une flèche de Paris à Cologne »<sup>5</sup>.

À l'inverse des derniers exemples cités, Théophile Gautier semble quant à lui presque déçu de la marche du train : « Pour la vitesse, elle est assez grande ; mais cependant, elle ne m'a pas paru dépasser celle d'une chaise de poste »<sup>6</sup>. Cependant, il reconnaît plus tard que son train aurait pu aller plus rapidement : « On m'a dit, il est vrai,

---

<sup>1</sup> Eugène GUINOT, *Itinéraire du chemin de fer de Paris à Bruxelles*, Paris, Hachette, 1853, p. 69.

<sup>2</sup> Isabella Frances ROMER, *The Rhone, the Darro, and the Guadalquivir, a summer ramble in 1842*, Londres, 1843, vol. 1, p. 79-80.

<sup>3</sup> Honoré de BALZAC, *Russie-Express [Lettres de Kiew]*, Paris, Nicolas Chaudun, 2010, p. 47.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 49.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 50.

<sup>6</sup> Théophile GAUTIER, « Un tour en Belgique », in *Zigzags*, Paris, Victor Magen, 1845, p. 97.

que la machine pouvait être beaucoup plus poussée, et la force de progression doublée »<sup>1</sup>. Berlioz effectue, à peu de chose près, le même constat en Allemagne. Il choisit de voyager en train pour la rapidité, mais entre Mayence et Francfort la locomotive reste un peu lente à son goût :

Ce chemin de fer, lui aussi, est tout endormi, il se hâte lentement, il ne marche pas, il flâne, et, ce jour-là surtout, il faisait d'interminables *points d'orgue* à chaque station. Mais enfin tout *adagio* a un terme, et j'arrivai à Francfort *avant la nuit*<sup>2</sup>.

En dehors des questions de vitesses, certains Européens et voyageurs sont beaucoup plus réticents vis-à-vis du chemin de fer pour des questions de sécurité et par peur de l'inconnu. La mécanisation et la vitesse inquiètent pour ses effets sur le corps et l'esprit<sup>3</sup>, en particulier le bruit artificiel des locomotives doublé du risque d'explosion<sup>4</sup>. Les résistances aux chemins de fer sont nombreuses. D'abord émises par ceux qui anticipent la disparition de leurs métiers – maîtres de poste, postillons, aubergistes, charrons –<sup>5</sup>, les protestations prennent de l'ampleur en France et en Europe à la suite d'accidents ferroviaires. Le premier accident d'envergure en France se déroule à Meudon, le 8 mai 1842. Ce jour-là, cinquante et une personnes perdent la vie, enfermées dans les wagons qui s'embrasent, dont Jules Dumont d'Urville et sa famille. Pour rassurer les Européens, des auteurs à l'instar de Napoléon Chaix, publient des ouvrages à visée pédagogique pour expliquer le fonctionnement du train, tant d'un point de vue technique que pratique et surtout montrer tous ses avantages. Ainsi dans sa « bibliothèque du voyageur en chemins de fer et en bateaux à vapeur » contenant ses *Guides* de voyage axés sur les horaires de chemin de fer et de nombreuses autres publications touchant de près ou de loin au train, Chaix publie en 1854 un ouvrage intitulé *Conseils aux voyageurs en*

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 98.

<sup>2</sup> Hector BERLIOZ, *Voyage musical en Allemagne et en Italie*, Paris, 1844, vol. 1, p. 13.

<sup>3</sup> Voir Tommaso MELDOLESI, « Le chemin de fer entre XIXe et XXe siècle : manifestations de l'inquiétude se penchant vers la folie pendant le voyage en train et à la gare », *Conserveries mémorielles*, 2015, vol. 17.

<sup>4</sup> Christophe STUDENY, *L'invention de la vitesse*, *op. cit.*, p. 222.

<sup>5</sup> La poste aux chevaux cesse toute activité en 1873, les Messageries Laffitte & Caillard cessent quant à elles le transport routier de passager deux ans plus tard. Très rapidement, dès les années 1850, les services de transport de voyageurs sur les grands axes routiers s'arrêtent pour ne perdurer que sur les axes secondaires. Élise FAU, « Le cheval dans le transport public au XIXe siècle, à travers les collections du musée national de la Voiture et du Tourisme, Compiègne », *op. cit.*, p. 6.

*chemins de fer, en bateaux à vapeur et en diligence*<sup>1</sup>. À travers les trente-sept chapitres et les 323 pages, il tente de répondre à toutes les questions que se posent les Français sur les chemins de fer :

Si les nouvelles voies de circulation peuvent encore causer quelque appréhension, ou si quelques difficultés peuvent s'élever entre les voyageurs et les Compagnies de transport, on ne peut l'attribuer qu'à un malentendu résultant d'une connaissance imparfaite du mécanisme et des lois qui régissent ces établissements<sup>2</sup>.

Selon Chaix il est nécessaire d'éduquer les gens à se déplacer avec la vapeur et surtout de les rassurer. Une grande partie de l'ouvrage est ainsi consacrée à expliquer le fonctionnement des compagnies et la manière de bien voyager en train. Chaix enseigne par exemple comment préparer son voyage ou faire sa valise spécifiquement pour le train, comment acheter un billet mais aussi comment réussir son départ ou son arrivée à la gare. Il prodigue également ses conseils sur la manière de se comporter à la gare et au buffet ainsi que sur les usages sociaux en vigueur dans les wagons. Évidemment, il disserte longuement sur la sécurité des trains, et par une « statistique comparée des accidents de la route », prouve qu'il y a infiniment moins d'accidents lors de voyage en train qu'en voiture<sup>3</sup>.

À la fois loué pour sa vitesse, sa précision et les possibilités futures, le train reste néanmoins craint par une autre partie des Européens. Pour Napoléon Chaix, « les chemins de fer, qui n'ont aucun des inconvénients des différentes voies que nous venons de passer en revue [diligences, malles-poste, voitures en poste, bateaux à vapeur, ballons], semblent au contraire avoir réalisé toutes les espérances, tous les rêves du voyageur [...] : économies, célérité, sécurité »<sup>4</sup>. Si une partie des Européens s'enthousiasment pour le chemin de fer, une autre, à l'instar du jeune Théophile Gautier se rendant en Belgique à l'été 1836, sont plus mesurés ou plus hésitants : « J'avoue que j'aime mieux les anciennes voitures attelées avec des chevaux, que toutes ces mécaniques de complication peu

---

<sup>1</sup> Napoléon CHAIX, *Conseils aux voyageurs*, *op. cit.* Remarquons qu'il présente son catalogue de guide sur trente pages à la fin de cet ouvrage.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. IX.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 54-56.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 42-43.



rassurante »<sup>1</sup>. Au cours des années et décennies suivantes, le train sera vite accepté par l'immense majorité de la population et utilisé comme le principal mode de transport du continent.

\*\*\*

D'après Fernand Braudel, jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, « les navigations sont interminables, les transports terrestres comme paralysés »<sup>2</sup> et pour Jean Ollivro, « des origines de l'humanité au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, l'homme s'est déplacé à des vitesses comparables, approchant toujours le mètre à la seconde »<sup>3</sup>. En effet, certains auteurs à l'instar de Raymond Aron ont pu penser que « César pour aller de Rome à Paris mettait à peu près le même temps que Napoléon »<sup>4</sup> ou que « la lenteur des déplacements humains rend ainsi comparable le parcours de Néfertiti et celui du baron Haussmann »<sup>5</sup>. À première vue, cette affirmation pourrait sembler juste, car à peu de choses près, l'allure du galop d'un cheval n'a pas changé de César à Napoléon. Or, comme le démontre Maurice Daumas<sup>6</sup>, la technique, elle, a considérablement évolué au cours des siècles. Plusieurs facteurs ont permis une augmentation de la facilité et des vitesses de transport : les progrès techniques des véhicules, l'amélioration des routes et l'organisation des services<sup>7</sup>. Cette formule se transpose aisément au transport fluvial et maritime : progrès techniques des navires, aménagements des canaux et rivières dans le cas de la batellerie, meilleure organisation portuaire et intermodale.

---

<sup>1</sup> Théophile GAUTIER, « Un tour en Belgique », *op. cit.*, p. 98.

<sup>2</sup> Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle. 1 : Les structures du quotidien : le possible et l'impossible*, Paris, Armand Colin, 1979, p. 365.

<sup>3</sup> Jean OLLIVRO, *Quand la vitesse change le monde*, *op. cit.*, p. 9.

<sup>4</sup> Raymond ARON, *Dix-huit leçons sur la société industrielle*, Paris, Gallimard, 1962, p. 81.

<sup>5</sup> Jean OLLIVRO, *Quand la vitesse change le monde*, *op. cit.*, p. 21 Autre exemple page 32 : « Dans les années 1830, Champollion ou le futur baron Haussmann se déplacent à la même vitesse que César en 54 av. J-C ».

<sup>6</sup> Voir Maurice DAUMAS, *Le cheval de César, ou le mythe des révolutions techniques*, Paris, Édition des Archives contemporaines, 1985.

<sup>7</sup> Théotiste Jamaux-Gohier définit quatre variables : « l'effet du relief, l'état des voitures, l'amélioration des routes, l'organisation du service ». Théotiste JAMAUX-GOCHIER, « Vitesse et durée des voyages au temps de la poste aux chevaux », *op. cit.*

Le mode de transport le plus utilisé par les voyageurs est le transport routier. Henri Cavaillès ajoute aux facteurs précédemment évoqués la construction des ponts et relais, le développement du voyage de nuit, les effets de la concurrence et les recherches sur la traction des voitures, liant force des chevaux, inclinaison de la route et poids de la charge<sup>1</sup>. Pour reprendre Daniel Roche, « routes, revêtements, vitesses sont les clefs du mouvement »<sup>2</sup>. Ajoutons que la vitesse et l'aisance du transport ne relèvent pas seulement de la technique, mais aussi et surtout des systèmes ou des réseaux<sup>3</sup>.

La naissance de la route moderne, et plus largement des communications modernes en incluant la navigation et les chemins de fer, est intimement liée à des préoccupations d'ordre économique<sup>4</sup>. Le constat d'Adolphe Blanqui pour qui « le voyageur doit aussi quelque reconnaissance à l'industrie qui abrège pour lui la longueur des routes »<sup>5</sup>, est largement partagé par ses pairs. En même temps que les déplacements deviennent plus aisés et rapides, un nombre croissant d'hommes voyagent en Europe, ayant pour effet d'entraîner une volonté d'améliorer continuellement les infrastructures. Autrement dit, l'accroissement des vitesses, l'augmentation du confort et de la facilité de voyager provoquent une hausse progressive, puis très conséquente du nombre de voyageurs sur les routes européennes à partir du début du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>6</sup>. En outre, pour certains auteurs, la facilité accrue des échanges et du transport de marchandises ainsi qu'une diminution progressive des coûts sont l'un des éléments déclencheurs de la révolution industrielle<sup>7</sup>.

Guy Arbelloot tire un bilan très positif d'un demi-siècle de politique routière française au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>8</sup>, cependant ce n'est que dans les années 1840 que le système

---

<sup>1</sup> Henri CAVAILLES, *La route française*, *op. cit.*, p. 265.

<sup>2</sup> Daniel ROCHE, *Les circulations dans l'Europe moderne*, *op. cit.*, p. 222.

<sup>3</sup> Vincent GUIGUENO, « Les paysages de la vitesse », in Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO (dirs.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, PUR, 2009, p. 98.

<sup>4</sup> Catherine HERR-LAPORTE, « « Rien ne sert de courir ; il faut partir à point » : temps et mobilité dans un long XVIII<sup>e</sup> siècle », *Artefact. Techniques, histoire et sciences humaines*, 2019, n° 19, p. 196 ; Jean-Marcel GOGER, *La politique routière en France de 1716 à 1815*, *op. cit.*, p. 11 sq.

<sup>5</sup> Adolphe BLANQUI, *Voyage d'un jeune Français en Angleterre et en Ecosse pendant l'automne 1823*, *op. cit.*, p. 73.

<sup>6</sup> Philip BAGWELL, *The Transport Revolution from 1770*, *op. cit.*, p. 49.

<sup>7</sup> Patrick VERLEY, *La Révolution industrielle*, Paris, Gallimard, 1997, p. 25-27.

<sup>8</sup> Guy ARBELLOT, « Les problèmes de la route française à l'entrée du XIX<sup>e</sup> siècle », *op. cit.*, p. 194.

routier atteindra son point de perfection en France, comme dans une majeure partie de l'Europe<sup>1</sup>. En Angleterre, les vitesses sur la route sont réduites de quatre à cinq entre 1750 et les années 1830<sup>2</sup>. D'après Daniel Roche, les vitesses moyennes du transport terrestre de tous les véhicules, pauses comprises, se situent en France à 2 ou 3 kilomètres par heure au XVII<sup>e</sup> siècle, 3 à 4 kilomètres par heure au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, 4,4 en 1814, 6,5 en 1840 pour aboutir à 9 kilomètres par heure en 1849<sup>3</sup>. Le développement de la vapeur, dans le transport fluvial et maritime et surtout l'avènement du chemin de fer, révolutionnent totalement les conditions et vitesses du voyage. Les Européens, et d'autant plus les voyageurs internationaux, ont bien conscience de ces changements relativement soudains. Leurs écrits témoignent de l'évolution des conditions et des vitesses à l'échelle européenne, changements qu'eux-mêmes ont pu vivre à quelques années d'écart. Néanmoins, ils remarquent que les conditions du déplacement n'évoluent pas de la même manière ni au même moment aussi bien au sein d'un État qu'à l'échelle de l'Europe.

À l'échelle nationale, les disparités demeurent grandes. En France, à la veille de la Révolution, les grands axes routiers du royaume sont achevés, mais les axes secondaires demeurent très loin des standards voulus par Trudaine<sup>4</sup>. L'amélioration du réseau routier concerne les grands itinéraires d'importance stratégique et les routes les plus fréquentées. La France rurale, éloignée des grands axes reste à l'écart de la modernité et de la vitesse. La situation est similaire dans les autres pays, si bien qu'à l'échelle européenne, le contraste est tout aussi marqué. Les voyageurs le savent bien avant de partir. Sur la route, ils se rendent rapidement compte si leurs craintes ou espérances sont fondées<sup>5</sup>. Dépendant de la géologie des sols et des conditions climatiques, tous les États n'ont pas le même potentiel ni les mêmes volontés ou possibilités politiques. De manière générale, il est plus aisé de voyager en Europe de l'Ouest, en France, en Angleterre et en

---

<sup>1</sup> Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe*, op. cit., p. 58.

<sup>2</sup> Philip BAGWELL, *The Transport Revolution from 1770*, op. cit., p. 41.

<sup>3</sup> Daniel ROCHE, *Les circulations dans l'Europe moderne*, op. cit., p. 233 Voir également les travaux déjà cités de Christophe Studeny pour de nombreux autres exemples d'augmentation de vitesse.

<sup>4</sup> Bernard LEPETIT, *Chemin de terre et voie d'eau*, op. cit., p. 11.

<sup>5</sup> Par exemple : « À huit heures du soir, nous avons atteint Flensburg [au Danemark], après avoir accompli vingt-cinq miles anglais en neuf heures. Un horaire fastidieux, suffisant pour irriter n'importe quel voyageur habitué à la vélocité du *mail* anglais ». John CARR, *A Northern summer or travels round the Baltic through Denmark, Sweden, Russia, Prussia and part of Germany in the year 1804*, Londres, Richard Phillips, 1805, p. 22.

Italie que dans les Balkans, l'Europe de l'Est ou l'Europe du Nord. Finalement, la « combinaison de lourdeur et de célérité ne se dissocie que lentement, et toute la mobilité moderne est marquée par cette prise de conscience »<sup>1</sup>. Parallèlement à l'accroissement général des vitesses, l'imbrication des conditions et des allures demeure néanmoins la norme.

---

<sup>1</sup> Daniel ROCHE, *Les circulations dans l'Europe moderne, op. cit.*, p. 224.



## CHAPITRE 4 : ENVIRONNEMENT NATUREL, PERCEPTION DU TEMPS ET RYTHMES DE VOYAGE

*Il faut perdre la moitié de son temps pour employer l'autre.*

Montesquieu, *Pensée* n°1205.

---

Lorsqu'il se déplace à travers un espace, tant à l'échelle d'une région que de l'Europe entière, le voyageur parcourt un territoire donné. Cet espace est caractérisé par un environnement naturel, le plus souvent modifié à divers degrés par l'homme, ne serait-ce que par le tracé d'une route ou l'exploitation d'une forêt. En outre, l'environnement naturel est un élément versatile. À moyen et long terme, les aménagements humains et les grands cycles climatiques le modifient, parfois considérablement. À court terme, les saisons et les conditions climatiques inhérentes le transforment également.

En 1336, Pétrarque regarde la Provence depuis le sommet du mont Ventoux. Tandis qu'il admire l'environnement, il ouvre les *Confessions* de saint Augustin qui le rappelle immédiatement aux conceptions de son époque : « Et les hommes s'en vont admirer les cimes des montagnes, les vagues énormes de la mer, le large cours des fleuves, les places incurvées des océans, les révolutions des astres, et ils se détournent d'eux-mêmes »<sup>1</sup>. La culture classique n'accorde alors pas d'intérêt au *dehors*. C'est le *dedans*, en soi, qu'il faut observer, car c'est là où réside Dieu. Qu'a pu donc observer Pétrarque ? Assurément, il a embrassé du regard la campagne provençale qui l'entourne, mais a-t-il seulement vu un *paysage* ?

Le paysage n'aurait été « inventé » en Europe qu'au début du xv<sup>e</sup> siècle, à la suite de la codification de la perspective dans la peinture puis avec l'apparition du mot

---

<sup>1</sup> Livre X, 8-15 SAINT AUGUSTIN, *Confessions*, *op. cit.*, p. 251.

« paysage » dans différentes langues européennes<sup>1</sup>. L'expérience de Pétrarque se révèle être potentiellement une des premières manifestations de la conscience du paysage dans l'acception moderne en Europe<sup>2</sup>. Quatre ou cinq siècles plus tard, comment les voyageurs perçoivent-ils les paysages qui les environnent lors de leurs déplacements ?

Les définitions du paysage du XVIII<sup>e</sup> siècle demeurent éloignées du sens moderne, ou du moins, très restreintes. En effet, pour Bernardin de Saint-Pierre, « un paysage est le fond du tableau de la vie humaine »<sup>3</sup>, tandis que l'*Encyclopédie* le définit uniquement du point de vue de la peinture : « C'est le genre de peinture qui représente les campagnes & les objets qui s'y rencontrent »<sup>4</sup>.

Le paysage est un concept complexe, très étudié par plusieurs disciplines, particulièrement l'histoire, l'histoire de l'art, l'urbanisme, l'anthropologie et la philosophie, notamment par le biais de l'esthétique<sup>5</sup>. Le paysage peut être analysé de manière plus simple comme l'expérience de la vue et l'expérience sensible d'un territoire visible<sup>6</sup> ou comme « très précisément et tout simplement *ce qui se voit* »<sup>7</sup>. Cependant, pour reprendre Merleau-Ponty, « voir c'est toujours plus qu'on ne voit »<sup>8</sup>. En effet, « le paysage naît au confluent de ces deux instances que sont l'individu percevant et l'espace naturel perçu »<sup>9</sup>. Il est donc un espace perçu et simultanément une construction symbolique<sup>10</sup>, par cristallisation « d'innombrables données à la fois géographiques, écologiques,

---

<sup>1</sup> Anne CAUQUELIN, *L'invention du paysage*, Paris, PUF, 2013, p. 17 ; Michel PERIGORD, Pierre DONADIEU et Régis BARRAUD, *Le paysage*, Paris, Armand Colin, 2012, p. 8-9.

<sup>2</sup> Augustin BERQUE, *La pensée paysagère*, Bastia, Éditions éoliennes, 2016, p. 13.

<sup>3</sup> Bernardin DE SAINT-PIERRE, *Voyage à l'Isle de France*, Amsterdam, Merlin, 1773, p. I.

<sup>4</sup> CHEVALIER DE JAUCOURT, « Paysage », in Denis DIDEROT et Jean le Rond D'ALEMBERT (dirs.), *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, par une société de gens de lettres*, Paris, Le Breton - Durand - Briasson - David, 1765, vol.12/ p. 212.

<sup>5</sup> Outre les auteurs déjà cités, ajoutons par exemple l'ouvrage collectif Alain ROGER (dir.), *La théorie du paysage en France (1974-1994)*, Seyssel, Champs Vallon, 1995 ; les travaux du philosophe Alain Roger, dont Alain ROGER, *Court traité du paysage*, Paris, Gallimard, 1997 ; et l'étude de l'historien François WALTER, *Les figures paysagère de la nation. Territoire et paysage en Europe (XVI<sup>e</sup> - XXI<sup>e</sup> siècle)*, Paris, EHESS, 2004.

<sup>6</sup> Michel PERIGORD, Pierre DONADIEU et Régis BARRAUD, *Le paysage*, op. cit., p. 6.

<sup>7</sup> Roger BRUNET, « Analyse des paysages et sémiologie. Éléments pour un débat », in Alain ROGER (dir.), *La théorie du paysage en France (1974-1994)*, Seyssel, Champ Vallon, 1995, p. 8.

<sup>8</sup> Maurice MERLEAU-PONTY, *Le visible et l'invisible*, Paris, Gallimard, 2003, p. 295.

<sup>9</sup> Sébastien BAUDOIN, *Poétique du paysage dans l'œuvre de Chateaubriand*, Paris, Garnier, 2011, p. 13.

<sup>10</sup> Michel COLLOT, « Points de vue sur la perception des paysages », in Alain ROGER (dir.), *La théorie du paysage en France (1974-1994)*, Seyssel, Champ Vallon, 1995, p. 210.

sociales, culturelles »<sup>1</sup>. Cependant, un paysage sans dimension temporelle ne peut réellement exister, car c'est la dynamique temporelle du paysage qui crée sa valeur<sup>2</sup>. Son appréciation par un individu ne peut s'émanciper de cadres collectifs en permanente évolution<sup>3</sup>.

Pour Alain Corbin, le paysage est une « manière de lire l'espace, de le charger de significations et d'émotions »<sup>4</sup>. Comme il le souligne, la relation entre le paysage et l'espace est fondamentale, car pour lui, il est « une façon d'éprouver et d'apprécier l'espace »<sup>5</sup>. Or, l'espace ne se dissocie pas du temps. Ainsi d'autres auteurs, à l'instar d'Anne Cauquelin, pensent que le paysage naît de la distanciation entre l'individu et l'espace avec pour fonction de maintenir les cadres de la perception du temps et de l'espace<sup>6</sup>. Cette dernière constatation ouvre sur la réflexion centrale de ce chapitre : comment et dans quelle mesure l'environnement des voyageurs, les *paysages* qu'ils observent et parcourent, influencent-ils leur perception du temps et les rythmes de leur déplacement au cours de leur voyage ?

Il conviendra dans un premier temps d'analyser les cadres de la perception du paysage, notamment la translation des voyageurs dans l'espace. Ensuite, nous nous intéresserons à l'évolution des systèmes d'appréciation du paysage ainsi qu'à l'émergence d'émotions provoquées par ces mêmes paysages. Pour finir, il sera question de l'influence des conditions météorologiques et de l'alternance du jour et de la nuit, sur les rythmes et la perception du temps des voyageurs.

---

<sup>1</sup> David LE BRETON, « Le paysage pour le marcheur », *Études de lettres*, 2013, vol. 1-2, p. 249.

<sup>2</sup> Jacques FONTANILLE, « Paysages : le ciel, la terre et l'eau », in Paola POLITO et Alberto RONCACCIA (dirs.), *Entre espaces et paysage. Pour une approche interdisciplinaire*, Lausanne, Revue Etude de lettres, 2013, p. 231.

<sup>3</sup> Alain CORBIN, *L'homme dans le paysage*, *op. cit.*, p. 12-13.

<sup>4</sup> Alain CORBIN, « Des origines de la perception du paysage », in Jean-Denys DEVAUGES et Didier MASEAU (dirs.), *Le voyage en France 1750 - 1914 / Colloque de Compiègne 30 et 31 mai 1997*, Compiègne, Société des amis du Musée national de la voiture et du tourisme, 2000, p. 59.

<sup>5</sup> Alain CORBIN, *L'homme dans le paysage*, *op. cit.*, p. 9.

<sup>6</sup> Anne CAUQUELIN, *L'invention du paysage*, *op. cit.*, p. IX.



## *Capacité d'observation, paysage et vitesse de déplacement*

### *La vision du voyageur*

#### *Voyager pour voir ou l'importance de la vision chez le voyageur*

Les sens permettent aux hommes d'éprouver le monde, de créer des sensations, puis de former la pensée<sup>1</sup>. Pour les philosophes empiristes, à l'instar de John Locke au XVII<sup>e</sup> siècle, « la perception est la première opération de toutes nos facultés intellectuelles, & elle donne entrée dans notre esprit à toutes les connaissances qu'il peut acquérir »<sup>2</sup>. Un siècle plus tard, dans son *Traité des sensations*, Condillac approfondit cette idée. Pour lui, les connaissances et facultés humaines ne viennent pas seulement des sens, mais des sensations induites.

À travers leur histoire, leur culture, leur vie ou leur éducation, les hommes ne possèdent pas de sensorialités identiques, « leur appartenance culturelle et sociale imprime leur rapport sensible au monde »<sup>3</sup>. Bien que les sens humains fonctionnent principalement les uns par rapport aux autres, dans la civilisation occidentale, suivant la tradition judéo-chrétienne, l'ouïe et la vue sont placées au sommet de la hiérarchie des sens<sup>4</sup>. Néanmoins, à l'époque moderne, le statut de la vue supplante l'ouïe. Si l'ouïe est le sens qui permet d'entendre la parole divine, sous l'influence de l'empirisme, la vision devient le sens de l'évidence<sup>5</sup>. Le chirurgien français Claude-Nicolas Le Cat confirme d'un point de vue anatomique la suprématie de la vue parmi les autres sens, dans l'Europe du XVIII<sup>e</sup> siècle :

Parmi nos sens, il n'en est guères qui soient aussi utiles que la vue ; mais sans contredit, aucun n'est aussi beau, aussi fécond en merveilles ; je laisse ses charmes à célébrer aux Poètes ; comme Physicien, ses merveilles seules me touchent, et quel Physicien n'en serait pas enchanté !<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> David LE BRETON, *La Saveur du monde. Une anthropologie des sens*, Paris, Métailié, 2006, p. 13.

<sup>2</sup> John LOCKE, *Essai philosophique concernant l'entendement humain*, Amsterdam, Pierre Mortier, 1735, p. 103.

<sup>3</sup> David LE BRETON, *La Saveur du monde. Une anthropologie des sens*, *op. cit.*, p. 38.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 38-39.

<sup>5</sup> Carl HAVELANGE, *De l'œil et du monde. Une histoire du regard au seuil de la modernité*, Paris, Fayard, 1998.

<sup>6</sup> Claude-Nicolas LE CAT, *Traité des sensations et des passions en général, et des sens en particulier*, Paris, Vallat-La-Chapelle, 1767, vol. 2, p. 299-300.

Bien qu'insistant sur un ordre du savoir multisensoriel dans la recherche savante de l'époque moderne, Françoise Waquet reconnaît la primauté de la vue, de l'ouïe et du toucher<sup>1</sup>. L'invention au XVII<sup>e</sup> siècle d'instruments comme le microscope ou le télescope témoigne de la volonté et de la nécessité d'améliorer les sens, en particulier la vue dans le domaine savant. Le voyage fait partie intégrante de la recherche savante, spécialement en histoire naturelle, au XVIII<sup>e</sup> siècle. Les récits de voyage savant ont un grand succès auprès du public des lecteurs cultivés, qui sont parfois des naturalistes amateurs. Du fait de l'importance que revêt le voyage dans les pratiques savantes, celles-ci influencent les pratiques du voyage plus général. Ainsi le champ lexical de la vue est très développé dans la plupart des récits étudiés. Bien que l'appréciation de l'espace et du paysage soit polysensorielle<sup>2</sup>, l'évocation du regard, de la vue, éclipse les autres perceptions sensorielles dans les récits. Plus encore, voir et bien voir semble être des obligations pour tout voyageur. Par exemple, pour le naturaliste italien Alberto Fortis, la province de Šibenik est celle qui « mérite le plus d'occuper longtemps un observateur attentif »<sup>3</sup>. À la manière des savants, Adolphe Blanqui veut quant à lui « juger par [ses] propres yeux »<sup>4</sup> l'Espagne, Creuzé de Lesser cherche à « vérifier de [ses] propres yeux »<sup>5</sup> si la Suisse et l'Italie ne sont pas trop vantées tandis que Elisa von der Recke « observe avec une attention scrupuleuse ». Goethe avoue parcourir Naples, à sa manière, c'est-à-dire en « observateur »<sup>6</sup>. À Majorque, jouissant des paysages, George Sand s'enthousiasme de sa capacité à voir : « Bon Dieu, béni sois-tu pour m'avoir donné de bons yeux ! »<sup>7</sup>. Cette importance du regard pour les voyageurs, souvent explicitée, se retrouve également dans la satisfaction ou les regrets des voyageurs. Le baron d'Haussez quitte ainsi les rives du

---

<sup>1</sup> Françoise WAQUET, *L'ordre matériel du savoir. Comment les savants travaillent, XVIe-XXIe siècles*, Paris, CNRS éditions, 2015, p. 209-225.

<sup>2</sup> Alain CORBIN, *L'homme dans le paysage*, *op. cit.*, p. 19.

<sup>3</sup> Alberto FORTIS, *Voyage en Dalmatie*, Berne, Société Typographique, 1778, vol. 1, p. 187.

<sup>4</sup> Adolphe BLANQUI, *Voyage à Madrid (Août et Septembre 1826)*, *op. cit.*, p. V.

<sup>5</sup> Auguste CREUZE DE LESSER, *Voyage en Italie et en Sicile, fait en 1801 et 1802*, *op. cit.*, p. 362.

<sup>6</sup> Johann VON GOETHE, *Voyage en Italie*, Paris, Aubier, 1961, vol. 1, p. 397.

<sup>7</sup> George SAND, « Un hiver à Majorque », in *Œuvres autobiographique*, Paris, Gallimard, coll. « Pléiade », 1971, vol. 2, p. 1118.

lac de Garde « enchanté d'avoir vu, affligé de ne plus voir »<sup>1</sup>, Achille Lheureux et Ambroise Richard décrivent pour leur part l'Italie comme « cette terre que tout homme est tourmenté du désir de voir ou du regret de n'avoir pas vue »<sup>2</sup>. L'importance accordée à la vue dans la pratique du voyage, notamment dans l'expérience du voyage savant n'est pas une invention du XVIII<sup>e</sup> siècle, mais la perpétuation d'une tradition propagée dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle par les arts de voyager<sup>3</sup>.

Toutefois entre le début de notre période d'étude et sa fin, c'est-à-dire en l'espace d'un siècle, les Européens n'observent pas de la même manière. En effet, pour reprendre les thèses de Jonathan Crary, chaque époque possède ses techniques d'observation privilégiée et c'est justement au tournant des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles que s'opère un changement de « régime scopique »<sup>4</sup> en Europe. Selon lui, le rapport au visible marqué par une observation objective et rationnelle se métamorphose en un rapport beaucoup plus subjectif et sensible aux observations. Il étaye son discours par l'étude d'instruments optiques, comme le passage de la chambre noire<sup>5</sup> à de nouveaux instruments apparus au tournant des deux siècles tels le diorama<sup>6</sup> ou les stéréoscopes<sup>7</sup> et phénakistiscope<sup>8</sup> plus tardifs. Ainsi, à travers ces nouveaux objets, le but n'est plus de comprendre la perspective ou l'organisation de l'espace, mais de produire sur l'observateur une sensation

---

<sup>1</sup> Charles LEMERCIER DE LONGPRE BARON D'HAUSSEZ, *Voyage d'un exilé de Londres à Naples et en Sicile, en passant par la Hollande, la Confédération germanique, le Tyrol et l'Italie*, Paris - Genève, Allardin - Berthier, 1835, vol. 1, p. 252.

<sup>2</sup> Ambroise RICHARD et Achille LHEUREUX, *Voyage de deux amis en Italie par le midi de la France et retour par la Suisse et les départements de l'Est*, op. cit., p. I.

<sup>3</sup> Gilles BERTRAND, « Du voyage utile et nécessaire : les arts de voyager et le débat sur les voyages au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Viatica* [en ligne], 2019, n° 6.

<sup>4</sup> Jonathan CRARY, *Techniques de l'observateur : vision et modernité au XIX<sup>e</sup> siècle*, Bellevaux, Éditions Dehors, 2016.

<sup>5</sup> Instrument optique permettant de fixer une projection de la lumière en deux dimensions sur une surface plane, donc d'obtenir une « image ».

<sup>6</sup> Dispositif illusionniste donnant l'impression d'animation d'une image par jeu de lumière. Il est intéressant de remarquer que certains voyageurs ont pu faire l'analogie entre le diorama et l'observation d'une succession de villes ou de paysages lors d'un déplacement rapide, à l'instar de Pierre Clément Berard en Allemagne, au début des années 1830 : « Nous voyons successivement défiler sous nos yeux, comme dans un Diorama, les villes de Nassau, Fulda, Gotha, Erfurt, Weimar et Naumburg à qui nous demandions en courant, tantôt un diner, tantôt un gîte et toujours des souvenirs », Pierre-Clément BERARD, *Mon voyage à Prague*, Paris, Gérard, 1833, p. 16.

<sup>7</sup> Ressemblant à des jumelles, cet instrument permet d'observer une image en trois dimensions.

<sup>8</sup> Instrument donnant l'illusion de mouvement ou d'animation d'une scène par persistance rétinienne.

d'immersion et des sensations face à des images animées. D'un autre point de vue que celui de Cray, cette fois-ci beaucoup plus littéraire, Mikhaïl Bakhtine date de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle « l'aptitude à voir le temps, à lire le temps dans l'espace »<sup>1</sup> de la part des Européens. Pour Bakhtine, le regard se dote plus précocement que pour les autres sens de la capacité « sensible ». Remarquant « l'importance exceptionnelle du visible » et la « culture de l'œil »<sup>2</sup> de Goethe à propos de son voyage en Italie, Bakhtine juge que c'est dans la nature que les Européens perçoivent « les indices de la marche du temps »<sup>3</sup>.

Les voyageurs accordent une importance certaine à leur sens de la vue alors qu'au tournant des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles le rapport à celle-ci se modifie. Suite à cette première constatation, les questions de la direction du regard, du moment de l'observation ainsi que des spécificités de l'observation en mouvement, propres au voyageur en déplacement, se posent légitimement.

#### *La recherche du point de vue*

Chaque voyageur se déplace pour une multitude de raisons particulières, propres à chacun d'eux. Ces raisons ou objectifs du voyage peuvent être d'ordre très divers, à l'instar des voyages diplomatiques, commerciaux, savants, médicaux et de toute sorte d'autres voyages n'ayant pas en premier lieu un objectif d'agrément. Outre ces raisons premières du déplacement, au XVIII<sup>e</sup> et début du XIX<sup>e</sup> siècle, les voyageurs cherchent également à satisfaire leurs sens, en particulier celui de la vue, qui s'ouvre progressivement sur de nouveaux horizons.

Bien que n'étant pas le but premier du déplacement, la curiosité du regard et la faim de « vue » est pour certains voyageurs la raison d'un détour. Ainsi au lieu de rejoindre directement Zurich depuis Lucerne, Sulzer emprunte un détour par les collines de l'Albis pour contenter sa volonté d'obtenir des « vues » et il ne regrette absolument pas son choix : « les vues dont on jouit sur le sommet de l'Albis vaudraient seules la peine d'un

---

<sup>1</sup> Mikhaïl BAKHTINE, *Esthétique de la création verbale*, Paris, Gallimard, 1984, p. 232.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 234.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 232.

voyage de plusieurs jours »<sup>1</sup>. D'une manière similaire, lorsqu'il séjourne à Turin le baron d'Haussez envisage d'effectuer un détour par Nice pour aller à Gênes dans le but d'admirer les paysages :

J'étais bien tenté de passer par *Nice* pour me rendre de *Turin* à *Gênes*, de voyager à la vue des Alpes, si belles et si pittoresques, à travers les plaines fertiles du Piémont [...] Je n'aurais tenu compte ni de la longueur du détour qu'il m'aurait fallu faire, ni des mauvais gîtes que j'aurais rencontrés<sup>2</sup>.

Finalement, des circonstances qu'il ne détaille pas lui font emprunter le chemin le plus court et rapide. Mis à part les voyageurs effectuant des détours pour satisfaire leur curiosité ou leur regard, nombreux sont ceux qui n'hésitent pas à ajouter de la difficulté, du danger et de la fatigue en dédommagement d'objets et de paysages en mesure de satisfaire leur goût. En Suisse, d'Haussez n'hésite cette fois-ci pas à se faire conduire en haut d'une « montagne » pour jouir de la vue des sommets :

À la sortie de Zug, on escalade une montagne par une des pentes les plus rapides sur lesquelles on ne se soit jamais avisé de faire gravir des voitures. Cette ascension pénible est rachetée par la vue que présente le versant opposé, le lac de Zurich et son admirable bassin<sup>3</sup>.

Émerveillé par la « majesté » de la nature des Alpes Scandinaves, Ampère reconnaît que la vue de paysages améliore son moral : « il fallait l'intérêt de ce spectacle pour nous dédommager des fatigues qu'il nous coûtait »<sup>4</sup>.

Les voyageurs cherchent à « voir » une multitude d'objets. Le verbe « voir » est utilisé aussi bien au sens propre qu'au sens figuré. Ainsi il est souvent question de voir une nation, voir l'esprit d'un peuple, l'état de son économie ou de son industrie. Néanmoins, à l'image des exemples précédemment cités, les « vues » se réfèrent à l'environnement et aux paysages. En début de chapitre nous avons cité l'*Encyclopédie* qui ne définit le paysage que comme un genre pictural. Pour Marc Desportes, le genre pictural du paysage conditionne justement le regard du voyageur, ne serait-ce que par le glissement sémantique de l'emploi du terme « paysage » pour décrire une vue ou un site

---

<sup>1</sup> Johann SULZER, *Journal d'un voyage*, op. cit., p. 354.

<sup>2</sup> Charles LEMERCIER DE LONGPRE BARON D'HAUSSEZ, *Voyage d'un exilé*, op. cit., vol. 1, p. 342.

<sup>3</sup> Charles LEMERCIER DE LONGPRE BARON D'HAUSSEZ, *Alpes et Danube, ou Voyage en Suisse, Styrie, Hongrie et Transylvanie*, Paris, Dupont, 1837, vol. 1, p. 165.

<sup>4</sup> Jean-Jacques AMPERE, *Littérature et voyages*, op. cit., p. 91.

et non plus seulement un tableau<sup>1</sup>. Cette terminologie renvoyant à l'art ou au théâtre est très largement employée par les voyageurs qui ne se privent pas d'observer et de décrire des « tableaux » ou « spectacles » de la nature. Sur le lac de Côme, Valérie Gasparin voudrait « prolonger à l'infini [sa promenade] tant elle est riche en tableaux divers »<sup>2</sup>. En mer dans le golfe de Naples, Goethe se dit quant à lui doté des « yeux du peintre » qui lui permettent de jouir pleinement d'un « splendide spectacle » :

Tout le monde était de mauvaise humeur et impatient, mais nous deux, qui considérons le monde avec des yeux de peintre, pouvions en être très satisfaits ; car, au soleil couchant nous jouîmes du plus splendide spectacle que le voyage tout entier nous ait offert<sup>3</sup>.

Au cours de la période, en parallèle des pratiques traditionnelles du voyage, de nouvelles apparaissent progressivement d'abord en Italie et en Suisse, comme le voyage d'agrément caractérisé par des pratiques proches du tourisme moderne. Ces voyageurs d'un nouveau genre, ces « touristes » se déplacent pour leur plaisir, tout en étant guidés par la curiosité et la volonté de voir. Pour eux plus encore que pour les autres voyageurs, l'observation devient un élément central du voyage. Bien que savant en mission commandé pour le Premier Empire, Marcel de Serres opère, après avoir fait un long détour, cette distinction entre les voyageurs « qui changent de place » et ceux qui voyagent. D'après lui, les premiers ne cherchent qu'à se déplacer tandis que les seconds veulent profiter de leur déplacement pour observer et découvrir. Il prévient son lecteur que le détour qu'il décrit ne satisfera pas tous les voyageurs qui marcheront dans ses pas :

Je laissai Munich le 30 avril. Parmi les routes qui conduisent en Tyrol, je choisis celle où je pouvais trouver le plus de sujets d'observation [...] Je ne conseille point aux voyageurs de suivre cette route, du moins à ceux qui changent de place plutôt qu'ils ne voyagent ; mais entraîné par le désir de voir, je calculai peu la longueur du chemin<sup>4</sup>.

Cette recherche de satisfaction du regard s'illustre également lors des phases du voyage qui auparavant n'étaient pas considérées comme propices à l'observation. Au

---

<sup>1</sup> Marc DESPORTES, *Paysages en mouvement : transports et perception de l'espace XVIIIe - XXe siècle*, Paris, Gallimard, 2005, p. 60.

<sup>2</sup> Valérie DE GASPARIN, *Voyage d'une ignorante dans le midi de la France et l'Italie*, Paris, Paulin, 1835, vol. 2, p. 399.

<sup>3</sup> Johann VON GOETHE, *Voyage en Italie*, op. cit., vol. 2, p. 593.

<sup>4</sup> Marcel DE SERRES, *Voyage dans le Tyrol et une partie de la Bavière pendant l'année 1811*, Paris, Nepveu, 1823, vol. 1, p. 382.

début du XVIII<sup>e</sup> siècle, les phases de déplacement sont considérées comme inévitables plus que potentiellement intéressantes. Toutefois, à partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle cette conception laisse place à une nouvelle qui voit dans l'espace du déplacement un centre d'intérêt à part entière<sup>1</sup>. Cette nouvelle tendance s'illustre principalement dans la conception des véhicules offrant dorénavant beaucoup plus de possibilités aux voyageurs d'observer leur environnement extérieur, ne serait-ce que par l'impériale des diligences<sup>2</sup>.

L'abondance de vues décrites dans les récits a un double effet sur les lecteurs qui voyagent par la suite sur les traces de leurs précurseurs. En premier lieu, cela peut entraîner des hommes ou des femmes à voyager sur les pas des auteurs dans le but d'observer et de profiter des mêmes vues. Ainsi Blanqui est très satisfait en Bulgarie lorsqu'il retrouve et peut admirer les mêmes vues que celles décrites par Lamartine lors de son retour d'Orient<sup>3</sup>. Il est comblé d'avoir trouvé les vues qu'il attendait. À l'inverse, d'Haussez à l'impression de « revoir » Venise, car il a déjà pu lire de nombreuses descriptions et voir de multiples images de cette ville avant son voyage :

On connaît tellement Venise, on a été tellement circonvenu par des descriptions exagérées et son *étrangeté*, de sa situation, de ses merveilles, que l'on n'y est plus surpris de rien. Je puis dire que, quoique je visitasse cette ville pour la première fois, *je la revoyais*, tant elle ressemblait à ce que j'en connaissais par des récits, des tableaux, des dessins, des panoramas<sup>4</sup>.

Dans les deux cas, lorsque la vue plaît au voyageur, il prend généralement le temps d'en profiter. L'expression « jouir de la vue », du « paysage », ou encore de « l'étendue sous mes yeux » revient très fréquemment dans la grande majorité des récits. Que ce soit le but du voyage ou un élément annexe, l'observation devient au cours de la période une véritable source de plaisir. Alexandre Buchon n'est donc pas original lorsqu'en mai 1840, pendant son voyage en Grèce il s'arrête et jouit du paysage dans les montagnes environnantes d'Athènes : « Assis sur un rocher que la chapelle ombrageait en partie, pendant plus d'une heure je restai à admirer ce beau panorama »<sup>5</sup>. Inversement, l'absence

---

<sup>1</sup> Marc DESPORTES, *Paysages en mouvement*, op. cit., p. 59.

<sup>2</sup> Gilles Bertrand note également une rupture dans le voyage d'Italie qu'il situe aux années 1770 et qui se caractérise par l'ouverture du rideau de la voiture Gilles BERTRAND, *Le Grand Tour revisité*, op. cit., p. 208.

<sup>3</sup> Adolphe BLANQUI, *Voyage en Bulgarie pendant l'année 1841*, op. cit., p. 207.

<sup>4</sup> Charles LEMERCIER DE LONGPRE BARON D'HAUSSEZ, *Voyage d'un exilé*, op. cit., vol. 1, p. 176.

<sup>5</sup> Jean-Alexandre BUCHON, *La Grèce continentale et la Morée*, op. cit., p. 178.

de vue intéressante est dommageable pour le voyageur. En plus d'avoir l'impression de perdre son temps, il passe surtout un moment déplaisant ou ennuyeux comme l'explique Giuseppe Baretti entre Saragosse et Barcelone en 1760 : « une marche lente dans des endroits où il n'y a rien de curieux à voir est, je l'avoue, quelquefois assez désagréable... »<sup>1</sup>.

La vue, le regard ou l'observation deviennent des éléments centraux du voyage entre Lumières et romantisme. Après les voyageurs « défrichant » certaines vues, les autres suivent et décrivent ce qu'ils voient souvent de la même manière, avec le même vocabulaire. Plus encore que le lieu commun, cette surabondance de vues, virant à l'obsession chez certains, couplée parfois au manque de talent littéraire, tend à rendre certains récits de voyage presque identiques. Théophile Gautier ne s'y trompe pas lorsqu'il se moque avec ironie de la manie des voyageurs de vouloir tout voir et tout décrire :

Fidèle à mes devoirs de voyageur pittoresque, je mis le nez à la portière pour voir un peu de quelle façon se comportait la nature à ma droite et à ma gauche. J'observai d'abord une grande quantité de troncs d'arbres que je renoncerais à décrire un à un, vu que cela pourrait à la longue devenir un peu monotone ; ces troncs d'arbres, dont je ne pouvais apercevoir le feuillage, galopèrent de toute la vitesse des chevaux et fuyaient comme une armée de bâtons en déroute [...]<sup>2</sup>.

Outre le fait de railler les voyageurs trop attentifs ou trop descriptifs, Gautier écrit depuis le train – donc à la vitesse la plus élevée du déplacement de la période d'étude –, d'où l'absurdité de sa description d'arbres. Il nous invite ainsi à nous poser la question du moment de l'observation et surtout de la capacité d'observation lors du déplacement, fait premier du voyage.

---

<sup>1</sup> Giuseppe BARETTI, *Voyage de Londres à Gênes. Passant par l'Angleterre, le Portugal, l'Espagne et la France*, Amsterdam, 1777, vol. 3, p. 237.

<sup>2</sup> Théophile GAUTIER, « Un tour en Belgique », *op. cit.*, p. 8.



## *L'observation en mouvement*

### *Les moments de l'observation : luminosité et perception de l'espace*

L'environnement au milieu duquel évoluent les voyageurs est en permanente mutation. Attachés à un espace spécifique, les paysages environnant le voyageur se modifient constamment, parallèlement au déplacement du voyageur sur la surface du continent européen. Outre cette première évolution qui se fait progressivement, l'environnement subit des changements sur une échelle temporelle beaucoup plus restreinte. Entre l'aube et le crépuscule, en passant par le soleil au zénith et une nuit noire ou un clair de lune, la luminosité a une influence considérable sur la perception de l'espace<sup>1</sup> et du temps.

Avant d'être une composante du voyage, la question du moment, de l'heure de l'observation, est déjà centrale dans la méthodologie d'observateurs attentifs : les peintres et les amateurs d'art. Dans le *Salon de 1767*, Diderot invente une promenade imaginaire pour présenter les œuvres de Joseph Vernet. Se mettant dans la peau d'un promeneur, il construit son discours en présentant à la première personne les « vues » qu'il observe dans la nature, ces « vues » étant en réalité des tableaux de Vernet.

Mon compagnon de promenades connaissait supérieurement la topographie du pays, les heures favorables à chaque scène champêtre, l'endroit qu'il fallait voir le matin, celui qui recevait son intérêt et ses charmes ou du soleil levant ou du soleil couchant ; l'asile qui nous prêterait de la fraîcheur et de l'ombre pendant les heures brûlantes de la journée<sup>2</sup>.

Cinquante ans après Vernet, les heures de la journée influencent toujours autant si ce n'est plus la peinture de paysage romantique, à l'instar du cycle *Les heures de la journée* de Caspar David Friedrich<sup>3</sup>. Nous avons déjà noté à plusieurs reprises la proximité entre l'observation et la compréhension de l'art pictural et le paysage. Il est donc très probable que les œuvres connues et renommées de Vernet ou de Friedrich aient pu avoir une influence sur les voyageurs.

---

<sup>1</sup> Sébastien BAUDOIN, *Poétique du paysage dans l'œuvre de Chateaubriand*, *op. cit.*, p. 14.

<sup>2</sup> Denis DIDEROT, *Salons III. Ruines et paysages. Salon de 1767*, Paris, Hermann, 1995, p. 175.

<sup>3</sup> Ce cycle comprend quatre petits tableaux (22x30,5 cm) peints entre 1820 et 1821 : *Le matin*, *Le Midi*, *L'Après-midi*, *le Soir*, tous conservés au Musée d'État de Basse-Saxe à Hanovre. Outre ce cycle, Caspar David Friedrich précise dans le titre de nombreux autres tableaux le moment de la journée correspondant à la représentation d'un paysage.

D'une manière proche, les jardins paysagers ont pu conditionner le regard des voyageurs. En tant que nature construite, réglée et aménagée par l'homme, les jardins répondent et correspondent aux modèles d'une époque. Dans ce domaine, le marquis René-Louis de Girardin eut une influence certaine. Il créa le premier jardin à l'anglaise sur le continent dans son domaine d'Ermenonville<sup>1</sup>, puis il publia en 1777 un traité de paysagisme à grand succès intitulé *De la composition des paysages, ou des moyens d'embellir la Nature autour des Habitations, en joignant l'agréable à l'utile*. Dans son traité, Girardin met en avant la question du moment de l'observation des paysages. Il y consacre le chapitre XIV intitulé : « Du choix des Paysages suivant les différentes heures du Jour ». Dans ce chapitre il écrit :

Comme c'est du contraste de l'ombre et de la lumière que tous les objets de la nature reçoivent la couleur, la variété, et ce charme qui nous attire et nous séduit au premier coup d'œil, de là vient que chaque objet reçoit pour ainsi dire successivement son meilleur *coup de jour*<sup>2</sup>.

Pour lui, le jardin ou plus largement le paysage se transforme au cours de la journée selon la lumière. Par la suite, il propose des exemples de compositions paysagistes (essences d'arbres, familles de fleurs et disposition) à créer en fonction de différents moments de la journée où son lecteur désire jouir de son jardin. Ne parlant pas d'heure il sépare les instants de la journée par des expressions beaucoup plus poétiques : « Exposition du matin », « l'éclat et la chaleur du Soleil élevé sur l'horizon », « Lorsque la fraîcheur du soir vient étendre cette teinte douce et charmante », « Ces beaux clairs de lune qu'on appelle en anglais *lovely moon* »<sup>3</sup>.

Influencés par l'art au sens large et les conceptions socioculturelles de leur époque, les voyageurs sont évidemment sensibles aux changements du paysage au cours de la journée. Ne dérogeant pas aux conceptions de son époque, Custine s'émerveille de cette succession de « spectacle[s] » à Chamonix : « Quel pays ! ... Chaque heure du jour amène un spectacle nouveau ! et la nature, mobile comme l'esprit, semble se modeler au gré de

---

<sup>1</sup> Situé à Ermenonville dans l'Oise, le jardin eut une grande renommée, en particulier du fait de l'amitié entre René-Louis Girardin et Jean-Jacques Rousseau. Le philosophe vécut les dernières semaines de sa vie à Ermenonville et il y fut inhumé après son décès. Aujourd'hui il reste toujours un cénotaphe de Jean-Jacques Rousseau dans le jardin, son corps ayant été transféré au Panthéon pendant la Révolution.

<sup>2</sup> René-Louis DE GIRARDIN, *De la composition des paysages, ou des moyens d'embellir la Nature autour des Habitations, en joignant l'agréable à l'utile*, Paris, Éditions du champ urbain, 1979, p. 91.

<sup>3</sup> *Ibid.*

mes rêveries ! C'est une musique dont les modulations obéissent aux caprices de ma pensée »<sup>1</sup>.

À la lecture de récits de voyage, il apparaît rapidement que les voyageurs de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle ont un goût tout particulier pour la nuit tombante et les clairs de lune. Elisa von der Recke emporte de Munich « les souvenirs les plus doux », car elle voit « un beau ciel éclairé par la pleine lune, [qui] s'étendait en voûte azurée sur ce magnifique paysage »<sup>2</sup> des environs du château de Nymphenburg. Pour Valérie de Gasparin à Florence, « l'heure du soir [...] est, je crois, la plus romantique des heures »<sup>3</sup>, tandis que l'âme de François-Sulpice Beudant, jouit d'une promenade nocturne sur les bords d'un petit lac hongrois :

On éprouve une sensation toute particulière en se promenant seul, dans l'ombre des nuits, au milieu de ces solitudes ; et, quelle que soit la force de caractère qu'on puisse avoir, ce silence morne de toute la nature, cette obscurité profonde des forêts, l'effet d'une grande nappe d'eau tranquille, sur laquelle la lumière des astres se réfléchit, produit toujours dans l'âme une certaine émotion dans laquelle on trouve encore quelques jouissances<sup>4</sup>.

Mis à part les clairs de lune et les émotions qu'ils suscitent dans l'âme et le cœur des voyageurs, ces derniers ont conscience que certains moments de la journée sont plus propices à l'observation que d'autres. Ainsi les voyageurs peuvent rythmer leur voyage, anticiper leurs déplacements et leurs arrêts en fonction de leurs goûts. Déplorant souvent dans son récit le peu de temps dont il dispose pour procéder à ses observations minéralogiques, Beudant profite par conséquent de la luminosité de la lune pour les effectuer, presque comme en plein jour<sup>5</sup>. En voyage à travers la Suisse, Romain Colomb veut profiter au maximum des paysages qui l'entourent sur le lac de Quatre-Cantons. Il organise donc sa journée de manière rationnelle, en fonction des probabilités des conditions météorologiques lui garantissant la meilleure observation, donc la satisfaction de son voyage :

---

<sup>1</sup> Astolphe de CUSTINE, *Mémoires et voyages ou lettres écrites à diverses époques, pendant des courses en Suisse, en Calabre, en Angleterre, et en Écosse*, Paris, Vezard, 1830, vol. 1, p. 48-49.

<sup>2</sup> Elisa VON DER RECKE, *Voyage en Allemagne, dans le Tyrol et en Italie*, Paris, 1819, vol. 1, p. 22.

<sup>3</sup> Valérie DE GASPARIIN, *Voyage d'une ignorante dans le midi de la France et l'Italie, op. cit.*, vol. 2, p. 273.

<sup>4</sup> François-Sulpice BEUDANT, *Voyage minéralogique et géologique en Hongrie*, Paris, 1822, vol. 2, p. 274.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 428.

Je la commence de bonne heure, non seulement pour mettre mon temps mieux à profit, mais encore parce que le matin est l'époque la plus propice de la journée pour voyager sur les lacs et sur les hautes montagnes ; on est plus certain de ne pas éprouver de tempête et de n'avoir pas des brouillards qui, le soir, cachent souvent les points de vue<sup>1</sup>.

De manière moins évidente que les aspects précédemment explicités, la luminosité influence un dernier aspect essentiel du voyage : la perception de l'espace et du temps. Nous l'avons analysé *supra*, avec les exemples de Elisa von der Recke et de François-Sulpice Beudant, la luminosité influe sur les émotions des voyageurs. Or ces émotions, par des biais cognitifs, influent à leur tour sur des perceptions. Lorsqu'ils se déplacent, les voyageurs sont beaucoup plus à même de percevoir l'espace et le temps. S'ils sont dans de bonnes ou mauvaises prédispositions émotionnelles, cela influera leurs perceptions. Une soirée agréable fait par exemple presque regretter à Robert Townson la fin de son excursion nocturne hongroise : « la présence de la lune, le calme et la sérénité de l'air me font presque regretter que ma promenade du soir ne soit pas plus longue »<sup>2</sup>. Valérie de Gasparin se sent quant à elle « sereine » après avoir voyagé sur onze postes en Provence : « Le soir, la richesse de ses effets de lumière a laissé dans mon âme un reflet de ses nuances ; il a doré mes pensées et malgré onze postes me voici sereine encore »<sup>3</sup>. Totalement à l'opposé, le minéralogiste Faujas de Saint-Fond est obligé de se déplacer par une « nuit obscure » et sous une pluie écossaise pour trouver un toit en septembre 1784. Comme il l'explique dans son récit, ces quelques heures déplaisantes lui parurent très longues : « Il nous restait malheureusement quinze milles à faire encore, par une nuit obscure et par un temps affreux, toujours au bord du lac, sans rencontrer la moindre habitation ; je n'ai de ma vie fait une route aussi désagréable, et qui m'ait paru aussi longue »<sup>4</sup>.

La luminosité influence les émotions ainsi que les perceptions du paysage et de l'espace-temps des voyageurs. Selon leurs goûts et leurs préférences, ceux-ci ne

---

<sup>1</sup> Romain COLOMB, *Journal d'un voyage en Italie et en Suisse, pendant l'année 1828*, op. cit., p. 428.

<sup>2</sup> Robert TOWNSON, *Travels in Hungary with a short account of Vienna in the year 1793*, Londres, 1797, p. 66. "The presence of the moon, and the calmness and serenity of the air, made me almost regret that my evening's walk was not longer".

<sup>3</sup> Valérie DE GASPARIN, *Voyage d'une ignorante dans le midi de la France et l'Italie*, op. cit., vol. 1, p. 109.

<sup>4</sup> Barthélemy FAUJAS DE SAINT-FOND, *Voyage en Angleterre, en Écosse et aux Iles Hébrides*, Paris, Jansen, 1797, vol. 1, p. 269.

perçoivent pas de la même manière l'espace au cours de la journée et de la nuit. Outre l'influence de la luminosité sur les perceptions, les problématiques spécifiques au voyage de nuit, en tant que rythme de voyage, seront développées ultérieurement.

### *Vitesse de déplacement et capacité d'observation*

Dans le chapitre précédent nous avons analysé la diversité des modes et moyens de transport qu'utilisent les voyageurs européens. Or « l'individu ne perçoit pas de façon identique ce qu'il parcourt de façon différente »<sup>1</sup>. Les nouvelles routes et véhicules ainsi que les manières plus commodes et confortables de se déplacer offrent aux voyageurs la possibilité de contempler leur environnement avec plus d'attention. Pour reprendre Marc Desportes, au tournant des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, « un nouveau rapport au cadre de la route s'instaure, distancié au sens où ce ne sont plus le choc des pierres ou la douceur d'un sol affermi qui renseignent le voyageur sur le pays traversé, mais le regard porté sur l'extérieur »<sup>2</sup>. Plus largement, les modes et moyens de transports créent des approches spécifiques de l'espace traversé, à chaque technique de transport correspond un « paysage ».

Les paysages induits par les nouvelles techniques de transport évoluent également en parallèle à l'augmentation des vitesses de transport. En effet, l'accroissement de la vitesse de déplacement amène un nouvel apprentissage du regard posé sur l'espace : la vision latérale s'affine comme la capacité à analyser le mouvement. À la différence de Marc Desportes qui saisit le début de cet apprentissage au même moment que le développement du chemin de fer, d'après l'analyse de Sylvain Venayre<sup>3</sup> à laquelle nous souscrivons, ce conditionnement débute quelques décennies plus tôt. En effet, l'impériale des diligences, les voitures ouvertes, le pont des cochés d'eau ou des bateaux à vapeur ont, avant le train, progressivement amené les Européens à se créer de nouveaux cadres d'observation, ceux d'une perception du paysage en mouvement. De plus, lors du déplacement par des moyens de transport « classiques », c'est-à-dire par tous les moyens

---

<sup>1</sup> Jean OLLIVRO, *L'homme à toutes vitesses*, op. cit., p. 33.

<sup>2</sup> Marc DESPORTES, *Paysages en mouvement*, op. cit., p. 79.

<sup>3</sup> Sylvain VENAYRE, *Panorama du voyage*, op. cit., p. 59.

de transports disponibles hors chemin de fer, la vision du voyageur s'étend souvent à 360 degrés. Si c'est dans le compartiment du train que la vue est limitée en vision latérale, certains moyens de transport « traditionnels » ont déjà pu limiter l'angle de la vision, à l'instar des « voitures de côtés » que nous avons mentionnées dans le chapitre précédent. Toutefois, il est bien évident que la vitesse du chemin de fer bouleversa le progressif apprentissage des paysages en mouvement entrepris quelques décennies plus tôt<sup>1</sup>.

En liant la vitesse de déplacement, la capacité d'observation et les émotions des voyageurs, quatre cas de figure se dégagent nettement. Dans le premier cas, le déplacement est imposé à une vitesse trop élevée et le voyageur regrette de ne pas avoir le temps d'observer selon sa convenance. Loin d'être le seul à se désoler de cette situation, Giuseppe Baretti regrette d'aller à l'allure de la course plus que celle de la promenade : « Je ne pourrai guère me promener en France, si ces drôles vont toujours du train dont ils ont été cet après-midi ; par conséquent, je n'aurai pas beaucoup de choses à vous mander ; car celui qui court au lieu de se promener ne voit presque rien : eût-il les yeux d'Argus »<sup>2</sup>. Léonie d'Aunet présente les mêmes doléances en Suède quatre-vingts ans plus tard : « C'était vraiment grand dommage de courir si vite en quittant Stockholm ; car je devais, pour gagner le port d'Ystad, traverser les plus belles provinces de Suède »<sup>3</sup>.

Dans le second cas, l'inverse se produit. Le voyageur se déplace selon une vitesse lente et il le regrette, car il n'a rien à observer. Cherchant apparemment l'adéquation entre sa vitesse de déplacement par rapport à l'intérêt des paysages et du territoire qu'elle traverse, Léonie d'Aunet se plaint peu après son voyage en Suède d'aller cette fois-ci trop lentement en Allemagne :

Un voiturier, possesseur d'une immense et détestable calèche, nous conduisit à petites journées de Greifswald à Berlin ; cette façon de voyager est, par un mauvais temps, le triomphe de l'ennui, surtout si on traverse un pays tel que ce côté de la Prusse. Figurez-vous la Beauce avec ses champs roux à perte de vue et ses longues lignes d'arbres bordant le pavé des routes<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Sur la question de la perception du paysage en chemin de fer, voir Tommaso MELDOLESI, *Sur les rails, op. cit.*, p. 107-122.

<sup>2</sup> Giuseppe BARETTI, *Voyage de Londres à Gênes, op. cit.*, vol. 3, p. 99.

<sup>3</sup> Léonie D'AUNET, *Voyage d'une femme au Spitzberg, op. cit.*, p. 343.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 348.

Dans ces deux premiers cas, les vitesses de déplacement peuvent autant résulter des moyens de transport disponibles, comme c'est le cas pour les exemples précédemment cités, que des impératifs du voyage indépendamment de la volonté du voyageur.

Dans le troisième cas, le voyageur se déplace rapidement, car il juge qu'il n'a rien de suffisamment intéressant à observer. Le baron d'Haussez l'explique très clairement dans son récit : « Je voyageai toute la journée, faute d'objets qui pussent m'engager à suspendre ma course et d'obligeantes châtelaines qui renouvelassent l'accueil que j'avais trouvé dans le château de Babocza »<sup>1</sup>. Astolphe Custine est quant à lui on ne peut plus clair sur ses intentions dans son récit : « Aujourd'hui nous avons traversé rapidement, car nous voyagions en voiture, un pays triste et peu intéressant »<sup>2</sup>. Les voyages relevant de ce cas peuvent être analysés comme relativement originaux ou du moins, se donner l'impression de l'originalité. En effet, ces voyageurs vont à contre-courant des conceptions du voyage qui l'envisagent comme l'une des principales formes d'apprentissage du monde et où tout mérite d'être observé attentivement. Ainsi ce n'est probablement pas un hasard si les deux extraits cités ci-dessus, parmi les plus représentatifs du corpus, émanent du baron d'Haussez et d'Astolphe de Custine. Ces deux hommes ont pour point commun d'avoir vécu à la même époque des vies mouvementées, aux conceptions quelque peu singulières, voire « anticonformistes ».

Dans le dernier cas, le voyageur se déplace lentement, mais cela lui convient, car il a le loisir de satisfaire son regard et sa curiosité. À l'exact opposé de la situation citée plus tôt, cette fois-ci voyageant à très petites journées, Baretti se satisfait pleinement de la lenteur de son déplacement :

Nous n'avons fait hier que six lieues, & aujourd'hui seulement cinq. Cette façon de voyager vous paraîtra ennuyeuse ; je ne suis pas tout à fait de votre sentiment puisque je me trouve dans le cas où je ne suis point fâché de profiter de l'occasion que j'ai d'examiner à loisir le pays que je parcours. J'ai par ce moyen la facilité de faire des observations qui m'échapperaient si je voyageais plus rapidement<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Charles LEMERCIER DE LONGPRE BARON D'HAUSSEZ, *Alpes et Danube, op. cit.*, vol. 2, p. 249.

<sup>2</sup> Astolphe de CUSTINE, *Mémoires et voyages, op. cit.*, vol. 1, p. 309.

<sup>3</sup> Giuseppe BARETTI, *Voyage de Londres à Gênes, op. cit.*, vol. 3, p. 237.

Bien que voyageant au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, en 1766, Tobias Smollett trouve « romantique » le paysage des berges du Rhône, et profite de la faible vitesse de sa berline attelée de trois mulets pour admirer l'environnement : « Nous n'eûmes pas plus tôt quitté Lyon que nous trouvâmes un temps d'été, et traversant une région tout à fait romantique, le long des berges du Rhône, la lenteur de notre allure nous permit de contempler ses beautés à loisir »<sup>1</sup>. Concernant les deux derniers cas, précisons que la vitesse de transport peut être imposée ou choisie par le voyageur, bien qu'étant toutefois limitée par les possibilités techniques du lieu et de la période du voyage.

Bien que préparé par la croissance progressive des vitesses de transport depuis le début du XVIII<sup>e</sup> siècle, le développement du chemin de fer modifia néanmoins fortement la perception du paysage en mouvement. Pour Marc Desportes « la vitesse à laquelle le voyageur est emporté annihile toute possibilité de voir, tout s'envole, s'éparpille, se volatilise »<sup>2</sup>. Dans le *Journal des débats* du 15 août 1837 Jules Janin évoque ses difficultés à saisir le paysage depuis le train en mouvement : « Comment voulez-vous que je compte toutes les choses qui s'enfuient ? »<sup>3</sup>. Il devient alors possible de mettre en parallèle le nouveau paradigme observationnel ou scopique – pour reprendre la formule de Jonathan Crary – de la vision en mouvement avec l'invention du panorama et du diorama de Daguerre. En effet, ces deux modes de représentations offrent soit une vue en largeur d'un espace physique, soit l'illusion d'une animation. Dans les deux cas, les détails du premier plan se trouvent réduits pour faire apparaître une image beaucoup plus globale et moins figée.

---

<sup>1</sup> Tobias SMOLLETT, *Voyages à travers la France et l'Italie*, Paris, José Corti, 1994, p. 95.

<sup>2</sup> Marc DESPORTES, *Paysages en mouvement*, *op. cit.*, p. 141.

<sup>3</sup> Cité par *Ibid.* Pour de nombreux autres exemples voir Tommaso MELDOLESI, *Sur les rails*, *op. cit.*, p. 111 sq.



## *Voir et vivre la diversité des paysages européens*

### *Déplacement du regard et nouvelles émotions des Lumières au romantisme*

#### *Culture sociale du paysage en Europe : influences réciproques de la peinture, des jardins et de la littérature*

Il apparaît très clairement à la lecture de récits de voyage entre Lumières et romantisme que le paysage est un élément central des récits. En effet, le lecteur comme l'historien étudiant les récits se rend compte qu'en règle générale, une part non négligeable du texte correspond à des descriptions paysagères. Depuis le début de ce chapitre, nous mentionnons le paysage comme une manière de voir l'espace et de le charger de significations et d'émotions. Or, pour être en mesure de comprendre les émotions ressenties par les voyageurs et les perceptions qui en découlent, il est nécessaire d'analyser auparavant les significations dont les voyageurs chargent ces paysages. Sans avoir la prétention ni la volonté de composer une histoire de la construction des paysages aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, le but des prochaines pages est de fournir des éléments permettant la compréhension de la perception des paysages par les voyageurs et donc des émotions qui en émanent et qui nous intéressent pour mieux comprendre leurs perceptions du temps.

Les paysages résultent de l'observation d'un fragment de territoire, plus largement de l'environnement situé dans le champ visuel du sujet. Dans les milieux urbains totalement aménagés par l'homme, la « nature » n'est plus l'élément central du paysage. Inversement, dans le reste de l'espace européen des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles la nature – champs, prairie, forêt, montagne, etc. –, bien qu'étant souvent façonnée par l'homme, constitue l'environnement au milieu duquel les Européens voyagent. Outre les paysages urbains caractérisés le plus souvent par une phase d'arrêt du voyageur, les paysages du déplacement représentent en règle générale des « vues » de la nature. Plusieurs formes de médiation transforment l'environnement naturel en paysage, par la création de cadres observationnels, émotionnels et perceptifs desquels ne peuvent s'émanciper les Européens. Ainsi la peinture, la littérature et l'art des jardins font le lien entre l'environnement naturel et ce que nous pouvons nommer la culture sociale du paysage, c'est-à-dire les cadres de compréhension. Pour Marc Desportes, la peinture, la littérature et l'art des jardins sont même « les sources de cette sensibilité nouvelle aux sites traversés

dont font preuve les contemporains »<sup>1</sup>. Pour Alain Roger, la médiation de la peinture et de la poésie *artialise* le pays en paysage<sup>2</sup> : l'art « inspire » et guide le regard, ce qui crée des paysages.

Les parallèles entre l'art iconographique et le paysage sont nombreux. Nous en avons déjà vu plusieurs exemples : le lien entre la codification de la perspective dans la peinture et l'invention de la notion de paysage au début du xv<sup>e</sup> siècle ou la définition de l'*Encyclopédie*. Ce lien entre peinture et paysage se retrouve également dans les descriptions de voyageurs avec l'emploi du champ lexical de la peinture pour décrire un paysage à l'instar des termes « tableau » ou « perspective » utilisés comme synonymes de paysage. En effet, si les « spectacles de la nature » se prêtent particulièrement à la peinture, il est logique que les auteurs de descriptions de la nature utilisent la peinture comme référence. Bernardin de Saint-Pierre décrit ainsi dans ses *Études de la nature* toute une série de paysages à la manière des tableaux de l'âge classique : « Paysage de printemps en Europe », « rivage marin », « paysage de montagne », « scène optique de la course du soleil », « perspectives campagnardes », « paysages bucoliques de l'enfance », « paysage forestier », « paysage géologique », « paysage météorologique »<sup>3</sup>. Toutes ces références résultent du développement du goût de la peinture de paysage dans l'art européen au milieu du xviii<sup>e</sup> siècle. En témoigne le nombre croissant de peintures de paysage exposées au Salon du Louvre ainsi que les encouragements du directeur de l'Académie de France à Rome enjoignant ses élèves à se consacrer en 1752 à la peinture de paysage « qui est si agréable et si nécessaire »<sup>4</sup>.

Finalement, les apports de la peinture de paysage à la construction de la perception des paysages sont multiples. Premièrement, par les images qu'elle diffuse, la peinture incite les Européens à regarder la nature, donc le voyageur à observer le cadre de son parcours, c'est-à-dire de son environnement naturel. Ensuite, les thèmes développés dans

---

<sup>1</sup> Marc DESPORTES, *Paysages en mouvement*, op. cit., p. 61.

<sup>2</sup> Alain ROGER, *Court traité du paysage*, op. cit., p. 27 et 38.

<sup>3</sup> Cité par Gabriel-Robert THIBAUT, « Bernardin de Saint-Pierre. Paysages de l'ingénieur, paysage du philosophe », in Gilles BERTRAND et Alain GUYOT (dirs.), *Des « passeurs » entre science, histoire et littérature : contribution à l'étude de la construction des savoirs (1750-1840)*, Grenoble, ELLUG, 2011, p. 68-69.

<sup>4</sup> Cité par Marc DESPORTES, *Paysages en mouvement*, op. cit., p. 62.

la peinture, souvent proches des thèmes littéraires, guident le regard du voyageur, lui offrant une sorte de propédeutique<sup>1</sup>.

L'influence de l'art des jardins sur la construction des paysages et sur leur compréhension est non négligeable. Il y a de nombreuses analogies entre le paysage et le jardin, car « l'art des jardins avait pour but de traduire dans l'univers du jardin les conceptions du monde d'une époque »<sup>2</sup>. Le basculement dans les préférences européennes du jardin à la française au jardin à l'anglaise coïncide justement avec la nouvelle manière de percevoir la nature des Européens.

Survenant à peu près au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, ce changement signale une évolution de la sensibilité à l'espace, car le jardin concentre à échelle réduite la nature soit ordonnée soit sauvage<sup>3</sup>. En effet, entre l'ordre géométrique des jardins à la française et l'irrégularité sauvage des jardins à l'anglaise deux conceptions de la nature existent. Fervent défenseur du jardin à l'anglaise qu'il contribua à promouvoir en France, Girardin accuse l'architecte des jardins de Versailles Le Nôtre d'avoir « massacré la nature en assujettissant tout au compas de l'Architecte »<sup>4</sup>. Girardin s'offusque des jardins à la française, car pour lui comme pour la majorité des hommes de son époque, le jardin à l'anglaise représente un espace dans lequel la nature est transformée en paysage. En effet, les espaces verts sont regardés avec les codes esthétiques du moment, ceux des Lumières<sup>5</sup> désirant rendre la nature lisible<sup>6</sup>. La filiation entre le jardin et le paysage est ainsi souvent présente dans les descriptions de voyageurs. Outre les routes souvent comparées à des allées de jardins, certains voyageurs opèrent une analogie<sup>7</sup> entre les caractéristiques des jardins et le paysage sous leurs yeux pour comprendre le paysage, mais également faciliter sa

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 67.

<sup>2</sup> Michel PERIGORD, Pierre DONADIEU et Régis BARRAUD, *Le paysage, op. cit.*, p. 14.

<sup>3</sup> François WALTER, « Perception des paysages, action sur l'espace : la Suisse au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Annales, Economies, Sociétés, Civilisations*, 1984, vol. 1, n° 39, p. 11.

<sup>4</sup> René-Louis DE GIRARDIN, *De la composition des paysages, op. cit.*, p. 12.

<sup>5</sup> Michel PERIGORD, Pierre DONADIEU et Régis BARRAUD, *Le paysage, op. cit.*, p. 14.

<sup>6</sup> Peter SCHNEEMANN, « Composition du paysage et émergence du sens. La peinture de paysage et l'art des jardins autour de 1800 », *Revue germanique internationale*, 1997, vol. 7, p. 162.

<sup>7</sup> Sur le thème de l'analogie dans le récit de voyage, voir Alain GUYOT, *Analogie et récit de voyage : voir, mesurer, interpréter le monde, op. cit.*

représentation par les lecteurs. Adolphe Blanqui utilise donc le modèle du jardin à l'anglaise pour décrire un paysage de plaine serbe dans son récit :

Le paysage qui s'étend le long de la plaine arrosée par cette rivière est un des plus admirables qu'on puisse voir et ne saurait être comparé qu'à un immense jardin anglais naturel, orné de pelouses vertes sur lesquelles des groupes d'arbres séculaires projettent de distance en distance leurs ombres épaisses. Nous ne pouvions nous lasser de ce beau spectacle qui changeait d'aspect à chaque instant et qu'on croirait disposé de main d'hommes, s'il n'était évident que la nature seule en a fait tous les frais<sup>1</sup>.

Avec l'influence des modèles véhiculés par la peinture et l'art paysager, la littérature contribue largement à créer et diffuser des modèles de compréhension du paysage, donc aussi de paysage. Des textes pouvant être des poèmes, romans, lettres et évidemment récits de voyage décrivent des territoires et la nature. Par leur diffusion et leur éventuel succès, ces écrits invitent les lecteurs à observer la nature et les paysages de la même manière. La *Nouvelle Héloïse* publiée par Jean-Jacques Rousseau en 1761 en est probablement l'exemple le plus marquant dans le second XVIII<sup>e</sup> siècle. Très étudié, ce roman épistolaire a été analysé comme une « révolution du regard »<sup>2</sup> sur les paysages alpins. Dans la célèbre lettre XXIII de Saint-Preux, Rousseau décrit à travers son protagoniste les paysages des Alpes valaisannes d'une manière novatrice, à l'encontre des conceptions et modèles en vigueur. L'immense succès de ce roman contribua à modifier profondément la perception des paysages alpins, les faisant passer de « monts affreux » à des « monts sublimes »<sup>3</sup>.

#### *Le pittoresque et le sublime : découverte esthétique et émotionnelle de la nature*

Le sentiment de la nature et la lecture du paysage n'est pas fixe, elle évolue et ne cesse de se modifier dans le temps. Susceptible d'être influencée par des œuvres artistiques, l'appréciation de la nature et du paysage l'est également par des goûts

---

<sup>1</sup> Adolphe BLANQUI, *Voyage en Bulgarie pendant l'année 1841*, op. cit., p. 114.

<sup>2</sup> Numa BROU, *La géographie des philosophes : géographes et voyageurs français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Orphys, 1975, p. 559.

<sup>3</sup> Nous nous arrêterons plus longuement sur les conceptions spécifiques de la montagne dans la partie consacrée aux stéréotypes paysagers.

esthétiques et socio-culturels. Il est donc nécessaire d'avoir conscience de cette historicité des paradigmes d'appréciation pour être en mesure de saisir pleinement les émotions et perceptions des voyageurs. Si l'idée et le sentiment de la nature sont anciens<sup>1</sup>, à partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle les élites françaises et plus largement européennes se mettent à apprécier et rechercher la nature, mais de manière codifiée ou limitée<sup>2</sup>. Comme le rappelle Alain Corbin, pour saisir le changement de paradigme d'appréciation qui s'effectue à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, il faut préalablement distinguer les codes esthétiques du beau, du pittoresque et du sublime<sup>3</sup>.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, le beau est caractérisé par un espace limité, bordé, accueillant où l'homme peut se sentir en sécurité, c'est la campagne riante. Le code de la beauté classique est à l'opposé des vastes espaces sans bornes tels que le désert, la plaine, la mer ou la forêt. Au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, des voyageurs et philosophes à l'instar des Anglais Joseph Addison, puis Edmond Burke ainsi que Kant vont forger un nouveau concept esthétique, à l'opposé du beau, ou du moins le transcendant : le sublime. Le sublime peut être défini comme des résonances extrêmes de l'âme, des émotions violentes survenues à la vue ou plus largement au contact de manifestations d'une ampleur exceptionnelle ou d'un beau exacerbé<sup>4</sup>. Pour Alain Corbin, « le tremblement de terre, la foudre, la tempête, l'orage, le naufrage, la contemplation de l'immensité créent un choc, une intrusion de la nature qui submerge l'âme sensible »<sup>5</sup> et lui fait éprouver sa petitesse face aux forces de la nature. Admirant le soleil se lever depuis l'Etna, Salaberry décrit le sublime qui s'empare de lui dans une description très fidèle au *topos* du sublime :

Les yeux ennuyés, attristés, épouvantés, on arrive à la plateforme où était la prétendue tour d'Empédocle. C'est près de là que j'ai vu lever le soleil : avec lui commençait le plus beau des jours, qui venait d'être annoncé par la nuit la plus brillante et la plus fraîche ; la nature semblait se prêter à me faire jouir, dans tout son éclat, du plus brillant spectacle qu'elle puisse offrir : je

---

<sup>1</sup> Voir par exemple Jean EHRARD, *L'idée de nature en France dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Albin Michel, 1994.

<sup>2</sup> Daniel MORNET, *Le sentiment de la nature en France, de J.-J. Rousseau à Bernardin de Saint-Pierre*, Paris, Hachette, 1907.

<sup>3</sup> Alain CORBIN, *L'homme dans le paysage*, op. cit., p. 86.

<sup>4</sup> Pour une étude très complète sur le sublime, voir Baldine SAINT GIRONS, *Fiat Lux. Une philosophie du sublime*, Paris, Quai Voltaire, 1993.

<sup>5</sup> Alain CORBIN, *L'homme dans le paysage*, op. cit., p. 87.

le croyais avec complaisance, quand je voyais les pays les plus éloignés se rapprocher, pour embellir, à mon œil, le tableau magnifique dont il était frappé en regardant ces îles Lipari, cette Italie, cette mer immense, ce *Stromboli* qui fumait à mes pieds, la Sicile toute entière, dont les villes, les ruines, les prairies, les fleuves, ne m'étaient dérobés par aucun nuage ; j'existais pour admirer : mais quand mon regard revenait à cent pas de moi, que je me considérais entouré d'un sol calciné, image réelle du néant, je ne me croyais plus cet être privilégié : l'extrême difficulté à gravir cette montagne conique, d'où s'échappent les éléments métamorphosés, m'avertissait de la faiblesse humaine<sup>1</sup>.

Comme l'illustre l'extrait du récit du comte de Salaberry, à l'inverse du beau qui s'apprécie de manière relativement rationnelle à la vue d'un paysage, le sublime résulte moins d'un jugement de valeur que de l'émotion ressentie face à ce même paysage.

Le beau et le sublime s'opposent, mais ils ne s'opposent pas au pittoresque<sup>2</sup>. Apparu également dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle et théorisé principalement par le pasteur anglais William Gilpin, le pittoresque peut être défini comme le digne d'être peint et pouvant tenir dans le cadre d'un tableau. Toutefois ce tableau ne doit pas être figé, mais animé, par des hommes ou animaux. De plus, le pittoresque correspond également à la « quête de surprise au détour du chemin »<sup>3</sup>, entraînant ainsi la recherche du point de vue. Alain Corbin définit le voyage pittoresque comme la quête d'« une série de « points de vue » autorisés par le choix de stations successives sur des sites élus pour leur capacité à faire saisir le tableau »<sup>4</sup>.

Le passage du paradigme d'appréciation du beau à celui du sublime au tournant des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles permet aux voyageurs ou à des artistes et auteurs de créer de nouveaux paysages et de nouvelles émotions. Toujours présent, le pittoresque désigne les objets et paysages ni beaux ni sublimes, mais ornant les paysages et dignes d'intérêt. La synthèse de ces éléments amène une nouvelle forme de voyage au tournant des deux siècles : le voyage romantique. Cette fois-ci, l'objectif n'est plus de lire dans le grand livre du monde comme le préconisait le modèle du voyage des Lumières, mais de voyager pour

---

<sup>1</sup> Charles-Marie IRUMBERRY COMTE DE SALABERRY, *Voyage à Constantinople, en Italie, et aux Îles de l'Archipel, par l'Allemagne et la Hongrie*, op. cit., p. 273-274.

<sup>2</sup> Sur la question du pittoresque voir Wil MUNSTERS, *La poétique du pittoresque en France de 1700 à 1830*, Genève, Droz, 1991.

<sup>3</sup> Alain CORBIN, *L'homme dans le paysage*, op. cit., p. 88.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 104.

ressentir des émotions. Ajoutons que le voyage romantique doit d'abord exister en tant que voyage « rêvé » : « le parcours est préparé par l'imagination avivée par l'attente, par le désir des vibrations du moi au contact des paysages ou des monuments »<sup>1</sup>. Voyageur profondément romantique, Berlioz fait part avec une certaine autodérision de sa déception de n'avoir rien senti entre Francfort et Stuttgart, faute d'avoir pu observer des objets pittoresques :

La route de Francfort à Stuttgart n'offre rien d'intéressant, et en la parcourant je n'ai point eu d'impressions que je puisse vous raconter : pas le moindre site romantique à décrire, pas de forêt sombre, pas de couvent, pas de chapelle isolée, point de torrents, pas de grand bruit nocturne, pas même celui des moulins à foulon de Don Quichotte ; ni chasseurs, ni laitières, ni jeune fille éplorée, ni génisse égarée, ni enfant perdu, ni mère éperdue, ni pasteur, ni voleur, ni mendiant, ni brigand ; enfin, rien que le clair de lune, le bruit des chevaux et les ronflements du conducteur endormi<sup>2</sup>.

À l'instar de Berlioz, porté par une sensibilité élevée aux phénomènes de la perception, les voyageurs romantiques ressentent le besoin d'appréhender le paysage comme le lieu d'une expérience subjective<sup>3</sup>. La quête d'émotions et de sensations conduit donc les Européens à s'intéresser à de nouveaux espaces et paysages, naguère évités, car à l'opposé des goûts du beau : la montagne, le littoral maritime et le désert<sup>4</sup>. À partir de la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, ces espaces caractérisés par des paysages nouveaux attirent de manière irrésistible les voyageurs<sup>5</sup>. Cependant, n'étant pas décrits auparavant, car perçus comme hostiles, en parallèle du recours à l'analogie, tout un discours est à inventer pour peindre ces paysages et les sensations qu'ils procurent.

---

<sup>1</sup> *Ibid.*

<sup>2</sup> Hector BERLIOZ, *Voyage musical en Allemagne et en Italie*, Paris, 1844, vol. 1, p. 28.

<sup>3</sup> Thomas GROSSER, « La perception du paysage chez les voyageurs allemands en France », *Revue germanique internationale*, 1997, vol. 7, p. 36.

<sup>4</sup> Alain ROGER, *Court traité du paysage, op. cit.* Chapitre 5 : « Vers de nouveaux paysages ».

<sup>5</sup> Serge BRIFFAUD, « Face au spectacle de la nature », in Alain CORBIN, Georges VIGARELLO et Jean-Jacques COURTINE (dirs.), *Histoire des émotions. II- Des Lumières à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Seuil, 2016, vol. 2, p. 57.

### *Les stéréotypes paysagers : la campagne, la plaine, la montagne et la mer*

Dans le deuxième chapitre, nous avons longuement explicité les mécanismes de rédaction des récits de voyage et présenté certains des nombreux *topoi* de la littérature viatique. Les descriptions paysagères ayant trait à la campagne, à la plaine, à la montagne ou à la mer entrent dans cette catégorie des *topoi* du voyage. La culture sociale du paysage en Europe influence et conditionne les voyageurs à voir et ressentir les paysages d'une manière proche. Ensuite, ils sont tentés de les décrire en utilisant le même langage et les mêmes champs lexicaux, ce qui aboutit à la création de véritables stéréotypes paysagers.

Les stéréotypes paysagers ne sont pas fixes au cours du siècle de notre étude. Nous venons de le voir, la culture sociale du paysage et les considérations à l'égard de certains paysages spécifiques évoluent fortement entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. C'est au cours de la période que se créent les stéréotypes de la montagne et de la mer, en superposition de ceux de la campagne et de la plaine, plus anciens, qui tendent à subsister.

Le premier stéréotype existe depuis le XVII<sup>e</sup> siècle. Associé aux codes de la beauté de la peinture classique, la campagne fertile et cultivée renvoie à une société heureuse héritée de la poésie et de la peinture pastorale. Pour beaucoup de voyageurs comme pour Girardin, « le plus beau spectacle de la Nature serait sans doute celui de Campagnes heureuses »<sup>1</sup>. En effet, affilié au mythe de l'Âge d'or, le *topos* de la campagne fait usage du champ lexical du jardin avec lequel les voyageurs créent de nombreuses analogies. *L'Encyclopédie* cite la « charmante description » du jardin d'Eden du poète anglais John Milton comme référence aux jardins :

Tel était ce lieu ; asile heureux et champêtre d'un aspect varié, bosquets dont les arbres riches pleurent des larmes de baumes et de gommes parfumées ; bocages dont le fruit, d'une écorce d'or poli, se suspend aimable et d'un goût délicieux ; fables vraies de l'Hespérie si elles sont vraies, c'est seulement ici. Entre ces bosquets sont interposés des clairières, des pelouses rases, des troupeaux paissant l'herbe tendre ; ou bien des monticules plantés de palmiers s'élèvent, le giron fleuri de quelque vallon arrosé déploie ses trésors ; fleurs de toutes couleurs, et la rose sans épines<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> René-Louis DE GIRARDIN, *De la composition des paysages*, op. cit., p. 9.

<sup>2</sup> John MILTON, *Paradis perdu*, traduit par François René de CHATEAUBRIAND, Québec, Samizdat, 2012, p. 65. Publié par Milton en 1667 et traduit dans de nombreuses langues dont plusieurs fois en français, la traduction la plus réputée est celle de Chateaubriand que nous citons.



Moins recherché à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle qu'à l'époque de Milton, le paysage de la campagne riante plaît néanmoins toujours aux voyageurs. La Garde de Chambonas jouit ainsi des paysages valaques au début des années 1820 : « j'admire la fertilité naturelle de cette terre que je parcours ; quelle variété de beautés ! »<sup>1</sup>. Pour plaire, ce paysage généralement situé en plaine doit nécessairement être « borné », la vue ne doit pas se perdre à l'horizon, comme l'explique Beudant en Hongrie : « On parcourt longtemps une plaine assez bien cultivée : les îles du Danube bornent l'horizon au nord, et les forêts qui les couvrent donnent au tableau un aspect riant »<sup>2</sup>. L'ornement du paysage, la « variété de beautés » et l'aspect riant plaisent également à l'Anglais Depping près du lac de Constance :

Dès qu'on a passé le Rhin, la route publique n'a plus cette monotonie des routes en Allemagne et même en France : passant entre des vergers, des maisons isolées, des champs, des bois, des collines, des sources et d'autres objets, elle offre une grande variété et presque toujours des vues agréables<sup>3</sup>.

Depping oppose la campagne riante offrant des vues agréables à la monotonie des routes en Allemagne et en France. Par monotonie il entend un paysage peu diversifié, peu cultivé, non borné et surtout vide de toute animation humaine ou animale. Ce paysage où rien ne satisfait la curiosité du regard se situe en plaine et correspond au second stéréotype paysager : la plaine monotone. Consciemment ou inconsciemment presque tous les voyageurs effectuent ce même constat. Malgré son aspect cultivé, la campagne entre Vérone et Vicence n'offre à Elisa von der Recke qu'une « uniformité ennuyeuse »<sup>4</sup>. Pour La Garde Chambonas, l'Alföld<sup>5</sup> hongrois n'est qu'une « vaste solitude »<sup>6</sup> et pour Blanqui la lande écossaise où il n'y a « pas un seul arbre, un sapin, un buisson [et qui] ressemble aux flots d'une mer agitée, qui se seraient pétrifiés tout à coup [...] Cet horizon

---

<sup>1</sup> Auguste de LA GARDE DE CHAMBONAS, *Voyage de Moscou à Vienne*, *op. cit.*, p. 349.

<sup>2</sup> François-Sulpice BEUDANT, *Voyage minéralogique et géologique en Hongrie*, *op. cit.*, vol. 1, p. 209.

<sup>3</sup> Georges DEPPING, *Remarques faites dans un voyage de Paris à Munich au commencement de 1813*, *op. cit.*, p. 75.

<sup>4</sup> Elisa VON DER RECKE, *Voyage en Allemagne, dans le Tyrol et en Italie*, *op. cit.*, vol. 1, p. 156.

<sup>5</sup> Bassin sédimentaire d'une superficie de 100.000 km<sup>2</sup>, la grande plaine de Hongrie s'étend sur plus de la moitié du territoire de la Hongrie actuelle.

<sup>6</sup> Auguste de LA GARDE DE CHAMBONAS, *Voyage de Moscou à Vienne*, *op. cit.*, p. 413.

sans limites [...] attriste l'imagination jusqu'à l'extrême »<sup>1</sup>. Comme l'explique le vicomte Walsh, « la plaine n'a point d'attrait pour le voyageur, elle lui montre tout d'un coup, et ne peut plus rien promettre à sa curiosité »<sup>2</sup>, tandis que lorsque sa route bifurque vers les Alpes il se réjouit de trouver de nouveaux paysages satisfaisant ses goûts et son regard.

La découverte esthétique des montagnes survenue dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle a été très étudiée depuis près d'un siècle<sup>3</sup>. Bien qu'étant des espaces connus et parcourus depuis toujours, les montagnes à l'instar des Alpes, demeurent néanmoins des espaces évités. Le paradigme d'appréciation classique ne considère les montagnes que comme des difformités, comme des « pays affreux » et dangereux, lieux de mythes et légendes sordides et diaboliques, que les voyageurs cherchent à parcourir le plus vite possible. Moins de cent années plus tard, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, les montagnes sont devenues un espace très recherché, parfois même les observer et les visiter est devenu l'unique but d'un voyage. Pour ce faire, il a fallu « littéralement *inventer* la Montagne en tant que paysage »<sup>4</sup>.

Du point de vue esthétique, le poème *Die Alpen* publié par le savant suisse Albrecht von Haller en 1732 et sous-titré « Paysage des Alpes. La nature montrant à un berger un beau paysage » dans sa traduction française, offrit à voir un paysage et non plus seulement un « pays ». Quelques années plus tard, en 1741, les lettres rédigées et largement diffusées des nobles anglais Richard Pococke et William Windham à propos de Chamonix et de leur excursion sur la Mer de Glace firent connaître à la noblesse anglaise cet espace si singulier, qui bien vite s'inscrivit dans les étapes indispensables du Grand Tour. Nous avons déjà mentionné l'influence considérable de la *Nouvelle Héloïse* publiée en 1761 par Jean-Jacques Rousseau, où il fait dire à son personnage Saint-Preux, après une longue

---

<sup>1</sup> Adolphe BLANQUI, *Voyage d'un jeune Français en Angleterre et en Ecosse pendant l'automne 1823*, op. cit., p. 144.

<sup>2</sup> Joseph Alexis vicomte de WALSH et fils WALSH, *Voyage à Prague et à Léoben*, op. cit., p. 210.

<sup>3</sup> Parmi la bibliographie abondante sur le sujet, citons les travaux pionniers de Claire-Éliane Engel : Claire-Éliane ENGEL, *La littérature alpestre en France et en Angleterre aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles*, Chambéry, Dardel, 1930 ; Claire-Éliane ENGEL, *Les écrivains à la montagne : ces monts affreux (1650-1810)*, Paris, Delagrave, 1934 ; Claire-Éliane ENGEL, *Les écrivains à la montagne : ces monts sublimes (1803-1895)*, Paris, Delagrave, 1936 ; et les travaux bien plus récents de Claude Reichler : Claude REICHLER, *La découverte des Alpes et la question du paysage*, Genève, Georg, 2002 ; Claude REICHLER, *Les Alpes et leurs imagiers, voyage historique du regard*, Lausanne, PPUR, 2013.

<sup>4</sup> Alain ROGER, « Barbarus Hic Ego. Essai sur le dépaysement », in György TVERDOTA (dir.), *Écrire le voyage*, Paris, Presses de la Sorbonne nouvelle, 1994, p. 20.

description d'un paysage idyllique des Alpes valaisannes : « J'aurais passé tout le temps de mon voyage dans le seul enchantement du paysage, si je n'en eusse éprouvé un plus doux encore dans le commerce des habitants »<sup>1</sup>.

Si à l'instar du vicomte Walsh précédemment cité, les voyageurs se désolent de la monotonie de la plaine, ils sont satisfaits de voyager à travers des massifs montagneux, car, comme près de Salzbourg : « chaque excursion que le voyageur fait dans cette contrée excite la surprise, par les scènes variées et les contrastes qu'offrent les différents aspects »<sup>2</sup>. D'un espace précédemment évité, les montagnes et en particulier les Alpes deviennent un espace recherché, au point que les voyageurs peuvent faire des détours pour satisfaire leur curiosité. Le baron d'Haussez ne déroge pas à cette nouvelle tendance du voyage : « Je ne voulus pas m'éloigner de la Savoie, sans avoir visité la vallée tant célébrée de *Chamouny*. C'est une excursion obligée pour tout voyageur qui va en Italie »<sup>3</sup>. Ce sont des paysages bien particuliers que viennent chercher les voyageurs dans les montagnes, à savoir d'abord les « sublimes horreurs », la résonance dans l'âme de la verticalité et du précipice, puis plus simplement la sublime nature, variée et singulière. Nécessitant un vocabulaire spécifique et un apprentissage du regard, décrire son observation et ses émotions face aux montagnes n'est pas l'exercice le plus aisé pour certains voyageurs. Par le jeu des influences réciproques, un *topos* très spécifique aux hautes montagnes émerge dans les années 1780, jusqu'à pouvoir désorienter les voyageurs en zone de moyenne montagne.

La création culturelle et esthétique de l'espace maritime se rapproche d'un point de vue épistémologique de celle de la montagne. Tous deux sont des « révélateurs de paysages »<sup>4</sup>, qui possèdent un dispositif d'observation comparable. Plus encore, leur « découverte » et appréciation s'est déroulée de manière parallèle à partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>5</sup>. D'un espace mystérieux, dangereux, empreint de mythes et légendes et

---

<sup>1</sup> Jean-Jacques ROUSSEAU, *Julie ou la Nouvelle Héloïse*, Paris, Librairie Générale Française, 2002, p. 132.

<sup>2</sup> Elisa VON DER RECKE, *Voyage en Allemagne, dans le Tyrol et en Italie*, *op. cit.*, vol. 1, p. 43.

<sup>3</sup> Charles LEMERCIER DE LONGPRE BARON D'HAUSSEZ, *Voyage d'un exilé*, *op. cit.*, vol. 2, p. 549.

<sup>4</sup> François WALTER, « Savoirs croisés de la mer et de la montagne au XVIII<sup>e</sup> siècle », in Alain CABANTOUS, Jean-Luc CHAPPEY, Renaud MORIEUX, Natalie RICHARD et François WALTER (dirs.), *Mer et montagne dans la culture européenne*, Rennes, PUR, 2011, p. 243.

<sup>5</sup> Sur cette question nous renvoyons à Alain CORBIN, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage 1750-1840*, *op. cit.*

caractérisé dans l’imaginaire collectif par des naufrages et catastrophes, la mer et son littoral deviennent peu à peu un espace répondant aux nouvelles attentes des Européens. Au même titre que la montagne, l’immensité infinie pour le regard, les manifestations climatiques d’ampleur, la confrontation aux éléments se métamorphosent en espaces où chercher le sublime par excellence. Comme la montagne qui s’appréhende par l’effort physique, la mer est également le lieu de la confrontation entre le corps et la nature, suite au développement des cures médicales dans l’eau de mer prescrites par les médecins. Les analogies représentatives entre mer et montagne par les Européens des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles sont nombreuses. Elles possèdent la même charge symbolique ainsi que les mêmes modalités de mise en récit : mise en mot complexe et recours à la métaphore, mise en image par la gravure et difficulté de transposition cartographique<sup>1</sup>.

Les voyageurs que nous étudions usent des *topoi* de la campagne riante, de la plaine monotone, des montagnes sublimes et de la mer. L’évolution des paradigmes d’appréciation vers le sublime met en avant l’expérience sensible du paysage où le corps aussi bien que l’âme ou l’esprit est assailli par des perceptions, des émotions et des sensations, dont celle du temps.

### *L’homme dans, et face au paysage*

#### *De la perception de l’espace aux sensations et émotions paysagères*

D’après François Walter, « les voyageurs du XVIII<sup>e</sup> siècle se montrent attentifs aux formes spécifiques de la relation à l’espace »<sup>2</sup>. Cependant, leurs expériences perceptives de l’espace sont filtrées par les paradigmes et conceptions de leur époque à l’instar des règles mathématiques de la perspective, héritées de l’âge classique. Par exemple, en Suisse, certains voyageurs s’étonnent dans le troisième quart du siècle que la taille des montagnes ne double pas lorsque la moitié de la distance pour les atteindre a été parcourue<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> François WALTER, « Savoirs croisés de la mer et de la montagne au XVIII<sup>e</sup> siècle », *op. cit.*, p. 255.

<sup>2</sup> François WALTER, « Perception des paysages, action sur l’espace : la Suisse au XVIII<sup>e</sup> siècle », *op. cit.*, p. 4.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 7.

Plus concrètement, les distances et l'espace ne s'apprécient pas indépendamment des manières de le parcourir. En mouvement, la vue n'est pas le seul sens entrant en compte dans la perception des distances, de l'espace et du paysage. Cette saisie sensorielle résulte de plusieurs éléments. La vue y tient naturellement une importance capitale, mais également le reste du corps. En effet, par kinesthésie c'est-à-dire par la perception des déplacements du corps, ou par cénesthésie, autrement dit par le sentiment général de son corps, l'homme est en mesure de percevoir la distance et l'espace.

Pour Michel Collot, « si l'on envisage la *psychogenèse* de l'espace, il apparaît que l'organisation de l'espace se développe parallèlement à celle du schéma corporel »<sup>1</sup>. L'appréciation des distances et de l'espace résulte de la vue, mais aussi, et surtout de l'expérience du mouvement. Par exemple, un marcheur perçoit la distance et l'espace par le balancier du corps mis en mouvement par la marche et par l'espacement de ses pas autant que par la vue. Le principe de double perception intriquée entre la vue et le corps est le même en voiture ou en bateau. La sensation des roues sur la route, les cahots de la voiture, la perception de l'accélération ou du roulis du bateau par l'oreille interne sont par exemple autant de perceptions qui engagent la statique du corps.

La perception du paysage emprunte les mêmes chemins. En effet, tous les sens permettant la perception de l'espace contribuent à composer les émotions suscitées par le paysage. Bien évidemment, la vision tient une place prépondérante dans la genèse des émotions, car plus qu'un enregistrement, c'est par ce sens que l'homme interprète principalement l'environnement. Pour reprendre Augustin Berque, « notre regard ne se porte pas seulement *sur* le paysage ; dans une certaine mesure, il *est* le paysage »<sup>2</sup>. Cependant, si certains auteurs analysent que « le paysage ne se réduit pas à un spectacle »<sup>3</sup>, pour d'autres il devient en revanche un spectacle nouveau qui n'existait pas auparavant<sup>4</sup>. Ce nouveau spectacle se caractérise par la participation même de l'homme, qui, de son ancienne position d'observateur, s'implique pour devenir acteur du spectacle.

---

<sup>1</sup> Michel COLLOT, « Points de vue sur la perception des paysages », *op. cit.*, p. 217 ; voir également Jacques PALIARD, *Pensée implicite et perception visuelle*, Paris, PUF, 1949.

<sup>2</sup> Augustin BERQUE, *Les raisons du paysage*, Paris, Hazan, 1995, p. 25.

<sup>3</sup> Alain CORBIN, *L'homme dans le paysage*, *op. cit.*, p. 9.

<sup>4</sup> Serge BRIFFAUD, « Face au spectacle de la nature », *op. cit.*, p. 57.

Ainsi, les sens n'étant pas « fenêtres » sur le monde, mais « miroirs »<sup>1</sup> ils offrent aux Européens la possibilité du « voyage dans la substance »<sup>2</sup>, c'est-à-dire autant dans le paysage que dans la matière, particulièrement dans le cas du voyage savant.

Du fait de la faible urbanisation de l'Europe entre les années 1750 et 1850 et des temps de transport conséquents entre les villes, les voyageurs décrivent relativement peu de paysages urbains par rapport aux paysages naturels. De plus, l'action du déplacement s'effectuant au milieu d'un environnement naturel, nous définissons le paysage principalement par un paysage naturel et non urbain. C'est donc au milieu de paysages, au sein de la nature, appréhendées par les tous les sens du corps, que les voyageurs ressentent principalement des sensations et émotions paysagères. Nous l'avons vu, ils sont rarement insensibles aux paysages et à la nature. Pour preuve, Girardin intitule le quinzième chapitre de son *Traité des jardins* « Du pouvoir des Paysages sur nos sens, et par contrecoup sur notre âme ». Plus encore, les voyageurs européens de la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> et de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle cherchent avant tout des sensations dans les paysages et la nature. C'est par exemple le cas d'Adolphe Blanqui, parti en Espagne pour voir « les ruines de tout un ordre de chose » et « chercher dans cette triste contemplation un sujet d'émotions et de pensées nouvelles »<sup>3</sup>.

Les émotions du voyageur face au paysage peuvent être classées en deux catégories : agréable ou désagréable, allant de la sérénité à l'angoisse, du bonheur à la tristesse. Bien évidemment ces émotions dépendent des personnalités, des états d'âme et des goûts propres à chaque voyageur. Néanmoins, de la même manière que la culture sociale du paysage, les influences culturelles sont à considérer dans la création de sensations et d'émotions. Durant l'entre-deux-guerres, Paul van Tieghem a étudié *Le Sentiment de la Nature dans le Prérromantisme européen*<sup>4</sup>. À travers son ouvrage, il fait un état des lieux du sentiment de la nature dans les différents genres littéraires européens à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle sous de nombreux aspects. On y retrouve logiquement les mêmes éléments que ceux développés par les voyageurs. En effet, le genre récit viatique se situe

---

<sup>1</sup> David LE BRETON, « Le paysage pour le marcheur », *op. cit.*, p. 247.

<sup>2</sup> Barbara Maria STAFFORD, *Voyage into Substance. Art, Science, Nature and the Illustrated Travel Account 1760-1840*, Cambridge, MIT press, 1984.

<sup>3</sup> Adolphe BLANQUI, *Voyage à Madrid (Août et Septembre 1826)*, *op. cit.*, p. V.

<sup>4</sup> Paul VAN TIEGHEM, *Le sentiment de la nature dans le prérromantisme européen*, Paris, Nizet, 1960.

à la frontière de plusieurs genres en plus d'être par définition poreux aux influences littéraires. Par-delà les fortes influences réciproques entre les découvertes esthétiques issues du voyage et l'influence de la littérature sur ses pratiques, plusieurs voyageurs du corpus sont par ailleurs écrivains de métiers. Ainsi ils développent les mêmes idées et décrivent les mêmes sentiments ou émotions face aux paysages et à la nature que ceux existant dans la littérature.

Dans la littérature comme dans les récits de voyage, l'influence des saisons, des conditions climatiques, des heures du jour pour observer et ressentir la nature ainsi que les *topoi* de la mer et de la montagne, de la campagne et de la forêt, du ciel et des astres est présente et semblable. Les paysages et la nature peuvent attrister les voyageurs. C'est le cas d'Achille Lheureux et Charles Furne, éplorés face à une plaine désertique au nord de l'Espagne : « Le lendemain, journée aussi triste, un terrain presque nu, plat et sans culture »<sup>1</sup> ou de Giuseppe Acerbi en Finlande « On se figure difficilement combien la profonde solitude de ces immenses plaines de glace ajoute aux sentiments de tristesse qu'elles inspirent »<sup>2</sup>. Les paysages et la nature angoissent la majorité des voyageurs lorsque le regard se perd dans l'infini. Ils peuvent également amener à remémorer des souvenirs, à l'instar de la forêt « refuge des nostalgies d'un monde perdu »<sup>3</sup> et surtout contribuer à faire émerger des émotions chaleureuses et heureuses. La campagne riante, ce « rêve de la vie rustique »<sup>4</sup> ou sensibilité paysagère animée par la pastorale antique et ancrée dans le mythe de l'Âge d'or, est très étroitement liée à l'idée de bonheur au XVIII<sup>e</sup> et au début du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>5</sup>. À la fin du XVIII<sup>e</sup> et au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les traités philosophiques abordant la question du bonheur dans le cadre rural sont en vogue en France et en Europe à l'image des *Réflexions sur le goût de la campagne*<sup>6</sup> du cardinal de Bernis publié de manière posthume en 1819, du *Bonheur des campagnes*<sup>7</sup> publié en 1785 par Lezay-

---

<sup>1</sup> Achille LHEUREUX et Charles FURNE, *Voyage de deux amis en Espagne*, *op. cit.*, p. 34.

<sup>2</sup> Giuseppe ACERBI, *Voyage au Cap-Nord*, Paris, 1804, vol. 1, p. 238.

<sup>3</sup> Martine CHALVET, *Une histoire de la forêt*, Paris, Seuil, 2011, p. 139.

<sup>4</sup> Paul VAN TIEGHEM, *Le sentiment de la nature dans le préromantisme européen*, *op. cit.*, p. 213.

<sup>5</sup> Robert MAUZI, *L'idée du bonheur dans la littérature et la pensée françaises au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Albin Michel, 1994 ; Georges MINOIS, *L'Âge d'or : Histoire de la poursuite du bonheur*, Paris, Fayard, 2009.

<sup>6</sup> François-Joachim DE PIERRE, CARDINAL DE BERNIS, « Réflexions sur le goût de la campagne », in *Œuvres*, Paris, Dabo, Tremblay, Feret et Gayet, 1819, vol. 2.

<sup>7</sup> Adrien DE LEZAY-MARNESIA, *Le bonheur des campagnes*, Neuchâtel, Prault, 1785.

Marnésia ou encore du *Bonheur rural*<sup>1</sup> écrit par le franciscain nantais Pierre Etienne et publié en 1788.

La nature et ses paysages amènent l'homme à ressentir des sensations et émotions parfois agréables, parfois désagréables. Nous avons vu dans le premier chapitre que la perception du temps peut être déformée chez l'homme par différents états émotifs : des sensations agréables accélèrent le temps tandis que des sensations désagréables le ralentissent. Dans le *Salon de 1767*, Diderot décrit les tableaux de Vernet à la manière d'une véritable promenade dans la nature. Admirant une nature « imposante, majestueuse et belle »<sup>2</sup>, lui procurant une « variété de sensations délicieuses »<sup>3</sup>, il perd la notion du temps : « Qui sait le temps que je passai dans cet état d'enchantement ? Je crois que j'y serais encore sans un bruit confus de voix qui m'appelaient »<sup>4</sup>. À l'image de Diderot qui a dû vivre cet état de perte de repère temporel, les voyageurs ressentent fréquemment cette sensation de perception du temps modifiée par les émotions. Les exemples sont innombrables dans les récits. À mi-chemin entre Moscou et Kiev, Germaine de Staël compare sa perception du temps à un cauchemar : la monotonie du paysage lui semble rendre le paysage infini et ainsi brouiller le rapport entre l'espace et le temps, donc ralentir le temps :

Quoiqu'on me conduisit avec une grande rapidité, il me semblait que je n'avancais pas, tant la contrée était monotone. Des plaines de sables, quelques forêts de bouleaux, et des villages à grande distance les uns des autres, composés de maisons de bois toutes taillées sur le même modèle, voilà les seuls objets qui s'offrissent à mes regards. J'éprouvais cette sorte de cauchemar qui saisit quelquefois la nuit, quand on croit marcher toujours et n'avancer jamais. Il me semblait que ce pays était l'image de l'espace infini, et qu'il fallait l'éternité pour le traverser<sup>5</sup>.

À l'opposé, selon les principes d'appréciation esthétique du paysage de son époque, François Gabriel de Bray aime admirer les montagnes tyroliennes. Après avoir décrit des sommets enneigés, des lacs et des cascades il conclut : « Quand on a de pareilles scènes

---

<sup>1</sup> Pierre ETIENNE, *Le bonheur rural*, Nantes, 1788.

<sup>2</sup> Denis DIDEROT, *Salons III. Ruines et paysages. Salon de 1767*, op. cit., p. 211.

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 212.

<sup>5</sup> Germaine DE STAËL, *Dix années d'exil*, Paris, Plon, 1904, p. 287.



sous les yeux, les moments passent vite »<sup>1</sup>. Quelques années plus tard, Stendhal fait une analogie intéressante entre la vue et l'ouïe. Il reconnaît que les paysages qu'il juge « beaux », lui procurent d'intenses sensations, au même titre que la musique bien exécutée : « J'aime les beaux paysages, ils font quelquefois sur mon âme le même effet qu'un archet bien manié sur un violon sonore ; ils créent des sensations folles »<sup>2</sup>. Ainsi il fait le lien entre perception du paysage et sensations. Cependant ces sensations ne sont pas anodines. Traitées par la mécanique psychologique et cognitive elles créent – du moins influencent – son appréciation du temps. La perception du paysage est parfois fixe, lorsque le voyageur est à l'arrêt, mais, et c'est une spécificité du voyage, également en mouvement, lorsqu'il se déplace.

### *Paysages en mouvement et perception du temps*

L'homme des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles perçoit les paysages principalement par la vue. Selon les caractéristiques du paysage, ses goûts esthétiques et la luminosité, il ne perçoit pas l'espace de la même manière. Parallèlement à cette première constatation, dans le cas spécifique du voyage, l'observation s'effectue de surcroît en mouvement. Les quatre cas liant la vitesse de déplacement et la capacité d'observation du voyageur développés en début de chapitre mettent en évidence un lien fort entre la vitesse de déplacement, la capacité d'observation, l'appréciation du paysage et les émotions créées chez les voyageurs. La mise en relation de ces quatre éléments aboutit à deux principaux cas de figure de perception du temps dans le voyage en Europe entre Lumières et romantisme.

La première éventualité rencontrée par les voyageurs correspond au ralentissement du temps. Déjà évoqué à plusieurs reprises à travers des extraits de récits de voyage cités, ce véritable *topos* du récit de voyage est lié à un second *topos*, celui des paysages perçus comme « monotones ». Cette perception peut être résumée de la sorte : le temps s'écoule lentement lorsque les paysages sont monotones. Nous l'avons vu, la plaine non bornée par d'autres éléments (forêt, montagne), peu cultivée et habitée ou bien les steppes et grandes étendues de forêt sont conçues par les voyageurs comme le

---

<sup>1</sup> François Gabriel de BRAY, *Voyage aux salines de Salzbourg et de Reichenhall et dans une partie du Tyrol et de la Haute-Bavière*, Berlin, Decker, 1807, p. 67.

<sup>2</sup> STENDHAL, *Mémoires d'un Touriste*, Paris, Michel Lévy frères, 1854, vol. 1, p. 77.

paroxysme de la monotonie. Ces reliefs ou espaces géographiques sont assez peu présents en Europe de l'Ouest, mais se rencontrent considérablement au nord et dans tout l'est de l'Europe. Adolphe Blanqui perçoit une des plaines frontalières entre l'Angleterre et l'Écosse comme monotone ou encore « stérile pour le voyageur ». Bien qu'il avance à une vitesse certaine, ne pouvant s'émanciper de son ennui, il lui semble perdre son temps :

La plaine de Penrith à Carlisle triste et monotone comme l'esclavage, ne présente aucun point de vue qui puisse nous distraire. Si l'on excepte ses lacs, que nous n'avons pas vus, ce comté de Cumberland est bien stérile pour le voyageur : vingt-huit terribles milles, sans qu'un objet intéressant attire ses regards ! les chevaux ont beau avoir des ailes, ils ne vont plus assez vite à notre gré, et tout le temps que nous passons à parcourir cette plaine bourbeuse, nous semble un temps perdu<sup>1</sup>.

La monotonie des paysages ne correspond pas seulement à la plaine. Certains voyageurs exigeants semblent se lasser rapidement des paysages qui les entourent. Cela se vérifie particulièrement lors d'un trajet en aller-retour sur le même itinéraire. Romain Colomb paraît lassé de la route de Naples : « Parcourant une route que je connaissais déjà, ma curiosité était moins excitée ; tout indiquait une certaine monotonie dans le voyage et l'absence de tout sujet intéressant pour le journal »<sup>2</sup>. Si l'itinéraire devient monotone, le voyageur s'impatiente et le trajet semble durer plus longtemps au retour qu'à l'aller pour le voyageur. Goethe expérimente cette perception lors d'un trajet dans le Valais suisse : « Nous sommes revenus de nuit à cheval, et le chemin nous a paru plus long au retour qu'à la venue, où nous étions attirés d'un objet à l'autre »<sup>3</sup>.

De manière diamétralement opposée, l'admiration d'un paysage plaisant au goût du voyageur va avoir tendance à lui faire percevoir le temps de façon accélérée. Malgré des routes très mauvaises qui restreignent sa vitesse à l'allure de la marche, le temps semble s'écouler rapidement pour le naturaliste Townson en Hongrie. Les conditions météorologiques clémentes et un paysage plaisant ou agréable modifient sa perception

---

<sup>1</sup> Adolphe BLANQUI, *Voyage d'un jeune Français en Angleterre et en Écosse pendant l'automne 1823*, op. cit., p. 127.

<sup>2</sup> Romain COLOMB, *Journal d'un voyage en Italie et en Suisse, pendant l'année 1828*, op. cit., p. 180.

<sup>3</sup> Johann VON GOETHE, *Voyage en Suisse et en Italie*, Jacques Porchat, Paris, Hachette, 1862, p. 40.

du temps, donc de son temps de transport : « Cependant le temps était clément et la campagne que je traversais agréable, le temps ne m'apparut pas long »<sup>1</sup>.

En leur procurant des sensations ou émotions agréables, les paysages qui plaisent aux voyageurs ont tendance à accélérer leur perception du temps. De la même manière, une succession de paysages ou d'éléments paysagers occupent « l'œil et l'esprit » des voyageurs, comme l'explique Buchon : « En dehors du bâtiment, le spectacle des lieux qui se dérobent successivement devant vous occupe puissamment aussi et l'œil et l'esprit pendant cette course de huit à dix heures »<sup>2</sup>. Le temps semble donc accéléré pour les voyageurs. En effet, véritable spécificité du voyage, l'alternance de paysages ou plus simplement de vues occupe le système attentionnel des voyageurs, éloignant de fait la monotonie. Un voyageur anonyme suisse exprime clairement cette « antimotonie » lorsqu'il traverse la Bourgogne en diligence. Il est dans une disposition émotionnelle joyeuse du fait des conditions météorologiques favorables et le chantier du canal de Bourgogne lui procure une variété d'éléments paysagers brisant la monotonie :

Le temps était superbe ; le soleil, qui depuis quelques jours s'était dérobé à notre vue, nous montrait sa face radieuse. La route est bordée d'arbres le long de l'Yonne et du canal de Bourgogne, auquel plus de deux mille ouvriers travaillaient ; ce qui rendait cette contrée vivante et lui donnait un air animé qui distrairait la monotonie de ce voyage<sup>3</sup>.

À l'échelle de l'Europe, les voyageurs n'ont pas toujours la chance de pouvoir se déplacer au milieu d'une succession rapide de paysages ou de pouvoir admirer une variété d'éléments suffisante pour le rendre moins monotone. Certains espaces ou pays possèdent naturellement des paysages ou éléments paysagers bien plus diversifiés que d'autres. Par ses paysages alpins très recherchés, la Suisse est probablement dans la géographie des voyageurs européens le pays le moins monotone du continent. Mme Vigée Le Brun confirme cette absence de monotonie dans les cantons helvètes :

---

<sup>1</sup> Robert TOWNSON, *Travels in Hungary*, *op. cit.*, p. 435 "But as the weather was fine, and the country through which I passed pleasant, time did not appear long".

<sup>2</sup> Jean-Alexandre BUCHON, *La Grèce continentale et la Morée*, *op. cit.*, p. 56.

<sup>3</sup> ANONYME, *Journal d'un voyage de Genève à Paris, par la Diligence, fait en 1791*, *op. cit.*, p. 108.

En voyageant en Suisse, on passe d'enchantement en enchantement ; quand on sait bien voir, on n'y connaît point la monotonie ; à chaque pas la scène varie, d'un site charmant vous passez à un site sévère : c'est ce que j'éprouvai en allant à Zurich<sup>1</sup>.

Bien que les grandes tendances de modification de la perception du temps par le paysage soient, comme nous venons de le voir avec les exemples précédemment cités une réalité, de nombreux autres facteurs peuvent avoir une influence. La personnalité du voyageur et le but ou le type de son voyage affectent à des degrés divers sa perception du paysage, donc du temps. Fait prisonnier durant les guerres napoléoniennes, à la bataille de Fuengirola en octobre 1810, le baron irlandais Andrew Blayney fut retenu captif par la France pendant quatre ans. Capturé au sud de l'Espagne il fut contraint de traverser l'Espagne et la France pour être détenu presque trois années à Verdun. Son statut de baron lui offre des conditions de détention relativement souples et agréables : il se déplace à cheval tout en étant escorté et jouit d'une relative liberté de mouvement au sein des convois militaires français. Néanmoins, il est tout de même contraint au déplacement, et ce, pour une durée qu'il ignore. La particularité de son voyage explique peut-être sa perception singulière de l'écoulement du temps lors de son déplacement entre Madrid et Guadarrama : « la route était relativement bonne et la rangée d'arbres plantée de chaque côté soulageait la vue, rendant le trajet plus court »<sup>2</sup>. Habituellement les rangées d'arbres plantés de chaque côté de la route fatiguent au plus haut point la patience des voyageurs. Elles contribuent justement à rendre le paysage monotone. L'uniformité de ce paysage décrit comme uniforme par la majorité des voyageurs se métamorphose en paysage varié pour un prisonnier contraint au déplacement et parfois au confinement.

L'exemple de Lord Blayney demeure néanmoins très marginal dans le corpus et donc probablement parmi les voyageurs internationaux en Europe. Pour l'immense majorité des voyageurs, le paysage, tant par sa variété ou sa monotonie, que par les sensations et émotions qu'il leur procure est résumé par le baron d'Haussez naviguant sur le lac Majeur :

---

<sup>1</sup> Elisabeth VIGEE LE BRUN, « Voyage en Suisse », in *Souvenirs*, Paris, 1835, vol. 3, p. 244.

<sup>2</sup> Andrew Thomas Lord BLAYNEY, *Narrative of a forced journey through Spain and France as a prisoner of war in the years 1810 to 1814*, Londres, Kerby, 1814, vol. 1, p. 322 : « The distance from Madrid to the village of Guadarrama is nine long Spanish leagues, so that on arriving there the convoy was greatly fatigued ; and particularly the prisoners, after their long confinement. The road was, however, tolerably good, and the single row of trees on each side relieving the eye, made it appear shorter ».

La marche du bateau semblait se ralentir, parce que je n'avais plus sous les yeux les sites enchanteurs qui me la faisaient trouver trop rapide. Ainsi que les montagnes, le lac et ses rives avaient perdu l'aspect animé qui, à la hauteur des îles Borromée, ajoutait au charme de leurs détails<sup>1</sup>.

*Paysages exotiques, éloignement culturel et déformation du temps et de l'espace*

Lors d'un voyage de plusieurs centaines ou milliers de kilomètres, le voyageur va être confronté à une multitude de paysages. À l'exception de la navigation hauturière, les changements de paysages interviennent de manière progressive à l'échelle de l'Europe, bien que la vitesse de transport influe sur leur transition. De Gibraltar à l'Oural, des Cyclades à l'Islande, les voyageurs effectuant un voyage à l'échelle du continent sont tôt ou tard confrontés à des paysages dont ils n'ont peu, voire aucune, image mentale. La confrontation du regard des voyageurs face à ces nouveaux paysages que l'on peut qualifier d'exotiques entraîne plus qu'une simple surprise ou curiosité. En effet, l'exotisme provoque « une certaine attitude mentale envers l'étranger, une sensibilité particulière, développée dans le contexte d'un voyage »<sup>2</sup>.

À partir de ce premier constat, il devient intéressant de mettre en perspective l'attitude mentale engendrée par l'exotisme avec la perception du paysage, la perception de l'environnement culturel et leur influence sur la perception du temps. Du fait de la définition même de l'exotisme, des limites s'imposent. En effet, chaque voyageur par sa nationalité, par les lieux où il a vécu ainsi que par ses expériences et voyages passés, aura une définition de l'exotisme différente. En outre, par l'absence de modèles ou *topos* existants, la description de paysages exotiques, d'un point de vue esthétique, peut devenir une entreprise ardue pour certains voyageurs<sup>3</sup>.

Un environnement exotique, tant du point de vue du paysage que de ses habitants, accapare logiquement la curiosité et donc l'attention du voyageur. Les mœurs et surtout

---

<sup>1</sup> Charles LEMERCIER DE LONGPRE BARON D'HAUSSEZ, *Alpes et Danube, op. cit.*, vol. 1, p. 307.

<sup>2</sup> Jean-Marc MOURA, *Lire l'Exotisme*, Paris, Dunod, 1992, p. 3.

<sup>3</sup> À propos des paysages scandinaves voir par exemple Alain GUYOT, « Le Nord : un paysage à lire ou à inventer ? Ampère et Marmier en Scandinavie (1827-1839) », in Kajsa ANDERSON (dir.), *L'image du Nord chez Stendhal et les Romantiques*, Örebro, Université d'Örebro, 2004, vol. 1, pp. 330-344.

les costumes des peuples culturellement étrangers aux yeux des voyageurs vont avoir tendance à le distraire. Comme il l'a été déjà expliqué, le système attentionnel influence de manière non négligeable la perception du temps. Marcel de Serres témoigne de cette distraction, qui lui raccourcit la route en Bavière : « Distracts par tant d'objets [costumes des Bavarois], nous arrivâmes à Munich sans nous en douter »<sup>1</sup>. Alexandre Buchon se révèle plus précis quant à l'influence de l'environnement grec sur sa perception du temps. Les costumes, les traditions culinaires et l'ambiance de la soirée qu'il passe en compagnie de soldats grecs lui procurent bien-être et distractions, donc une perception du temps accélérée :

Pendant ce temps mes palicares préparaient le repas du soir. Le berger du hameau voisin m'avait vendu d'excellents agneaux : le feu s'alluma en plein air. Pendant que les uns égorgeaient les agneaux, les lavaient dans le torrent, et les préparaient en artistes habiles, d'autres taillaient les broches et se disposaient à les garnir. Une heure après deux excellents agneaux étaient rôtis et servis. Je ne fus privé ni du luxe d'un fort bon café fort chaud, ni d'une parfaite boisson au citron contre l'humidité du soir, ni de la longue pipe qui fait passer les heures. Assis jusqu'à dix heures du soir à quelque distance d'un pittoresque brasier pétillant, et entouré d'hommes aux divers costumes, respirant comme moi avec délices la fraîcheur du soir, les heures s'écoulaient rêveuses et rapides<sup>2</sup>.

Si l'intérêt du voyageur à l'égard des natifs du pays qu'il traverse influence la perception du temps, l'altérité peut quant à elle modifier la perception de l'espace. Dans le cas d'une frontière, si plusieurs ethnies, cultures ou religions sont réparties de chaque côté, le passage de cette frontière va avoir pour effet d'augmenter considérablement l'éloignement culturel bien que l'éloignement physique soit faible. Que la démarcation soit une frontière nationale, culturelle ou géographique, ces situations se rencontrent à différentes échelles. C'est sans ironie apparente que le naturaliste allemand Georg Forster a l'impression d'entrer dans un monde nouveau lorsqu'il quitte les Flandres pour la Hollande :

Quelle métamorphose ! une seule nuit a suffi pour nous transporter dans un monde nouveau ; aucun des objets qui sont aujourd'hui sous nos yeux ne nous offre le plus léger rapport avec ceux qui nous occupaient si paisiblement la veille. Le diamètre de la terre s'interpose entre

---

<sup>1</sup> Marcel DE SERRES, *Voyage dans le Tyrol et une partie de la Bavière pendant l'année 1811*, op. cit., p. 32.

<sup>2</sup> Jean-Alexandre BUCHON, *La Grèce continentale et la Morée*, op. cit., p. 342.

nous et les souvenirs des jours précédents. Nous vivons parmi des hommes d'une autre espèce ; aussi mon imagination est-elle encore si électrisée par tout ce que je viens de voir et d'entendre, que malgré la fatigue qui m'accable, et quoique la nuit soit très avancée, je veux essayer de te décrire les deux scènes dont je viens d'être témoin<sup>1</sup>.

Cette perception de l'environnement culturel peut parfois agir de manière contraire. Balzac l'expérimente durant son trajet en septembre 1847 entre Paris et Berdytchiv dans l'actuelle Ukraine. Lorsqu'il arrive à Brody, la capitale de la Galicie faisant pourtant partie de l'empire d'Autriche, les conditions de circulations changent et son voyage devient beaucoup plus compliqué du fait du changement des usages et de la barrière linguistique. Cette fois-ci l'éloignement culturel rapide créé par le passage de la frontière entre la Pologne et la Galicie déforme l'espace en augmentant dans sa conscience la distance à parcourir : « Pour moi, mon voyage ne commençait qu'à Brody, car les cent lieues qui séparent Berditcheff de Brody me paraissaient plus difficiles à franchir que les sept cents lieues de Paris à Brody »<sup>2</sup>.

Un changement culturel rapide donne l'impression au voyageur d'avoir parcouru une distance conséquente. Le changement de paysage agit de la même manière sur la conscience du voyageur : une alternance rapide d'environnement donne l'impression d'un grand éloignement. Custine en témoigne lors de son premier voyage de jeunesse en Suisse :

Notre arrivée aux eaux de Loches m'a fait une grande impression ; nous étions partis de Sierre, à cinq heures du matin, par un temps couvert ; à peine sortis de la brûlante vallée du Rhône, nous commençâmes à respirer. En ce pays il faut peu de temps pour faire un long voyage. Au bout de deux heures de marche, nous pouvions nous croire à cent lieues du village où nous avons couché. La verdure éclatante du pampre avait fait place aux teintes rembrunies des pins ; ces arbres sont jetés sur les plus sombres rochers, comme pour les obscurcir encore. Mes yeux fatigués par l'aridité des coteaux de Sierre se reposaient avec plaisir sur les prairies qui tapissent toute la chaîne des montagnes inférieures<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Georg FORSTER, *Voyage philosophique et pittoresque sur les rives du Rhin fait en 1790*, Paris, F. Buisson, 1791, vol. 2, p. 334-335.

<sup>2</sup> Honoré de BALZAC, *Russie-Express [Lettres de Kiew]*, *op. cit.*, p. 92-93.

<sup>3</sup> Astolphe de CUSTINE, *Mémoires et voyages*, *op. cit.*, vol. 1 p. 53-54.

Spécificité de la verticalité des montagnes, qui plus est des sublimes et impressionnantes Alpes valaisannes, la combinaison de ce paysage si particulier et encore relativement nouveau (nous sommes en 1811), avec la jeunesse du marquis de Custine (il est alors âgé de vingt et un ans) accentue cet effet de surprise puis d'éloignement. Quelques plus tard, en 1827, Ampère fait une expérience assez proche dans le plan horizontal de la plaine en Allemagne :

Avant Berlin commence réellement la nature du Nord. On entre sans transition dans cette zone de végétation qui couvre la Scandinavie et la Russie. Un jour, près de Halle, je m'étais endormi dans un pays qui ressemblait assez à la Brie ; je m'éveillai au milieu d'un bois de sapins. Des sapins sur des montagnes, c'eût été comme la Suisse, l'Auvergne et le Dauphiné ; des sapins en plaine, dans une plaine de sable, c'était le ord de l'Europe. Si je m'étais rendormi, et si j'avais fait huit cents lieues pendant mon sommeil, j'aurais retrouvé exactement la même nature en me réveillant sur les bords de l'Oby<sup>1</sup>.

Quelques semaines plus tard, alors au nord de la Norvège, il décrit Trondheim comme une ville vivant selon d'anciennes modes, notamment par la mention d'un carrosse qui lui semble échappé des tableaux flamands du XVI<sup>e</sup> siècle : « Le gothique carrosse avait enfin trouvé un asile contre les modes nouvelles, dans cette ville lointaine, où l'on en est encore au passé, parce que le présent n'a pas eu le temps d'y arriver »<sup>2</sup>. Puis, en liant l'espace et le temps il conclut que « L'étendue des distances est comme l'éloignement des siècles »<sup>3</sup>. Pour Custine, Ampère et de nombreux autres voyageurs, l'environnement culturel et le paysage sont perçus comme des marqueurs de l'espace et de la distance.

## *Le soleil et la pluie, le jour et la nuit... et le voyageur*

### *Conditions météorologiques et rythmes de voyage*

#### *Le voyageur face aux conditions météorologiques*

Nous avons vu dans le premier chapitre l'importance des conditions météorologiques – en particulier de la luminosité – dans la création des rythmes

---

<sup>1</sup> Jean-Jacques AMPÈRE, *Littérature et voyages*, op. cit., p. 52.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 116.

<sup>3</sup> *Ibid.*



physiologiques, tant à l'échelle de la journée que de la saison ou de l'année. En outre, avant l'invention ou la diffusion à l'ensemble de la population des horloges mécaniques, les rythmes de la nature, très marqués par les conditions météorologiques, représentaient l'un des principaux repères temporels humains. L'usage double du mot « temps » pour définir le temps qui passe et le temps météorologique dans les langues latines témoigne des origines agraires et du lien fort entre ces deux « temps ».

L'utilisation du temps météorologique comme repère temporel dans l'écriture de soi est une pratique courante à l'époque moderne aussi bien dans les livres de raison que les journaux<sup>1</sup>. Marc Antoine Jullien conseille ainsi à ses lecteurs d'écrire et de décrire leurs observations, mais surtout de les classer en dix-neuf catégories<sup>2</sup>. À partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, bien que les manifestations météorologiques soient couramment liées aux humeurs, elles tendent à être désacralisées<sup>3</sup> : l'orage n'est plus le signe d'une colère divine. En parallèle, les émotions suscitées par les manifestations météorologiques s'esquissent et s'approfondissent peu à peu<sup>4</sup>. Elles trouvent une résonance dans la sensibilité des Européens de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et des romantiques : « les aléas météorologiques s'accordent à ceux du moi »<sup>5</sup>. Dans la première promenade de ses *Rêveries*, Rousseau entend ainsi étudier son âme à l'aide d'un baromètre. Pour Anouchka Vasak, le temps qu'il fait, le temps qui passe et la naissance du moi sont étroitement liés<sup>6</sup>.

Les événements climatiques, au premier rang desquels figurent les tempêtes et orages, sont très représentés dans la littérature, la musique et la peinture des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup>

---

<sup>1</sup> Anne BEROUJON et Clarisse COULOMB, « Temps de l'écriture, écritures du temps », *op. cit.*, p. 203-207 « Du temps qui passe au temps qu'il fait ».

<sup>2</sup> Marc-Antoine JULLIEN, *Essai sur l'emploi du temps ou Méthode qui a pour objet de bien régler l'emploi du temps, premier moyen d'être heureux : destiné spécialement à l'usage des jeunes gens de 15 à 25 ans*, Paris, Firmin-Didot, 1810.

<sup>3</sup> Alain CORBIN, « Les émotions individuelles et le temps qu'il fait », in Alain CORBIN, Georges VIGARELLO et Jean-Jacques COURTINE (dirs.), *Histoire des émotions. II- Des Lumières à la fin du XIXe siècle*, Paris, Seuil, 2016, vol.2, p. 44-45.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 44.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 45.

<sup>6</sup> Anouchka VASAK, *Météorologies : discours sur le ciel et le climat, des Lumières au romantisme*, Paris, Honoré Champion, 2007, p. 354.

siècles<sup>1</sup>. Les influences réciproques entre représentations artistiques et mises en récit d'expérience du voyage aboutissent logiquement à des descriptions proches entre art, littérature et récit de voyage. Les espaces et paysages relevant d'une perception spécifique ou en construction, à l'instar de la mer et la montagne, concentrent l'expression des manifestations climatiques<sup>2</sup>. En effet, l'influence des phénomènes météorologiques sur l'appréhension du paysage est primordiale. Les météores peuvent grandement faire varier les conditions de la perception et d'appréhension de l'environnement naturel, des paysages et de l'espace<sup>3</sup>. Bien que n'étant pas un nouveau sujet pour les peintres, les tempêtes et orages représentent le paroxysme de la fascination à l'égard des phénomènes météorologiques dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> et le début du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>4</sup>. Leur représentation vise plusieurs objectifs : leurs effets plastiques, leur intérêt scientifique et la création d'émotions chez le spectateur ou lecteur<sup>5</sup>. Que ce soit la peur ou le plaisir, le trouble ou la sérénité, pour Claude Reichler, « représenter les météores, c'est en même temps mettre le corps du spectateur – son corps imaginaire – dans un certain état de réceptivité »<sup>6</sup>. Jacques-Louis Bougrenet de la Tocnaye regrette ainsi de ne pas avoir de tempête à raconter lors de sa navigation en mer de Nord pour agrémenter son récit :

Je voudrais bien avoir une tempête à raconter, ou du moins à copier, suivant l'usage, mais malheureusement le temps fut très beau ; passant donc fort tranquillement sous le nez de la Norvège et le long de ces côtes de rochers arides, j'arrivai bientôt sur celles de Suède et dans la rivière de Gottenbourg [Göteborg]<sup>7</sup>.

---

<sup>1</sup> Pour de très nombreux exemples voir Emmanuel LE ROY LADURIE, Jacques BERCHTOLD et Jean-Paul SERMAIN (dirs.), *L'événement climatique et ses représentations, XVIIe-XIXe siècle : histoire, littérature, musique et peinture*, Paris, Desjonquières, 2007.

<sup>2</sup> Éva RIVELINE, *Tempêtes en mer. Permanence et évolution d'un topos littéraire (XVIe-XVIIIe siècle)*, Paris, Garnier, 2015 ; Claude REICHLER, « Air, orages et météores au tournant du XVIIIe siècle », in Emmanuel LE ROY LADURIE, Jacques BERCHTOLD et Jean-Paul SERMAIN (dirs.), *L'événement climatique et ses représentations, XVIIe-XIXe siècle : histoire, littérature, musique et peinture*, Paris, Desjonquières, 2007, pp. 143-156.

<sup>3</sup> Alain CORBIN, *L'homme dans le paysage, op. cit.*, p. 132-146 ; Sébastien BAUDOIN, *Poétique du paysage dans l'œuvre de Chateaubriand, op. cit.*, p. 14.

<sup>4</sup> Madeleine PINAULT SORENSSEN, « Orages et tempêtes - Peinture et dessin, deuxième moitié du XVIIIe siècle et début du XIXe siècle », in Emmanuel LE ROY LADURIE, Jacques BERCHTOLD et Jean-Paul SERMAIN (dirs.), *L'événement climatique et ses représentations, XVIIe-XIXe siècle : histoire, littérature, musique et peinture*, Paris, Desjonquières, 2007, p. 254.

<sup>5</sup> Claude REICHLER, *La découverte des Alpes et la question du paysage, op. cit.*, p. 150.

<sup>6</sup> Claude REICHLER, « Air, orages et météores au tournant du XVIIIe siècle », *op. cit.*, p. 150.

<sup>7</sup> Jacques-Louis BOUGRENET DE LA TOCNAYE, *Promenade d'un français en Suède et en Norvège*, Brunswick, Fauche, 1801, vol. 1, p. 13.

Parallèlement aux considérations esthétiques et émotionnelles face aux phénomènes climatiques, ces derniers sont la source d'intenses recherches et réflexions. En effet, les savants professionnels et amateurs emportent généralement de nombreux outils de mesure climatique, dans le but d'effectuer leurs propres mesures. Dans les espaces où tout reste à découvrir, en particulier les montagnes, les savants ou voyageurs éclairés ne se déplacent jamais sans leurs thermomètres, baromètres, pluviomètres, hygromètre ou encore anémomètre, tous opérationnels à l'aube des Lumières<sup>1</sup>. D'un point de vue plus philosophique, l'influence du climat sur les hommes, et plus largement sur les peuples et les structures sociales, est largement débattue au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup>. Si pour Montesquieu « l'empire du climat est le premier de tous les empires »<sup>3</sup>, les différences ethniques sont expliquées depuis l'Antiquité par les conditions météorologiques<sup>4</sup>.

Le XVIII<sup>e</sup> et la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle correspondent à la période du Petit Âge glaciaire, qui s'étend du début du XIV<sup>e</sup> à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Caractérisé par un refroidissement terrestre global par rapport à l'Optimum climatique médiéval, le refroidissement fut particulièrement sensible en Europe et en Amérique du Nord. De nombreuses sources étudiées par Emmanuel Le Roy Ladurie<sup>5</sup> puis plus récemment par François Walter<sup>6</sup> témoignent des étés frais et humides entraînant de mauvaises récoltes et des hivers extrêmement rigoureux permettant l'avancée des glaciers européens, le gel de rivières (la Seine, la Tamise, l'Hudson à New York) et même le gel du vin dans les caves parisiennes.

Comme tous les hommes, les voyageurs se révèlent sensibles et attentifs aux conditions climatiques et aux phénomènes météorologiques, particulièrement à ceux qui touchent leur bien-être. Cependant, le caractère subjectif des perceptions reflète une réalité autant qu'un rapport sensible : la pluie et le soleil, le froid et le chaud ne sont

---

<sup>1</sup> Anouchka VASAK, *Météorologies*, *op. cit.*, p. 26.

<sup>2</sup> Lucian BOIA, *L'homme face au climat : l'imaginaire de la pluie et du beau temps*, Paris, Les Belles Lettres, 2004, p. 43-70.

<sup>3</sup> MONTESQUIEU, *De l'esprit des lois*, Genève, 1748, Livre XIX, chapitre XIV.

<sup>4</sup> François WALTER, *Les figures paysagère de la nation*, *op. cit.*, p. 53.

<sup>5</sup> Emmanuel LE ROY LADURIE, *Histoire du climat depuis l'an mil*, Paris, Flammarion, 1967 ; puis plus récemment Emmanuel LE ROY LADURIE, *Histoire humaine et comparée du climat. Tome II : Disettes et Révolutions 1740-1860*, Paris, Fayard, 2006.

<sup>6</sup> François WALTER, *Hiver : histoire d'une saison*, Paris, Payot, 2014.

généralement mentionnés que lorsqu'ils revêtent un caractère exceptionnel ou que les températures sont anormalement faibles ou élevées pour l'individu<sup>1</sup>. Avant d'être des phénomènes scientifiquement mesurables, les phénomènes météorologiques et les températures ont été des expériences sensibles, collectives et individuelles. Plus marquant que le chaud, le froid laisse beaucoup plus de traces dans les archives<sup>2</sup>. Sous les latitudes tempérées de l'Europe, à l'exception des canicules, le chaud est plus désagréable que dangereux pour l'homme. À l'inverse, le froid et d'autant plus le froid extrême modifie le cadre de vie (l'eau liquide se transforme en glace, aussi bien en extérieur qu'à l'intérieur des logements) et devient facilement mortel. À l'époque moderne, il est plus aisé d'échapper aux chaleurs estivales qu'au froid hivernal : Olivier Jandot parle « d'extrême vulnérabilité des sociétés anciennes face au froid »<sup>3</sup>.

À la lecture de récits de voyage et de diverses autres sources<sup>4</sup>, il apparaît que les goûts et préférences des voyageurs et plus largement des Européens sont similaires à ceux généralement admis aujourd'hui. Le « mauvais temps », c'est-à-dire un ciel nuageux, la pluie ou plus largement les intempéries, influe sur le moral des voyageurs, comme l'explique Giuseppe Acerbi, alors à Stockholm : « L'état de l'atmosphère, constamment couverte de nuages épais, versa une sorte de monotonie et de tristesse sur cette première journée »<sup>5</sup>. Aux froids et aux intempéries sont logiquement préférés le ciel bleu et le soleil, comme l'explique Richard et Lheureux sur la route d'Italie : « Nous prîmes la diligence de Lyon, par Dijon, le dimanche 30 mars, à neuf heures du matin. Toute la journée fut froide et pluvieuse : ce qui ne pouvait qu'augmenter notre désir, notre *sacra fames*, d'aller visiter le beau ciel de l'Italie »<sup>6</sup>. Pour les voyageurs, les conditions météorologiques déterminent la réussite d'un voyage, ou du moins contribuent à le rendre agréable ou, au contraire, désagréable. Ainsi Valérie de Gasparin et Léonie d'Aunet se réjouissent que le soleil les

---

<sup>1</sup> Olivier JANDOT, *Les délices du feu. L'homme, le chaud et le froid à l'époque moderne*, Ceyzérieu, Champ Vallon, 2017, p. 37.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 45.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 51.

<sup>4</sup> Alain CORBIN, « Les émotions individuelles et le temps qu'il fait », *op. cit.* ; Alain CORBIN (dir.), *La pluie, le soleil et le vent : une histoire de la sensibilité au temps qu'il fait*, Paris, Aubier, 2013.

<sup>5</sup> Giuseppe ACERBI, *Voyage au Cap-Nord, op. cit.*, vol. 1, p. 225.

<sup>6</sup> Ambroise RICHARD et Achille LHEUREUX, *Voyage de deux amis en Italie par le midi de la France et retour par la Suisse et les départements de l'Est, op. cit.*, p. 1.

accompagne lors de leurs excursions. Pour la première, « Un soleil éclatant, un ciel pur, une température douce, ont favorisé la journée du dimanche : celui-ci était radieux ! »<sup>1</sup>, pour la seconde « Cette fois, j'eus pour mon excursion le plus charmant des compagnons de voyage, le soleil »<sup>2</sup>. Cependant, un soleil trop puissant et une chaleur excessive dérangent les voyageurs, évidemment bien plus dans les pays méditerranéens qu'en Scandinavie. D'après Marcillac, en Espagne, « Juillet, août, septembre sont insupportables. Malheur à ceux que des affaires obligent à sortir de chez eux depuis huit heures du matin jusqu'à sept du soir ! Ils sont calcinés, fondus avant d'atteindre le bout de la rue »<sup>3</sup>. Comme aujourd'hui, le goût prédominant est en faveur du soleil et de la chaleur, mais d'une chaleur douce, qu'accompagne la fraîcheur de l'ombre. Proches de la nature, les Européens se reposent à l'ombre dans les jardins et forêts, autant qu'ils se baignent dans les lacs ou rivières lorsque la chaleur devient excessive<sup>4</sup>.

Malgré leurs préférences météorologiques les voyageurs n'ont évidemment aucune influence sur le climat, tandis que celui-ci les conditionne très fortement, en créant voire même en imposant des rythmes de voyage. L'auteur de *L'itinéraire complet de l'Empire Français*, Hyacinthe Langlois, recommande par exemple en 1812 à ses lecteurs l'importance d'une bonne anticipation des conditions météorologiques : « Rien de plus important, pour quelqu'un qui veut se mettre en route, que de pouvoir pronostiquer avec quelque certitude, si le temps le favorisera ou non, et s'il doit en conséquence différer ou accélérer son départ »<sup>5</sup>. La capacité de déplacement est souvent dépendante des conditions météorologiques, elles-mêmes potentiellement assujetties aux saisons.

### *Les saisons du voyage*

Les conditions climatiques dépendent de la relative constance du climat durant des périodes définies, qui forment les saisons. En Europe, dans la zone tempérée, les saisons

---

<sup>1</sup> Valérie DE GASPARIN, *Voyage d'une ignorante dans le midi de la France et l'Italie*, op. cit., vol. 1, p. 65.

<sup>2</sup> Léonie D'AUNET, *Voyage d'une femme au Spitzberg*, op. cit., p. 21.

<sup>3</sup> Pierre-Louis de Crusy marquis de MARCILLAC, *Nouveau voyage en Espagne*, op. cit., p. 56.

<sup>4</sup> Olivier JANDOT, *Les délices du feu*, op. cit., p. 48.

<sup>5</sup> Hyacinthe LANGLOIS, *Itinéraire complet de l'Empire Français, de l'Italie et des Provinces Illyriennes*, Paris, Langlois, 1812, p. 30.

sont au nombre de quatre : printemps, été, automne et hiver. Cependant, au nord du continent, les quatre saisons sont plus inégalement réparties qu'au sud. L'été est plus court, l'hiver bien plus long et les saisons intermédiaires parfois inexistantes. Les changements d'inclinaison de l'axe des pôles terrestres couplé à la révolution de la Terre autour du Soleil créent des variations d'ensoleillement modifiant les conditions atmosphériques et donc météorologiques. Les saisons et leur délimitation par rapport au soleil (par les solstices et équinoxes) puis leurs transpositions dans le calendrier grégorien résulte d'une construction humaine. Les sociétés anciennes européennes divisaient généralement l'année en deux ou trois saisons, en prenant comme changement de saison des repères d'origine agraire.

Outre les caractéristiques climatiques, les saisons permettent de se repérer chronologiquement sur une année. Sur l'échelle de référencement chronologique annuel, elles représentent la seconde période temporelle : plus courte que l'année, plus longue que le mois, la semaine et le jour. Ainsi la saison est inscrite par six voyageurs dans le titre de leur récit :

<b>Auteur</b>	<b>Titre du récit de voyage</b>	<b>Année du voyage</b>	<b>Saison</b>
Blanqui, Adolphe	<i>Voyage d'un jeune Français en Angleterre et en Écosse pendant l'automne 1823</i>	1823	Automne
Carr, John	<i>A northern summer or travels round the Baltic through Denmark, Sweden, Russia, Prussia and part of Germany in the year 1804</i>	1804	Été
Pictet, Marc-Auguste	<i>Voyage de trois mois en Angleterre, en Écosse et en Irlande pendant l'été de l'an IX (1801)</i>	1801	Été

Radcliffe, Ann	<i>Journey made in the summer of 1794, through Holland and Western Frontier of Germany with a return down the Rhine</i>	1794	Été
Romer, Isabella Frances	<i>The Rhone, the Darro, and the Guadalquivir, a summer ramble in 1842</i>	1842	Été
Sand, George	<i>Un hiver à Majorque</i>	1838- 1839	Hiver

La mention d'une saison dans le titre du récit de voyage permet à l'auteur de donner à son lecteur la durée approximative de son voyage avec les lieux visités, avant même la lecture du texte. Ce procédé apparaît tardivement dans l'histoire du voyage. Par tradition, l'auteur n'inscrit que l'année ou les années du voyage dans le titre. Remarquons que le premier récit du corpus mentionnant une saison dans le titre date de 1794, soit environ le milieu de la période chronologique retenue. La révolution des transports et l'accroissement des vitesses de déplacement offrent aux voyageurs la possibilité d'atteindre plus rapidement leur destination. Au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, les voyages à travers le continent étaient compliqués mais pas impossibles à effectuer en trois mois, tandis que cela change dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Les progrès des transports vont de pair avec l'apparition des voyages d'agrément, à l'instar des six voyages cités *supra*, en créant un nouveau rythme de voyage : le voyage saisonnier.

Il est nécessaire de ne pas garder seulement la dimension calendaire de l'inscription de la saison. La notion climatique conserve toute son importance. Georges Sand choisit par exemple de vivre les quelques mois d'hiver en compagnie de Frédéric Chopin à Majorque, en partie parce que le climat y est beaucoup plus clément et agréable que celui de Paris. Ne possédant que des moyens limités pour lutter contre le froid mordant des hivers du Petit Âge glaciaire, Georges Sand n'est évidemment pas la seule à migrer sous un soleil plus chaud en hiver. Elisa von der Recke quitte la Bavière pour l'Italie dans le même but : « L'hiver qui s'approche, m'ordonne de hâter mon départ pour arriver

avant lui dans un pays plus chaud le mien, dans la belle Italie, cette patrie des arts »<sup>1</sup>. La chaleur des pays méridionaux est recherchée au détriment des rigueurs de l'hiver, au point de créer des migrations saisonnières parmi l'élite européenne.

Quatre des six voyages référencés dans le tableau ci-dessus se sont déroulés durant l'été, saison la plus propice au déplacement dans la majeure partie de l'Europe. En effet, malgré les aléas météorologiques possibles, les saisons sont des repères pour les voyageurs. Ils anticipent leurs déplacements en fonction des saisons climatiques. Les voyageurs partagent régulièrement leurs observations et leurs prévisions de déplacement dans leurs récits. Selon le lieu et la saison, les voyageurs ne s'exposent pas aux mêmes facilités ou difficultés. La géographie du déplacement se découpe en saison favorable et saison défavorable au voyage.

L'été est la saison la plus favorable, dans la majeure partie de l'Europe : les routes sont généralement sèches, les cols de montagne praticables, les mers calmes. Les guides de voyage à l'instar du *Grand Tour* de Thomas Nugent préconisent généralement le voyage d'été, plus aisé<sup>2</sup>. Mary Wollstonecraft ne s'y trompe pas lorsqu'elle annonce que « juin et juillet sont les mois pour faire un voyage à travers la Norvège »<sup>3</sup>. Le baron d'Haussez anticipe bien son déplacement lorsqu'il attend « la saison favorable », c'est-à-dire l'été pour visiter l'Oberland suisse sans obstacle : « Je profitai donc du retour de la saison favorable à une excursion dans l'Oberland et je me mis en route dès que j'eus la certitude de ne rencontrer d'autres obstacles que ceux résultant des localités »<sup>4</sup>. Cependant dans les pays du pourtour méditerranéen, le climat brûlant des mois d'été incommode certains voyageurs. Se déplacer à travers les pays d'Europe centrale, de Scandinavie ou en Russie, n'est pas si aisé l'été, car l'immensité des plaines marécageuses ne se parcourt que difficilement dès lors que les voyageurs quittent les grands axes.

À l'échelle de l'Europe, la situation que tout voyageur cherche à éviter est d'être bloqué dans une ville ou un pays à cause de la neige ou de la fonte des neiges. Lors de son

---

<sup>1</sup> Elisa VON DER RECKE, *Voyage en Allemagne, dans le Tyrol et en Italie*, op. cit., vol. 1, p. 3.

<sup>2</sup> Thomas NUGENT, *The Grand Tour : containing an exact description of most of the cities, towns and remarkable places of Europe [...]*, Londres, 1749, vol. 3, p. 62.

<sup>3</sup> Mary WOLLSTONECRAFT, *Letters written during a short residence in Sweden, Norway, and Danemark*, Londres, Johnson, 1796, p. 167.

<sup>4</sup> Charles LEMERCIER DE LONGPRE BARON D'HAUSSEZ, *Alpes et Danube*, op. cit., vol. 1, p. 152.



voyage minéralogique en Hongrie, Beudant se dit même effrayé de ne pas pouvoir finir ses observations ni rentrer à Vienne avant l'arrivée de l'hiver : « Effrayé plusieurs fois de l'espace qui me restait encore à parcourir en Hongrie, relativement à l'époque de la saison »<sup>1</sup>. Pour madame du Boccage, la traversée des Alpes pour rentrer en France s'annonce problématique au vu de la saison trop avancée : « notre séjour à Castel nous a mené à la fin de novembre. La saison est trop avancée pour retourner en France avant l'hiver, comme nous l'avions projeté »<sup>2</sup>. Elle décide de rester un hiver de plus en Italie, à Rome. En Scandinavie ou en Russie, le voyage d'hiver divise les voyageurs. Si pour l'Anglais Marshall « le climat suédois est trop froid pour entreprendre un voyage en hiver »<sup>3</sup>, d'autres estiment à l'instar de Marmier, que pour traverser le golfe de Botnie entre la Suède et la Finlande, l'hiver est la saison favorable, car « lorsque le golfe et la mer sont couverts de glace, les bateaux font place aux traîneaux, le voyage est rapide et facile »<sup>4</sup>. L'opinion générale des voyageurs va dans le sens de Xavier Marmier : les traîneaux sont un moyen de transport extrêmement commode sur le sol enneigé ou les mers et rivières glacées de Scandinavie ou de Russie.

D'après les voyageurs, l'automne se trouve être la pire saison pour voyager. Le froid et la pluie rendent les routes moins praticables. L'hiver peut survenir précocement et bloquer un voyageur. Dans les pays où le voyage d'hiver se fait traditionnellement en traîneau, il devient très compliqué de prévoir s'il sera plus facile de se déplacer par traîneau ou en voiture. Le printemps est une saison favorable dans la majeure partie de l'Europe à l'instar de la duchesse d'Arbantès qui marchant à côté de sa voiture « jouit doucement d'une ravissante journée de printemps »<sup>5</sup>. Néanmoins, dans les pays où le voyage d'hiver s'effectue par traîneau, la débâcle printanière paralyse totalement les communications. Lady Craven résume bien les préoccupations climatiques des voyageurs et leur volonté d'anticipation de la saisonnalité du voyage :

---

<sup>1</sup> François-Sulpice BEUDANT, *Voyage minéralogique et géologique en Hongrie*, op. cit., vol. 1, p. 424.

<sup>2</sup> Anne-Marie DU BOCCAGE, *Lettres de Madame du Boccage*, op. cit., p. 259.

<sup>3</sup> Joseph MARSHALL, *Travels through Holland, Flanders, Germany, Denmark, Sweden, Lapland, Russia, The Ukraine, and Poland, in the Years 1768, 1769, and 1770 [...]*, Londres, Almon, 1772, vol. 2, p. 291.

<sup>4</sup> Xavier MARMIER, *Lettres sur la Russie, la Finlande et la Pologne*, Paris, Delloye, 1843, vol. 1, p. 15.

<sup>5</sup> Laure JUNOT DUCHESSE D'ABRANTES, *Souvenirs d'une ambassade et d'un séjour en Espagne et en Portugal, de 1808 à 1811*, Paris, Ollivier, 1837, vol. 1, p. 45.

Je ne puis vous en dire davantage pour le présent. J'ai intention d'aller à Venise aussitôt qu'il me sera possible. De là je me rendrai à Vienne, d'où je continuerai ma route par Varsovie & Pétersbourg. Je profite de l'hiver, dans l'espérance de faire la majeure partie du chemin en traîneau, car j'abhorre les chaos d'un carrosse, quoiqu'après tout, il y en ait peu de moins rudes que le mien<sup>1</sup>.

Quelques semaines plus tard, elle a pu poursuivre son voyage selon ses plans initiaux, sans que l'hiver la bloque à Vienne : « Je me suis dépêchée autant que j'ai pu de partir de Vienne ; car si j'y fusse restée une semaine de plus, je suis assurée que j'y aurais passé l'hiver »<sup>2</sup>. Si sur une échelle climatique de trois mois les saisons influencent fortement les déplacements et créent des rythmes de voyage, sur une échelle climatique bien plus restreinte, de la journée à quelques jours, les intempéries affectent également les déplacements et rythmes de voyage.

#### *Le déplacement dicté par les conditions météorologiques*

La saisonnalité permet aux voyageurs d'anticiper leur voyage sur une échelle trimestrielle. Cependant dans de nombreuses régions européennes les conditions météorologiques sont en mesure de varier considérablement en seulement quelques heures. Ces changements météorologiques peuvent avoir un impact important sur la continuité et le déroulement du voyage. S'ils sont attentifs au temps de manière générale, les voyageurs le sont surtout à propos du futur météorologique proche, à l'image de Goethe partant en Italie : « Pardon si je prête tant d'attention au vent et au temps : le voyageur sur terre, presque autant que le marin, dépend des deux et ce serait désolant, si mon automne dans les pays étrangers était aussi peu favorisé que l'été passé chez moi »<sup>3</sup>.

Les voyageurs mentionnent parfois les conditions climatiques lorsqu'elles se manifestent à leurs goûts. Une température douce et adéquate à la saison au vu du lieu du déplacement le satisfait le plus souvent, de la même façon qu'un orage passager peut augmenter le sublime d'un paysage lorsque le voyageur peut s'abriter. Quand le changement de conditions météorologiques contraint le voyageur, celui-ci devient

---

<sup>1</sup> Elizabeth CRAVEN, *Voyage en Crimée et à Constantinople en 1786*, *op. cit.*, p. 114.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 147.

<sup>3</sup> Johann VON GOETHE, *Voyage en Italie*, *op. cit.*, p. 31.

souvent beaucoup plus expressif. En effet, de mauvaises conditions météorologiques bloquant le voyageur, au même titre que d'autres entraves au voyage forment un *topos* du récit viatique. Ce lieu commun que nous pouvons nommer « l'embûche » semble inévitable dans les codes du récit de voyage. Il est étroitement lié à un autre *topos*, celui du retard, car le premier entraîne nécessairement le second.

Dans une grande variété de situations, les conditions météorologiques sont en mesure d'immobiliser le voyageur, de l'empêcher d'avancer et donc de contrarier ses plans initiaux. Pour l'ensemble des voyageurs les exemples sont nombreux. En premier lieu, la pluie, le vent, des orages ou tempêtes l'arrêtent et l'immobilisent, car ces éléments paralysent ou rendent à la limite du praticable les voies de communication. Elizabeth Craven en fait la désagréable expérience en Transylvanie, entre Bucarest et Sibiu :

Je fus prise en chemin de l'orage le plus terrible dont j'aie souvenance, accompagné de tonnerre & d'éclairs, & au lieu de gagner la maison du Boyard où j'étais attendue le soir du premier jour, je fus obligée de faire halte jusqu'à ce que les éléments eussent diminué de leur furie. Je fus moins incommodée que mes compagnons de voyage dont les voitures étaient découvertes, & le vent, la pluie, le tonnerre & les éclairs nous arrêterent la plus grande partie de la nuit. Lorsque le temps le permit, nous continuâmes notre route<sup>1</sup>.

Même dans les régions au climat plus propice pour voyager, l'aléa s'oppose parfois aux projets des voyageurs. Bien que reconnaissant ne pas voyager dans la saison la plus favorable, Giuseppe Baretti doit passer une nuit à Monaco au début du mois de novembre 1760 : « Nous sommes dans une saison orageuse & une tempête qui a régné toute la nuit, nous a retenus ici malgré nous »<sup>2</sup>.

Outre la pluie et les orages, le froid et la neige conditionnent également le déplacement. Cela peut être pour des questions de confort, à l'instar de Sulzer qui désire quitter le froid prussien pour la chaleur italienne. La fraîcheur de l'air marseillais à la fin d'octobre 1775 lui fait poursuivre sa route sur le littoral : « Le froid me chassa bientôt de Marseille, & d'ailleurs j'aspirais au repos après toutes mes courses. J'arrêtai une voiture qui devait me transporter dans un jour à Hyères »<sup>3</sup>. Si pour Sulzer son départ s'apparente

---

<sup>1</sup> Elizabeth CRAVEN, *Voyage en Crimée et à Constantinople en 1786*, *op. cit.*, p. 427-428.

<sup>2</sup> Giuseppe BARETTI, *Voyage de Londres à Gênes*, *op. cit.*, vol. 4, p. 157.

<sup>3</sup> Johann SULZER, *Journal d'un voyage*, *op. cit.*, p. 115.

à du confort, le baron d'Haussez fait quant à lui face à des dangers mortels au col du Grand-Saint-Bernard. Comme il l'explique, sans l'intervention des moines il était prêt à traverser le col alors que la neige venait de tomber en abondance, l'exposant aux avalanches et surtout à se perdre et mourir de froid dans le paysage immaculé :

Quoique ce fût au milieu de juin que je fis l'excursion du Saint-Bernard, les montagnes étaient toutes couvertes de neige. L'humidité qui se dégageait des nuages, brouillard ou pluie deux mille pieds plus bas, était de la neige autour de l'hospice. J'insistai pour repartir. Mes hôtes s'y opposaient. Il avait neigé toute la nuit, me disaient-ils. Les sentiers seraient recouverts ; les traces de la veille auraient disparu. En supposant que la route ne présentât pas de périls, la marche serait fatigante. « Il neige encore. Voudriez-vous, ajoutaient-ils en riant, mettre à l'épreuve l'intelligence de nos chiens ? ». Je ne voulais pas prendre pour de la neige une espèce de brouillard qui arrêta la vue à quelques toises. Un des religieux ouvrit la double fenêtre, tendit son bonnet à l'air et m'en présenta la houpe couverte de neige. Il n'y avait plus moyen de douter. Je différerai donc mon départ<sup>1</sup>.

À l'inverse, certains voyageurs choisissent parfois de poursuivre leur voyage. Si les dangers objectifs s'annoncent faibles, du moins pas accentués par les conditions météorologiques, ils se préparent néanmoins à vivre quelques heures désagréables. Baretti fait par exemple l'expérience d'une course en voiture sous la pluie anglaise : « Cette journée a été très pluvieuse, ce qui a rendu mon court voyage fort désagréable »<sup>2</sup>.

Si la pluie, le froid et la neige compliquent les déplacements, une chaleur excessive peut causer le même effet. Cette fois-ci, ce n'est pas tant du point de vue des risques encourus par les voyageurs que de leur confort. Évidemment des températures suffisamment élevées pour incommoder les voyageurs au point de faire différer leurs voyages n'apparaissent qu'en été et principalement sous les climats continentaux ou méditerranéens. Lors de ses dix mois de voyage à travers la Grèce, Alexandre Buchon a été confronté à de nombreuses reprises à une chaleur invalidante. Ainsi durant une partie de son voyage il ne s'aventure pas sur les routes et préfère rester à Athènes : « J'avais longtemps été retenu à Athènes et dans les environs par les chaleurs excessives qui rendent tout voyage en Grèce très fatigant en été »<sup>3</sup>. Plus tard, lors de ses excursions

---

<sup>1</sup> Charles LEMERCIER DE LONGPRE BARON D'HAUSSEZ, *Alpes et Danube, op. cit.*, vol. 1, p. 257-258.

<sup>2</sup> Giuseppe BARETTI, *Voyage de Londres à Gênes, op. cit.*, vol. 1, p. 38.

<sup>3</sup> Jean-Alexandre BUCHON, *La Grèce continentale et la Morée, op. cit.*, p. 366.

autour de Nauplie il se repose à l'ombre pendant les heures chaudes plutôt que de marcher ou de monter à cheval sur des routes sans ombrages : « Je restai pendant les moments de la grande chaleur assis sous les citronniers à jouir de la fraîcheur de l'embarcadere ou du vent de mer, et rentrai à Nauplie avant la chute du jour »<sup>1</sup>. Buchon n'est pas le seul à s'immobiliser dans un lieu frais durant les heures les plus chaudes la journée. Certains voyageurs modifient complètement leurs habitudes en choisissant le voyage de nuit ou en partant très tôt. Lors de l'été 1785, Elizabeth Craven voyage par exemple de cette manière en France : « Je pars demain pour la Touraine, que les Français appellent *Le jardin de la France*, & comme il fait fort chaud, je monte en chaise de poste à trois heures du matin »<sup>2</sup>.

Le commun des voyageurs se déplace principalement entre les villes. Hors des routes, ils n'arpentent pas la nature sauf lors d'excursions ou de promenades par exemple sur les sentiers de montagne. Les conditions météorologiques sont en mesure de les immobiliser et de leur faire perdre du temps, mais ils poursuivront leur voyage ou reporteront leur excursion plus tard. À l'inverse, les voyageurs savants dépendent davantage des phénomènes climatiques. Qu'ils soient minéralogistes, géologues, botanistes ou encore zoologistes, ils effectuent leurs recherches – qui sont généralement le but de leur voyage – en pleine nature. Le minéralogiste Beudant doit faire face à des conditions climatiques très défavorables lors de son voyage de recherche en Hongrie. Au cours des six mois de son voyage sur le sol hongrois le « mauvais temps » l'a contraint à modifier à de nombreuses reprises ses projets d'exploration. Les premiers mois de son périple se déroulent sans encombre météorologique, tandis que les trois derniers sont calamiteux. Expliquant être exténué de ses dernières courses dans les Carpates, il poursuit néanmoins ses recherches de peur de ne plus bénéficier d'assez de beaux jours propices aux observations savantes : « la crainte de perdre quelques jours de beau temps l'emporta sur le besoin du repos »<sup>3</sup>. Quelques semaines plus tard, le temps change et se pose à nouveau la question de l'organisation et de l'itinéraire de ses excursions : « Le mauvais temps me chassa encore de ces montagnes et me força à rentrer à Epériés, où je

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 392.

<sup>2</sup> Elizabeth CRAVEN, *Voyage en Crimée et à Constantinople en 1786*, *op. cit.*, p. 2.

<sup>3</sup> François-Sulpice BEUDANT, *Voyage minéralogique et géologique en Hongrie*, *op. cit.*, vol. 2, p. 1.

me décidai à aller directement à Kaschau sans passer par les montagnes, comme je l'avais projeté »<sup>1</sup>. Sa malchance météorologique ne s'arrête pas là, deux semaines plus tard le même problème se pose : « le beau temps avait fait place à la pluie, et depuis ce moment le voyage devint extrêmement pénible. Je fus obligé d'abandonner plusieurs excursions que j'avais projetées, et de me contenter des renseignements que je pus recueillir de côté et d'autre »<sup>2</sup>. Vivant encore d'autres péripéties climatiques il change à nouveau d'itinéraire en se laissant cette fois-ci deux options selon les conditions des jours suivants :

Depuis huit jours, le mauvais temps, presque continu, et surtout les mauvais chemins où j'entrais à chaque pas dans la boue, commençaient à abattre mon courage. Plusieurs fois mes papiers avaient été trempés sur moi, et il n'était plus possible de rien conserver de ce que je récoltais, ni de faire aucune observation suivie. Je ne pus me résoudre alors à traverser les montagnes du Marmaros, comme j'en avais eu le projet, et à me livrer ainsi au milieu d'un pays où je ne pouvais avoir d'autre ressource que de coucher en plein air, ce qui, en ce moment, devenait absolument impraticable. Il fallut me déterminer à continuer ma route sur *Debretzin*, qui me mettait à la fois à même de me jeter en Transylvanie, ou de retourner à Pest, suivant que la saison le comporterait<sup>3</sup>.

Finalement il abdique, et opte pour un retour à Pest (Budapest) où il espère pouvoir attendre des conditions plus favorables à ses excursions minéralogiques :

Ce ne fut pas sans peine que je renonçai définitivement à mon excursion en Transylvanie, et que je commençai à retourner en arrière ; mais la saison s'avance, le temps était mauvais, et on me fit craindre qu'il n'en fût de même une partie de l'automne. Je calculais qu'il me fallait en outre un mois et demi pour la tournée que j'avais projetée, et je vis clairement que dans ces montagnes élevées je me trouverais au milieu des neiges avant d'avoir pu prendre une idée suffisante de tous les objets qui réclamaient mon attention. J'éprouvai enfin qu'il devenait trop fort d'avoir à lutter à la fois et contre les difficultés ordinaires des pays peu fréquentés, et contre les rigueurs de la saison. Je me déterminai donc à retourner à Pest, où je pouvais plus agréablement attendre un temps plus favorable pour diverses courses que j'avais projeté de faire dans la partie occidentale de la Hongrie<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 179.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 279.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 329.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 354.

À Pest, Beudant profite de son immobilisation pour visiter les cabinets de curiosités, s'instruire et poursuivre ses recherches autant que rencontrer la bonne société. Les voyageurs bloqués par les conditions météorologiques mettent à profit ces arrêts forcés de la même manière. Ils cherchent à rentabiliser ce temps pour mettre en ordre leurs affaires et souvent écrire à l'instar de Custine en Italie : « Aujourd'hui, le mauvais temps me permet d'écrire à mon aise, c'est un triste avantage, car la pluie est bien ennuyeuse en voyage »<sup>1</sup>. À Vérone, Valérie de Gasparin met à profit la pluie pour parcourir les musées sans frustration :

Malgré, ou plutôt à cause de la pluie, ce jour a été exactement employé. Un beau soleil inspire le désir de flâner ; s'astreindre à courir d'un musée à l'autre quand ses rayons se répandent auprès de nous, utiliser ses heures quand la population abandonne les siennes au temps qui s'envole, n'est en vérité pas faisable : accueillant avec joie l'ondée qui lavait les rues, et retenait chacun chez soi<sup>2</sup>.

Si les voyageurs apprécient un orage lorsqu'il sublime un paysage ou offre un sujet intéressant à raconter dans leurs récits, le plus souvent ils accueillent avec résignation la pluie, la neige, la canicule ou toute manifestation météorologique entravant leurs déplacements. Violla de Sommières se désole que la pluie lui fasse perdre son temps pendant une journée : « Le mauvais temps nous retint un jour ; il était impossible d'aller plus en avant. Je souffris beaucoup cette journée, parce qu'elle fut entièrement perdue pour moi »<sup>3</sup>. Les conditions météorologiques ont un impact considérable sur les déplacements et surtout sur les rythmes du voyage, car elles contraignent les voyageurs, les obligeant le plus souvent à s'immobiliser à des moments et en des lieux qu'ils n'ont pas choisis.

---

<sup>1</sup> Astolphe de CUSTINE, *Mémoires et voyages*, op. cit., vol. 1, p. 270.

<sup>2</sup> Valérie DE GASPARIN, *Voyage d'une ignorante dans le midi de la France et l'Italie*, op. cit., vol. 2, p. 378.

<sup>3</sup> Jacques Louis VIALLA DE SOMMIERES, *Voyage historique et politique au Monténégro*, Paris, Eymery, 1820, vol. 1, p. 291.

## *Le jour et la nuit : rythme élémentaire du voyage*

### *Activité diurne et quête du repos nocturne*

Le corps humain vit selon un rythme circadien entraînant une alternance de veille et de sommeil. Les besoins en sommeil varient d'un individu à l'autre en fonction de l'âge, de l'activité diurne et de nombreux autres facteurs en se situant aux alentours de huit heures de sommeil par jour. Les voyageurs sont comme tous les humains, des êtres diurnes, accomplissent leurs activités la journée et dormant la nuit. À l'époque moderne, la nuit est perçue comme un moment où rien ne se passe et où rien ne doit arriver à l'exception du sommeil et du repos<sup>1</sup>. En effet, les heures nocturnes inquiètent : l'obscurité est l'apanage des bandits, voleurs et assassins<sup>2</sup>, c'est le moment privilégié pour succomber au vice et l'occasion pour le diable d'agir<sup>3</sup>. Malgré le feu et les lampes à combustion, la faible luminosité générale restreint ou complique les activités humaines, dont le voyage.

Lors de l'organisation du voyage, les voyageurs prévoient le plus souvent des haltes nocturnes. Ils espèrent généralement atteindre cet aboutissement journalier et clôturer leur étape avant la nuit. Arrivés à destination les voyageurs sont en mesure de se restaurer, de se reposer et de dormir avant de repartir le lendemain. Lieu de repos après les fatigues physiques importantes du voyage, l'arrivée à l'auberge ou plus largement dans n'importe quel logement est vécue comme un soulagement par les voyageurs. En effet, la menace de devoir dormir en pleine nature, avec tout l'inconfort et les risques que cela comprend, particulièrement dans certaines régions, disparaît. Près de Salerne, Custine s'inquiète d'être forcé de dormir à la belle étoile : « Cependant l'heure avance, le jour baisse, et nous nous voyons menacés de coucher à la belle étoile. Tout le monde s'inquiète [...] »<sup>4</sup>. Au col du Grand-Saint-Bernard, le baron d'Haussez s'inquiète pour les mêmes raisons : « Le soir approchait ; déjà le soleil étendait sur la neige les ombres rembrunies des montagnes. Nous hâtions notre marche afin de gagner l'hospice avant la chute complète du jour [...] l'approche de la nuit me faisait sentir la nécessité de presser la

---

<sup>1</sup> Alain CABANTOUS, *Histoire de la nuit XVIIe - XVIIIe siècle*, Paris, Fayard, 2009, p. 11-12.

<sup>2</sup> À propos de Paris au XIXe siècle voir Simone DELATTRE, *Les douze heures noires : la nuit à Paris au XIXe siècle*, Paris, Albin Michel, 2000 ; Alain CABANTOUS, *Histoire de la nuit XVIIe - XVIIIe siècle*, op. cit., p. 160-190 ; Robert MUCHEMBLED, *Société et mentalités dans la France moderne*, op. cit.

<sup>3</sup> Alain CABANTOUS, *Histoire de la nuit XVIIe - XVIIIe siècle*, op. cit., p. 132-139.

<sup>4</sup> Astolphe de CUSTINE, *Mémoires et voyages*, op. cit., vol. 1, p. 264.



marche »<sup>1</sup>. Lorsqu'il arrive enfin à destination le voyageur est immédiatement soulagé par la promesse d'un toit, d'un repas et d'un lit. S'apprêtant à dormir dans une auberge italienne, Elisa von der Recke exprime sa satisfaction, probablement partagée par la majorité des voyageurs anciens et modernes, de s'arrêter en ces lieux après une harassante journée sur la route : « Quelle charmante invention que celle des auberges ! Qu'il est doux de trouver après une journée fatigante un logement propre et un bon accueil ! »<sup>2</sup>. Pour faciliter l'arrivée nocturne à Rotterdam, les Hollandais éclairent les rives des canaux par une multitude de lanternes, ce que ne manque pas de remarquer Georg Forster, qui profite ensuite d'une auberge pour, comme il le dit, « réparer nos forces épuisées par les fatigues du jour précédent »<sup>3</sup>. Pour d'autres voyageurs revenant d'une expédition de plusieurs jours en pleine nature, le retour à l'auberge et au confort, parfois très relatif, est néanmoins vécu comme un immense bonheur. Après avoir traversé toute la Laponie dans un confort extrêmement sommaire, de la Norvège à la Finlande, Léonie d'Aunet ne tarit pas d'éloges à propos du principe du lit :

À Haparanda, miracle du progrès ! je trouvais une auberge ! Je ne voulais rien voir, rien entendre, rien manger avant d'être dans un lit. Depuis vingt-deux jours je ne m'étais pas déshabillée pour dormir ! Il faut avoir éprouvé nos fatigues, subi nos longues privations, pour comprendre comment un lit devient la chose du monde la plus impérieusement désirable<sup>4</sup>.

Trouver un logement pour la nuit est donc l'une des préoccupations majeures des voyageurs. Cependant, le chemin jusqu'à un asile pour la nuit peut être semé d'embûches. Lorsque la destination est une ville fortifiée, la fermeture des portes de la ville au crépuscule est toujours appliquée. Les voyageurs regrettent unanimement cette tradition médiévale, d'autant plus en temps de paix, car en cas de retard cela les force à trouver un logement hors de la ville. La Roche du Maine prévient ses lecteurs dans un « avis utile » à propos de Mantoue : « Ses portes se ferment avec rigueur ; il est bon de s'arranger en conséquence »<sup>5</sup>, puis plus loin à propos de Berne : « Si l'on désespérait d'arriver à Berne

---

<sup>1</sup> Charles LEMERCIER DE LONGPRE BARON D'HAUSSEZ, *Alpes et Danube*, op. cit., vol. 1, p. 246.

<sup>2</sup> Elisa VON DER RECKE, *Voyage en Allemagne, dans le Tyrol et en Italie*, op. cit., vol. 1, p. 247.

<sup>3</sup> Georg FORSTER, *Voyage philosophique et pittoresque sur les rives du Rhin fait en 1790*, op. cit., vol. 2, p. 282.

<sup>4</sup> Léonie D'AUNET, *Voyage d'une femme au Spitzberg*, op. cit., p. 309.

<sup>5</sup> Jean-Pierre-Louis MARQUIS DE LUCHET DE LA ROCHE DU MAINE, *Voyage d'un amateur des arts, en Flandre, dans les Pays-Bas, en Hollande, en France, en Savoye, en Italie, en Suisse, fait dans les années 1775-76-77-78*, Amsterdam, 1783, vol. 4, p. 30.

avant la fermeture des portes, il faudrait s'arrêter à Willisau, ou Huttwil, les deux plus gros endroits qui se trouvent sur la route »<sup>1</sup>. Pour Buchon, la fermeture des portes de Nauplie est une « précaution militaire fort inutile, et fort désagréable pour tous les habitants et pour le petit nombre d'étrangers qui y arrivent »<sup>2</sup>. Même de puissantes grandes villes imposent ce principe avec rigueur. Indexée sur le coucher du soleil, la fermeture des portes dépend donc de la saison. Ainsi en hiver il convient pour les voyageurs de redoubler d'attention quant à leur horaire d'arrivée, par exemple à Hambourg : « On aura soin d'arriver à Hambourg de jour : les portes s'y ferment avec autant d'exactitude que dans la ville de guerre la mieux gardée ; à la chute du jour, c'est-à-dire, à quatre heures dans les jours les plus courts, et jamais plus tard que neuf heures et demie »<sup>3</sup>.

Même lorsque les voyageurs pénètrent en ville, rien ne leur garantit de trouver facilement un logement, du moins un logement qui convient à leurs standards sans lettres de recommandation. Les auberges sont privilégiées sur le bord des routes ou en ville lors d'arrêts courts de l'ordre de quelques jours. Dans les villages peu parcourus par des voyageurs, lorsqu'il n'y a pas d'auberge la solution est de faire valoir sa qualité d'étranger, généralement fortuné dans le cas des voyageurs étudiés, et de se faire attribuer une chambre chez un habitant par les magistrats de la ville ou du village. Lors d'arrêts de plus longue durée, de quelques semaines à plusieurs mois, les voyageurs privilégient la location d'appartement dans les centres urbains. Dans tous les cas la recherche du logement peut s'avérer compliquée. Beudant témoigne à plusieurs reprises de cette difficulté en Hongrie, comme dans la ville de Tisovec : « J'arrivai à Tiszolcz [Tisovec] à dix heures du soir, heure très peu propice pour trouver un logement, dans un lieu surtout où il n'y a point d'auberge »<sup>4</sup>. Il doit donc trouver et faire appel au juge de la ville, qui, après avoir vérifié son passeport et ses cachets lui permettant de circuler, le loge chez un habitant. À l'inverse de Beudant, lors de son voyage en Grèce le diplomate prussien Jakob

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 122.

<sup>2</sup> Jean-Alexandre BUCHON, *La Grèce continentale et la Morée*, *op. cit.*, p. 392.

<sup>3</sup> Alphonse FORTIA DE PILES, *Voyage de deux français dans le nord de l'Europe 1790-1792*, Paris, Desenne, 1796, vol. 1, p. 142.

<sup>4</sup> François-Sulpice BEUDANT, *Voyage minéralogique et géologique en Hongrie*, *op. cit.*, vol. 2, p. 60.

Bartholdy anticipe et préfère établir un campement en pleine nature plutôt que risquer de ne pas trouver de logement dans le village d'Ambélakia au vu de l'heure tardive :

Comme le jour était très avancé lorsque nous atteignîmes le bas de la montagne, nous résolûmes de suspendre jusqu'au lendemain notre pèlerinage dans la vallée, de crainte qu'il ne nous fût pas facile de nous procurer un logement si nous arrivions trop tard à Ambélaki<sup>1</sup>.

La problématique du logement n'est pas spécifique aux petites villes des provinces reculées de l'Europe. Plusieurs voyageurs témoignent de la pénurie de logements vacants à Rome, comme Custine :

Après avoir erré trois heures de rue en rue, nous nous sommes déterminés à prendre les plus mauvaises chambres de la plus mauvaise auberge. Nous y resterons jusqu'à ce qu'on nous ait trouvé un appartement. Nous avons passé la matinée à en chercher. Je ne me croirai à Rome que lorsque nous serons délivrés de soins qui me fatiguent ici plus qu'ailleurs<sup>2</sup>.

La situation parisienne se révèle similaire à celle de Rome. Henrica Rees van Tets préfère ainsi s'arrêter à Senlis plutôt que d'arriver tardivement à Paris : « À six heures j'arrivai ici, et n'ayant point arrêté de logement à Paris, nous ne voulûmes point y venir de nuit ; ainsi nous restâmes dans cette ville »<sup>3</sup>. Une conjoncture particulière ou des situations régionales exceptionnelles peuvent également être en défaveur des voyageurs, comme lors de foires. Faujas de Saint-Fond vit cette expérience désagréable en Écosse : « Nous quittâmes Glasgow le 14 septembre après-midi, pour aller coucher à *Dumbarton*. Nous y arrivâmes un jour de foire, ce qui nous donna de l'embarras pour trouver des lits dans les auberges qui étaient pleines d'étrangers »<sup>4</sup>. La diversité de ces situations occasionne les mêmes effets chez les voyageurs, à savoir du stress, une fatigue supplémentaire ainsi qu'une sensation de perte de temps.

Dans les territoires les plus éloignés de l'Europe des voyages, là où peu de voyageurs – tant étrangers que locaux – se déplacent, il n'y a parfois aucun moyen de se loger. Ainsi les voyageurs s'adaptent et optent pour une nouvelle manière de voyager, plus lente, car ils transportent du matériel pour se loger et se nourrir. Pour le comte de la Garde

---

<sup>1</sup> Jakob Ludwig BARTHOLDY, *Voyage en Grèce, fait dans les années 1803 et 1804*, Paris, 1807, vol. 1, p. 75.

<sup>2</sup> Astolphe de CUSTINE, *Mémoires et voyages, op. cit.*, p. 147-148.

<sup>3</sup> Henrica REES VAN TETS, *Voyage d'une hollandaise en France en 1819 [Journal de 1819 - Voyage en France]*, *op. cit.*, p. 14.

<sup>4</sup> Barthélemy FAUJAS DE SAINT-FOND, *Voyage en Angleterre, en Écosse et aux Iles Hébrides, op. cit.*, vol. 1, p. 261.

de Chambonnas, « le nom d'auberge n'entre pour rien dans le vocabulaire d'un voyage en Russie »<sup>1</sup>. Pour lui, « il est vrai que dans ces trajets immenses, on ne trouve auberges nulle part, et que, semblables aux limaçons, il faut absolument traîner sa maison avec soi »<sup>2</sup>. Cependant il explique qu'avec une grande britchka, il est possible d'emporter tout le nécessaire à un voyage agréable loin de toute civilisation dans l'immensité de l'Empire russe.

L'absence d'auberge et de tout logement le long des routes russes semble être similaire en Scandinavie si l'on en croit Giuseppe Acerbi<sup>3</sup>. Toutefois, les voyageurs traversant les territoires les plus au nord de l'Europe se retrouvent confrontés à une particularité astronomique en été : l'absence de nuit. Le soleil de minuit perturbe quelque peu les voyageurs en leur faisant perdre leurs repères temporels, surtout au début du voyage. Léonie d'Aunet semble particulièrement atteinte physiologiquement et psychologiquement par le dérèglement de son rythme circadien :

J'eus beaucoup de peine à me faire à ces journées sans limites : elles me jetaient dans un malaise et une anxiété inexprimables ; l'ordre de mes habitudes se trouvait entièrement interverti ; je me levais à midi, je dînais à onze heures du soir, j'allais me promener à deux heures du matin, je ne savais plus quand je devais me coucher ni me lever, et le sommeil m'était devenu presque impossible<sup>4</sup>.

Quelques semaines plus tard, elle n'est toujours pas parvenue à s'habituer et subit l'absence de nuit au point de vivre un « cauchemar » :

Ajoutez que je dormais à peine ; je ne me couchais jamais avant deux ou trois heures du matin, et souvent même, à cette heure avancée, je ne pouvais trouver du repos. Ce jour continuel, ce ciel bizarre, invariable, ne subissant aucune modification à l'heure où nous avons coutume de le voir se couvrir d'ombres ; minuit devenu le frère jumeau de midi ; l'étrangeté de tout ce qui m'entourait, l'âpreté du climat, le bouleversement de toutes mes habitudes, et probablement aussi une nourriture ultra-tonique, indispensable dans ces latitudes, mais très inusitée pour

---

<sup>1</sup> Auguste de LA GARDE DE CHAMBONAS, *Voyage de Moscou à Vienne*, op. cit., p. 28.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 12.

<sup>3</sup> Giuseppe ACERBI, *Voyage au Cap-Nord*, op. cit., p. 229 : « Le voyageur, depuis Stockholm jusqu'à Grisselhamn, ne doit point penser à s'arrêter pour manger ou dormir, c'est-à-dire en un mot, qu'il ne trouvera aucune auberge comme on en trouve partout ailleurs en Europe ».

<sup>4</sup> Léonie D'AUNET, *Voyage d'une femme au Spitzberg*, op. cit., p. 136.

moi, tout cela me tenait dans une agitation nerveuse particulière ; il me semblait traverser un cauchemar<sup>1</sup>.

Si plusieurs autres voyageurs affirment également être perturbés par la perte de leurs repères temporels<sup>2</sup>, d'autres savourent ces nuits qui n'existent pas. Pour Mary Wollstonecraft « rien n'égale la beauté d'une soirée et d'une nuit d'été au Nord »<sup>3</sup> et pour le botaniste Charles Martins, « cette réunion des teintes du soir aux lueurs du matin est un spectacle d'une magnificence dont nous n'avons nulle idée dans nos climats »<sup>4</sup>. De manière beaucoup plus pragmatique, en tant que savant il n'en demeure pas moins focalisé sur ses recherches botaniques. Or, une luminosité continue lui procure cet avantage exceptionnel : « Le voyageur seul bénit ce jour presque continu. Jamais la nuit ne vient interrompre ses travaux ni le forcer à chercher un abri ; toutes ses journées ont vingt-quatre heures, et il s'en aperçoit au nombre de ses observations »<sup>5</sup>.

### *L'auberge, du sommeil réparateur à l'insomnie*

Le logement est au centre des préoccupations des voyageurs : il n'y a pas de récit qui ne contienne de description d'auberges<sup>6</sup>. Karl Baedeker, rédacteur d'une collection de guides de voyage à succès à partir des années 1840, le sait bien lorsqu'il annonce à ses lecteurs s'être particulièrement intéressé aux hôtels pour ne proposer que les meilleurs : « L'attention de l'auteur s'est portée tout spécialement sur les hôtels ; une notable part de l'agrément d'un voyage dépend de leur bonne ou mauvaise organisation, des prix, du

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 184.

<sup>2</sup> Astolphe de CUSTINE, *La Russie en 1839*, Paris, D'Amyot, 1843, vol. 1, p. 131 : « Ce singulier crépuscule ne précède ni la nuit, ni le jour ; car ce qu'on appelle de ces noms dans les contrées méridionales, n'existe réellement pas ici » ; Jean-Jacques AMPÈRE, *Littérature et voyages*, *op. cit.*, p. 101 : « J'ai douté longtemps ; je me suis demandé quelle heure il pouvait être, je n'en avais aucune idée ; nous avons depuis le matin été témoins de la même désolation ; et nul souvenir distinct et varié ne pouvait marquer pour nous les instants ».

<sup>3</sup> Mary WOLLSTONECRAFT, *Letters written during a short residence in Sweden, Norway, and Danemark*, *op. cit.*, p. 14.

<sup>4</sup> Charles MARTINS, *Voyage botanique le long des côtes septentrionales de la Norvège*, s.l., s.n., 1838, p. 29.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 30.

<sup>6</sup> Nous partageons sur ce point la constatation de Daniel ROCHE, *Les circulations dans l'Europe moderne XVIIe - XVIIIe siècle*, Paris, Fayard, 2011, p. 517.

service, etc.»<sup>1</sup>. Dans les grandes villes, les voyageurs louent généralement un appartement, car ils prévoient d'y vivre plusieurs semaines ou plusieurs mois. Après quelques recherches, ils parviennent toujours à trouver un logement convenant à leurs moyens et à leur statut social. En phase de déplacement, sur la route ou dans les villes de moindre importance, faisant alors office d'étape pour les voyageurs, ils optent plus volontiers pour une auberge. Si trouver une auberge pour la nuit peut s'avérer être une aventure en soi, toutes les auberges ne se valent évidemment pas aux yeux des voyageurs.

À la lecture des guides et récits de voyage, une véritable géographie des auberges européennes se dessine. Plusieurs voyageurs s'y risquent, mais leurs avis se révèlent parfois contradictoires. Ainsi les auberges anglaises seraient de très loin les meilleures d'Europe aux côtés des néerlandaises, les italiennes les pires, tandis que les françaises et allemandes seraient correctes selon l'avis d'une majorité des voyageurs. Cependant il est nécessaire de relativiser ces avis, car d'autres voyageurs affirment le contraire. L'immense diversité des auberges aussi bien à l'échelle locale qu'à l'échelle européenne et ce, d'autant plus sur une période d'un siècle, rend presque impossible toute généralisation à grande échelle<sup>2</sup>. Toujours dans le but d'être utile pour les lecteurs, plusieurs voyageurs indiquent les bonnes et mauvaises auberges le long de leurs itinéraires, à l'instar d'Elisa von der Recke pour qui « c'est une manière d'être utile à mes confrères voyageurs, que de leur indiquer les meilleures auberges »<sup>3</sup>. Ainsi pour Moore, « parmi les choses remarquables de Francfort, on peut compter les auberges »<sup>4</sup>, pour Sulzer, en Suisse « on trouve partout, même dans les villages, des auberges très propres où on est bien servi »<sup>5</sup>.

Si les bonnes auberges, c'est-à-dire propres, confortables, à prix convenable et proposant des repas convenables existent, les voyageurs regrettent le plus souvent la qualité des hébergements qui ne correspond pas à leurs goûts ainsi que les prix exorbitants pratiqués. Par exemple, d'après von Hartig « Les auberges sont assez propres

---

<sup>1</sup> Karl BAEDEKER, *La Suisse, les Lacs italiens, Milan, Turin, Gênes et Nice*, Coblenz, Baedeker, 1859, p. IV.

<sup>2</sup> Antoni MACZAK, *Travel in early modern Europe*, Cambridge, CUP, 1995, p. 41-44.

<sup>3</sup> Elisa VON DER RECKE, *Voyage en Allemagne, dans le Tyrol et en Italie*, op. cit., vol. 1, p. 91.

<sup>4</sup> John MOORE, *Voyage de John Moore en France, en Suisse et en Allemagne*, Paris, 1806, vol. 2, p. 15.

<sup>5</sup> Johann SULZER, *Journal d'un voyage*, op. cit., p. 33.

en France, mais dans plusieurs on plume bien les passants, surtout les Anglais »<sup>1</sup> et en Italie, particulièrement entre Bologne et Florence, elles sont « exécrables » :

De là jusqu'à Florence, les chemins sont affreux ; on doit supporter l'ennuyeuse traversée des Apennins ; ces montagnes qui n'ont aucune des beautés des Alpes, en ont à peu près la durée. Les auberges y sont exécrables, & avec tout l'or du Pérou on y mourrait de faim ; en général les auberges d'Italie sont d'une mal propreté révoltante, & me font souvent regretter les élégantes auberges d'Angleterre<sup>2</sup>.

En Allemagne la situation est similaire si l'on en croit Carlantonio Pilati : « vous mourrez de faim & de lassitude [...] tant les chemins et auberges sont mauvais et détestables, hormis dans les villes capitales ; et cela est bien pire que d'avoir à faire à d'insolents commis »<sup>3</sup>. Elisa von der Recke craint quant à elle pour sa sécurité dans l'auberge de Terracina, entre Rome et Naples : « notre auberge ressemble plus à une caverne de brigands qu'à un lieu de repos pour les étrangers et les voyageurs fatigués, et les sbires, qui y demeurent pour la sûreté du pays, ressemblent plus à des voleurs qu'à des gardes »<sup>4</sup>.

Bien que certaines auberges ne conviennent pas aux voyageurs, ils n'ont souvent pas d'autre choix que d'y dormir à moins de préférer dormir sans toit au-dessus de la tête. Chaque voyageur se trouve confronté à un moment ou un autre de son voyage au « péril aubergial »<sup>5</sup>. La situation des auberges de la péninsule ibérique semble catastrophique selon plusieurs voyageurs qui n'oublient pas de détailler précisément leurs mésaventures. Dans le Portugal des années 1760, Baretti affirme avoir « souffert plus de misère pendant ces deux jours, que jamais aucun mortel n'en a enduré pendant deux siècles » tout en tempérant : « l'expression vous paraîtra singulière ; mais vous savez que les souffrances portent à exagérer »<sup>6</sup>. Il se souvint probablement longtemps de sa nuit passée à l'auberge de Mafra, près de Lisbonne :

---

<sup>1</sup> Franz VON HARTIG, *Lettres sur la France, l'Angleterre et l'Italie*, op. cit., p. 66.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 178.

<sup>3</sup> Carlantonio PILATI, *Voyages en différents pays de l'Europe en 1774, 1775 et 1776 ou lettres écrites de l'Allemagne, de la Suisse, de l'Italie, de Sicile & de Paris*, Bâle, Serini, 1779, vol. 1, p. 95.

<sup>4</sup> Elisa VON DER RECKE, *Voyage en Allemagne, dans le Tyrol et en Italie*, op. cit., vol. 3, p. 18.

<sup>5</sup> Daniel ROCHE, *Les circulations dans l'Europe moderne*, op. cit., p. 518.

<sup>6</sup> Giuseppe BARETTI, *Voyage de Londres à Gênes*, op. cit., vol. 1, p. 208.

Lorsqu'il fut temps de se coucher, qui pourrait exprimer ce que j'eus à souffrir ! On me conduisit dans une chambre, dont le toit était ouvert d'espace en espace. Dans cette chambre se trouvait un lit, lequel quoique moins vaste que l'Amérique, était cependant peuplé de plusieurs nations sauvages répandues sur toute sa surface toutes noires, & toutes aussi agiles qu'aucun Indien. Je vous laisse à penser s'il me fut possible de fermer les yeux un seul moment pendant toute la nuit au milieu de cette multitude d'ennemis ! Lucide Aurore ! Je te rends d'humbles grâces de ton apparition matinale qui m'a tiré de cette déplorable douche. Je ne reconnaîtrai par la suite que le peu de chair & de sang que j'ai sauvés de cette horrible mêlée sont un de tes présents<sup>1</sup>.

Comme la majorité des voyageurs Barette n'échappe pas au fléau de la vermine qui infeste pratiquement toutes les auberges européennes<sup>2</sup>. De la même manière, mais quarante ans plus tard, le marquis de Marcillac dresse un portrait dans le même ton des auberges de Galice, les comparant à l'image qu'il se fait de l'Afrique :

Mais surtout qu'il ne craigne pas les lits durs, qu'il soit habitué à coucher sur la paille, elle sera souvent son unique ressource dans sa traversée de treize jours de la Corogne à Madrid [...] Les *posadas*, dans cette route de traverse en Galicie, sont toutes sur le même modèle : un terrain de grandeur plus ou moins considérable, entouré de quatre murailles sans fenêtres, surmonté d'un toit en chaume : au milieu de cette vaste salle, est l'âtre entouré de bancs ; c'est là que se fait la cuisine, mais cette cuisine ne sera jamais chantée par M. Grimod de la Reignière, quoique pour être servi chaud, la table soit attenante au banc qui entoure le feu. La fumée s'échappe par où elle peut, car il n'y a point d'ouverture qui lui soit destinée. Les bœufs, les cochons, les moutons, les mules et les hommes vivent en commun dans ces hôtelleries. Les quatre côtés sont destinés à chaque espèce différente : les hommes, par égard pour leur prééminence, sont au-dessus des quadrupèdes, du côté des mules, dont ils ne sont séparés que par un mauvais plancher. Là ils trouvent des lits pour les voyageurs distingués et de la paille pour les *mozos*. C'est un véritable tableau des caravanes traversant les déserts de l'Afrique. Les quinquets sont inconnus en Galice, la chandelle même n'a pas pénétré dans ces auberges. Le voyageur qui veut y voir clair pour manger ou se coucher, doit se munir en conséquence ; faute de quoi il soupera à la lueur du foyer, et il se déshabillera, s'il en a le courage, à la clarté d'un brandon de paille qu'on entretiendra jusqu'à ce qu'il soit dans son lit<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 213-214.

<sup>2</sup> Guillaume GARNIER, *L'Oubli des peines. Une histoire du sommeil, 1770-1850*, Rennes, PUR, 2013, p. 162-172.

<sup>3</sup> Pierre-Louis de Crusy marquis de MARCILLAC, *Nouveau voyage en Espagne*, *op. cit.*, p. 238-241.



Le confort est un élément important pour tout voyageur, ce qui explique les considérations à l'égard de la qualité des auberges. Le confort de la nuit n'a pas seulement une influence sur le bien-être des voyageurs, car il peut également les amener à modifier le rythme de leur voyage. En effet, une auberge où le voyageur se sent bien invite à un séjour plus long, tandis qu'une auberge sale, infestée de vermine, mal fréquentée et trop chère l'encourage à partir le plus rapidement possible, voire à ne pas y rester. L'option du départ immédiat est par exemple celle que choisit John Moore dans une auberge de Brunswick où se célèbre un mariage :

Nous trouvâmes, en rentrant à l'auberge, très nombreuse compagnie ; la maison entière retentissait du bruit de la musique et de la danse. Il est d'usage dans toute l'Allemagne, lorsque les bourgeois se marient, de donner le festin de noce dans une auberge. Comme ces divertissements ne nous promettaient pas beaucoup de repos pour la nuit, au lieu d'aller nous coucher nous demandâmes des chevaux de poste, et nous quittâmes Brunswick à trois heures du matin<sup>1</sup>.

Si Moore ne s'arrête pas à l'auberge par peur du bruit et de l'agitation, Lord Blayney préfère continuer sa route au vu des tenanciers de l'auberge dans un village près de Blois : « Je pensais passer la nuit près du manoir, mais les aubergistes étaient si désagréables que j'ai décidé de continuer ma route »<sup>2</sup>. À l'inverse de celles rencontrées par Moore et Blayney, une bonne auberge invite le voyageur à y rester plus longtemps pour se reposer. Après de longues et fatigantes journées de voyage en Suède, Giuseppe Acerbi choisit de rester deux jours au lieu d'une nuit dans une auberge, en partie parce qu'elle est bien tenue : « ici l'auberge était bien tenue par une veuve ; et nous fûmes si satisfaits d'y trouver de quoi nous refaire, que nous y demeurâmes deux jours »<sup>3</sup>. Dans une autre mesure, une auberge confortable située dans un lieu qui a plu au voyageur peut l'inviter à y retourner. Au cours de son voyage, von der Recke modifie son itinéraire pour revenir spécialement dans une auberge où elle avait dormi quelques mois plus tôt dans la campagne toscane : « On peut se rappeler, lors de mon premier passage à Florence (voyez

---

<sup>1</sup> John MOORE, *Voyage de John Moore en France, en Suisse et en Allemagne*, op. cit., vol. 2, p. 78.

<sup>2</sup> Andrew Thomas Lord BLAYNEY, *Narrative of a forced journey*, op. cit., p. 73.

<sup>3</sup> Giuseppe ACERBI, *Voyage au Cap-Nord*, op. cit., vol. 1, p. 310.

le 1<sup>er</sup> vol.), mon enchantement en passant dans cette auberge, et de mon projet d'y passer quelque temps à mon retour »<sup>1</sup>.

Un humain dort environ un tiers de sa vie et il en va de même pour les voyageurs des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. En tant que lieu où le voyageur est amené à rester plus d'un tiers de son voyage pour dormir, se reposer et souvent se restaurer, les auberges ou plus généralement tous les logements se manifestent au centre de ses préoccupations. Plus encore, décrire son logement participe au bornage des étapes, au découpage du temps et de l'espace ainsi qu'à la description du pittoresque local et des sociabilités<sup>2</sup>. Par cette place centrale, la quête du repos et du confort influence les rythmes du voyage en plusieurs points, au premier rang desquels figure la possibilité d'aménager les étapes, leurs distances et durées en écourtant ou allongeant les arrêts nocturnes. Cependant l'arrêt nocturne n'est pas une obligation et les voyageurs peuvent être amenés à continuer de se déplacer pendant la nuit.

#### *Changer de rythme : le déplacement de nuit*

Le rythme circadien humain, les conceptions de la nuit de l'époque moderne et l'angoisse des heures sombres poussent les Européens au repos plus qu'à l'activité durant la nuit. Lorsqu'ils ne se restaurent pas ni ne dorment à l'auberge ou dans un logement, soit par obligation ou par choix, les voyageurs détiennent alors deux options : camper ou poursuivre leur déplacement, lorsque cela est possible. Cependant voyager durant cet « espace-temps original »<sup>3</sup> qu'est la nuit n'est pas une évidence. Les voyageurs doivent alors faire face à plusieurs contraintes et subir divers inconvénients.

Le principal problème du voyage nocturne concerne la luminosité. En effet, pour être en mesure de voir, de s'orienter et d'anticiper les dangers de la route, les voyageurs, mais surtout les conducteurs dans le cas des voitures hippomobiles, doivent disposer d'un environnement suffisamment clair, comme une pleine lune ou un soleil de minuit dans le nord de l'Europe. Or, avant la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et l'électricité, les Européens n'ont que peu

---

<sup>1</sup> Elisa VON DER RECKE, *Voyage en Allemagne, dans le Tyrol et en Italie*, op. cit., vol. 4, p. 145.

<sup>2</sup> Daniel ROCHE, *Les circulations dans l'Europe moderne*, op. cit., p. 524.

<sup>3</sup> Alain CABANTOUS, *Histoire de la nuit XVII<sup>e</sup> - XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 30.

de recours possibles contre « la tyrannie des heures obscures »<sup>1</sup>, à savoir des torches, chandelles ou lampes à huile, puis au gaz à partir du début du XIX<sup>e</sup> siècle en milieu urbain. Ces « mille formes ingénieuses de l'éclairage primitif »<sup>2</sup> sont d'une importance capitale pour être en mesure de se déplacer de nuit. Le savant français Chappe d'Auteroche conçoit parfaitement cette nécessité lors de son voyage en Russie : « Les flambeaux dont nous avons fait provision à Vienne commençaient à nous manquer ; alors il aurait été impossible de voyager pendant la nuit »<sup>3</sup>. À l'inverse, voyageant en Laponie pendant l'été, Acerbi peut profiter de la luminosité et voyager avec facilité : « On n'a rien de bien intéressant dans cette route, si ce n'est le soleil qui, ne quittant jamais l'horizon, rend les voyages de nuit très-agréables »<sup>4</sup>.

Outre le problème de la luminosité, le confort, la difficulté à dormir en voiture ou encore l'angoisse découragent le voyageur et ne lui offrent que peu de repos aussi bien physique que psychologique. Arrivant souvent tard sur son lieu de halte, Faujas de Saint-Fond doit à plusieurs reprises se déplacer une partie de la nuit, lors de son voyage en Écosse. Cette manière de voyager dans les contrées hostiles et par une nuit sombre lui est fortement désagréable : « Il nous restait malheureusement quinze milles à faire encore, par une nuit obscure et par un temps affreux, toujours au bord du lac, sans rencontrer la moindre habitation ; je n'ai de ma vie fait une route aussi désagréable, et qui m'ait paru aussi longue »<sup>5</sup>. Quelques jours plus tard, toujours en quête de son logement sur l'île de Mull, la même situation se répète, tandis que la luminosité décroît jusqu'à l'obscurité :

La nuit approchait, et nous étions à peine à mi-chemin de la maison où nous devions nous rendre ; nos guides, nos chevaux, ralentirent bientôt leur marche ; la route devint détestable, et nous fûmes obligés de mettre souvent pied à terre, tantôt au bord des marécages, tantôt dans des bruyères dont nous avons bien de la peine à nous tirer. Nous perdîmes absolument le fil de la route. La nuit était si obscure que nos chevaux s'abattirent plusieurs fois et que nos guides se trouvèrent en peine eux-mêmes ; enfin, après avoir erré longtemps à l'aventure, nous

---

<sup>1</sup> Daniel ROCHE, *Histoire des choses banales : naissance de la société de consommation XVIIIe - XIXe siècles*, Paris, Fayard, 1997, p. 128.

<sup>2</sup> Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle. 1 : Les structures du quotidien : le possible et l'impossible, op. cit.*, p. 231.

<sup>3</sup> Jean CHAPPE D'AUTEROCHE, *Voyage en Sibirie fait par ordre du roi en 1761*, Paris, Debure, 1768, vol. 1, p. 8.

<sup>4</sup> Giuseppe ACERBI, *Voyage au Cap-Nord, op. cit.*, vol. 2, p. 162.

<sup>5</sup> Barthélemy FAUJAS DE SAINT-FOND, *Voyage en Angleterre, en Écosse et aux Iles Hébrides, op. cit.*, vol. 1, p. 269.

aperçûmes une lumière sur un lieu élevé, où nous dirigeâmes nos pas : c'était le château de Torloisk, où nous arrivâmes à onze heures du soir, excédés de fatigue, d'ennui et d'incertitude<sup>1</sup>.

Adèle Hommaire de Hell se sent quant à elle beaucoup plus vulnérable la nuit dans les steppes entre la mer Noire et la mer Caspienne. L'exotisme et la monotonie du paysage, des steppes arides lui « est encore supportable pendant le jour ; mais quand vient la nuit, l'esprit se sent envahi par une affreuse tristesse, et [elle] ne peut envisager sans anxiété une situation qui paraît alors environnée de mille périls »<sup>2</sup>. Perçue comme le moment de prédilection du diable, des esprits et du vice, la nuit est également celui des assassins et brigands pouvant se tapir dans l'obscurité. Le problème des brigands de grand chemin est assez général sur toutes les routes d'Europe, parfois plus entretenu par le folklore que réel. Cependant, bien qu'existant le risque est limité de manière localisée à des régions précises et à des époques données. Cette peur du brigand peut se révéler déterminante dans le choix du voyage de nuit. Elisa von der Recke prévient ainsi son lecteur, alors que la Toscane connaît une série de vols pendant l'été 1804 : « Il est dangereux de voyager de nuit dans cette contrée, à cause des bandits qui guettent souvent les voyageurs, dans quelque coin écarté où ils se tiennent cachés »<sup>3</sup>.

Malgré tous les inconvénients, les risques et l'inconfort du déplacement nocturne, de nombreux voyageurs se déplacent de nuit à un moment ou un autre de leur voyage. En effet, voyager de nuit possède plusieurs avantages. Le premier est d'ordre météorologique : les températures nocturnes sont bien plus fraîches que les températures diurnes. Or, dans certaines régions d'Europe, les températures estivales sont très élevées, ajoutant un inconfort au voyage en voiture déjà relativement désagréable. Plusieurs voyageurs du corpus expliquent clairement qu'ils se déplacent de nuit, ou partent extrêmement tôt pour cette raison, à l'instar d'Elizabeth Craven en Touraine : « comme il fait fort chaud, je monte en chaise de poste à trois heures du matin »<sup>4</sup> ou de John Moore en Prusse : « La chaleur était alors excessive, et sa grâce pensa qu'il serait plus agréable de voyager pendant la nuit : nous partîmes donc à six ou sept

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, vol. 2, p. 20.

<sup>2</sup> Adèle HOMMAIRE DE HELL, *Voyage dans les steppes de la mer Caspienne et dans la Russie méridionale*, op. cit., p. 103.

<sup>3</sup> Elisa VON DER RECKE, *Voyage en Allemagne, dans le Tyrol et en Italie*, op. cit., vol. 1, p. 242.

<sup>4</sup> Elizabeth CRAVEN, *Voyage en Crimée et à Constantinople en 1786*, op. cit., p. 2.

heures du soir »<sup>1</sup>. Même Giuseppe Acerbi voyage de nuit en Laponie pour rendre son voyage plus agréable : « La violence de la chaleur nous fit résoudre à ne voyager désormais que la nuit, et à nous reposer le jour ; ainsi nous jouissions de cette douce température de l'air, produite dans la nuit, par l'obliquité des rayons du soleil »<sup>2</sup>.

En parallèle de ce premier avantage, le second est assez évident : ne pas « perdre » de temps à l'arrêt. Nous l'avons vu dans le précédent chapitre, à l'exception des voitures privées, dans la diversité et hiérarchie des voitures publiques, le déplacement de nuit existe comme privilège, alors seulement accordé aux chaises de postes : voitures les plus rapides et les plus chères. « Emporté par la rage de parcourir le monde et de quitter l'Italie »<sup>3</sup>, le jeune Vittorio Alfieri voyage nuit et jour en août 1767 entre Marseille et Paris, désirent arriver au plus vite dans la capitale du royaume de France :

Mais je finis par me dégoûter aussi du séjour de Marseille ; car tout ennui bientôt les désœuvrés. Toujours violemment possédé du démon de Paris, je partis vers le 10 du mois d'août et, semblable à un fugitif plutôt qu'un voyageur, j'allais nuit et jour sans m'arrêter jusqu'à Lyon. Ni Aix, avec sa magnifique et riante promenade, ni Avignon, autrefois le séjour des papes et le tombeau de la célèbre Laure, ni Vaucluse, qu'habita si longtemps notre divin Pétrarque, rien ne put m'empêcher d'aller droit à Paris comme une flèche. À Lyon, la fatigue me retint pourtant deux nuits et un jour ; mais je me remis en route avec la même fureur, et en moins de trois jours ; la route de Bourgogne me déposa aux portes de Paris<sup>4</sup>.

Le savant français Jean Chappe d'Auteroche se déplace quant à lui nuit et jour pendant plusieurs semaines, car il a un but très précis : il doit nécessairement arriver à Tobolsk en Sibérie avant le 6 juin 1761, dans le but de construire un petit observatoire astronomique puis d'observer le transit de Vénus devant le disque solaire. Sa route entre Paris et Saint-Pétersbourg, puis Saint-Pétersbourg et Tobolsk lui réserve de nombreux désagréments : il subit d'innombrables accidents et contretemps. Il est désespéré par les retards qui s'accumulent et qui ne le feront pas arriver à temps en Sibérie : « Quoique très fatigués, nous nous reposâmes peu : nous étions dans la plus grande inquiétude à cause des retards

---

<sup>1</sup> John MOORE, *Voyage de John Moore en France, en Suisse et en Allemagne*, op. cit., p. 152.

<sup>2</sup> Giuseppe ACERBI, *Voyage au Cap-Nord*, op. cit., vol. 2, p. 258.

<sup>3</sup> Vittorio ALFIERI, *Ma vie*, Paris, Mercure de France, 2012, p. 126.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 129.

continuels que nous éprouvions »<sup>1</sup>. Il met en œuvre toute une série de stratagèmes pour voyager le plus vite possible, comme interdire à ses accompagnateurs de s'arrêter dans les relais et auberges pour se réchauffer. En contrepartie il leur distribue de l'eau-de-vie :

Je partis le 17 au matin [de Moscou], résolu de ne plus m'arrêter : je signifiais le lendemain à mon horloger & à mon interprète que je les laisserais en route, s'ils entraient dans les poêles. Cette menace, qu'ils savaient que j'exécuterais, et l'eau-de-vie que je distribuais aux postillons, eurent tout le succès que j'avais espéré, je n'éprouvais plus de retard, & mes traîneaux allaient avec une rapidité sans égale<sup>2</sup>.

Outre ces premières mesures, il continue à voyager de nuit malgré les risques très élevés d'accidents sur les rivières gelées :

Mes traîneaux ayant été raccommodés le 21 au soir, je partis de cette ville le même jour à huit heures : l'accident qui m'était arrivé auprès de Niznowogorod [Nijni Novgorod], où un de mes traîneaux avait manqué de périr, quoique pendant le jour, m'avait d'abord déterminé de renoncer à voyager sur les rivières pendant la nuit. On ne voit pas alors les trous : nous pouvions tous être engloutis, sans que la perte des uns pût même indiquer aux autres la présence du danger ; les postillons m'assurent cependant qu'ils connaissaient les endroits dangereux, & que nous raccourcirions beaucoup en suivant ce fleuve. Je me confiai à leur expérience<sup>3</sup>.

Il explique par la suite, que cette manière de voyager en s'arrêtant le moins possible est très inconfortable : « Depuis le 12 que j'étais parti de Moscou, je ne m'étais arrêté qu'à Niznowogorod [Nijni Novgorod], où j'avais dormi une nuit : j'avais presque toujours passé le reste du temps dans mon traîneau, où je prenais très peu de repos, à cause des secousses & culbutes que j'éprouvais sans cesse »<sup>4</sup>. Malgré la débâcle qui compliqua considérablement la fin de son voyage, il arrivera finalement à Tobolsk bien à temps pour construire son observatoire et observer le passage de Vénus devant le Soleil. Plus simplement, même à l'échelle d'un trajet d'une journée, prendre de l'avance ou rattraper le retard en se déplaçant de nuit demeure une pratique courante. Ainsi, Sulzer part très tôt alors qu'il fait encore nuit, en prévision de la longueur de la route entre Vidauban et

---

<sup>1</sup> Jean CHAPPE D'AUTEROCHÉ, *Voyage en Sibérie fait par ordre du roi en 1761*, *op. cit.*, vol. 1, p. 20.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 1, p. 31.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 37.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 45.

Cannes : « Ce trajet est assez long, & je dû me mettre en route avant le jour pour l'achever à temps »<sup>1</sup>.

Du fait de tous les inconvénients précédemment cités, le voyage de nuit n'est le plus souvent utilisé que par défaut, pour contrer la chaleur ou modifier la vitesse du voyage, en sacrifiant le confort. Lorsque le voyage de nuit est imposé ou s'impose au voyageur, certains regrettent de ne pouvoir observer l'environnement et le paysage, à l'instar d'Achille Lheureux et Charles Furne en Espagne : « Les bords du Guadalquivir sont célèbres, et le peu que nous en avons vu nous a fait regretter de n'avoir pas fait ce voyage de jour »<sup>2</sup>. De la même manière, sur la route de l'Italie, Goethe déplore de ne pouvoir mener à bien des observations botaniques autant à cause de la vitesse que de l'obscurité : « En ce qui concerne les plantes je me sens encore très novice. Jusqu'à Munich j'ai cru vraiment ne voir que les plantes habituelles. Il est vrai que mon voyage rapide de jour et de nuit n'était pas favorable à de telles observations plus délicates »<sup>3</sup>. À l'inverse, d'autres voyageurs y trouvent parfois un intérêt. En effet, l'ennui et la monotonie du paysage sont l'une de leurs hantises. Or, voyager de nuit permet de dormir si la voiture est suffisamment confortable. Avec la pointe de provocation qui caractérise souvent ses propos, Custine se dit ainsi satisfait de voyager de nuit, car la route où il se déplace ne possède aucun attrait pour le voyageur : « Je suis parti pour Newcastle à neuf heures du soir, voyageant la nuit sans regret, car la route de York à Durham, est, dit-on, fort ennuyeuse ; il faisait jour à notre arrivée dans cette dernière ville »<sup>4</sup>. L'Anglais Coxe tient le même raisonnement entre Cracovie et Varsovie :

Dans la plupart des pays, nous nous efforçons de nous arrêter la nuit pour ne pas risquer de rater des scènes à observer ; cependant ici nous préférons continuer notre route sans pauses dans ces réceptacles crasseux où nous faisons pénitence et où tout manque : et nous avons raison de penser que l'obscurité de la nuit ne nous cachait rien à l'exception de forêts lugubres, de cultures de maïs, et de misère humaine<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Johann SULZER, *Journal d'un voyage*, *op. cit.*, p. 148.

<sup>2</sup> Achille LHEUREUX et Charles FURNE, *Voyage de deux amis en Espagne*, *op. cit.*, p. 63.

<sup>3</sup> Johann VON GOETHE, *Voyage en Italie*, *op. cit.*, vol. 1, p. 43.

<sup>4</sup> Astolphe de CUSTINE, *Mémoires et voyages*, *op. cit.*, vol. 2, p. 202.

<sup>5</sup> William COXE, *Travels into Poland, Russia, Sweden and Denmark*, Londres, Thomas Cadell, 1784, vol. 1, p. 169.

Finalement, le vicomte Walsh résume les deux situations du paysage en rapport avec l'obscurité que sont en mesure de vivre les voyageurs à différents moments de leur voyage : « Autant sur un chemin que l'on a souvent parcouru, on aime à voyager avec la nuit et le sommeil, autant sur une route nouvelle, à travers un pays inconnu, on en veut aux ténèbres... »<sup>1</sup>.

Des facteurs extérieurs, indépendants du voyageur autant que non maîtrisables tels que les conditions météorologiques et l'obscurité nocturne influencent considérablement les rythmes du voyage aussi bien que la perception du temps en modifiant le paysage et en jouant sur les émotions des voyageurs.

\*\*\*

L'influence de l'environnement et du paysage sur les rythmes du voyage et la perception du temps peut paraître à première vue anecdotique en comparaison à d'autres éléments tels que les moyens de transport. Cependant, aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles et toujours aujourd'hui<sup>2</sup> ces éléments sont d'une importance capitale dans le voyage. La primauté de la vue dans la hiérarchie des sens de l'Européen fait du voyageur un observateur attentif à son environnement.

Cet intérêt porté sur l'extérieur va de pair avec de nouvelles conceptions de la nature, des sensibilités et émotions. La conjonction de ces éléments aboutit à l'appréciation d'espaces auparavant dépréciés et à la création de nouveaux paysages à l'image de la montagne. Les voyageurs ne cherchent plus seulement à étudier de manière objective ces paysages, mais à les vivre, à laisser place à leurs émotions et à leurs perceptions subjectives au sein de ces environnements. Cependant, comme le rappelle Jacques Fontanille : « le point de vue qui constitue le paysage n'est jamais fixe : le panorama implique un balayage visuel et sa découverte dynamique implique une progression et une mobilité corporelle »<sup>3</sup>. Cette dernière affirmation a d'autant plus d'importance dans le cadre du voyage que l'observation en mouvement – spécificité

---

<sup>1</sup> Joseph Alexis vicomte de WALSH et fils WALSH, *Voyage à Prague et à Léoben*, *op. cit.*, p. 208.

<sup>2</sup> Nous avons par exemple déjà tous fait l'expérience d'un champs ou d'une plaine céréalière qui nous paraît infinie depuis la vitre du train ou de la voiture tandis que, l'ennui arrivant, le temps semble s'être ralenti.

<sup>3</sup> Jacques FONTANILLE, « Paysages : le ciel, la terre et l'eau », *op. cit.*, p. 233.



propre aux pratiques du voyage – induit en outre tout un jeu de perceptions temporelles. En effet, l'observation du paysage et de l'environnement influe sur les émotions et le système attentionnel, donc se répercute sur les perceptions, particulièrement les perceptions temporelles.

Les conditions météorologiques et l'alternance entre le jour et la nuit sont inaltérables et absolument indépendantes de toutes considérations humaines. Leur influence sur la perception du temps des voyageurs autant que la création de rythmes de voyage n'en est pas moindre. En effet, si le paysage et l'environnement affectent les perceptions, les conditions météorologiques et l'alternance entre le jour et la nuit modifient en amont l'environnement et le paysage. Outre ce premier aspect, les conditions climatiques et la luminosité ont un impact aussi bien sur le confort du voyageur que sur les risques et les conditions du déplacement. Différentes options s'offrent à lui : poursuivre, s'immobiliser, accélérer ou ralentir son voyage. Parfois, il possède le luxe du choix, tandis qu'à d'autres moments du voyage les conditions extérieures lui imposent un rythme de déplacement.

L'espace et le temps étant étroitement liés, la perception du temps est intrinsèquement liée à la perception de l'espace. Le voyageur observe et pratique le paysage, donc l'espace, de multiples manières. Or, aucun paysage n'est fixe et immuable. Sa versatilité s'illustre à différentes échelles, par la luminosité, la saisonnalité, les conditions climatiques et les aménagements humains autant que par les conditions culturelles et sensibles de son appréciation. Entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, les conceptions paysagères des Européens évoluent vers une appréciation centrée sur la subjectivité et la sensibilité. Semblant relativement peu important à première vue, il apparaît finalement à travers les récits de voyage que le paysage, la pluie et le beau temps autant que la révolution terrestre se révèlent être des éléments d'un intérêt capital pour les voyageurs. En effet, ils exercent une influence de premier ordre quant à la perception du temps et à la création des rythmes du voyage.

## CHAPITRE 5 : ENTRE MODELES DE VOYAGE ET DIVERSITE DES PRATIQUES TEMPORELLES : L'INFLUENCE NORMALISATRICE DES GUIDES FACE A L'HETEROGENEITE DES VOYAGEURS

*On ne peut oublier le temps qu'en s'en servant.*

Charles Baudelaire, *Mon cœur mis à nu*, 1864.

---

De leurs formes primitives datant du Moyen Âge à leurs formes modernes, les guides de voyage ont été conçus ainsi qu'utilisés autour du même principe de base : guider les voyageurs. En effet, qu'il s'agisse des guides diffusés sous forme de parchemin manuscrit à destination des pèlerins se rendant à Rome, Compostelle ou Jérusalem durant le Moyen Âge ou des guides du début du XXI<sup>e</sup> siècle à l'instar du *routard* ou du *Lonely Planet*, leur raison d'être n'a que peu évolué. Cependant, si d'apparence le guide de voyage peut se révéler comme un objet relativement simple et banal, sa portée est en réalité capitale dans l'évolution des pratiques du voyage, et ce, à tous les niveaux. En effet, les formats, les caractéristiques et surtout les contenus se sont transformés en parallèle des pratiques viatiques, particulièrement entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle.

Parmi les nombreuses informations et prescriptions que diffusent les guides, les recommandations temporelles, exprimées de manière plus ou moins explicite, sont nombreuses. Il devient alors intéressant de faire émerger dans un premier temps les modèles et prescriptions temporelles des guides ainsi que de retracer leurs évolutions. Puis, dans un second temps, il nous faudra scruter dans quelle mesure les modèles temporels sont liés aux schémas issus des différents types de voyages. Pour cela nous devons retracer l'évolution des grands types de voyage, puis analyser les points de

jonctions et de divergences entre les modèles temporels véhiculés par les guides, les types de voyage, et les pratiques individuelles.

D'après *l'Encyclopédie* un guide est « tout ce qui sert à nous conduire dans une route qui nous est inconnue »<sup>1</sup>. Plus précisément, un guide de voyage est l'objet ou la personne qui rend possible ou qui facilite un déplacement dans un espace inconnu ou peu connu. Dans ce chapitre nous nous concentrerons sur les guides de voyage ou plus largement sur toute la littérature de voyage à vocation de conseiller et de conduire les voyageurs. D'après Laurent Tissot, les guides sont une « littérature spécifique qui sert de support matériel, intellectuel et culturel à la préparation du périple et à la connaissance du pays visité »<sup>2</sup>. Il détermine principalement une fonction propédeutique au guide de voyage, en le définissant comme une aide à l'élaboration du voyage, antérieure au déplacement. Outre cette première fonction, les guides de voyage se classent dans la littérature utilitaire ou pédagogique, car ils permettent la transmission et la diffusion « des codes, des valeurs, des moyens de comprendre l'espace et le temps, donc des procédures d'orientation, des procédures de sélection »<sup>3</sup>. Autrement dit, ils transmettent deux informations : des indications pratiques pour réaliser un déplacement et un savoir culturel inhérent à l'expérience du voyage. Ils sont donc des « pourvoyeurs d'accès à un espace, une connaissance et une émotion »<sup>4</sup>.

Les savoirs transmis par les guides sont multiples. Ils touchent aux itinéraires et aux conditions et moyens de transport, dont ils indiquent ou décrivent les possibilités. Le plus souvent ils contiennent de nombreuses autres informations relatives à des domaines variés mais néanmoins utiles au voyageur, à l'instar des conditions d'hébergement, de l'intérêt de certains sites ou monuments, ou encore de paysages à observer. À travers ces derniers éléments, les guides proposent une gamme d'émotions que les lecteurs-voyageurs seraient en droit de ressentir aux moments, et sur les lieux décrits. En

---

<sup>1</sup> « Guide », in Denis DIDEROT et Jean le Rond D'ALEMBERT (dirs.), *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, par une société de gens de lettres*, Paris, Le Breton - Durand - Briasson - David, 1757, vol. 7, p. 1005.

<sup>2</sup> Laurent TISSOT, *Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIXe siècle*, Lausanne, Payot, 2000, p. 9.

<sup>3</sup> Daniel ROCHE, « Introduction », in Gilles CHABAUD, Evelyne COHEN, Natacha COQUERY et Jérôme PENEZ (dirs.), *Les guides imprimés du XVIIe au XXe siècle*, Paris, Belin, 2000, p. 19.

<sup>4</sup> Ariane DEVANTHERY, *Itinéraires, op. cit.*, p. 105.

proposant donc des savoirs et pratiques viatiques, ils suggèrent des orientations et constructions spatiales autant que des logiques temporelles. Ils sont ainsi en mesure de normaliser des conceptions temporelles du voyage. Cependant, les savoirs et les émotions suggérés par les guides ne sont valables que pour une époque donnée, celle de la rédaction et de la publication, généralement rapide, de l'ouvrage. Les guides de voyage existent alors en tant que « ponts entre un savoir et son actualisation »<sup>1</sup>.

Le genre du guide de voyage n'est pas uniforme, bien au contraire. Outre les récits avec lesquels ils se confondent parfois, nous avons rassemblé un corpus d'une cinquantaine d'écrits guidant les voyageurs lors de leur déplacement sur les routes d'Europe entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Ces ouvrages imprimés sont de types et formats diversifiés. Nous avons répertorié et étudié des manuels ou des instructions de voyage, des « itinéraires » concis, sous forme de tableaux ou des guides se voulant exhaustifs, jusqu'à composer plusieurs volumes.

Les guides invitent à des pratiques : ils ouvrent un espace au voyageur, c'est-à-dire qu'ils lui exposent ce qu'il est nécessaire de voir et de visiter, puis ce qu'il est possible ou naturel de ressentir et de vivre. Ces savoirs et visions du voyage sont par définition normalisés de par leur existence sous la forme du guide. Dans un second temps, leur diffusion à des échelles qu'il sera nécessaire de définir, selon le succès éditorial rencontré, finalise la codification des connaissances et pratiques. Les contradictions entre la normalisation des usages et la variété des individualités, ainsi qu'entre les pratiques conseillées et les possibilités offertes par ces mêmes guides sont au centre des réflexions de ce chapitre. Cette méthode interrogeant les modèles et leurs réceptivités ou résistances par les pratiques individuelles a été développée et utilisée, notamment par Gilles Bertrand dans *Le Grand Tour revisité*<sup>2</sup> à propos des voyages en Italie ainsi que par Laurent Tissot dans *Naissance d'une industrie touristique*<sup>3</sup> à propos des voyageurs anglais et de la Suisse au XIX<sup>e</sup> siècle.

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 15.

<sup>2</sup> Gilles BERTRAND, *Le Grand Tour revisité*, *op. cit.*

<sup>3</sup> Laurent TISSOT, *Naissance d'une industrie touristique.*, *op. cit.*

## *L'évolution des modèles de voyage et des prescriptions temporelles des guides entre Lumières et romantisme*

### *Itinéraires des guides de voyage entre Lumières et romantisme*

#### *Diversité des guides disponibles*

Depuis leur invention, les guides sont utilisés par les voyageurs. Ces derniers les lisent et les étudient minutieusement avant leur départ en vue de préparer leur itinéraire et d'anticiper les conditions de leur voyage. Outre cette première utilisation prospective, de nombreux voyageurs emportent leurs guides avec eux lors du déplacement. Ainsi ils sont en mesure d'avoir toujours à portée de main les informations et les conseils des guides en cas de nécessité ou pour prévoir la suite du voyage. Bien qu'étant juste, cette première affirmation générale est néanmoins à nuancer. En effet, au même titre que l'appellation « récits de voyage » contient toute la littérature se rapportant à un voyage effectué, l'appellation générique « guide » désigne toute la littérature pouvant guider le voyageur. Les récits de voyage comme les guides sont marqués par une immense diversité des écrits, tant dans le format que textuelle. Partant du postulat que le guide influence le voyageur dans sa pratique, il convient alors d'étudier la diversité des guides dont se servent les voyageurs pour mettre à jour leur ascendant sur le voyage des Européens.

La publication en 1552 à Paris de *La Guide des chemins de France* par Charles Estienne inaugure un nouveau type de guide qui restera valable et utilisé jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle. Écrit en langue vernaculaire et couvrant tout le territoire français d'alors, sa principale innovation est de proposer non plus un unique itinéraire mais des possibilités d'itinéraires. Cet ancêtre des guides portatifs<sup>1</sup> utilise différentes échelles pour représenter les itinéraires à la manière d'une mise au point progressive sur une carte, faisant apparaître au fur et à mesure les détails. Par cette association du général et du particulier, chaque détail s'inscrit dans un ensemble homogène et lisible<sup>2</sup> à travers lequel ressort le réseau des routes françaises. Les routes sont représentées sous forme de listes de toponymes augmentés de points de repères et d'indications concernant des éléments

---

<sup>1</sup> Marc BOYER, « Les séries de guides imprimés portatifs, de Charles Estienne aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles », in Gilles CHABAUD, Evelyne COHEN, Natacha COQUERY et Jérôme PENEZ (dirs.), *Les guides imprimés du XVII<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Belin, 2000, p. 342.

<sup>2</sup> Chantal LIAROUTZOS, « Les premiers guides français imprimés », *In Situ*, 2011, n° 15.

le long du parcours. Ces itinéraires sont ensuite découpés en « journées » de déplacement, correspondant en autant d'étapes entre deux villes d'importance. En plus de l'économie textuelle créée par la rédaction de listes plus que de texte, Estienne conçut son guide dans un format léger (207 pages, *in Octavo*) car dès l'origine il avait vocation à être emporté sur les routes. Témoignage du succès de ce format, *La Guide* d'Estienne fut réédité dès l'année suivante, en 1553, puis encore vingt-sept fois jusqu'en 1668<sup>1</sup>.

Le guide peut être vu comme la boussole du voyageur. Son but est de faciliter la rencontre entre des voyageurs et un territoire qui leur est nouveau. Pour Ariane Devanthery, le guide doit présenter trois finalités : le repérage dans un espace inconnu, l'identification de la route à emprunter et enfin, du point de vue de la forme, la circulation entre le livre et l'environnement, dans le but de simplifier la mobilité du corps et de l'œil<sup>2</sup>. Si le modèle créé par Charles Estienne répond bien à ces critères, il n'est pas le seul. En effet, du fait de la frontière poreuse entre les différents genres de littérature de voyage, les écrits pouvant aider les voyageurs à appréhender l'espace de leur voyage futur ou en cours sont couramment utilisés comme guide. Ainsi toutes sortes d'almanachs et leur proche cousin les livres de postes se retrouvent fréquemment dans les bibliothèques des voyageurs au XVIII<sup>e</sup> siècle. En parallèle de ces lectures factuelles, les voyageurs confèrent également aux récits de voyage le statut de guide. Les auteurs des récits se placent parfois eux-mêmes dans cette position comme en témoignent les paratextes analysés dans le deuxième chapitre. Les raisons sont multiples. Les « vrais » guides sont rares ou encore inexistantes dans certaines langues lorsqu'il s'agit d'un pays exotique, c'est-à-dire hors des principaux circuits européens. De plus, les récit-guides, c'est-à-dire les récits de voyage écrits et publiés dans l'optique de guider, contiennent considérablement plus d'explications, de détails et de conseils que les guides proposant uniquement des itinéraires.

Si le guide se veut exclusivement pratique et informatif, conçu pour être transportable et utilisable facilement, le récit-guide est un récit subjectif de voyage qui se

---

<sup>1</sup> Marc BOYER, « Les séries de guides imprimés portatifs, de Charles Estienne aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles », *op. cit.*, p. 342.

<sup>2</sup> Ariane DEVANTHERY, « Du savoir spécialisé au savoir vulgarisé, réflexion autour de la naissance des guides de voyage « modernes » », in Gilles BERTRAND et Alain GUYOT (dirs.), *Des « Passeurs » entre science, histoire et littérature. Contribution à l'étude de la construction des savoirs (1750-1840)*, Grenoble, ELLUG, 2011, p. 110.

veut informatif : « à l'aspect général et instrumental du guide de voyage s'oppose l'aspect particulier et expérimental du récit »<sup>1</sup>. C'est sur ce dernier point que s'opère la différenciation essentielle entre les guides et les récit-guides : le récit de voyage offre une expérience déjà réalisée avec suffisamment de détail pour qu'elle puisse être reproduite, tandis que le guide propose des éléments qui permettent de construire un voyage unique mais reproductible<sup>2</sup>. Autrement dit, à l'inverse du récit de voyage, le guide ne propose pas de voyage déjà fait ni d'émotions ressenties, mais des perspectives de voyage et d'émotions<sup>3</sup>.

Cependant, tous les voyageurs ne brillent pas par leur originalité. La tentation d'effectuer le même voyage, de vivre les mêmes émotions puis de rédiger un récit dans le même style que de grands voyageurs ou poètes est élevée chez certains. Dans la majorité des cas, les voyageurs ne négligent aucune source lorsqu'ils préparent leur voyage et ils ont donc recours aussi bien à des récits qu'à de « vrais » guides. Les exemples ne manquent pas, et celui du comte d'Espinchal cité par Gilles Bertrand<sup>4</sup> illustre admirablement cette pratique courante. Le comte introduit sa liste d'ouvrages par une formule prescriptive : « Les livres qu'il faut avoir pour l'Italie sont », puis il énumère les six ouvrages : trois récits de voyage<sup>5</sup>, un dictionnaire, un guide et un livre de poste<sup>6</sup>.

Les ouvrages utilisés par le comte d'Espinchal en 1791 répondent chacun à un besoin du voyageur, qui n'hésite donc pas à utiliser simultanément plusieurs ouvrages issus de la littérature pratique du voyage : récit de voyage, récit-guide, guide contenant des informations « touristiques », itinéraire routier, livre de poste. Pour les voyageurs ces différents types d'ouvrages sont complémentaires : chaque type offre des savoirs et

---

<sup>1</sup> Laurent TISSOT, *Naissance d'une industrie touristique.*, *op. cit.*, p. 15.

<sup>2</sup> Catherine BERTHO LAVENIR, *La roue et le stylo*, *op. cit.*, p. 61.

<sup>3</sup> Ariane DEVANTHERY, « Du savoir spécialisé au savoir vulgarisé, réflexion autour de la naissance des guides de voyage « modernes » », *op. cit.*, p. 110.

<sup>4</sup> Gilles BERTRAND, « L'expérience géographique de l'Italie dans les guides de voyage du dernier tiers du XVIII<sup>e</sup> siècle », in Gilles CHABAUD, Evelyne COHEN, Natacha COQUERY et Jérôme PENEZ (dirs.), *Les guides imprimés du XVII<sup>e</sup> au XXI<sup>e</sup> siècle*, Paris, Belin, 2000, p. 377-378.

<sup>5</sup> Charles-Nicolas COCHIN, *Voyage d'Italie [...]*, Paris, 1758, 3 vol., Jérôme de LALANDE, *Voyage d'un Français en Italie, fait dans les années 1765 & 1766*, Venise-Paris, 1769, 8 vol., Jean-Claude RICHARD DE SAINT-NON, *Voyage pittoresque ou Description des royaumes de Naples et de Sicile*, 1781-1786, 4 vol. en 5 tomes.

<sup>6</sup> Respectivement : la *Description historique de l'Italie en forme de Dictionnaire* (2 vol.), l'*Itinéraire* de Louis Dutens publié en 1775 et un « livre de poste de l'Italie », qui d'après Gilles Bertrand prend la forme d'un atlas routier issu de la *Direction pour les voyageurs en Italie*, publié par Barbieri en 1771.

« savoir-faire » spécifiques. Certains ouvrages comme *l'Itinéraire* de Dutens publié en 1775 sont des petits volumes de 160 pages, tandis que d'autres sont, à l'image du *Voyage d'un Français en Italie*, publié en 1769 par Lalande bien plus conséquents, car comprenant huit volumes entre 500 et 600 pages ainsi qu'un atlas. Tous les voyageurs ne possèdent pas les ressources ou la possibilité de se déplacer en compagnie d'une bibliothèque. À partir des premières années du XIX<sup>e</sup> siècle, certains éditeurs ont l'idée et l'ambition de concentrer toutes les informations recherchées par les voyageurs dans des ouvrages d'un format aisément transportable. L'éditeur florentin Nicolo Pagni publie dans les toutes premières années du siècle un *Itinéraire d'Italie*, d'abord en italien puis rapidement traduit en français. Cité par Stendhal comme « le meilleur itinéraire »<sup>1</sup> il eut un succès considérable et fut réédité de nombreuses fois jusqu'au milieu du siècle. À travers l'avertissement, les concepteurs du guide énoncent leur positionnement dans le champ éditorial de la littérature pratique du voyage :

Parmi les nombreux ouvrages de ce genre, il est rare d'en trouver qui contiennent ce dont précisément un Voyageur a le plus besoin. Ils renferment pour la plupart de longues descriptions de cette péninsule publiée par des Voyageurs célèbres. De Lalande, Richard, & beaucoup d'autres ont détaillé en plusieurs volumes tout ce que les diverses contrées d'Italie offrent de curieux & d'intéressant pour le Philosophe observateur. D'autres se sont principalement attachés à observer le sol, les eaux, le climat, en un mot l'état physique de ce pays ; & ont publié sur ces divers objets des dissertations savantes. Mais de tels ouvrages ne sont pas commodes à transporter pour les personnes qui entreprennent un long voyage, ils semblent faits plutôt pour être lus dans le silence d'un cabinet, que dans une voiture en courant la Poste, ou dans une auberge pendant un court moment de repos. D'autres enfin se sont contentés de dresser de simples itinéraires, indiquant les routes, les postes, le passage des rivières, & d'autres avertissements utiles, mais peu intéressants & incapables de satisfaire la curiosité de ceux qui voyagent pour s'instruire.

D'après ces observations, on a conçu l'idée de composer un Itinéraire commode & portatif, qui indiquât aux voyageurs les objets les plus remarquables qui se trouvent, tant sur les routes & dans les villages où l'on passe, que dans les villes où l'on s'arrête<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> STENDHAL, *Rome, Naples et Florence*, Paris, Delaunay, 1826, p. 6.

<sup>2</sup> *Itinéraire d'Italie contenant la description des routes les plus fréquentées et des principales villes d'Italie [...]*, 7<sup>ème</sup> édition., Florence, Nicolo Pagni, 1807, p. III-IV.



Tandis que les voyageurs innovent dans les pratiques entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, les rédacteurs de guides – par ailleurs souvent des personnes ayant une grande expérience du voyage – renouvellent le genre inauguré par Estienne 250 ans auparavant. En effet, les guides, ou plus largement, la littérature pratique de voyage n'a cessé d'évoluer à partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, en parallèle des usages qu'en font les voyageurs internationaux. Si la finalité d'un objet éditorial comme un guide est de répondre à une demande, l'étude de leurs évolutions permet d'observer avec précision le contexte et l'évolution des pratiques du voyage en Europe.

*La création des guides de voyage modernes : mutations des formats et des pratiques d'utilisation*

Au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, les Européens entreprenant un voyage en Europe disposent d'une littérature pratique de la route limitée. Elle est constituée de quelques itinéraires ne correspondant qu'à un pays, une région ou une route particulière, des livres de poste lorsqu'ils existent et évidemment les récits de voyage qui constituent la majeure partie des connaissances viatiques. Au lendemain de la guerre de Sept ans, les voyageurs s'accommodent de ces outils à leur disposition. Puis, anticipant ou répondant à la demande de voyageurs, les récits-guides publiés à partir des années 1770, tendent à se scinder en deux types d'ouvrages lorsqu'ils concernent les destinations les plus parcourues : les récits et les guides. En s'émancipant des contraintes imposées par l'autre genre, les récits et les guides gagnent ainsi en « autonomie »<sup>1</sup>. De part cette scission éditoriale, les auteurs de guides sont en mesure de se concentrer uniquement sur les informations pratiques et de viser l'exhaustivité, tandis que les auteurs de récits conservent l'aspect subjectif et sélectif du voyage.

Les concepteurs des guides ont conscience de proposer un objet nouveau et de répondre à une demande. À l'inverse des récits à visées encyclopédistes hérités des Lumières comme celui de Lalande, les rédacteurs n'ont plus pour ambition cette totalisation des savoirs, mais cherchent à proposer des ouvrages plus pratiques, plus aisément transportables et consultables. Après le très court *Itinéraire* de Dutens publié

---

<sup>1</sup> Ariane DEVANTHERY, *Itinéraires*, *op. cit.*, p. 115. Ariane Devanthéry parle d'"autonomisation d'un genre" à propos des guides de voyage par rapport aux récits entre les années 1770 et 1830.

en 1775, *Le Guide des voyageurs en Europe* publié par Heinrich Reichard, d'abord en allemand à Leipzig en 1784, puis traduit en français à Weimar en 1793, marque une rupture. Bien que beaucoup plus lourd (2 volumes de 800 pages) que celui de Dutens (un volume de 160 pages), il l'est néanmoins beaucoup moins que la plupart des récit-guides des décennies antérieures. Plus encore, c'est la volonté de se démarquer des récits de grands formats, de le rendre portatif et facilement consultable tout en étant complet, qui a motivé l'entreprise de Reichard. Dans l'avant-propos il expose ainsi ses motivations :

Le but que le rédacteur s'est proposé en publiant cet ouvrage, a été d'offrir aux voyageurs une collection exacte et soignée de renseignements et d'observations, qui leur éviterait l'achat de beaucoup de volumes, dont ils trouveraient l'essentiel ici. Il a étendu ses recherches à toutes sortes d'objets, mais il n'a pas entrepris de les épuiser, ni de satisfaire en entier les curieux de tous les genres. On comprend assez qu'alors il faudrait une bibliothèque entière, et cet ouvrage devant être portatif, aurait été inutile à la majeure partie des voyageurs. D'ailleurs il y a suppléé, en indiquant à la suite de chaque pays et de chaque ville principale, les descriptions les plus récentes, afin de mettre ses lecteurs à portée de recourir aux sources, où chacun peut trouver des connaissances ultérieures<sup>1</sup>.

Par son guide, Reichard s'adapte aux formes de voyages émergentes et répond à la demande d'un public de voyageurs qui se diversifie. Son guide s'adresse moins aux jeunes aristocrates anglais qui réalisent leur Grand Tour pendant plusieurs années sur le continent, qu'à de nouvelles catégories de voyageurs effectuant des déplacements plus courts dans le temps.

Plus de deux siècles après Charles Estienne, l'influence des guides de Dutens et surtout de Reichard fut considérable dans la littérature de voyage<sup>2</sup>. En effet, en plus d'être tous deux réédités des dizaines de fois et utilisés jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, ils ont inspiré toutes les collections de guides modernes. D'un point de vue chronologique, c'est après les guerres napoléoniennes, lorsque les conditions redeviennent favorables au voyage à travers l'Europe, que des libraires publient des guides et créent des collections

---

<sup>1</sup> Heinrich August Ottokar REICHARD, *Guide des voyageurs en Europe [...]*, Weimar, Bureau de l'Industrie, 1793, vol. 1, « Avant-propos du rédacteur ».

<sup>2</sup> Pour une description des guides entre Estienne et Reichard voir Marc BOYER, « Les séries de guides imprimés portatifs, de Charles Estienne aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles », *op. cit.*, p. 342-345.

de guides, toutes inspirées des deux guides précédemment cités<sup>1</sup>. La grande majorité de ces guides sont reprises, si ce n'est carrément du plagiat, de Reichard ou des traductions rarement autorisées. Certains libraires constituent des collections de guides basées sur celui de Reichard, découpés par zone géographique et plus ou moins enrichies de connaissances actualisées<sup>2</sup>. Parmi ces collections citons celle des *Guide du voyageur* du libraire français Jean-Marie Audin, crée dans les années 1820. Ces guides connaissant un fort succès dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle sont signés par « Richard », manière à peine dissimulée d'entretenir une confusion avec Reichard.

Parallèlement à l'utilisation de récit-guides, de guides « hors collection » ou plus généralement d'ouvrages datés, par le jeu des copies, du plagiat ou des traductions, le format et surtout le contenu des guides tend à se standardiser dans le deuxième tiers du XIX<sup>e</sup> siècle. La forme aboutie de ces guides constitués en collections se retrouve dans les guides Murray en Angleterre, Baedeker en Allemagne et Joanne en France<sup>3</sup>. Respectivement créés en 1828, 1836 et 1853, ces guides dominèrent leur segment éditorial jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle. À la différence de leurs précurseurs comme Reichard, le principe fondateur de ces guides était de viser l'exhaustivité tout en pouvant facilement toujours être sur soi lors du déplacement. Ainsi, tant sur le plan matériel qu'intellectuel, le voyageur devait pouvoir ne compter que sur un seul volume capable de lui indiquer les itinéraires, les conditions de circulations aussi bien que de lui décrire des monuments, des œuvres d'art ou les mœurs des habitants de la contrée visitée.

Les nouveaux fondements des guides modernes, à savoir exhaustivité et le format réduit, puis l'uniformisation dans une collection, introduisent deux complications auxquelles doivent répondre les auteurs et éditeurs : l'actualisation et la mise en page. En effet, si la précision des indications, comme l'état d'une route ou la qualité d'une auberge, les différencient des récit-guides plus littéraires, celles-ci sont rapidement périssables.

---

<sup>1</sup> Goulven GUILCHER, « Naissance et développement du guide de voyage imprimé : du guide unique à la série, une stratégie de conquête des lecteurs ? », in Gilles CHABAUD, Evelyne COHEN, Natacha COQUERY et Jérôme PENEZ (dirs.), *Les guides imprimés du XVII<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Belin, 2000, p. 85.

<sup>2</sup> Pour une description des principales collections de guides pré-moderne voir Elsa DAMIEN, *La notion de guide à l'épreuve du tourisme naissant. Les voyageurs anglo-saxons en Italie à l'ère industrielle*, Paris III - Sorbonne Nouvelle, Paris, 2004, p. 45-54.

<sup>3</sup> Ayant été abondamment étudiés, nous ne reviendrons pas en détail l'histoire de ces collections. Le lecteur pourra se référer à la bibliographie en fin de volume pour les nombreuses références traitant de ces guides.

Les guides doivent donc alors nécessairement être mis à jour. Cependant, cette opération est longue autant que difficile et exigeante. Pour résoudre ce problème et, dans une logique marchande visant à proposer un guide qui ait l'air le plus à jour possible, les libraires utilisent des stratégies éditoriales parfois peu honnêtes. Ils n'hésitent pas notamment au cours du XIX<sup>e</sup> siècle à multiplier les éditions sans changements textuels, à prétendre avoir réalisé des révisions, comme vanter dans les préfaces des « corrections », « additions » ou « mise à jour »<sup>1</sup>. Ainsi il n'est pas rare que deux éditions différentes, publiées à deux dates différentes, soient en réalité un retraitage, donc exactement le même guide sans modifications, ce qui ajoute par ailleurs une difficulté supplémentaire pour l'historien. La seconde complication correspond aux contraintes de format. Ces guides des années 1830 ou *Handbook*<sup>2</sup>, terme que l'on pourrait traduire en français par « manuel », c'est-à-dire se rapportant à la main à l'inverse de lutrin du cabinet, devaient contenir le maximum d'informations en un minimum de place pour être consultés à tout moment. Pour résoudre ce problème les éditeurs et imprimeurs se mirent à utiliser une police de petite taille, parfois sur deux colonnes, un le style télégraphique, des abréviations et renvois, le tout sur un papier très fin<sup>3</sup>. Copiés et repris d'édition en édition, ces nouvelles formes de mise en page se généralisèrent et devinrent peu à peu la norme.

*Représenter l'espace et le temps dans les guides entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle*

Les voyageurs cherchent des informations sur plusieurs éléments de leur (futur) voyage dans les guides. À côté des informations « culturelles », c'est-à-dire les descriptions de paysages, de monuments, d'œuvres d'art, la culture et l'histoire d'un peuple, figurent les informations « pratiques » : itinéraire, état des routes, qualité des auberges, douanes, etc. Grâce à ces informations les voyageurs peuvent se projeter et anticiper leur voyage, aussi bien du point de vue de l'intérêt de leurs visites que de sa

---

<sup>1</sup> Goulven GUILCHER, « Les Guides de voyage : pistes de recherche et bibliographie sommaire », *Revue française de civilisation britannique*, 1996, vol. 8, n° 4, p. 124 ; Elsa DAMIEN, *La notion de guide à l'épreuve du tourisme naissant*, *op. cit.*, p. 107.

<sup>2</sup> Dénomination utilisée par John Murray pour nommer ses premiers guides, puis reprise notamment par Karl Baedeker en allemand (*Handbuch*).

<sup>3</sup> Elsa DAMIEN, *La notion de guide à l'épreuve du tourisme naissant*, *op. cit.*, p. 82.

réalisation matérielle. Parmi ces composantes du voyage, le guide se doit d'en représenter deux d'essentielles : l'espace et le temps.

La cartographie est probablement la manière la plus commode pour représenter un espace d'un point de vue utilitaire, dans notre cas, pour un déplacement. Cependant l'intégration de cartes dans des guides imprimés se révèle plus compliquée et bien plus chère à mettre en œuvre que d'éditer des listes de noms, logique alors la plus utilisée au cours de l'époque moderne pour représenter l'espace. Depuis le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle et la première représentation cartographique des itinéraires de Charles Estienne<sup>1</sup> jusqu'à aujourd'hui, un lien fort unit guides et cartes<sup>2</sup>. Il semble néanmoins très compliqué de recenser le nombre de guides possédant des cartes (tous n'en possèdent pas), du fait de la multiplication des éditions des guides autant que par la diversité des cartes. En effet, certains guides possèdent des cartes dépliantes tirées à part, tandis que d'autres intègrent uniquement des gros plans centrés sur un espace particulier et intégrés en pleine page. Une troisième catégorie utilise ce double format. Jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, lorsqu'ils en ont, les cartes des guides représentent l'espace d'un point de vue physique, principalement par le réseau hydrographique, les montagnes ou les forêts sans que les routes ne soient détaillées, ce qui rend l'espace et le temps du voyage difficilement compréhensibles<sup>3</sup>. La généralisation à la toute fin du XVIII<sup>e</sup> siècle des cartes conçues sur le modèle des cartes de poste, donc représentant les routes et les infrastructures de transports comme les relais, permet une bien meilleure figuration de l'espace et du temps du voyage.

Indépendamment de la cartographie, l'espace et le temps sont signifiés par la structure du guide et naturellement par le texte en lui-même. Selon les choix éditoriaux, la mise en forme de l'espace s'effectue de manière variée à travers les guides. À l'échelle générale du guide, il peut être tracé en suivant l'ordre alphabétique des itinéraires ou l'ordre du déplacement, soit en boucle soit en portions de route. Ces deux formes ne sont pas spécifiques à une période ou une génération de guide, elles se retrouvent aussi bien

---

<sup>1</sup> Rappelons que la première édition date de 1552. C'est donc qu'un siècle plus tard que ces itinéraires sont « traduits » en carte.

<sup>2</sup> Nicolas VERDIER, « Les formes du voyage : cartes et espaces des guides de voyage », *In Situ*, 2011, n° 15.

<sup>3</sup> Ariane DEVANTHERY, *Itinéraires, op. cit.*, p. 45.

au milieu du XVIII<sup>e</sup> qu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Dans un cas comme dans l'autre, à l'échelle d'une portion d'itinéraire, l'espace est exposé sous forme de ligne : une route rectiligne, entrecoupée de haltes, créant ainsi les étapes. L'utilisation du chemin de fer comme mode de transport à partir des années 1830 n'a pas modifié les modes anciens de la description<sup>1</sup>. En effet, la différence de représentation de l'espace entre la route et les chemins de fer dans les guides tient seulement au fait que les gares ont remplacé les relais de poste et l'échelle des distances s'est distendue. Le principe de la ligne et la scansion en étapes qui s'enchaînent demeurent. À l'exception des guides de type « itinéraires » présent sur toute la période, c'est-à-dire présentant principalement une liste de routes avec les noms des relais et des indications pratiques, les autres guides contiennent avant tout du texte. C'est donc par cette textualisation de l'espace<sup>2</sup> et la lecture que le voyageur appréhende essentiellement l'espace, à travers des descriptions de paysages ou de routes ainsi que par les indications de distances, tant en postes qu'en lieues ou miles.

À l'instar de l'espace, le temps est représenté de multiples manières dans les guides. Bien que sa perception évolue constamment, au moment de la rédaction d'un guide l'espace est en quelque sorte figé par le rédacteur, lorsque ce dernier le retranscrit sur le papier. À l'inverse, les temps du voyage sont multiples, car il se déroule sous le régime de plusieurs temporalités : le passé, le présent et les futurs possibles. Comme l'espace, les temporalités du déplacement sont exprimées de deux manières : dans des tableaux, au sein d'une colonne spécifique à côté de celle des distances ainsi que dans les textes. Cependant de très grandes disparités existent entre les guides, aussi bien dans les tableaux que dans les textes. Certains, à l'instar de Dutens y accordent une importance capitale. Ce dernier insiste ainsi sur le temps et sa maîtrise en rapport avec la distance, donc pour l'anticipation de la durée des trajets, qu'il est nécessaire d'avoir pour bien voyager. C'est pourquoi, pour chaque itinéraire, en plus de la distance il précise également les temps de parcours en heures :

On a cru de plus qu'il serait à propos de donner un autre moyen de connaître les distances par le temps employé sur la route ; ce qui est encore plus utile que toute autre manière d'en juger, car les mêmes distances ne se parcourent pas dans un temps égal en tout temps & en tout

---

<sup>1</sup> Daniel NORDMAN, « Les Guides-Joanne », in Pierre NORA (dir.), *Les lieux de mémoire*, Paris, Gallimard, 1997, vol. 1, p. 1048.

<sup>2</sup> Sans références chronologiques, sauf dans les récit-guides.

De MARSEILLES à NICE.	Postes.	Distan- ce en milles anglois	Temps en route.		OBSERVATIONS LOCALES.
			h.	min.	
De MARSEILLE LES (a)	2	13	2	15	Depuis MARSEILLES jusqu'à Toulon est un pays de montagnes & de vallées couver- tes de vignes & d'o- liviers. A Olivales on voit les orangers & les grenadiers en plein champ.
à Aubagné	1 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{1}{2}$	1	20	
à Cuges (b) à Bauffiac	2	11	2		
à TOULON	2	14	2		De Toulon à Fré- jus, pays de vallées, de collines, & quel- quefois de plaines couvertes de vignes & d'oliviers.
à Cuers	2	13	3	15	De Fréjus à l'Es- treilles on monte une montagne assez ef- carpée, que l'on des- cend en allant à la Napoule.
à Pignan	1 $\frac{1}{2}$	10	1	47	
à le Luc	1 $\frac{1}{2}$	9	1	23	
à Vidauban ) à le Muy )	1 1 $\frac{1}{2}$	16	2	40	De Muy à Fréjus, plaine.
à FRÉJUS	2	13	1	45	D'ANTIBES & Nice grande plaine près de la mer, où l'on trouve des haies de grenadiers, de myrte & d'aloës.
à l'Estrelles	2	10	2	30	
à la Napoule	1 $\frac{1}{2}$	8	1	20	
à ANTIBES	2 $\frac{1}{2}$	15	2	35	
à NICE	2	12	4		
(a) Aux Treize Cantons. (b) Bonne Au- berge à la Poste.	25	152 $\frac{1}{2}$	28	30	

Figure 35 - Itinéraire de Marseille à Nice extrait de  
DUTENS Louis, *Itinéraire... op. cit.* p. 42

la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Cependant très peu possèdent une colonne spécifique à la durée en heures et minutes. Par exemple, dans les tableaux d'itinéraire du *Guide des voyageurs en Europe* de Reichard, les distances sont parfois en postes, parfois en lieues (il précise la lieue du pays), mais les temps de parcours, lorsqu'ils sont mentionnés (assez rarement), le sont en une phrase hors du tableau.

L'exemple de l'*Itinéraire d'Italie* publié par Pagni puis Vallardi de très nombreuses fois dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle amène une autre interrogation. Si nous considérons trois éditions datées de 1807 (7<sup>ème</sup> édition), 1817 (9<sup>ème</sup> édition) et 1844 (23<sup>ème</sup> édition), nous observons qu'elles sont basées sur le même format : des itinéraires entre deux villes principales, récapitulés par un tableau, puis décrits à la suite plus précisément par un texte. En premier lieu nous pouvons noter la refonte de l'ordre du

pays ; & il est plus nécessaire, en partant le matin, de savoir combien d'heures il faut pour arriver à tel gîte, que d'être informé de la longueur du chemin : cela fait que l'on s'arrange en conséquence pour partir plutôt ou plus tard, selon qu'il est convenable. Ceux qui ne suivront pas la même route que j'ai tenue, auront égard à la différence qu'il doit y avoir pour le temps entre monter & descendre<sup>1</sup>.

Suivant les principes énoncés dans sa préface, Dutens met côte à côte les distances, en poste et en milles anglais, le temps en heures et minutes, puis des « observations locales » comme dans l'itinéraire de Marseille à Nice ci-contre.

Les guides possédant des tableaux itinéraires à l'image de celui de Dutens sont parmi les plus courants au XVIII<sup>e</sup> siècle et continuent d'exister dans

<sup>1</sup> Louis DUTENS, *Itinéraire des routes les plus fréquentées*, op. cit., p. IV.

récit entre les différentes éditions : l'itinéraire de Milan à Venise par Vérone est selon l'édition le voyage numéro 24, 9 ou 47. La seconde observation concerne les informations présentes dans les tableaux itinéraires, plus précisément les informations de distances et de temps.



**XXIV. VOYAGE**

De MILAN à VÉRONE & de Verone à Venise	Postes	Distances en milles		Temps en voyage	
		Geographiques	Anglais	heures m.	
de MILAN (a)					
à Colombarolo	1			1	30
à Caravairo	1			1	5
à Antegnato	1			2	
à Chiari	1			1	20
à l'Ospitaletto	1			1	5
à Brescia (b)	1			1	30
à Pont S. Marc	1			1	30
à Desenzano	1			1	30
à Castel nuovo	1			1	45
à Verone (c)	1			2	15
à Caldiero	1			1	45
à Montebello	1			1	30
à Vincence (d)	1			1	45
à Arslesega	1			1	30
à Padoue (e)	1			1	40
à Dolo	1			1	40
à Fusina	1			1	30
à Venise (f) par eau, il y a 5 m.	1			1	
	21	170	103	28	50

Figure 36 - Itinéraire de Milan à Venise, in *Itinéraire d'Italie* [...], Florence, Pagni, 1807. p. 139

46 **IX. VOYAGE.**

De MILAN à VÉRONE et de VÉRONE à VENISE	Postes	Distance en milles	Temps en voyage
			h. m.
De MILAN (a)			
à Colombarolo	1	1/2	1 30
à Cassano	1		1 5
à Caravaggio	1		1 30
à Antignate	1		2
à Chiari	1		1 20
à l'Ospedaletto	1		1 5
à BRESCIA (b)	1		1 30
à Pont-S.-Marc	1	1/2	1 30
à Desenzano	1		1 30
à Castel novo	1	1/2	1 45
à VÉRONE (c)	1	1/2	2 15
à Caldiero	1		1 45
à Montebello	1	1/2	1 30
à VICENCE (d)	1	1/4	1 30
à Arslesega	1	1/4	2
à PADOUK (e)	1		1 40
à Dôle	1	1/2	1 40
à Mestre	1	1/2	1
à VENISE (f)	1		
par eau: il y a 5 m., ou une poste par eau.	23	184	28 5

Figure 37 - Itinéraire de Milan à Venise, in *Itinéraire d'Italie* [...], Milan, Vallardi, 1817. p. 46

47. VOYAGE  
**DE MILAN à VENISE**  
en passant par Brescia et Vérone.

De Milan (a) à la Cascina de' Pecchi	Postes	Vérone (c)	Postes	11 1/2
Cassano	1 1/2	Caldiero		1 1/2
Caravaggio	1 —	Montebello		1 —
Antignate	1 —	Vicence (d)		1 1/2
Chiari	1 —	Arslesega		1 —
Ospitaletto	1 —	Padoue (e)		1 1/4
Brescia (b)	1 —	Dolo		1 —
Ponte S. Marco	1 1/2	Mestre ou Fusine		1 1/2
Desenzano	1 —	Venise (f) (par eau & mil- les, ou une poste)		1 —
Castelnuovo	1 1/2			
	Postes 11 1/2		Postes	22 3/4

Figure 38 - Itinéraire de Milan à Venise, in *Itinéraire d'Italie* [...], Milan, Vallardi, 1844. p. 170

Le tableau de l'édition de 1807 comporte quatre colonnes : postes, distances en milles géographiques et anglais, plus la durée du déplacement, en heure et minutes. Le tableau de l'édition de 1817 est plus concis car il n'inclut plus qu'une colonne de distance, en milles géographiques. Le récapitulatif de l'itinéraire perd sa forme de tableau dans l'édition de 1844 et s'apparente plus à une liste. Dans cette édition, sont seulement indiqués le nom des relais et la distance entre chaque poste. Il n'y a plus d'information de distances en milles ni d'indications de temps. Cette constatation interroge. Alors que dans les pratiques du voyage en Europe la tendance semble aller vers un accroissement de la précision et de la rationalisation du temps<sup>1</sup>, ce guide populaire parmi les voyageurs supprime les indications de temps de parcours en heures pour ne laisser que les indications de distances en postes. Nous pouvons émettre plusieurs hypothèses quant à ce changement éditorial. La première concerne l'aspect pratique : en réduisant les informations, l'éditeur condense le résumé de l'itinéraire, avec pour résultat la possibilité d'ajouter de nouveaux itinéraires ou d'économiser du papier. La seconde hypothèse est en rapport avec l'évolution des moyens de transport. Nous l'avons vu dans le troisième chapitre, le transport routier se perfectionne en Europe entre les XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, pour devenir plus efficient, rapide et ponctuel. Il se pourrait alors que les concepteurs du guide ne jugent plus pertinent d'indiquer les temps de transport entre les relais. Cependant, cette hypothèse doit être relativisée par rapport aux autres guides. Si, dès 1775, Dutens indique les temps de déplacement entre chaque relais, certains autres guides publiés au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle le font toujours. L'indication des temps de transport devient même la norme à propos des itinéraires se faisant en chemin de fer.

L'exemple des différentes éditions de *l'Itinéraire d'Italie* amène à se poser la question plus large de l'évolution des représentations du temps et de l'espace dans les guides. Bien que la tendance entre la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> et le XIX<sup>e</sup> siècle soit à l'uniformisation, les guides recèlent de nombreuses disparités, ne serait-ce que dans les représentations de l'espace et du temps. Pour Ariane Devanthéry c'est au début du XIX<sup>e</sup> siècle que de nouvelles manières de représenter l'espace apparaissent, aussi bien textuelles que graphiques, dans le « but de remettre en cause les itinéraires traditionnels

---

<sup>1</sup> Ne serait-ce qu'avec l'augmentation de la précision dans les temps sociaux (chapitre 1) ainsi que des vitesses et de la précision des transports (chapitre 3).

du Grand Tour en proposant des mises en forme viatiques aussi variées que nouvelles »<sup>1</sup>. Les guides multiplient et éclatent l'espace par l'augmentation des lieux décrits : ils fractionnent les espaces en itinéraires et portions d'itinéraires, que « chaque voyageur doit assembler pour constituer le puzzle unique que sera son voyage »<sup>2</sup>.

En fin de compte, les nouvelles générations de guides n'offrent plus seulement au voyageur un voyage, mais des voyages, des manières de former un voyage, plus libres et moins rigides, lui donnant plus de responsabilités. En modifiant l'espace du voyage, l'amélioration des conditions de transport, puis les chemins de fer et les guides qui leur sont contemporains, à l'instar des Murray, Baedeker et Joanne amènent une nouvelle « consommation de l'espace »<sup>3</sup> et gestion du temps. En effet, les guides créent et entretiennent des modalités d'appréhension, de pratique de l'espace et de gestion du temps, qui deviennent des normes.

### *Les modèles temporels proposés par les guides*

#### *Les prescriptions temporelles des guides et manuels de voyage : rationaliser le temps*

L'énonciation du guide de voyage est entièrement tournée vers le destinataire. L'auteur ne raconte pas son propre voyage comme dans un récit, mais présente une aide à la préparation et au voyage. Pour reprendre Elsa Damien, « le guide ne fonctionne pas sur le souvenir, mais sur l'anticipation »<sup>4</sup>. C'est donc fort de son expérience – réelle ou supposée – que l'auteur invite le futur voyageur à suivre ses conseils. Malgré les disparités, les guides peuvent orienter et conduire leurs lecteurs sur quasiment tous les domaines du voyage et le temps n'y fait évidemment pas exception. Comme exposé *supra*, les mentions et représentations du temps sont présentes en nombre dans les guides de voyage, à l'exception parfois des « itinéraires » présentés uniquement sous forme de liste. Les auteurs de guide exposent l'importance que revêt le temps et invitent le voyageur à

---

<sup>1</sup> Ariane DEVANTHERY, « Entre itinéraires et trajets : représentations des déplacements dans les guides de voyage au tournant du XIXe siècle », *In Situ*, 2011, n° 15.

<sup>2</sup> Ariane DEVANTHERY, *Itinéraires*, *op. cit.*, p. 104.

<sup>3</sup> Catherine BERTHO LAVENIR, *La roue et le stylo*, *op. cit.*, p. 60.

<sup>4</sup> Elsa DAMIEN, *La notion de guide à l'épreuve du tourisme naissant*, *op. cit.*, p. 80.

accorder du crédit aux questions temporelles, généralement dans les paratextes introductifs.

Dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle comme au XIX<sup>e</sup> siècle, l'importance attribuée au temps ne semble pas diminuer. Les guides ou plus largement la littérature pratique du voyage montre son importance en invitant les lecteurs à l'employer du mieux possible et surtout à ne pas le perdre. Dans un premier temps, cette volonté de rationaliser le temps émane principalement des savants. À travers les « instructions » qu'ils adressent spécifiquement à leurs confrères confirmés comme amateurs, ils diffusent une manière de voyager stricte, basée sur un emploi méthodique et rigoureux du temps. Ainsi, pour Linné dans son *Instructio Perigrinatorias* datée de 1759, le voyageur savant « ne laissera passer aucun jour sans visiter des cabinets, des savants ; enfin, sans voir ou sans apprendre quelque chose de nouveau »<sup>1</sup>. Si pour Linné le voyageur naturaliste ne doit pas prendre de jour pour se reposer, quelques années plus tard, l'Anglais John Coackley Lettsome publie un ouvrage dans le but « d'éclairer les Voyageurs sur les moyens de rendre leurs recherches intéressantes, & de faire de leur temps & de leurs talents un emploi judicieux & utile »<sup>2</sup>. Par leur influence sur des savants amateurs, ces traités quittent rapidement la sphère scientifique pour influencer les autres voyageurs, quand ce ne sont pas les savants eux-mêmes qui publient des traités à destination d'un public plus large de voyageurs.

Pour l'astronome Jean-Dominique Cassini, dans son *Manuel de l'étranger qui voyage en Italie* publié en 1778, les « trois quarts & demi des voyageurs »<sup>3</sup> voyagent mal et perdent leur temps :

Voyager n'est autre chose, pour le plus grand nombre, que de changer de place. Aussi que rapporte-t-on de ses courses ? On a parcouru des pays immenses, fréquenté toutes les routes, passé de ville en ville, on a tout regardé & l'on n'a rien vu. Que de temps perdu ! Que de pas inutiles !<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Carl von LINNE, « Instructio Perigrinatorias in Amoenitates academicae, seu Dissertationes variae », in Silvia COLLINI et Antonella VANNONI (dirs.), *Les instructions scientifiques pour les voyageurs*, Paris, L'Harmattan, 2005, p. 83.

<sup>2</sup> John Coackley LETTSOME, *Le Voyageur Naturaliste ou Instructions sur les moyens de ramasser les objets d'Histoire Naturelle, & de les bien conserver [...]*, Amsterdam, Lacombre, 1775, p. III-IV.

<sup>3</sup> Jean-Dominique CASSINI, *Manuel de l'étranger qui voyage en Italie [...]*, Paris, Duchesne, 1778, p. 10.

<sup>4</sup> *Ibid.*

Cassini juge que la raison à tout ce « temps perdu » tient au fait que les voyageurs sont « novices dans l'art d'apercevoir ». Pour pallier le problème de l'absence de capacité d'observation chez le voyageur encore débutant, il propose justement son guide et les enjoint à se former par l'étude et l'instruction avant d'entreprendre tout voyage.

Soixante-quinze ans plus tard, d'après Napoléon Chaix, le temps demeure toujours d'une importance capitale et il ne faut pas le gaspiller. Si dans l'idée de ne pas perdre du temps Chaix reste proche de la pensée de Cassini ou des savants des Lumières, les raisons divergent. Les progrès des moyens de transport et l'évolution des pratiques du voyage entre 1778 et 1853 expliquent en partie ce changement de conception du temps. Cassini ne veut pas perdre de temps pour que le voyage soit plus efficace et instructif, tandis que pour Chaix ce sont uniquement les transports qui sont source de perte de temps, pas la manière d'observer. Dans son *Nouveau guide à Londres et dans ses environs*, Chaix invite donc ses lecteurs à suivre la morale anglaise – plus capitaliste que scientifique – du *Time is money*<sup>1</sup> : « *Time is money*, – le temps est de l'argent – disent les Anglais. Ce n'est pas là un adage philosophique, c'est un axiome mathématiquement vrai »<sup>2</sup>. Plus loin dans son guide il conseille donc aux voyageurs de se déplacer le plus rapidement possible pour économiser le temps nécessairement « précieux » : « Quand vous allez quelque part, prenez toujours la voie la plus courte, même si la distance est petite ; le temps qu'on passe en voiture est en pure perte, et rien n'est précieux comme le temps »<sup>3</sup>. À en croire Napoléon Chaix, le temps est donc un bien qu'il convient d'utiliser et de gérer du mieux possible.

Plus encore que le fait de montrer l'importance que le lecteur doit accorder au temps, les auteurs positionnent leur guide comme un élément indispensable et incontournable pour s'accorder aux standards temporels de leur époque ou pour se conformer à la norme sociale. Dans la préface de son guide de la Suisse et de l'Italie du Nord, Baedeker explique la nécessité de rationaliser le temps, et donc l'argent (nous sommes en 1859) : « Un plan de voyage, préparé d'avance dans ses détails, épargne du

---

<sup>1</sup> L'origine de ce célèbre adage remonte à Benjamin Franklin qui le formula dans son essai *Advice to a young Tradesman* publié en 1748. Pour plus de détails voir Elise MARIENSTRAS, « Les modalités du temps chez Benjamin Franklin », *Transatlantica*, 2009, n° 2.

<sup>2</sup> Napoléon CHAIX, *Guide-Chaix*, *op. cit.*, p. 53-54.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 95.

temps et de l'argent »<sup>1</sup>. Puis il offre en guise d'avant-goût à son ouvrage un premier conseil pour gérer le temps : « si l'on fait une excursion à pied, il convient, pour éviter les retards, d'expédier à temps par la poste ses effets à un lieu désigné »<sup>2</sup>. Pour finir, il vante la qualité de son ouvrage et les bénéfices que fera le voyageur s'il se laisse guider par lui : « À l'aide de ce livre, il ne sera pas difficile de déterminer exactement les journées de voyage, les lieux où l'on couchera, l'emploi même de chaque heure, pourvu qu'on soit favorisé par un temps serein »<sup>3</sup>. L'utilisation comme argument de vente des conseils de gestion temporelle témoigne de la demande des voyageurs, donc de leur recherche de « guidage temporel ».

Ainsi les guides se positionnent souvent comme outil indispensable pour apprendre au voyageur à utiliser le temps avec discernement. À l'image de Baedeker qui recommande d'expédier par la poste ses bagages lors d'un voyage à pied, qui signale indiquer des itinéraires et suggérer des étapes, les guides conseillent le voyageur sur les conduites temporelles à tenir, aussi bien dans les phases de déplacement que dans celles statiques. Cependant il est nécessaire de relativiser les prescriptions des guides. Si certains accompagnent le voyageur heure par heure, d'autres, plus rares, ne fournissent que peu de préconisations temporelles, ou seulement de manière très hétérogène. Par exemple dans *L'Itinéraire du chemin de fer de Paris à Bruxelles*<sup>4</sup> publié en 1853, l'auteur ne décrit que le voyage, les lieux où passe le train et ce qu'il y a à observer depuis la fenêtre du wagon. Ce petit guide ne comporte aucun horaire de la ligne ni des correspondances, pas d'indications de temps de parcours entre les gares et aucun conseil pratique. Certains autres guides proposent des prescriptions temporelles très disparates. C'est le cas du *Guide to France*<sup>5</sup> de Francis Coghlan. Ce guide décrit avec de nombreuses indications temporelles tous les itinéraires entre Londres et Paris, puis il n'en fournit plus aucune dans les itinéraires à travers la France.

---

<sup>1</sup> Karl BAEDEKER, *La Suisse, les Lacs italiens, Milan, Turin, Gênes et Nice*, Coblence, Baedeker, 1859, p. XIV.

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> Eugène GUINOT, *Itinéraire du chemin de fer de Paris à Bruxelles*, *op. cit.*

<sup>5</sup> Francis COGLAN, *A Guide to France [...]*, Londres, J. Onwhyn, 1830.

Par leur fonction même de guide, ces ouvrages modélisent des conceptions temporelles et les prescrivent aux voyageurs, pour les aider à rationaliser, utiliser à bon escient ou plus largement suivre les conduites temporelles voulues par leur époque. Ces prescriptions temporelles peuvent être réparties en deux catégories : celles qui organisent, articulent ou rythment le voyage et celles qui recommandent une conduite à tenir.

*Les rythmes des guides : fournir au voyageur une organisation temporelle du voyage*

Les guides proposent des rythmes et organisations temporelles du voyage par de multiples biais. Les listes d'itinéraires sous forme de tableaux tout autant que les textes conseillent le voyageur dans la construction de son déplacement. Ces prescriptions touchent plusieurs secteurs du voyage, au premier rang desquelles figurent les dates et saisons du voyage. Nous l'avons vu dans le chapitre précédent, le choix de la, ou des saisons d'un voyage est d'une importance capitale. En effet, les conditions météorologiques inhérentes aux territoires en une saison donnée influencent fortement la vitesse et la commodité des déplacements. De plus, les manifestations périodiques, à l'instar des fêtes religieuses, représentent parfois l'intérêt même d'un voyage ou justifient de grands détours. La comtesse Potocka admet par exemple qu'elle suit la coutume de la transhumance des voyageurs entre Rome et Naples selon la période de l'année et les fêtes religieuses : « Il est d'usage que les voyageurs qui ont passé l'hiver à Rome se rendent à Naples, pour ne revenir qu'à l'époque des cérémonies de la semaine sainte. Nous obéissons à l'usage »<sup>1</sup>.

Par leur entreprise même de conseiller, les guides indiquent et proposent les saisons les plus propices au lecteur selon le lieu du voyage. Dans son célèbre guide de la Suisse, publié en allemand en 1793, puis traduit en anglais en 1820, Johann Ebel consacre une partie spécifique à la « période de l'année la plus appropriée pour voyager en Suisse »<sup>2</sup>. Il poursuit : « La période de l'année la plus propice pour voyager en Suisse

---

<sup>1</sup> Anna POTOCKA, *Voyage d'Italie (1826 - 1827)*, Paris, Plon, 1899, p. 113.

<sup>2</sup> « The most proper time of the year to go to Switzerland ». Johann EBEL, *The Traveller's guide through Switzerland [...]*, Londres, Leigh, 1820, p. 37.

dépend entièrement des motivations propres à chaque voyageur pour prendre la route »<sup>1</sup>. Il expose par exemple que pour combler les motivations d'ordre politique d'un voyage, il faut s'y rendre au printemps, particulièrement au mois d'avril pour assister aux assemblées de cantons, à la diète fédérale ou encore aux exercices militaires. Puis il poursuit sur les mois comportant les conditions météorologiques les plus propices pour se déplacer aisément et admirer les paysages, c'est-à-dire à l'été ou l'automne. Ebel conseille donc le voyageur sur le triple aspect de l'intérêt érudit, du plaisir de la nature et de la praticabilité du déplacement.

Trente-quatre ans plus tard, Murray est bien plus précis dans son guide du voyageur en Grèce<sup>2</sup>. Dans la section « Climat et saisons du voyage », il prévient : « chaque État de l'Est doit, si possible, être visité durant la saison la plus propice pour voyager en son sein, pour augmenter le plaisir du voyage. De plus, du point de vue de la santé, ces recommandations doivent être suivies »<sup>3</sup>. Puis, il dresse mois par mois la liste des lieux où le voyageur doit se rendre :

Janvier et février sont des mois agréables pour être à Corfou et Athènes. Durant cette saison, le temps est généralement trop froid et venteux, et le courant des rivières trop fort pour entreprendre un voyage dans les terres intérieures. Dans certains lieux les chemins ne sont même pas praticables.

Mars, avril et mai peuvent être dédiés aux districts intérieurs de la Grèce, de l'Albanie, de la Thessalie et de la Macédoine. Cette période, quoique courte, permet au voyageur actif de visiter les parties les plus intéressantes et d'obtenir une idée générale de ces pays. Juin et le début de juillet peuvent être occupés à visiter les îles de la mer Égée, les Sept Églises d'Asie et la plaine de Troie.

Durant le reste du mois de juillet et le mois d'août, le voyageur devrait rester tranquillement à Constantinople et dans les villages du Bosphore, qui sont, pendant cette saison plus frais que tout autre lieu autour de la Méditerranée. Un voyage en Syrie et en Terre Sainte peut être accompli durant les trois mois suivants. L'Égypte doit être visitée en hiver, et la remontée du Nil commencée, si possible en novembre<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> *Ibid.*

<sup>2</sup> John MURRAY, *Handbook of Travellers in Greece [...]*, Londres, Murray, 1854, p. 9-10.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 9.

<sup>4</sup> *Ibid.*



Il poursuit ensuite longuement ses recommandations sur les climats, en les précisant et en fournissant des exemples de voyageurs passés autant que de poètes et philosophes antiques. La section suivante est la suite logique, car il y énumère les différentes maladies auxquelles s'exposent les voyageurs, comme la malaria. Pour éviter aux voyageurs les maladies, outre les recommandations sur l'hygiène et la nourriture, Murray déconseille certains lieux à certaines époques de l'année. Par tous ces avertissements et conseils, même indirects, comme dans le cas de la prévention des maladies, plusieurs guides préconisent donc des moments précis de l'année pour se rendre en certains lieux. Dans ce cas, une jonction entre le temps et l'espace est créée (tel lieu, telle époque), puis référencée. Le déplacement entre ces points de référencement spatio-temporels élabore donc un rythme de voyage diffusé et recommandé par le guide.

Parallèlement à ces rythmes d'ordre climatique ou culturel, les guides innoverent en proposant dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle des « plans de voyage » pour reprendre l'expression de Reichard. À travers l'édition originale publiée en allemand en 1784 puis en 1793 dans la première traduction française, il semble être le premier à proposer des circuits de voyage que le voyageur peut suivre intégralement, en se laissant simplement guider. Il est intéressant de remarquer que bien que décrivant les conditions de transport, les itinéraires et les curiosités de presque toute l'Europe, il ne fournit de plan de voyage que pour deux pays : l'Italie et la Suisse. Outre le fait de posséder une densité de villes et lieux à visiter élevée et une taille modeste à l'échelle de l'Europe, ces deux territoires sont surtout deux des principales destinations de l'Europe du voyage et l'épicentre du Grand Tour. Ce sont probablement les raisons précédemment citées qui ont poussé Reichard à innover et à apporter un soin particulier à ces itinéraires d'Italie et de Suisse.

Concernant l'Italie Reichard propose deux circuits : « Plan d'un voyage en Italie, par la poste ; en entrant par Turin, et sortant par Venise, et vice-versa » ainsi qu'un « plan d'un voyage en Italie par les voiturins en passant par le Mont-Cenis, la Savoie, le Piémont, le Milanais, le pays Vénitien, la Romagne, et revenant par la Toscane et Gênes »<sup>1</sup>. Ces plans de voyage demeurent classiques par leur itinéraire et leur référencement uniquement dans l'espace. À l'inverse les trois plans de voyage pour la Suisse sont novateurs car ils intègrent, outre le référencement spatial, une dimension temporelle. Reichard propose

---

<sup>1</sup> Heinrich August Ottokar REICHARD, *Guide des voyageurs en Europe [...]*, op. cit., vol. 1, p. 367 et 409.

ainsi un « plan d'un voyage de quelques mois, pour voir la Suisse en détail », puis un « plan d'un voyage de 6 à 8 semaines, tel qu'il conviendrait aux dames, et à la plupart des personnes qui voyagent en Suisse » et enfin un « plan d'un voyage rapide de 2 à 3 semaines »<sup>1</sup>. En incluant une limite temporelle à ses itinéraires, Reichard présente des itinéraires que le voyageur peut suivre sans avoir à choisir, à prendre de décision, en se laissant entièrement guider. De plus par la longueur et la difficulté annoncée (« conviendrait aux dames »), le voyageur a une idée de la durée et des périls du voyage qu'il va entreprendre.

De nombreux concepteurs de guide vont suivre l'exemple de Reichard et proposer des circuits. Dans son guide à succès, Johann Ebel introduit une dimension temporelle marquée dans les itinéraires qu'il propose. Les itinéraires sont regroupés par chapitre selon le point d'entrée sur le territoire helvète (depuis la France, l'Italie, l'Allemagne) et selon le temps dont dispose le voyageur. Le chapitre 4 s'intitule : « pour les voyageurs qui désirent visiter seulement les pratiques les plus intéressantes de la Suisse »<sup>2</sup>, le chapitre 5 : « pour ceux qui ne peuvent s'arrêter longtemps en Suisse mais désirent néanmoins faire une excursion dans les lieux les plus intéressants du pays »<sup>3</sup>. Dans ces chapitres il donne des circuits comportant une description rapide de l'itinéraire ainsi que la durée en jours nécessaires pour les effectuer.

Après le succès des guides de Reichard et Ebel, Murray utilisera à son tour cette manière de créer des itinéraires dans son *Hand-book for the Traveller's on the Continent*<sup>4</sup> en 1838. Outre les itinéraires « classiques », le guide se compose de seize circuits ou plans de voyage qu'il nomme des « *skeletons tours* », soit des « tours en squelette ». Murray décrit ces *skeletons tours* comme « comportant le temps requis pour voyager d'un lieu à l'autre ainsi que la durée nécessaire de chaque halte dans les endroits les plus remarquables »<sup>5</sup>. Ces circuits sont ensuite présentés sous forme de tableaux, où une colonne recense les étapes, une seconde le temps de déplacement entre ces étapes (en

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 514, 549 et 551.

<sup>2</sup> Johann EBEL, *The Traveller's guide through Switzerland [...]*, *op. cit.*, p. 124-130.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 131-144.

<sup>4</sup> John MURRAY, *A Hand-Book for the travellers on the continent : being a guide through Holland, Belgium, Prussia and Northern Germany [...]*, Londres, Murray, 1838.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. xxx.

heures) et une troisième le temps de halte nécessaire (en jours). Il ajoute également des excursions optionnelles, identifiées par des crochets, qui « peuvent être omises si le temps le demande »<sup>1</sup>. Les *skeletons tours* sont définis par deux caractéristiques : l'espace du voyage ou le temps. Murray propose ainsi des itinéraires ou des « tours » sans indications de temps : « Londres à Francfort », « Londres à Trieste » ou « de Londres à la frontière suisse, à travers la Belgique et le long du Rhin ». Il indique également des itinéraires et « tours » localisés et définis temporellement à l'instar d'un « tour à travers la Hollande, de deux à trois semaines », de « Paris à Saint-Pétersbourg en 10 jours » ou encore du « tour d'environ 45 jours à travers la Belgique, la Prusse rhénane et le duché de Nassau ». Le douzième *skeleton tour* proposé est original autant qu'innovant. En effet, Murray présente un tour intitulé : « Ce qui peut être fait en trois semaines de voyage, par le transport public, de jour et de nuit ». Par ce circuit il répond à une demande qui existe depuis déjà quelques années, mais à une autre échelle, celle du voyage en un temps limité.

Murray est vraisemblablement le premier à proposer en 1838 un tour limité dans le temps à l'échelle de l'Europe. Cependant, à l'échelle d'une ville cela existe déjà depuis le début des années 1820. Le guide d'Antonio Quadri *Otto giorni a Venezia*<sup>2</sup> semble être le précurseur du genre. Publié en 1821 ce guide eut un immense succès<sup>3</sup> et fut suivi en 1827 d'une nouvelle version abrégée, intitulée *Quattro giorni a Venezia*, publiée suite aux nombreuses demandes de lecteurs, selon les mots de l'auteur<sup>4</sup>. À travers ses guides, Quadri répond à la demande des voyageurs et leur prouve qu'il est possible de visiter Venise en huit ou quatre jours. Cela implique certains sacrifices, un nouveau découpage de l'espace urbain et une rationalisation des pas dans la cité des Doges pour ne pas perdre de temps en passant deux fois au même endroit<sup>5</sup>. À la suite de Quadri, d'autres rédacteurs

---

<sup>1</sup> *Ibid.*

<sup>2</sup> Antonio QUADRI, *Otto giorni a Venezia*, Venise, Francesco Andreola, 1821.

<sup>3</sup> Outre les nombreuses traductions, seize éditions différentes (jusqu'en 1853) sont conservées à la bibliothèque nationale italienne.

<sup>4</sup> Antonio QUADRI, *Quattro giorni a Venezia*, Milan, Rusconi, 1827, préface « Ai Lettori ».

<sup>5</sup> Antonio QUADRI, *Huit jours à Venise*, Venise, Francesco Andreola, 1823, p. IX-X. « Le but de mon ouvrage ne pouvant être atteint qu'en économisant le temps, j'ai cru pouvoir y parvenir plus facilement en cherchant et en suivant la route directe que présente la continuité des rues et des canaux, et en observant sur ce trajet les objets les plus dignes d'attention qu'on y rencontre [...] C'est dans cette optique que, sans avoir égard aux arrondissements de Police, ou Ecclésiastiques, j'ai divisé la Ville et ses environs en huit parties, chacune des quelles j'ai assigné une de mes journées, mais en les disposant de manière, qu'à la fin de chaque jour on

de guides prescrivent des visites de villes en un temps limité, contribuant ainsi à créer des rythmes de voyage<sup>1</sup>. À la différence de du guide Quadri qui ne concerne que Venise, des guides à échelle européenne intègrent, à l'image du *Guide Historique et Pittoresque du voyageur en Europe* de Richard (Jean-Marie Audin), des visites urbaines en temps limité. Ce dernier présente donc un texte abrégé en quelques lignes, puis détaillé en trente-cinq pages de sa promenade dans Paris. Il annonce que trois journées sont nécessaires : « pour voir tout ce que Paris renferme de curieux, il nous fait trois jours que nous emploierons de la manière suivante »<sup>2</sup>. Dans la section correspondant à l'Angleterre Audin utilise exactement le même principe pour visiter Londres, cette fois-ci en quatre jours<sup>3</sup>. Ces guides urbains sont extrêmement détaillés. Si le voyageur accepte de suivre les recommandations à la lettre, il a l'assurance de ne pas se perdre et surtout d'utiliser son temps le mieux possible selon le ratio nombre de jours consacrés à visiter la ville / nombre de monuments et curiosités vus.

Le succès des guides prescripteurs de rythmes et de circuits auprès des voyageurs témoigne de l'attrait de ce format dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Cela peut s'expliquer par plusieurs raisons. Premièrement, le succès des guides et le prestige de certaines séries, à l'instar des *Hand-Book* de Murray, rassurent le voyageur quant à la pertinence de l'itinéraire ou du tour qu'il s'apprête à suivre. Deuxièmement, ils répondent à une demande d'anticipation chronologique légitime des futurs voyageurs. Au moment où les déplacements sont de plus en plus rapides, commodes et précis sur le continent, les voyageurs cherchent à utiliser ces nouvelles possibilités. Cependant, ces modifications des conditions de déplacement entraînent en partie de nouvelles manières de voyager

---

puisse se trouver sur la direction de la suivant, et faciliter par là le moyen de voir dans un seul jour ce qui est distribué en plusieurs, si quelqu'un voulait se prévaloir de cette facilité ».

<sup>1</sup> Par exemple : RICHARD (AUDIN Jean-Marie), *Rome vue en huit jours [...]*, Paris, Audin, 1835 ; John William LAKE, *Guide de l'étranger à Londres [...]*, Paris, Audin, 1835, p. 582-585 À la fin de l'ouvrage, l'auteur insère un abrégé intitulé « Plan pour voir la ville de Londres en huit jours » où nous pouvons lire : « En suivant le plan que nous allons trouver ici, le voyageur pourra connaître, en peu de temps, tout ce que la ville de Londres offre de plus remarquable »..

<sup>2</sup> RICHARD (AUDIN Jean-Marie), *Guide Historique et pittoresque du voyageur en Europe par terre et par les bateaux à vapeur [...]*, Paris, L. Maison, 1842, p. 6.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 13 Notons que la pagination recommence à 1 au début de chaque section et qu'une section correspond à un pays.

auxquelles les voyageurs confirmés ou ceux qui accèdent pour la première fois au voyage ne sont pas encore habitués.

*Les conduites temporelles des guides : apprendre au voyageur à bien gérer son temps en voyage*

La lecture des guides permet aux Européens d'anticiper leur déplacement, de créer leur itinéraire et le rythme de leur voyage d'après les recommandations de ceux-ci. Outre cette première aide, les guides procurent d'autres directives, comme des conseils sur la manière de voyager et de se comporter d'un point de vue temporel. Ces consignes visent à permettre au voyageur d'appliquer concrètement le principe de gestion du temps préconisé par la grande majorité des guides, tout au long de la période étudiée, mais plus encore à partir du début du XIX<sup>e</sup> siècle : la rationalisation. Comme l'indique Berchtold en 1789 : « Un homme sage compte les minutes. Il ne laisse pas le temps lui échapper, car le temps c'est la vie »<sup>1</sup>. Ces recommandations sont de plusieurs ordres. Elles concernent principalement la durée du voyage ainsi que le rapport entre l'intérêt de l'objet à étudier et le temps à y consacrer. Le but d'un guide est, outre de fournir un itinéraire, de montrer et d'aider à choisir les « choses à voir ».

Pour économiser le temps du voyageur, ils le renseignent par exemple sur la qualité des chemins. Ayant auparavant fait « l'expérience de la matérialité des chemins »<sup>2</sup>, les rédacteurs des guides préviennent le voyageur des aléas et des conditions de déplacement, pour sa sécurité, son confort ou pour mieux anticiper la durée du déplacement, donc gérer le temps. La comtesse de Genlis indique par exemple deux moyens de transport, le temps et le confort de chacun entre Amsterdam et Utrecht. Ainsi elle laisse le soin au voyageur d'opter pour la solution lui convenant le mieux entre la vitesse et le confort : « D'Amsterdam à Utrecht huit lieues. On fait ce chemin par eau en six heures, on le fait en moins de temps par terre, mais la manière de voyager est beaucoup

---

<sup>1</sup> Leopold BERCHTOLD, *Essay to direct and extend the inquiries of Patriotic Travellers [...]*, Londres, Printed for the author, 1789, vol. 1, p. 85.

<sup>2</sup> Gilles BERTRAND, « L'expérience géographique de l'Italie dans les guides de voyage du dernier tiers du XVIII<sup>e</sup> siècle », *op. cit.*, p. 382.

plus agréable sur les canaux »<sup>1</sup>. Dutens prévient quant à lui son lecteur sur la conduite temporelle à tenir : il vaut parfois mieux s'arrêter plus tôt que de perdre du temps si la route n'est pas connue du voyageur, qui risque alors de se retrouver bloqué :

J'ai eu aussi l'attention d'indiquer toutes les rivières que l'on doit passer en bateau, ayant souvent éprouvé combien il était désagréable, & quelquefois dangereux, de partir au coucher du soleil pour faire une poste de plus, & de trouver à l'entrée de la nuit un fleuve rapide à passer en bateau avec des voitures & des chevaux, quelquefois au hasard de périr ; surtout quand on trouve les rivières débordées, comme il m'est arrivé quelquefois ; au lieu que si l'on est bien informé de la nature de la route, on reste à une ou deux postes de là ; & l'on remet le passage de la rivière au lendemain<sup>2</sup>.

Ces conseils et recommandations touchant au choix de l'itinéraire, du moyen de transport ou de la vitesse en fonction du temps sont précieux pour le voyageur qui tente d'anticiper son déplacement.

Dans cette quête de la rationalisation du temps, après avoir demandé aux guides d'orienter leurs pas, les voyageurs leur demandent de diriger leur regard. Ils le sollicitent pour sa capacité à hiérarchiser les centres d'intérêt, à trancher le rapport entre le temps d'observation et l'intérêt de l'objet. Le guide doit amener le voyageur à contempler ce qui est digne d'être vu selon l'intervalle de temps dont dispose le voyageur. Cassini prévient son lecteur dès l'avant-propos de son guide d'Italie en 1778 : « On a cru ne devoir citer que ce qui mérite une attention plus particulière, parce qu'un voyageur éclairé ne doit s'arrêter qu'aux belles choses & passer rapidement sur tout le reste »<sup>3</sup>. Près de soixante ans plus tard ce principe de conduite temporelle demeure la règle, comme en témoigne le guide Richard de Rome : « Nous sommes sûrs de ne rien avoir oublié d'essentiel. Seulement on ne doit pas attendre d'un itinéraire si rapide, la mention de tous les tableaux que renferment les églises, les palais, les collections particulières »<sup>4</sup>. Comme nous venons de le voir avec les exemples précédemment cités, ainsi que ceux d'Ebel et de Murray, les

---

<sup>1</sup> Stéphanie-Félicité de GENLIS, *Manuel du voyageur ou Recueil de dialogues, de lettres, etc. suivi d'un itinéraire raisonné, à l'usage des Français en Allemagne et des Allemands en France*, Berlin, Lagarde, 1799, vol. 2, p. 173.

<sup>2</sup> Louis DUTENS, *Itinéraire des routes les plus fréquentées*, op. cit., p. V-VI.

<sup>3</sup> Jean-Dominique CASSINI, *Manuel de l'étranger qui voyage en Italie [...]*, op. cit., p. VI.

<sup>4</sup> RICHARD (AUDIN Jean-Marie), *Rome vue en huit jours [...]*, op. cit., p. 1.

guides ont progressivement de plus en plus tendance à préconiser des voyages entièrement définis (rythmes, itinéraires et descriptions choisies) que des possibilités.

Baedeker n'échappe pas à cette tendance. Ainsi dans la rubrique « répartition du temps » de son guide sur la Suisse et l'Italie du Nord il écrit que « Quatre semaines suffisent à un voyageur alerte et observateur pour connaître les parties les plus intéressantes de la Suisse »<sup>1</sup>. Puis, dans les pages suivantes, il propose un programme jour par jour, des paysages, monuments, œuvres d'art qu'il faut observer, ainsi que les moyens de transport à utiliser pour joindre un lieu à un autre, avec les temps de parcours. Cette volonté affichée de guider le voyageur en ne lui laissant que peu de liberté ou de marge de manœuvre est courante dans les guides du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Dans certains ouvrages, le voyageur est guidé littéralement pas à pas, d'une manière qui peut nous sembler bien exagérée, à l'image du *Guide historique et pittoresque du voyageur en Europe* de Richard (Jean-Marie Audin). Ce dernier guide ainsi le voyageur dans une excursion à Richmond, dans les environs de Londres en 1842 :

De notre navire, pour nous rendre au parc de Richemond, nous devons aller joindre l'escalier qui est situé à l'angle du pont, franchir l'esplanade, et suivre ensuite la rue qui est à notre droite. Vers le milieu de cette rue et à notre gauche nous remarquons une jolie *maison construite dans le genre gothique*. À l'extrémité de cette rue, nous remarquons une belle *terrasse*, ombragée par une belle rangée d'arbres, et de laquelle nous jouissons d'une vue magnifique sur la Tamise et ses bords. Plus haut et à droite nous rencontrons l'auberge de l'Étoile, à laquelle nous nous arrêterons plus tard pour nous rafraîchir. En face de cette auberge est l'entrée du *parc de Richemond*, que nous allons parcourir, et particulièrement son *château*, auquel nous parvenons par l'allée du milieu, au bout de laquelle il est situé. Ce château, qui fut bâti par Georges III, sur les ruines de celui de Sheen, n'offre rien de remarquable dans sa construction<sup>2</sup>.

Ce type de prescriptions n'est pas une invention du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle et des grandes collections de guides. Dès 1806, puis dans la réédition de 1812, le libraire Langlois propose à son lecteur de le conduire « comme par la *main* »<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Karl BAEDEKER, *La Suisse, les Lacs italiens, Milan, Turin, Gênes et Nice*, op. cit., p. XIV.

<sup>2</sup> RICHARD, *Guide historique et pittoresque du voyageur en Europe*, op. cit., p. 30.

<sup>3</sup> Hyacinthe LANGLOIS, *Itinéraire complet de l'Empire Français, de l'Italie et des provinces Illyriennes*, Paris, Langlois, 1812, p. VI.

Il est difficile de généraliser de manière précise, tant les guides, même très proches du point de vue de leur construction peuvent néanmoins comporter des disparités. Retenons que ceux qui offrent des voyages « clé en main » présentent au lecteur un unique voyage, parmi tous ceux qui peuvent être entrepris. Les auteurs ont en quelque sorte « mâché » le travail du voyageur en appliquant les principes qu'ils préconisent, au premier rang desquels figure la rationalisation du temps. Cependant, comme le rappelle à juste titre Ariane Devanthery, « Un guide n'a que le pouvoir qu'on accepte de lui accorder »<sup>1</sup>. En effet, rien n'oblige un voyageur à suivre à la lettre les parcours ou les conduites temporelles suggérés par les guides.

D'autres auteurs de guides ont conscience qu'il existe une pluralité de voyageurs et de voyages possibles, et que ceux-ci vont être nécessairement différents, voire uniques. En 1749, pour l'Anglais Thomas Nugent, l'itinéraire d'un voyage en Italie est tributaire de deux choix du voyageur : « concernant la route qui doit être empruntée par ceux qui se destinent à ce pays, elle est impossible à tracer, car le choix dépend du lieu d'entrée sur le territoire et du temps qu'il prévoit y passer »<sup>2</sup>. Évidemment Nugent propose ensuite un itinéraire type et des prescriptions temporelles comme par exemple d'être à Venise pour le carnaval, à Rome pour Pâques. Soixante-dix ans plus tard, Ebel émet un avis similaire à propos de la durée du voyage : « le temps requis pour effectuer un voyage [en Suisse] dépend entièrement du touriste ; en conséquence rien de certain ne peut être déterminé avec précision »<sup>3</sup>. D'après lui le voyage doit être adapté principalement en relation avec les conditions météorologiques, primordiales pour des excursions en Suisse, ainsi que selon le temps dont dispose le voyageur. Les guides sont généralement moins stricts que ceux conduisant pas à pas le voyageur. Leurs concepteurs ont conscience que les imprévus et contretemps indépendants du voyageur sont fréquents et demeurent un élément central du voyage, malgré les progrès du transport<sup>4</sup>.

Pour répondre à cette problématique d'un voyage idéal face aux envies et choix individuels, toujours dans la volonté de rationaliser le temps, les auteurs ont dû créer un

---

<sup>1</sup> Ariane DEVANTHERY, *Itinéraires*, op. cit., p. 26.

<sup>2</sup> Thomas NUGENT, *The Grand Tour : containing an exact description of most of the cities, towns and remarkable places of Europe [...]*, Londres, 1749, vol. 3, p. 60.

<sup>3</sup> Johann EBEL, *The Traveller's guide through Switzerland [...]*, op. cit., p. 25.

<sup>4</sup> Nous développerons bien plus en détail la question de l'imprévu en voyage dans le prochain chapitre.



système proposant différentes options. Concernant les chemins à emprunter, les guides sous forme de listes d'itinéraires, décrivant des portions de routes, permettent au voyageur de n'utiliser que ceux dont il a besoin. Puis, au XIX<sup>e</sup> siècle, les guides de nouvelle génération, à l'instar des Murray, proposent des *skeletons tours* selon le temps, en jours ou semaines dont dispose le voyageur. Ce dernier recommande un itinéraire et des moyens de transport pour ses tours, mais aussi et surtout un programme de ce qui mérite d'être vu. Cependant le programme n'est qu'indicatif, il est aménageable par le voyageur. Murray, comme d'autres avant et après lui, hiérarchise les informations et classe les possibilités selon l'intérêt de l'objet à étudier et le temps à y consacrer.

Le premier classement se trouve dans les descriptions textuelles et est basé sur l'utilisation d'adjectifs comme « joli », « beau » ou « magnifique », qui représente alors la gradation la plus fréquente entre la fin du XVIII<sup>e</sup> et le XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>. Cependant ce système n'est absolument pas normalisé et ces informations demeurent très subjectives. Le second classement apparaît dans les années 1810<sup>2</sup> : celui de l'« étoile ». Toutefois, accolée à un nom dans le texte ou dans un tableau itinéraire, l'étoile ou l'astérisque peut avoir, selon les éditeurs et les éditions, des significations bien différentes qu'il convient d'éclaircir rapidement<sup>3</sup>. Pour certains éditeurs à l'instar de Joanne, l'étoile jouxtant un nom de localité permet d'indiquer qu'un hôtel est situé dans ladite localité sans aucune autre considération. Néanmoins pour la majorité des guides utilisant ce système, elle manifeste un intérêt particulier porté aux monuments, objets, paysages, ou encore aux lieux référencés de la sorte. Pour Baedeker, qui popularisa ce système : « Les objets désignés par un astérisque (\*) sont de préférence dignes d'attention »<sup>4</sup>. C'est cette dernière utilisation qui nous intéresse plus particulièrement.

---

<sup>1</sup> Ariane DEVANTHERY, « Du savoir spécialisé au savoir vulgarisé, réflexion autour de la naissance des guides de voyage « modernes » », *op. cit.*, p. 111.

<sup>2</sup> D'après Evelyne Cohen, le système des étoiles a été utilisé pour la première fois par Heinrich Keller sur une carte de la Suisse en 1813. Evelyne COHEN, « La hiérarchie monumentale de Paris au XX<sup>e</sup> siècle. Les étoiles dans les guides de tourisme consacrés à Paris », in Gilles CHABAUD, Evelyne COHEN, Natacha COQUERY et Jérôme PENEZ (dirs.), *Les guides imprimés du XVII<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Belin, 2000, p. 442.

<sup>3</sup> D'après Ariane Devanthéry il est malaisé de faire une histoire des étoiles dans la littérature pratique de voyage. N'étant qu'un point annexe de notre analyse, nous ne nous y risquerons donc pas. Ariane DEVANTHERY, *Itinéraires*, *op. cit.*, p. 68.

<sup>4</sup> Karl BAEDEKER, *La Suisse, les Lacs italiens, Milan, Turin, Gênes et Nice*, *op. cit.*, p. IV.

Utilisée pour souligner la qualité esthétique ou culturelle d'un élément que s'apprête potentiellement à découvrir le voyageur, l'astérisque lui indique que cet objet doit être observé en priorité. D'après la norme des guides désirant une rationalisation du temps, l'indication de l'étoile-astérisque devient une aide capitale pour le voyageur pressé. C'est donc pour aiguiller son lecteur hâtif qu'Antonio Quadri utilise ce système dans son guide – déjà conçu pour le voyageur pressé – de Venise dès le début des années 1820 :

Constamment occupé à épargner le temps, j'ai trouvé à propos de désigner par un *Astérisque\** les objets d'un mérite supérieur, pour fournir à l'observateur qui serait très pressé le moyen de ne s'arrêter qu'à ceux-ci. C'est par la même raison que j'ai ajouté un P au numéro relatif aux édifices qu'il suffit de voir extérieurement et en passant ; et un E à ceux qui, renfermant des objets remarquables, méritent qu'on y entre<sup>1</sup>.

Outre l'utilisation de l'étoile, il est à notre connaissance le seul à utiliser le système des lettres pour préciser si un édifice nécessite une visite approfondie ou si une visite extérieure suffit. Par ce double système Quadri anticipe la demande d'une visite de Venise plus prompte qu'en huit jours, demande à laquelle il répondra dans son guide de Venise en quatre jours publié quelques années plus tard.

Par ces systèmes, les auteurs de guides orientent l'intérêt des voyageurs selon les prescriptions scopiques : l'importance esthétique ou culturelle, autrement dit ce qui est « digne d'attention » d'une époque donnée. Ariane Devanthery l'a mis en évidence en comparant l'attribution d'étoiles dans les guides de voyage alpin jusqu'aux années 1920. Elle a ainsi remarqué qu'« on voit émerger, perdurer ou s'effacer telle ou telle attraction, au gré des intérêts touristiques, culturels et esthétiques »<sup>2</sup>. Outre les objectifs communs à tous les guides tels que la réussite d'un voyage et l'orientation du voyageur, les nouveaux modèles créés dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle recèlent des ambitions plus pointues. Premièrement, ils doivent être en mesure de conduire sur les routes d'Europe tous les voyageurs, en proposant des circuits, des rythmes et de nombreux conseils en rapport

---

<sup>1</sup> Antonio QUADRI, *Huit jours à Venise*, *op. cit.*, p. XI-XII.

<sup>2</sup> Ariane DEVANTHERY, *Itinéraires*, *op. cit.*, p. 69 ; Claire HANCOCK et Evelyne COHEN partagent cette analyse à propos des guides de Paris et Londres, auxquelles elles ajoutent une valeur politique. Claire HANCOCK, *Paris et Londres au XIX<sup>e</sup> siècle. Représentations dans les guides et récits de voyage*, Paris, CNRS éditions, 2003, p. 32 ; Evelyne COHEN, « La hiérarchie monumentale de Paris au XX<sup>e</sup> siècle. Les étoiles dans les guides de tourisme consacrés à Paris », *op. cit.*, p. 439.

avec tous les aspects pratiques du voyage. Plus encore, ils facilitent pour tous, et dans toutes ses phases, un voyage efficace, sans perte de temps, selon les attendus et normes culturelles alors en vigueur.

### *Diversité des voyages, diversité des voyageurs : diversité des temporalités*

#### *Du voyage traditionnel à de nouvelles pratiques viatiques : des modèles temporels attachés au type de voyage ?*

Lorsqu'ils voyagent, les Européens s'inspirent des récits et des guides écrits par leurs prédécesseurs. En reproduisant des itinéraires et des pratiques de leurs aînés, les voyageurs fixent peu à peu de véritables modèles. Toutefois, bien que des modèles existent il est souvent difficile d'en dessiner les contours. En effet, la multitude de raisons ayant entraîné des hommes et des femmes sur les routes et l'infinité des voyages possibles créent des frontières très perméables entre les genres. De plus, ces modèles évoluent sans discontinuité entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle.

Dans l'optique finale d'interroger les pratiques individuelles face aux modèles de voyage, et plus particulièrement les pratiques temporelles propres à chaque voyageur face aux temporalités attachées à ces modèles, il convient dans un premier temps de définir ses modèles. Pour catégoriser la « diversité des voyages, diversité des motivations »<sup>1</sup> nous optons donc pour un regroupement des types de voyages en trois grandes catégories. La première catégorie correspond au voyage « traditionnel », la seconde au voyage savant et missionné, la troisième couvre le voyage d'agrément et son évolution vers le tourisme.

#### *Le voyage traditionnel : des modèles temporels mal définis*

Dans cette première catégorie, que nous nommons voyage « traditionnel », nous regroupons tous les voyages entrepris pour un motif spécifique ou particulier. Demandant un investissement financier souvent non négligeable et un temps conséquent,

---

<sup>1</sup> Gilles BERTRAND, *Le Grand Tour revisité, op. cit.*, p. 48.

le voyage international ne s'entreprend donc pas sans des raisons valables. De plus, la dangerosité – supposée ou réelle – du voyage ajoute encore de l'incertitude. Nous excluons de la catégorie du voyage « traditionnel » les voyages d'agrément où le plaisir même du voyage demeure la cause du départ. Nous traiterons également à part le voyage savant et le voyage suscité pour accomplir une mission. Cette catégorie du voyage traditionnel comprend des voyages variés et se révèle moins homogène que les deux autres.

Les raisons amenant les Européens à se déplacer sont extrêmement diversifiées. Hérités des siècles précédents, les motifs provoquant le départ peuvent être religieux, principalement des pèlerinages, et plus largement professionnels à l'instar des voyages d'affaires et commerciaux. Ajoutons à cette dernière catégorie les migrations saisonnières ou de plus longues durées. Si depuis des siècles les artistes ou artisans se déplacent pour se former, à partir du XVII<sup>e</sup> siècle, se codifie un modèle de voyage par la noblesse anglaise : le Grand Tour. Pour achever leurs études, de jeunes nobles suivent un parcours à travers l'Europe pour parfaire leur éducation, découvrir les monuments et œuvres d'art, principalement en Italie, et rencontrer la bonne société européenne. À l'origine effectuée par des voyageurs d'origine anglaise, cette pratique s'étend ensuite aux aristocrates d'autres nationalités européennes, tandis que le parcours type intègre peu à peu de nouvelles destinations incontournables comme la Suisse ou Chamonix. À ces premières grandes finalités, il est nécessaire d'ajouter toutes celles visant des raisons plus personnelles, du moins individuelles. Prenant exemple sur Montaigne, nombreux sont les voyageurs qui traversent les frontières et l'Europe vers un climat plus propice ou les villes d'eaux, donc dans un but médical. Plus simplement, le voyage entrepris pour rejoindre un être cher sans but professionnel, c'est-à-dire pour raison familiale ou amicale, est évidemment une raison suffisante pour nombre des voyageurs.

Pour tenter de définir le modèle temporel type du voyage traditionnel, nous avons analysé les récits de voyage en recensant et classant les paramètres temporels qui en ressortent. Ces paramètres temporels sont multiples. Ils relèvent en premier lieu des rythmes de voyage. Nous avons évalué la scansion du voyage par le relevé des durées de déplacement en rapport aux durées statiques, la différence de temps passé entre les arrêts courts (un à quelques jours) et longs (une semaine à plusieurs mois) et la durée totale du voyage. En second lieu, pour sonder la conduite temporelle de chaque voyageur, ce sont

leurs préférences quant au choix de l'itinéraire et du moyen de transport utilisé ainsi que leur recherche, ou non, de rationalisation du temps qui ont été examinées. Pour finir, il a été question de scruter les émotions des voyageurs, leur perception sensible du temps, à travers leur attention et leur réflexion sur le temps.

Il est possible de supposer qu'un marchand pour qui *time is money* porte une attention plus marquée au temps, qu'il le gère d'une manière bien différente, plus rationnelle qu'un curiste qui se rend de ville d'eau en ville d'eau. Qu'une mère allant retrouver ses enfants qu'elle n'a pas vus depuis plusieurs années est plus impatiente qu'un jeune aristocrate effectuant son Grand Tour depuis plusieurs années. Qu'un Français voyageant vers Saint-Petersbourg pour prendre ses fonctions de précepteur, où il doit vivre plusieurs années ne percevra pas de la même manière le temps de son voyage qu'un Allemand allant passer l'été en Italie plutôt qu'à Berlin. Or il apparaît que ce n'est pas toujours le cas, loin de là.

Le principal résultat de l'analyse du groupe du voyage traditionnel révèle une grande disparité dans les pratiques temporelles des Européens en voyage. De plus, notre analyse fait ressortir de grands contrastes, à l'intérieur même des sous-catégories évoquées. Cependant, pour avoir un ensemble statistique suffisant, il serait nécessaire d'avoir un corpus beaucoup plus conséquent dans chaque sous-catégorie. Malheureusement, il ne nous a pas été possible dans le cadre de cette thèse de disposer des ressources nécessaires pour mener à bien cette analyse plus précise.

En parallèle de cette première conclusion, il existe un cas particulier de voyage « traditionnel » à développer, celui de l'exil ou plus largement du voyage forcé. Treize voyageurs étudiés entrent dans ce cadre du déplacement contraint. Ce sont des nobles émigrant pour échapper à la guillotine lors de la Révolution française, des personnes fuyant l'avancée d'armées, mais également des émigrés politiques ou religieux. Malgré ce corpus restreint, les voyages divergent en de nombreux points : période, durée, rythme, pays traversés ou moyens de transport utilisés. Certains comme Louise Fusil ou Germaine de Staël se déplacent en 1812 au gré de l'avancée de l'armée russe ou napoléonienne. D'autres profitent de leur exil pour parcourir et découvrir l'Europe, à l'instar du jésuite Juan Andrés fuyant l'Espagne suite à l'expulsion de son ordre en 1767 ou des nobles français Fortia de Piles et Bougrenet de la Tocnaye pendant la Révolution. L'analyse de ces récits fait apparaître – malgré les disparités parfois marquées entre les voyageurs –

des mentions relativement rares du temps. Finalement, le résultat de l'analyse est similaire à celui du groupe bien plus large du voyage traditionnel, évoqué *supra* : les contrastes entre les voyages et les voyageurs semblent trop marqués pour obtenir un résultat probant, au vu de l'échantillon statistique.

L'hypothèse de départ selon laquelle il existe un modèle temporel du voyage traditionnel ne peut finalement être ni confirmée ni totalement infirmée. Outre la marge d'erreur nécessairement assez élevée du fait de la difficulté à catégoriser des voyages aussi hétéroclites et de l'appréhension complexe de la source<sup>1</sup>, certaines tendances émergent malgré tout. Les voyageurs perçoivent évidemment le temps, ils sont nombreux à le mentionner dans leur récit. Certains y prêtent une attention particulière, mais la majorité ne semble pas s'y intéresser, ni vouloir le maîtriser outre mesure tant en 1750 qu'en 1800 ou 1850. Avec toutes les limites qu'impose une telle conclusion, il semble que pour le plus grand nombre, le temps ne soit pas une priorité, peu de voyageurs cherchent à avoir une influence marquée sur lui : la plupart s'accommodent des temporalités et contraintes existantes. Cependant, ces temporalités ont pour origine des paramètres autres que le type ou modèle de voyage.

Ces paramètres s'avèrent être au nombre de quatre. La nature des voyageurs est le premier. Par la « nature des voyageurs » nous entendons les individualités et la multitude de personnalités, sensibilités et conditions socio-culturelles qui correspondent aux voyageurs, ainsi que les nuances infinies de leurs raisons de voyage. Lié à ce premier paramètre, le second concerne les possibilités illimitées offertes par le voyage. En effet, bien qu'en se déplaçant sur le même itinéraire, avec une raison similaire, des voyageurs peuvent avoir des pratiques viatiques et temporelles distinctes, voire opposées. Le troisième paramètre est chronologique. L'évolution des transports, en particulier leur vitesse croissante, modifie la durée des déplacements et donc des temporalités. Le quatrième paramètre se rapporte à l'imprévisibilité du voyage. Au vu de sa place prééminente d'architecte temporel du voyage, nous l'étudierons dans le prochain chapitre.

---

<sup>1</sup> Dans le chapitre 2, nous avons déjà étudié les difficultés relatives à l'appréhension des modalités du voyage, des expériences vécues, ainsi que des sentiments et émotions des voyageurs.

### *Le cas spécifique du voyage savant et des voyageurs en mission*

L'étude savante, l'instruction et la formation comptent parmi les principaux motifs de voyage de la Renaissance au XIX<sup>e</sup> siècle. De Montaigne à Rousseau, la totalité des arts de voyager et des manuels de voyage, encouragent le déplacement pour l'instruction<sup>1</sup>. À partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, le voyage devient une activité centrale de la recherche savante, en particulier pour l'histoire naturelle. Les savants sortent peu à peu de leurs cabinets pour observer la nature et collecter des échantillons botaniques, minéralogiques, zoologiques. Entre les XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, la contribution au progrès de la science devient une raison majeure pour entreprendre un voyage<sup>2</sup>, qui acquiert alors un statut d'entreprise scientifique reconnue<sup>3</sup>.

À l'inverse du premier groupe des voyageurs « traditionnels », le groupe des voyageurs savant est bien plus homogène tout au long de la période. En effet, qu'ils s'occupent d'histoire naturelle, de statistiques ou d'industrie, ils demeurent avant tout des savants aux compétences et centres d'intérêts multiples. Parfois issus du même milieu social, ils ont le plus souvent la même formation et gravitent autour des mêmes cercles scientifiques, culturels et politiques. De plus, ces savants voyagent le plus souvent pour le compte d'une institution, avec un ordre de mission. En effet, l'Académie des sciences, le muséum d'histoire naturelle de Paris, la Royal Society en Angleterre et toutes les grandes autres institutions savantes européennes missionnent des savants à travers l'Europe et le monde. Ces institutions fournissent aux voyageurs des instructions pour « orienter le regard, former les gestes »<sup>4</sup> et parfois gérer le temps de la recherche savante, comme nous l'avons vu avec l'exemple de l'instruction de Linné. Que ce soit en Europe ou dans des territoires aux antipodes récemment découverts, qu'il s'agisse de recherche minéralogique ou de botanique, en plaine ou en montagne, les recommandations ne sont pas les mêmes d'un point de vue technique. Cependant, d'un point de vue méthodologique, toutes ces instructions se basent sur les mêmes principes, tant pour la

---

<sup>1</sup> Sylvain VENAYRE, *Panorama du voyage*, *op. cit.*, p. 145-164.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 215.

<sup>3</sup> Silvia COLLINI et Antonella VANNONI, *Les instructions scientifiques pour les voyageurs : XVIIe-XIXe siècle*, Paris, L'Harmattan, 2005, p. 17.

<sup>4</sup> Lorelai KURY, *Histoire naturelle et voyages scientifiques (1780-1830)*, Paris, L'Harmattan, 2003, p. 91-146 Troisième chapitre.

recherche que pour la rédaction du récit de voyage<sup>1</sup>. À l'image de l'*Instruction pour les voyageurs et pour les employés dans les colonies, sur la manière de recueillir, de conserver et d'envoyer les objets d'histoire naturelle* édictée par le muséum d'histoire naturelle de Paris en 1818 et qui eut un statut officiel, toutes les instructions ont déjà bien été étudiées par des historiens et historiens des sciences<sup>2</sup>. L'uniformité des pratiques préconisées et l'importance qu'accordent les voyageurs à ces instructions contribuent à former des voyages relativement proches du point de vue des pratiques.

Si les savants partent pour le compte d'une institution, ils ont souvent d'autres missions, plus secrètes : l'espionnage politique et industriel. Par leurs compétences d'analyse, leurs connaissances techniques et leur couverture savante, ils se révèlent être des observateurs habiles pour définir la stabilité d'un État, les ressources agricoles, militaires ou encore industrielles. Ayant pour objet d'accomplir une mission, tant scientifique que politique, les voyages savants sont à rapprocher des voyages militaires et diplomatiques. Ces deux catégories de voyageurs sont soumises aux temporalités imposées par les ordres de mission. Par exemple, les objectifs doivent être atteints dans une durée impartie ou ils sont contraints de rejoindre un lieu en un temps limité.

Environ trente-cinq voyages du corpus entrent dans les critères du voyage savant et diplomatique en mission. En reprenant la même méthodologie que pour le voyage traditionnel, donc en relevant les paramètres temporels de chaque voyage, il apparaît qu'un modèle se dessine assez nettement. Assez logiquement ce modèle suit les préconisations viatiques énoncées par les instructions de voyage savant : rationaliser le temps pour en consacrer le maximum à la recherche savante. Le temps est l'un des cadres principaux du voyage savant des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, et, plus largement, de la recherche scientifique depuis le XVI<sup>e</sup> siècle jusqu'à aujourd'hui<sup>3</sup>. Après l'intérêt scientifique, il est souvent l'élément permettant au voyageur de trancher dans le choix de l'itinéraire ou des

---

<sup>1</sup> Silvia COLLINI et Antonella VANNONI, *Les instructions scientifiques pour les voyageurs : XVIIe-XIXe siècle*, *op. cit.*, p. 48-49.

<sup>2</sup> Notamment par Silvia COLLINI et Antonella VANNONI, *Les instructions scientifiques pour les voyageurs : XVIIe-XIXe siècle*, *op. cit.* ; Maurizio BOSSI et Claudio GREPPI (dirs.), *Viaggi e scienza. Le istruzioni scientifiche per i viaggiatori nei secoli XVII-XIX*, Florence, Leo S. Olschki Editore, 2005 ; Lorelai KURY, « Les instructions de voyage dans les expéditions scientifiques françaises (1750-1830) », *op. cit.*

<sup>3</sup> Françoise WAQUET, *L'ordre matériel du savoir. Comment les savants travaillent, XVIe-XXIe siècles*, *op. cit.*, p. 260-273.



moyens de transport. En parallèle de sa mission officielle qui était d'inspecter les manufactures autrichiennes, le naturaliste Marcel de Serres met à profit son temps pour faire d'autres recherches, principalement en histoire naturelle en 1811. Ainsi, il n'hésite pas à faire des détours pour effectuer des observations scientifiques, tout en déconseillant son itinéraire à « ceux qui changent de place plutôt qu'ils ne voyagent », autrement dit les voyageurs pressés qui n'ont pas d'intérêt pour la science et la découverte :

Je laissai Munich le 30 avril. Parmi les routes qui conduisent en Tyrol, je choisis celle où je pouvais trouver le plus de sujets d'observation. Ainsi, au lieu de me diriger sur Mittenval, je gagnai à l'Est, afin de visiter Rosenheim et les établissements des salines. Je pris donc un chemin bien détourné, le Tyrol se trouvant tout à fait au sud de Munich. Je ne conseille point aux voyageurs de suivre cette route, du moins à ceux qui changent de place plutôt qu'ils ne voyagent ; mais entraîné par le désir de voir, je calculai peu la longueur du chemin<sup>1</sup>.

Bien qu'il soit en mission, De Serres ne semble pas avoir un temps limité, ce qui lui laisse une gestion temporelle relativement souple pour effectuer ses observations. En effet, le voyage missionné a généralement deux finalités : remplir la mission (faire des observations savantes, négociations diplomatiques, espionnage ou autre) et le faire dans un temps imparti lorsque celui-ci est imposé. Or, pour accomplir ces objectifs ou être en mesure de procéder au plus grand nombre d'observations scientifiques, une gestion rigoureuse du temps est nécessaire. L'archétype de conduite temporelle du voyage savant et missionné serait donc celui de la rationalisation, porté à son paroxysme. Dans cette optique le médecin et naturaliste français Charles Martins se réjouit du soleil de minuit norvégien au printemps 1838, qui lui permet d'effectuer davantage d'observations savantes : « Le voyageur seul bénit ce jour presque continuel. Jamais la nuit ne vient interrompre ses travaux ni le forcer à chercher un abri ; toutes ses journées ont vingt-quatre heures, et il s'en aperçoit au nombre de ses observations »<sup>2</sup>.

Les exemples sont extrêmement nombreux en ce sens à travers les récits. Premièrement, les savants tentent ainsi de rester concentrés en se focalisant uniquement sur l'objet de leur recherche. Ils doivent faire des choix, tant dans les itinéraires que dans les vitesses de voyage : accélérer à certains moments pour disposer de plus de temps à

---

<sup>1</sup> Marcel DE SERRES, *Voyage dans le Tyrol et une partie de la Bavière pendant l'année 1811*, Paris, Nepveu, 1823, vol. 2, p. 382.

<sup>2</sup> Charles MARTINS, *Voyage botanique le long des côtes septentrionales de la Norvège*, op. cit., p. 30.

d'autres. Les savants sont nombreux à justifier leur gestion du temps dans leur récit, comme Faujas de Saint-Fond en Angleterre lors de l'été 1784 :

J'aurais désiré pouvoir rester au moins quinze jours à Newcastle, afin d'y examiner avec plus de détails encore cette quantité de manufactures variées qui vivifient cette ville ; mais je ne pus consacrer que cinq jours à cet examen ; car mon but principal étant le voyage de l'île de Staffa, il ne fallait pas laisser écouler la saison favorable. Nous fîmes donc nos dispositions pour reprendre la route d'Édimbourg, et nous quittâmes avec regret la ville de Newcastle, qui nous offrait un champ si riche d'observations<sup>1</sup>.

Trente-quatre ans plus tard, Beudant explique suivre exactement la même démarche lors de son voyage minéralogique en Hongrie:

C'est avec ces espérances de succès que je traversai toute l'Allemagne. On conçoit facilement que, pour donner à la Hongrie le plus de temps possible, je devais négliger l'étude de tous les objets intermédiaires, et que, de Paris à Vienne, mon voyage a été trop rapide pour me permettre de recueillir des observations de quelque importance<sup>2</sup>.

Si le savant se doit de voyager rapidement lorsqu'il n'y a rien d'intéressant à observer, il doit ensuite fortement ralentir sa vitesse pour pouvoir se consacrer à la recherche lorsqu'il a des objets intéressants sous les yeux. Lorsque cela n'est pas possible il le regrette, à l'instar François Gabriel de Bray, diplomate et savant français au service du roi de Bavière en 1801 :

Au milieu de ces douces réflexions, la marche rapide des chevaux nous éloignait, mon ami M. de Pfeffel et moi, de notre intéressant compagnon de la veille. De Brixen [Bressanone] à Bolzen [Bolzano], vous suivez sans jamais vous en écarter les bords de l'Eysack [...] Il n'y a que 3 postes et demie ou 14 lieues de Brixen à Bolzen, la route est fort bonne et on est mené très rapidement, trop rapidement, surtout pour des naturalistes<sup>3</sup>.

Si cette méthode de l'ajustement de la vitesse s'applique lors du trajet pour atteindre les lieux voulus, elle s'applique également à moindre échelle. Dans cette perspective, le voyageur savant s'efforce, tant dans une période de quelques jours que de quelques heures, de mettre à profit ce temps pour ses recherches. Faujas prévoit donc de prendre

---

<sup>1</sup> Barthélemy FAUJAS DE SAINT-FOND, *Voyage en Angleterre, en Écosse et aux Iles Hébrides*, Paris, Jansen, 1797, vol. 1, p. 184.

<sup>2</sup> François-Sulpice BEUDANT, *Voyage minéralogique et géologique en Hongrie*, Paris, 1822, vol. 1, p. 150.

<sup>3</sup> François Gabriel de BRAY, *Voyage aux salines de Salzbourg et de Reichenhall et dans une partie du Tyrol et de la Haute-Bavière*, op. cit., p. 151.

son repas sur le bateau et non à terre, afin de rentabiliser le temps incompressible de la traversée vers la grotte de Fingal sur l'île de Staffa en Écosse :

Nous prîmes un morceau de pain, pour nous ôter la grosse faim en marchant ; car il fut convenu que, pour profiter d'une aussi belle journée, et ne pas perdre un moment, nous ne prendrions notre repas que dans le bateau à l'instant du départ. Nous avions par-là le temps nécessaire pour voir avec facilité tous les objets de curiosité de cette île, et porter particulièrement notre attention sur la grotte remarquable que nous étions venus chercher si loin<sup>1</sup>.

Beudant suit le même précepte lorsqu'il est retenu à Vienne avant d'entrer en Hongrie. Il profite de cet arrêt forcé pour étudier d'autres objets que ceux de ses recherches initiales :

Toutefois je fus obligé d'en attendre longtemps l'expédition [des passeports], mais ce fut particulièrement alors que je pus visiter les divers établissements de Vienne, qui ne se rattachaient pas directement à l'objet de mon voyage, et faire au-dehors quelques excursions, qui m'empêchèrent de regretter le temps que je dérobaï à la Hongrie<sup>2</sup>.

Dans le précédent extrait, Beudant témoigne de sa bonne gestion temporelle, en accord avec le modèle temporel du voyage savant. Toutefois, en détaillant ainsi son emploi du temps à travers son récit, il justifie de manière implicite son implication dans sa mission. Que ce soit une mission au sens symbolique pour l'avancée de la science ou une mission commandée et financée par une institution, il s'est fortement impliqué et a travaillé intensément. En effet, comme l'ont déjà démontré Gilles Bertrand avec l'ingénieur Prony<sup>3</sup> et Guillaume Comparato avec Faujas de Saint-Fond<sup>4</sup>, le savant ne doit pas rester oisif. Dans le cadre de sa mission, il doit justifier son emploi du temps et sa bonne gestion temporelle. D'après Guillaume Comparato cela est particulièrement valable sous l'Empire. Un décalage se crée entre la temporalité du voyage savant et celle de

---

<sup>1</sup> Barthélemy FAUJAS DE SAINT-FOND, *Voyage en Angleterre, en Écosse et aux Iles Hébrides*, op. cit., vol. 2, p. 39.

<sup>2</sup> François-Sulpice BEUDANT, *Voyage minéralogique et géologique en Hongrie*, vol. 1, op. cit., p. 206-207.

<sup>3</sup> Gilles BERTRAND, *Le Grand Tour revisité*, op. cit., p. 143 : « Les carnets légués par Prony à l'École des Ponts et chaussées sont certes le lieu d'une intimité qui n'est que toute relative car il s'agit pour lui de prouver qu'il a bien employé son temps. Sa vie personnelle s'efface au profit de la construction d'un modèle de savant technicien qui en fait un travailleur forcené utilisant « pleinement » son temps en voyage et ne confiant que rarement des sentiments. L'ingénieur est un homme de terrain qui se déplace pour faire des « observations », des « reconnaissances » et des « opérations ». Ses papiers aussi bien intimes qu'officiels donnent la mesure du quadrillage de l'espace auquel il se livre ».

<sup>4</sup> Guillaume COMPARATO, *Barthélemy Faujas de Saint-Fond, parcours d'un homme de sciences mondain au tournant des Lumières (1741-1819)*, Université Grenoble Alpes, Grenoble, 2018. Notamment dans le chapitre 11: « Les voyages en Italie entre missions impériales et objectifs savants ».

l'administration. La gestion temporelle du savant qui sacrifie le temps à ses observations se heurte à la vision administrative qui calcule un rapport entre le temps et l'efficacité dans un délai imparti<sup>1</sup>.

Dans le cadre de missions, le résultat des voyages est généralement rendu sous forme de rapport ou de mémoire remis à l'institution commanditaire. Ce n'est que quelques années plus tard que les voyageurs publient – s'ils le font – un récit pour le grand public. Dans ces récits publiés ils légitiment de la même manière leur utilisation du temps. Beudant continue de se justifier à la fin de son itinéraire en Hongrie : « Enfin, je rentrai en Autriche, après une tournée de six mois, pendant lesquels j'ai fait plus de huit cents lieues dans la Hongrie, et visité un grand nombre de points qui ne me paraissaient pas avoir été jusqu'ici suffisamment décrits »<sup>2</sup>. Le naturaliste italien Alberto Fortis annonce quant à lui littéralement ne pas avoir été « oisif », malgré les résultats trop maigres à son goût qu'il rapporte de son voyage en Dalmatie :

Des raisons imprévues m'ont obligé de changer mon plan, & de me contenter du peu que j'ai pu voir. Pour prouver donc au Monde que je n'ai pas été oisif, je donne à ma relation la forme dont elle est susceptible, & non celle que j'aurais voulu lui donner, si j'avais pu la rendre plus complète<sup>3</sup>.

Dans le même ordre de justification, ces mêmes savants peuvent parfois rendre compte des dangers qu'ils bravent et surtout du sacrifice qu'ils font de leur personne à la science. Ils se dévouent donc corps et âme à la science, allant jusqu'à éviter de se reposer, dans l'optique de poursuivre leur mission. Si pour Fortis, « la nécessité de voyager à l'aventure dans une vaste contrée, où tout ce qui regarde l'histoire naturelle est encore inconnu, m'a fait perdre beaucoup de temps & de fatigues »<sup>4</sup>, pour Beudant, à Budapest « la crainte de perdre quelques jours de beau temps l'emporta sur le besoin du repos »<sup>5</sup>. Ces propos atteignant le paroxysme de la gestion du temps ne sont pas rares, mais méritent cependant d'être fortement relativisés. En effet, à la lecture du reste des récits, on

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 481-487 Voir la partie : « Faujas et l'État : deux perceptions différentes de la temporalité du voyage savant ».

<sup>2</sup> François-Sulpice BEUDANT, *Voyage minéralogique et géologique en Hongrie*, *op. cit.*, p. 121.

<sup>3</sup> Alberto FORTIS, *Voyage en Dalmatie*, Berne, Société Typographique, 1778, vol. 2, p. 143.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 150.

<sup>5</sup> François-Sulpice BEUDANT, *Voyage minéralogique et géologique en Hongrie*, *op. cit.*, p. 1.

s'aperçoit que ces périodes de travail intense sont relativement courtes à l'échelle de l'intégralité du voyage.

Bien qu'un modèle temporel du voyage savant se dessine assez nettement, il y a bien souvent un écart, pouvant être très conséquent, entre le modèle théorique issu des instructions de voyage savant et de son application concrète. Les mêmes éléments que pour le voyage traditionnel, c'est-à-dire toutes les nuances possibles liées à la personnalité du voyageur, au but précis du voyage, à l'époque, aux lieux ou encore aux imprévus, éloignent le voyageur du modèle original.

*Du voyage d'agrément au tourisme : standardisation des guides,  
standardisation des pratiques ?*

Dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, les pratiques du voyage en Europe se diversifient. Outre les formes traditionnelles du voyage dans lesquelles nous pouvons inclure le voyage savant et missionné, une nouvelle forme de voyage, directement issue du voyage traditionnel, en particulier du Grand Tour, émerge : le voyage d'agrément. Dérivées du Grand Tour, les pratiques du voyage d'agrément évoluent au tournant des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles pour faire émerger peu à peu les pratiques touristiques modernes. Après avoir tenté d'isoler les modèles temporels du voyage traditionnel et du voyage savant et en mission, il convient logiquement d'entreprendre la même démarche pour le voyage d'agrément et le voyage pré-touristique. Cependant notre périodisation couvre l'apparition du voyage d'agrément jusqu'à son évolution progressive vers le tourisme. N'ayant donc pas de modèle pratique et temporel stable, il devient nécessaire de retracer et d'expliquer cette évolution.

Pour Marc Boyer, le tourisme moderne, tel que nous le connaissons, a été « inventé » en quatre étapes entre le XVI<sup>e</sup> et le XX<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>. D'après Marc Boyer les racines du tourisme remontent au XVI<sup>e</sup> siècle, avec le début de l'alpinisme et la première ascension du Mont Aiguille en 1492 à la publication du guide d'Estienne et surtout l'esprit de curiosité de l'humanisme. La deuxième étape correspond aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Avec le

---

<sup>1</sup> Marc BOYER, « Les séries de guides imprimés portatifs, de Charles Estienne aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles », *op. cit.*, p. 339 ; voir également : Marc BOYER, *Histoire générale du tourisme du XVI<sup>e</sup> au XXI<sup>e</sup> siècle*, Paris, L'Harmattan, 2005.

développement des guides et le progrès du transport tout autant que l'apparition de nouvelles pratiques et sensibilités : d'abord l'expansion du Grand Tour au XVII<sup>e</sup> siècle, puis le thermalisme balnéaire et la découverte de la nature, en particulier de la montagne à l'aube de la Révolution française. La troisième étape couvre le XIX<sup>e</sup> siècle et se situe dans la continuité du siècle précédent, avec la création des collections de guides, l'exploitation de nouveaux modes de transport comme la vapeur et la sensibilité romantique. La dernière période correspond au XX<sup>e</sup> siècle et au tourisme de masse.

En nous recentrant sur notre période d'étude, donc entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, l'évolution du voyage en Europe se dessine assez nettement. Ce thème a déjà été très étudié sur certains aspects par de nombreux historiens<sup>1</sup>. Il ne fait aucun doute que le contexte économique des débuts de la révolution industrielle, lié à l'évolution des conditions de transport<sup>2</sup> autant que les mutations culturelles et sensibles des Lumières au romantisme aient influencé ces transformations. Rendre le voyage plus sûr et plus fiable, plus rapide et aisé a permis à toute une nouvelle classe d'Européens désireuse de voyager de le faire. Si pour Sylvain Venayre au tournant des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles le plaisir commence à devenir une raison suffisante pour voyager<sup>3</sup>, l'ancien modèle du voyage utilitariste demeure néanmoins présent. Le voyage d'agrément s'inspire ainsi des modèles du Grand Tour et du voyage savant. En effet, influencés par les récits de voyageurs célèbres autant que par l'esprit encyclopédique des Lumières, les voyageurs se donnent souvent une petite mission savante ou un intérêt culturel fort comme motif de voyage. La liberté croissante permise par l'évolution des conditions du voyage a entraîné une dimension de plaisir grâce à la sagesse que le voyage permet d'acquérir<sup>4</sup>. Ils voyagent pour découvrir l'histoire naturelle, l'architecture, les œuvres d'art, les mœurs et coutumes, le plaisir réside encore dans l'étude. Cependant, influencée par la découverte esthétique de la nature et les voyageurs romantiques, la gamme des plaisirs offerts par le voyage s'étoffe. Les premiers touristes recherchent deux types de spectacles : celui de la

---

<sup>1</sup> Pour ne citer en guise d'exemple que les ouvrages auxquels nous nous référons principalement : Gilles BERTRAND, *Le Grand Tour revisité*, op. cit. ; Laurent TISSOT, *Naissance d'une industrie touristique*, op. cit. ; Ariane DEVANTHERY, *Itinéraires*, op. cit. ; Catherine BERTHO LAVENIR, *La roue et le stylo*, op. cit.

<sup>2</sup> Elsa DAMIEN, *La notion de guide à l'épreuve du tourisme naissant*, op. cit., p. 115-139 Partie : « Le tourisme moderne accompagne la révolution des transports ».

<sup>3</sup> Sylvain VENAYRE, *Panorama du voyage*, op. cit., p. 410-411.

<sup>4</sup> Eric J. LEED, *The mind of the Traveler. From Gilgamesh to global tourism*, Basic Books, 1991, p. 7-8.

grande ville et de ses plaisirs mondains ainsi que celui de la nature et ses résonances sur l'âme<sup>1</sup>. Comme le note Ariane Devanthery ce sont toutes modifications qui au cours de cette période d'un siècle transforment le voyageur aristocratique en voyageur bourgeois puis en touriste<sup>2</sup>.

L'histoire des mots « touriste » et « tourisme » révèle cette évolution. Se rapportant au Grand Tour, les termes « tourist » et « tourism » apparaissent respectivement en 1800 et 1811 outre-Manche<sup>3</sup>. En français, « touriste » est d'abord un adjectif avant de devenir un substantif et Stendhal semble être le premier à utiliser, ou du moins à populariser ce terme, dans ses *Mémoires d'un touriste* publié en 1838. Inspiré du Grand Tour c'est en toute logique que la langue anglaise possède la paternité du terme. En outre, en langue française « touriste » est un terme plutôt péjoratif, bien souvent à l'image du voyageur britannique qui n'a pas bonne réputation sur le continent. Pour les dictionnaires Littré et Larousse, dans les années 1860 le touriste est une personne qui voyage par curiosité, mais surtout par désœuvrement, il est oisif<sup>4</sup>. Jean-Didier Urbain remarque également cette connotation péjorative au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle : d'après la conception de l'époque, le touriste ne voyage pas, il ne fait que circuler et « cela suffit à faire de ce voyageur un mauvais voyageur : un nomade aux pieds plats »<sup>5</sup>.

Ces hommes et femmes se lançant à l'assaut des routes d'Europe ne sont pas issus des classes sociales traditionnelles du voyage, du moins pas dans cette forme de voyage d'agrément. Pour se « former » au voyage et à ses pratiques autant que pour définir et suivre un itinéraire les premiers touristes se doivent de faire confiance à un outil précieux : le guide de voyage. Véritable mode d'emploi du voyage, il réunit tous les éléments utiles au voyageur et développe autant une nouvelle méthode qu'un nouvel usage culturel du voyage. Comme analysé dans la première partie de ce chapitre, les guides créent leurs propres géographies en sélectionnant et hiérarchisant les lieux selon leur intérêt. De plus, ils constituent et diffusent une nouvelle philosophie de voyage, basée

---

<sup>1</sup> Sylvain VENAYRE, *Panorama du voyage*, op. cit., p. 408-409.

<sup>2</sup> Ariane DEVANTHERY, *Itinéraires*, op. cit., p. 54.

<sup>3</sup> Gilles BERTRAND, *Le Grand Tour revisité*, op. cit., p. 12.

<sup>4</sup> Cité par Marc BOYER, *Histoire générale du tourisme*, op. cit., p. 5.

<sup>5</sup> Jean-Didier URBAIN, *L'idiot du voyage : histoires de touristes*, Paris, Payot, 2002, p. 16.

sur la rationalisation et l'économie du temps et de l'argent autant que des moyens et savoirs. Les guides du XIX<sup>e</sup> siècle, en particulier les grandes collections visent à renforcer la productivité du voyage<sup>1</sup>. En définitive, pour Elsa Damien, le guide « contribue à former et à diffuser la conception, le style et le savoir-faire du touriste cultivé moderne »<sup>2</sup>. Pour Daniel Nordman, c'est justement au moment où le voyageur accepte et adhère aux recommandations des guides qu'il devient un touriste<sup>3</sup>. La standardisation progressive des guides et leur acceptation pour les voyageurs amènent finalement une certaine uniformisation croissante des pratiques au cours du XIX<sup>e</sup> siècle.

Ce glissement du voyage d'agrément et des pratiques pré-touristiques vers le tourisme tel que nous venons de le définir semble s'effectuer dans les années 1830. Cette décennie voit la création des premiers chemins de fer, l'élaboration des guides qui domineront ensuite ce marché éditorial comme les Murray, la création des monuments historiques<sup>4</sup>, puis les premières agences de voyages comme celle de l'Anglais Thomas Cook en 1841. Pour la Suisse, Laurent Tissot analyse également ce basculement dans les années 1830, d'un tourisme d'élite à un tourisme qui tend à se démocratiser, par la « transition d'un tourisme de type artisanal vers un tourisme proprement industriel »<sup>5</sup>. C'est ensuite vers le milieu du siècle que s'installe véritablement le tourisme, pas encore de masse, mais empruntant cette voie. Par l'apport de capitaux importants et de voyageurs par centaines de milliers, l'économie du tourisme naissant s'industrialise progressivement. L'organisation des réseaux de chemins de fer et de la navigation à vapeur autant que l'activité hôtelière et les services s'adaptent et se transforment pour répondre à la demande grandissante des bourgeois des grandes villes<sup>6</sup>.

Qu'en est-il des modèles temporels du voyage d'agrément et des premiers touristes ? Avant de définir un modèle temporel, il n'est pas aisé d'établir un modèle

---

<sup>1</sup> Catherine BERTHO LAVENIR, *La roue et le stylo*, *op. cit.*, p. 62.

<sup>2</sup> Elsa DAMIEN, *La notion de guide à l'épreuve du tourisme naissant*, *op. cit.*, p. 110.

<sup>3</sup> Daniel NORDMAN, « Les Guides-Joanne », *op. cit.*, p. 1045-1046.

<sup>4</sup> Hérité des biens nationaux issus de la Révolution, c'est en 1819 qu'une part du budget du ministère de l'intérieur français est attribué pour la première fois aux « monuments nationaux ». En 1830 est créé par Guizot le poste d'inspecteur des monuments historiques qui aboutira à la première liste en 1840.

<sup>5</sup> Laurent TISSOT, *Naissance d'une industrie touristique.*, *op. cit.*, p. 7.

<sup>6</sup> Catherine BERTHO LAVENIR, *La roue et le stylo*, *op. cit.*, p. 44-45.



même de voyage. La première difficulté réside dans l'évolution constante des pratiques viatiques sur la période, elles-mêmes fortement influencées par les guides. L'étude croisée de récits et de guides de voyages ne permet pas, à notre échelle statistique, d'établir ou d'isoler des modèles probants entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et le premier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle. La diversité des voyageurs<sup>1</sup> comme des voyages pratiqués sur le continent européen est trop vaste. Nous confirmons cependant les conclusions de Laurent Tissot, Catherine Bertho Lavenir ou encore Ariane Devanthéry qui perçoivent un basculement des pratiques à partir des années 1830. Les premiers touristes correspondent à ceux décrits péjorativement dans les dictionnaires : une personne qui voyage vite, qui a des contraintes temporelles et qui cherche donc à rationaliser son temps pour voir le maximum de choses, celles indiquées par l'astérisque dans les guides. S'il est avéré que les guides tendent à la standardisation, notamment par les grandes collections, cela semble ensuite uniformiser les pratiques, donc les modèles temporels, par le succès éditorial de ces mêmes collections. Cependant, il est nécessaire de relativiser la précédente affirmation sur deux points : la chronologie et l'extraction sociale des voyageurs. Premièrement, si le début du tourisme semble émerger dans les années 1830, il n'y a pas de rupture marquée, car cette tendance résulte de l'évolution d'un phénomène commencé presque un siècle plus tôt. La rupture – si elle existe – serait plus récente, à la limite de notre périodisation, c'est-à-dire dans les années 1850. Deuxièmement, si par leur rôle de prescripteur, les guides tendent à uniformiser les pratiques, le voyage à l'échelle internationale s'ouvre parallèlement à de nouvelles catégories sociales. Ces nouveaux voyageurs n'ont ni l'héritage culturel du voyage, ni forcément les mêmes sensibilités et perceptions, en particulier au temps, que les catégories sociales voyageant traditionnellement.

À première vue, notre quête des modèles temporels de voyage ne s'est pas révélée très concluante. Si certains modèles attachés à des formes précises et spécifiques de voyage semblent exister, notamment à travers certains guides, notre échantillon statistique de récits de voyage se révèle trop faible pour être en mesure de le démontrer formellement. En effet, nous trouvons des traces de ces modèles au sein de catégories de

---

<sup>1</sup> Ariane Devanthéry arrive à la même conclusion pour les premières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle : Ariane DEVANTHERY, *Itinéraires*, *op. cit.*, p. 54.

voyage se distinguant nettement des autres ou possédant des particularités nettes. Compte tenu de la diversité des catégories de voyage existantes au cours de notre période d'étude et des évolutions du voyage, les catégories possédant un modèle relativement distinct seraient très restreintes, tant dans les pratiques que dans le temps. Suivant l'hypothèse – à laquelle nous adhérons – où ces modèles temporels se rencontreraient, ceux-ci ne sont ni rigides ni souverains. Bien qu'émanant des guides et des récits, leur influence peut sembler considérable à première vue. Néanmoins, une infinité de facteurs et d'éléments, à la fois inhérents ou extérieurs au voyage, éloigneraient les voyageurs de ces modèles temporels et cela, d'autant plus à l'échelle du voyage international.

### *L'impossible portrait-robot du voyageur*

#### *Des voyageurs et des voyages chacun uniques*

Nous avons précédemment rencontré des difficultés à appréhender les modèles temporels de voyage. Nous sommes arrivés à la conclusion que si des modèles temporels existent ceux-ci ne transparaissent que difficilement à travers l'organisation des voyages, que nous avons appréhendé par les récits. Nous avons évoqué plusieurs explications à ce décalage entre les indices laissant entrevoir l'existence de ces modèles et leur emprise relativement faible sur les voyages. La diversité sociale, culturelle autant que l'infinité des personnalités possibles existant parmi le genre humain est la première explication. Cependant, à quel point ces caractéristiques influencent-elles le conditionnement temporel des voyageurs ?

Pour tenter de coller à la réalité du voyage en Europe, le corpus des voyageurs étudiés est volontairement hétéroclite. En premier lieu, il ne nous paraît pas pertinent de fonder une analyse sur la nationalité des voyageurs pour plusieurs raisons. Étant originaires de plusieurs États européens, la nationalité des voyageurs est souvent difficilement définissable lorsqu'ils n'expriment pas eux-mêmes une appartenance. En effet, le concept de nationalité actuel est en pleine élaboration dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Ensuite, les nombreuses guerres et changements de dominations territoriaux qui en résultent particulièrement en Europe centrale, à l'image des trois partages de la Pologne entre 1772 et 1795, rendent cette distinction très floue. Pour finir, le

cosmopolitisme règne chez les élites européennes, généralement polyglottes et se revendiquant souvent d'une culture commune, héritée de la République des Lettres.

Lorsque nous avons pu le définir, l'âge des voyageurs au moment de leur déplacement s'échelonne entre quinze et soixante-deux ans, avec une moyenne aux alentours de trente-six ans. Si au sens physiologique et cognitif, l'âge a une influence sur la perception du temps et des durées<sup>1</sup>, dans le cadre du voyage cela est délicat, si ce n'est impossible à vérifier. En effet, nous appréhendons principalement les perceptions et choix temporels des individus par le biais de leurs récits. Or, ceux-ci sont d'ordinaire réécrits a posteriori, qui plus est, avec un recul parfois conséquent de plusieurs années. Ainsi l'écart entre l'âge au moment du voyage et l'âge de rédaction du récit brouille ce lien.

Enfin, les influences sociales et personnelles autant que les trajectoires de vie des voyageurs se présentent logiquement comme les principaux facteurs conditionnant les perceptions et choix temporels des voyageurs. Naturellement, leurs conditionnements sociaux, leurs éducations, leurs environnements culturels et professionnels ne sont pas identiques. Peu de points communs lient par exemple le prêtre espagnol Diego Alejandro De Galvez, secrétaire du chanoine de la cathédrale de Séville avec le navigateur et officier de marine breton Yves de Kerguelen de Trémarec, voyageant pourtant tous les mêmes années et pour accomplir une mission. Comme le rappelle justement Gilles Bertrand, « derrière l'apparente homogénéité des motifs de voyage se cachent des conditionnements psychologiques ou matériels qui du pèlerin au marchand et du soldat à l'homme de lettres sont loin de toujours se chevaucher »<sup>2</sup>. En plus d'être innombrables, ces conditionnements sont difficilement quantifiables. Même à l'intérieur d'un groupe social plus restreint, à l'image des classes sociales les plus élevées, les élites européennes ne forment pas un groupe homogène<sup>3</sup>. Il en va de même pour ceux possédant une éducation assez proche, à l'instar de aristocrates anglais, des savants ou écrivains de la République des Lettres ou des premiers touristes bourgeois. Au sein de la diversité des conditions figure la diversité des ressources financières. Les voyageurs n'en parlent presque jamais, cependant l'aspect financier est crucial dans tout voyage. Voyager coûte

---

<sup>1</sup> Voir chapitre 1.

<sup>2</sup> Gilles BERTRAND, *Le Grand Tour revisité, op. cit.*, p. 15.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 73.

cher et la durée d'un voyage peut dépendre des ressources financières du voyageur, lorsque celles-ci sont limitées. L'Anglaise Elizabeth Strutt ressent ainsi une « satisfaction extrême » à Lyon, sur le chemin de l'Italie, d'être « venue ici illimitée en temps et en argent »<sup>1</sup>. Plus loin, au Mont-Cenis elle conseille à ses lecteurs de ne « jamais, dans un voyage à travers un pays joli et intéressant, limiter son temps, à moins, que vos finances vous obligent à faire attention à l'heure »<sup>2</sup>. Difficilement quantifiable ce facteur est généralement corrélé aux buts de voyage dans la détermination de la vitesse et de la durée du voyage.

Outre les conditions sociales et financières, rappelons que les voyageurs étudiés les plus anciens sont nés au début du XVIII<sup>e</sup> siècle tandis que les plus récents ont vu le jour plus d'un siècle plus tard sous la Restauration. En toute logique les voyageurs se sont construits selon les normes, préceptes et temps sociaux de leur époque. Or, ces conditionnements sont justement liés au voyage et à son influence dans la modification des temps sociaux. Dès l'introduction de cette thèse, l'hypothèse selon laquelle les voyageurs du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle seraient plus attentifs au temps que ceux ayant vécu un siècle plus tôt, était avancée. Des réponses ont déjà été apportées à cette hypothèse, notamment par l'analyse des guides de voyage. En ce qui concerne les voyageurs en tant qu'individus aux caractéristiques et personnalités uniques, il est beaucoup plus complexe de répondre à cette question. En effet certains voyageurs à l'image de Giuseppe Baretti montrent une attention toute particulière au temps dans leurs récits, notamment lors de son voyage à travers l'Europe en 1760. À l'inverse des voyageurs comme Xavier Marmier qui, lors de ses différents voyages entre 1836 et 1842, semble complètement détaché des questions temporelles.

Face aux arguments précédemment exposés, à savoir la nationalité, l'âge, les conditionnements socio-culturels et l'époque, les cas particuliers semblent souvent l'emporter. Finalement, l'essence même des individus, la singularité de leur personnalité autant que leur sensibilité propre seraient les principaux facteurs influençant leur perception et conditionnement temporel. Tous les voyageurs du corpus ne seraient alors que des cas particuliers ? Si l'hypothèse de l'existence de modèles temporels est

---

<sup>1</sup> Elizabeth STRUTT, *A spinster's tour in France, the states of Genoa, &c. during the year 1827*, op. cit., p. 278.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 304.

séduisante, celle-ci l'est également. Pour y répondre, il n'y a pas d'autre choix que d'explorer la psychologie des voyageurs<sup>1</sup> et d'écouter, ou plutôt de lire, les indices de leur appréciation de l'espace et du temps autant que leurs réflexions d'ordre ontologique.

Deux exemples illustrant les décalages possibles entre deux voyageurs, qui à première vue peuvent sembler proches, méritent d'être développés. Le premier concerne deux exilés français : Charles Marie d'Irumberry, comte de Salaberry, et Charles Lemerrier de Longré, baron d'Haussez. Le premier fuit la France révolutionnaire entre 1790 et 1791, âgé de trente-quatre ans au début et trente-cinq à la fin de son voyage. Durant treize mois il visite la Belgique, l'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie, l'Empire ottoman, la Grèce et Italie. Le second, condamné par contumace à la détention perpétuelle en 1831 pour son implication dans le coup de force constitutionnel des ordonnances de Saint-Cloud, quitte la France pour huit ans ; il ne reviendra qu'à la faveur d'une amnistie en 1839. Il voyage en Angleterre, aux Pays-Bas, en Allemagne, en Autriche, en Italie, en Suisse, puis le long du Danube jusqu'en Transylvanie. Bien qu'il y ait quarante années entre leurs voyages et que celui du baron d'Haussez dure quatre fois plus de temps que celui du comte de Salaberry, ils demeurent des hommes, français, des nobles en exil et voyageant pour une grande partie dans une même zone géographique.

D'un point de vue temporel, leurs deux récits comportent relativement peu de dates (moins pour Salaberry que d'Haussez). Les points communs s'arrêtent ici. Si le comte de Salaberry ne fait presque jamais mention de réflexions ou d'émotions se rapportant au temps, le baron d'Haussez fait quant à lui preuve de réflexions très singulières, même comparé à tous les autres voyageurs étudiés. Il témoigne d'une conscience aigüe du temps, qu'il met en rapport à sa condition d'exilé :

La même pensée m'appelait vers la Hongrie, la Transylvanie et les frontières de l'Empire Ottoman. Je me décidai à consacrer à ce voyage quelques-uns de ces mois si longs, si pesants de l'exil, et de substituer à ses habituelles contrariétés celles inséparables d'une excursion dans une contrée dont j'ignorais la langue, dont les usages sont différents du reste de l'Europe,

---

<sup>1</sup> Dépendant de leurs vies ainsi que de la manière dont ils ont rédigé et publié leur récit, cette tâche s'avère souvent extrêmement ardue, d'autant plus pour les voyageurs peu ou pas connus.

dont la civilisation est arriérée, dont la vue et l'étendue ne me dédommageraient peut-être pas des fatigues qui m'attendaient<sup>1</sup>.

La pensée qu'il exprime dans ce premier extrait semble logique : en exil le temps passe lentement et la découverte de contrées exotiques peut le dédommager de ce désœuvrement. Quelques mois plus tard, il témoigne d'une perception, d'une compréhension du temps tout à fait originale :

On me demandera ce qui me rendait si pressé d'arriver. Rien, mais j'aime aller vite. Je trouve du plaisir à gagner un quart d'heure sur le temps que l'on doit employer à parcourir une distance donnée. C'est une espèce de jeu que je joue seul et qui m'amuse, m'intéresse presque. A me voir hâter les postillons, m'irriter contre leur inexcusable lenteur, on dirait que l'exil a cessé pour moi, que je revole vers la patrie, qu'au moins des êtres qui me sont chers m'attendent au terme de ma course. Hélas ! Il n'y a rien de tout cela. La patrie ? Elle existe dans mes souvenirs ; bien peu dans mes espérances. Le retour ? Il ne s'agit pas de cela [...] Non, quand je me presse tant, c'est vers une auberge, et je repars ; et chaque jour, changeant de lieux et de ciel, je fuis ; quoi ? Je l'ignore. Je vais ; où ? Je ne le sais guère davantage. Je secoue, sans parvenir à m'en débarrasser, le malaise de ma situation [...] Et pourtant j'ai dépassé l'âge où les passions vous emportent, où la réflexion n'est pas là pour vous arrêter. Au lieu d'enfoncer le bâton en terre pour ralentir le temps dans sa marche, je cherche à le devancer, je provoque sa rapidité. C'est que l'exil est là, derrière moi, dur, inflexible, inexorable ; c'est qu'il me rend insupportable la place où je suis, l'air que je respire, le repos dont j'ai besoin ; c'est qu'il me presse de son dard ; c'est qu'il me crie sans cesse : Marche ! Marche donc ! Et moi je vais, je cours sans avoir où, uniquement pour le fuir et me persuader qu'il n'est pas là ; je demande de la vitesse à tout ce qui peut m'entraîner loin du présent et me faire arriver à l'avenir... Et cet avenir, si au lieu d'être du bonheur, ce n'était que de la vieillesse ? Ce pourrait bien ne pas être autre chose. Et après la vieillesse ? Espérons... au moins l'exil finira<sup>2</sup>.

À travers ce texte, le baron d'Haussez explique rechercher la rapidité dans ses déplacements pour plusieurs raisons. Si l'on peut penser qu'en tant qu'exilé il n'est contraint par aucune durée de voyage, dans les faits il s'impose de lui-même des exigences temporelles. Il expose ainsi chercher la rapidité et se déplacer avec une vitesse élevée pour oublier sa condition d'exilé. En effet, il explique vouloir fuir son présent qui correspond à l'exil. Métaphoriquement, il espère que plus son voyage sera rapide, plus

---

<sup>1</sup> Charles LEMERCIER DE LONGPRE BARON D'HAUSSEZ, *Alpes et Danube, ou Voyage en Suisse, Styrie, Hongrie et Transylvanie*, Paris, Dupont, 1837, vol. 2, p. 69.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 127-128.

son futur sera proche, futur dans lequel il ne sera plus exilé, car soit amnistié soit mort. L'on peut également interpréter ses propos d'une manière plus matérialiste : il imagine qu'en se rapprochant d'une pratique plus courante, celle de la rationalisation du temps par la recherche de vitesse, il s'émancipe de sa condition d'exilé et voyage « normalement », comme les autres Européens de son rang. Quoi qu'il en soit, les réflexions temporelles du baron d'Haussez se démarquent des autres voyageurs, même de ceux effectuant un voyage relativement proche à l'instar du comte de Salaberry, par leur profondeur et leur compréhension de la superposition des temporalités.

Le second exemple porte sur les voyages de Jean Giraudeau de Saint-Gervais et de Jean Marchebeuse. Ces deux bourgeois parisiens<sup>1</sup>, le premier médecin de trente-trois ans et le second architecte de cinquante et un ans participent à la même « croisière ». Ils embarquent tous deux sur le même paquebot à vapeur, le *François 1<sup>er</sup>*, qui quitte Naples le 16 avril 1833 pour naviguer le long de la Sicile, du Péloponnèse et des Cyclades, puis de la côte occidentale de la Turquie pour finalement arriver à Constantinople le 8 juin de la même année. Après être resté quinze jours amarré à Constantinople, le *François 1<sup>er</sup>* effectue le chemin inverse pour arriver à Naples le 9 août, à la suite d'une quarantaine de quinze jours à Malte en juillet. Beaucoup de points communs lient ces deux voyageurs. Ils sont français, issus d'un milieu social proche aux pratiques culturelles apparemment analogues car ils effectuent tous deux la démarche de participer à ce qu'ils présentent comme la première croisière touristique en Méditerranée. Pourtant, malgré ces apparentes ressemblances, leurs voyages et leurs appréciations temporelles se distinguent nettement.

Marchebeuse accorde une importance notable au temps, plus précisément à la rapidité. Son récit contient de très nombreuses dates et indications de durée : il indique le temps emprunté à visiter chaque île, chaque ville. Outre ces référencements, son récit témoigne d'encore plus d'appréciations temporelles, souvent mises en rapport avec la rapidité du moteur à vapeur. Marchebeuse se révèle être adepte des nouveaux préceptes du voyage rapide et efficace, comme ceux diffusés par Murray ou Baedeker dans leurs guides, qui équivalent à voir et visiter ce qui est nécessaire, en un temps rationalisé. Il regrette ainsi que « peu de nos voyageurs se risquent au-delà de la Suisse et de l'Italie, soit

---

<sup>1</sup> La particule de Saint-Gervais n'est pas nobiliaire mais renvoie à son lieu de naissance.

que les dépenses les épouvantent, soit qu'ils redoutent d'être trop longtemps éloignés de la France »<sup>1</sup>. En effet, d'après lui, dès 1833 et grâce à la vapeur « le voyage d'Orient n'est plus en réalité qu'une promenade de quelques jours, et il est déjà vrai de dire qu'il n'y a plus qu'un pas de Paris à Athènes et à Constantinople »<sup>2</sup>. Pour embarquer, il effectue son trajet entre Paris et Naples à une vitesse maximum, ne s'arrêtant quasiment pas entre ces deux villes et en empruntant l'itinéraire le plus rapide. Si Marchebeuse semble appartenir à une nouvelle génération de voyageur, Giraudeau de Saint-Gervais – pourtant son cadet de seize ans – se conforme quant à lui à un modèle beaucoup plus classique. Ainsi, avant d'embarquer à Naples il visite la Suisse et l'Italie, puis passe la semaine sainte à Rome. Il insère au début de son ouvrage un texte d'une dizaine de pages intitulé « philosophie des voyages » où il se réfère abondamment aux préceptes classiques du voyage comme source d'instruction. Si son récit ne comporte que très peu de dates, il exprime néanmoins à plusieurs reprises des perceptions sensibles du temps, attestant de préoccupations temporelles conformes à la palette des émotions romantiques. Toutefois, comme il l'indique à Constantinople, son conditionnement temporel oscille véritablement entre deux modèles : « nous étions partis de bonne heure ; mais les voyageurs qui étudient ne comptent pas avec le temps, qui marche encore plus vite qu'eux, et qui n'attend personne »<sup>3</sup>. Voyageant en 1833, Giraudeau de Saint-Gervais semble ainsi avoir du mal à se positionner, à choisir un modèle temporel, entre celui du voyage classique et le nouveau qui émerge au moment même de son voyage, celui de la rationalité temporelle exacerbée.

Outre les personnalités des voyageurs, ces deux exemples mettent également en lumière l'aspect unique de chaque voyage. Les individus possédant de nombreuses caractéristiques proches, tant dans leurs conditions et parcours de vie que dans les buts, durées ou zones géographiques de leur voyage ne le construisent pas et ne le vivent pas de la même manière. En effet, chaque voyageur possède son propre conditionnement psychologique ainsi que des habitudes de vie qui créent des pratiques temporelles ou des manières de voyager individuelles. Par exemple, certains apprécient de se réveiller et de

---

<sup>1</sup> Jean MARCHEBEUSE, *Voyage de Paris à Constantinople par bateau à vapeur*, *op. cit.*, p. 267.

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> Jean GIRAudeau DE SAINT-GERVAIS, *Souvenirs de voyage*, *op. cit.*, p. 338.



commencer leur journée très tôt, tandis que d'autres vont préférer se coucher plus tard et donc se lever à un horaire tardif. Certains accordent une importance particulière aux repas. Ils désirent – lorsque cela est possible – prendre le temps de se restaurer et font de nombreuses pauses. À l'inverse, d'autres voyageurs accordent un intérêt bien moindre à la nourriture et au confort de leurs repas. Ces innombrables facteurs affectent logiquement les rythmes et contribuent donc à créer des voyages inimitables. De plus, les spécificités et contraintes indépendantes des choix du voyageur autant que les imprévus sont nombreux. Par réaction en chaîne, un seul de ces éléments peut en modifier considérablement la physionomie. Conscient du caractère unique de chaque voyage, Reichard avoue son impuissance à fournir un plan de voyage unique dans son guide :

Il est impossible de donner un plan de voyage, qui convienne à chacun. Les voyageurs partent en différents temps, et de différents lieux ; ils ne voyagent pas tous de la même manière ; ils ne peuvent pas tous y consacrer le même temps, ni supporter la même fatigue, ni faire la même dépense ; les goûts varient aussi extrêmement<sup>1</sup>.

Cette multiplicité des voyages se résume finalement en une formule s'apparentant à une lapalissade : il y a autant de voyages que de voyageurs. La même formule s'applique tout autant aux questions temporelles : il y a autant de rythmes de voyage et de perceptions du temps que de voyageurs. Il est néanmoins nécessaire de relativiser cette hétérogénéité du voyage. Si les modèles créés et diffusés par la littérature normative ne se maintiennent que moyennement face aux individualités, ils demeurent pourtant présents et jouent leur rôle de schéma directif. Après avoir avoué son impuissance à fournir un plan de voyage unique, Reichard en offre malgré tout trois la page suivante : « Je donnerai donc trois plans de voyage, qui, à mon avis avec quelques légers changements conviendront à la plus grande partie des voyageurs »<sup>2</sup>. Pour finir, l'aspect chronologique n'est pas à négliger. Les guides évoluent concomitamment aux développements techniques des transports et des pratiques individuelles. Une rupture s'opère au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle au niveau européen, soit à la fin de notre période d'étude. La création des grandes collections de guides liées en partie au développement du chemin de fer aboutit à la création des modèles touristiques. Si les modèles se construisent dès le

---

<sup>1</sup> Heinrich August Ottokar REICHARD, *Guide des voyageurs en Europe [...]*, *op. cit.*, p. 513.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 514.

XVIII<sup>e</sup> siècle, ce n'est qu'à ce moment, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, qu'ils semblent véritablement s'imposer conjointement au perfectionnement des transports.

### *Un conditionnement temporel spécifique aux femmes en voyage ?*

Après avoir examiné les caractéristiques souvent compliquées à déterminer qui rendent unique chaque voyageur, une dernière s'offre à l'analyse : le genre. Le voyage et les récits de voyage féminins sont étudiés depuis les années 1990, mais principalement du point de vue littéraire. À l'instar des *gender studies*, les chercheurs anglo-saxons sont les premiers à s'être intéressés aux problématiques et représentations spécifiques des femmes en voyages, les francophones leur emboitant le pas dans les années 2000<sup>1</sup>. Dans le cadre des *postcolonial studies*, ces travaux se sont surtout intéressés aux altérités entre les voyageuses occidentales et l'Orient, plus largement l'ailleurs. Les résultats de ces études ont fait ressortir l'existence d'une sensibilité propre aux voyageuses face aux sociétés dominées, comme l'Orient musulman et l'outre-mer colonial<sup>2</sup>. Si les voyageuses possèdent une sensibilité spécifique face à l'altérité, se pourrait-il qu'il en soit de même face au temps ? Au même titre que les caractéristiques précédemment développées à l'instar de l'âge, de la nationalité, de la condition sociale, y aurait-il une perception, un rythme et un conditionnement au temps spécifiquement féminin dans les pratiques du voyage ?

Notre corpus du voyage féminin se compose de vingt-deux voyageuses différentes, effectuant vingt-huit voyages. La répartition chronologique des voyages n'est pas uniforme. Le voyage effectué par Madame du Boccage en 1750 est le plus ancien en plus d'être l'un des six exécutés avant 1800. Les autres voyages s'étalent de manière beaucoup plus homogène au cours de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. L'âge moyen au moment du voyage se situe vers trente-quatre ans et demi, soit en-dessous de l'âge moyen de tous les

---

<sup>1</sup> Dans l'historiographie francophone, Bénédicte Monicat, professeur à l'Université de Pennsylvanie, a été la première à proposer un travail d'ampleur avec son ouvrage Bénédicte MONICAT, *Itinéraires de l'écriture au féminin : voyageuses du XIX<sup>e</sup> siècle*, Amsterdam, Rodopi, 1996. D'un point de vu plus historique, citons les travaux dirigés par Nicolas Bourguinat ces dernières années, notamment Nicolas BOURGUINAT (dir.), *Le voyage au féminin : perspectives historiques et littéraires, XVIII<sup>e</sup> - XX<sup>e</sup> siècle*, Strasbourg, PUS, 2008 ; Nicolas BOURGUINAT (dir.), *Voyageuses dans l'Europe des confins, XVIII<sup>e</sup> - XX<sup>e</sup> siècles*, Strasbourg, PUS, 2014.

<sup>2</sup> Nicolas BOURGUINAT (dir.), *Voyageuses dans l'Europe des confins*, *op. cit.*, introduction, p. 5.

voyageurs, hommes et femmes réunis, du corpus qui est d'environ trente-six ans. Concernant les « nationalités », il y a neuf Anglaises, neuf Françaises, une Hollandaise, une Polonaise, une Russe et une Suisse. L'extraction sociale des voyageuses est dans un premier temps beaucoup moins diversifiée que chez les hommes. Suivant le modèle de leurs concitoyens masculins, toutes les voyageuses du XVIII<sup>e</sup> siècle sont anglaises, à l'exception de Madame du Boccage. Si les Anglaises semblent avoir la primauté sur le voyage, la nationalité et l'extraction sociale des voyageuses se diversifie progressivement. Comme pour les hommes, ce ne sont plus seulement les nobles ou les grandes bourgeoises qui voyagent au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, la diversification sociale et nationale du voyage féminin s'accélère<sup>1</sup>. Si en toute logique il y a de nombreux points communs entre les voyageuses et les voyageurs, les raisons déclenchant un déplacement peuvent représenter un cas particulier. En effet, à l'inverse des hommes, le voyage des femmes n'est pas encouragé par les principes des sociétés européennes des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles.

Premièrement, les longs voyages à l'échelle internationale sont encore considérés comme pénibles et dangereux. Les femmes ne doivent donc pas y prendre part. Deuxièmement, comme le rappelle Nicolas Bourguinat, le voyage des femmes est perçu comme « destructeur de la sphère domestique »<sup>2</sup>, il ne peut être encouragé, car pour les filles comme pour les mères, l'éloignement du foyer est moralement répréhensible. Justement, lorsqu'elles voyagent cela peut impliquer une dynamique inédite, car « sortir physiquement » d'un territoire peut engager les femmes à « sortir moralement des rôles assignés »<sup>3</sup>. En tout état de cause les femmes voyagent. Leur condition sociale et le motif de leur voyage notamment dans le cas d'un déplacement d'ordre médical ou pour rejoindre leur famille autorisent socialement le voyage. L'exil ou une raison professionnelle, particulièrement dans le cas des artistes, permettent également le voyage. Parfois elles ne tiennent pas compte des jugements, avis ou tentatives de découragement, à l'instar de Léonie d'Aunet parvenant à se faire accepter à bord du navire *La Recherche*, pour accompagner son mari en mission scientifique au Spitzberg.

---

<sup>1</sup> Denise BRAHIMI, « Femmes voyageuses au XIX<sup>e</sup> siècle : la possibilité d'un classement ? », in Frank ESTELMANN, Sarga MOUSSA et Friedrich WOLFZETTEL (dirs.), *Voyageuses européennes au XIX<sup>e</sup> siècle : identités, genres, codes*, Paris, PUPS, 2012, pp. 257-272.

<sup>2</sup> Nicolas BOURGUINAT (dir.), *Voyageuses dans l'Europe des confins*, op. cit., p. 7.

<sup>3</sup> Michelle PERROT, *Histoire des Femmes. IV- Le XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Plon, 1991, p. 468.

Habituellement, le voyage s'effectue en lien avec l'époux. Mary Wollstonecraft est ainsi envoyée en « mission » par son amant Gilbert Imlay pour retrouver un navire et sa cargaison en Scandinavie à l'été 1795. Le plus souvent, l'épouse voyage en compagnie de son mari. Parfois le couple voyage pour une raison commune, parfois la femme ne fait qu'accompagner son époux, à l'instar d'Adèle Hommaire de Hell suivant son mari en mission géographique dans le Caucase ou de Laure Junot d'Abrantès suivant son mari le général du Premier Empire Jean Junot d'Abrantès au cours de ses missions dans la péninsule Ibérique.

Les spécificités du voyage féminin ne se limitent pas aux raisons du voyage. De par leur sexe et leur place dans les sociétés européennes d'alors, les femmes doivent s'adapter. À la lecture de certains récits remplis de lamentations, à l'instar de la jeune Valérie de Gasparin, l'on peut être tenté de penser comme Rousseau que les femmes voyagent « dans la mollesse et dans le repos »<sup>1</sup>. Or, la majorité des femmes qui accompagnent leur mari le font dans les mêmes conditions. Adèle Hommaire de Hell parcourt les mêmes steppes entre le Caucase et la mer Caspienne que son mari, tout en collaborant avec lui dans sa mission en tant que secrétaire et rédactrice. Léonie d'Aunet doit endurer le même froid que tous les hommes de l'expédition lorsqu'elle foule la glace du Spitzberg. Dans deux environnements opposés, ces deux femmes voyagent au rythme de leur mari, à la même vitesse, dans le même confort et les mêmes conditions. Le recours au costume masculin, à une coupe de cheveux plus courte donc plus facile à entretenir est pour les voyageuses « la grande affaire du XIX<sup>e</sup> siècle »<sup>2</sup>. Il y aurait donc une nécessité de partager en deux les pratiques du voyage au féminin. D'un côté se trouve le voyage classique au sein de l'Europe des routes de postes définies et des capitales culturelles, sur les circuits et modèles du Grand Tour, donc principalement en Europe de l'Ouest. De l'autre côté se dessine le voyage dans les confins ou marges du continent, aussi bien géographiques que de la civilisation européenne<sup>3</sup>. Si dans le premier cas, les voyageuses peuvent assumer leur féminité, dans le second il y aurait « l'obligation d'une certaine

---

<sup>1</sup> Jean-Jacques ROUSSEAU, « Des Voyages », in *Émile ou De l'Éducation*, Paris, Garnier, 1992, p. 522.

<sup>2</sup> Denise BRAHIMI, « Femmes voyageuses au XIX<sup>e</sup> siècle : la possibilité d'un classement ? », *op. cit.*, p. 266.

<sup>3</sup> Nicolas BOURGUINAT (dir.), *Voyageuses dans l'Europe des confins*, *op. cit.*, p. 6.

virilisation physique et mentale »<sup>1</sup>. Malgré cette distinction, Denise Brahimi voit dans « l'intrépidité » physique et morale des voyageuses un trait commun et des similitudes qui dominent la diversité des conditions sociales, culturelles et personnelles<sup>2</sup>.

Les femmes ont tendance à adopter une posture spécifique lorsqu'elles voyagent, elles montrent plus de virilité ou d'intrépidité. Cependant, leurs récits « portent la marque du féminin »<sup>3</sup>, car à travers les paratextes de leurs récits, les voyageuses justifient le fait de voyager, puis d'écrire en tant que femmes<sup>4</sup>. D'après Bénédicte Monicat, l'identité féminine des voyageuses caractérise fortement les discours viatiques à travers les récits<sup>5</sup> : « l'acte de "partir en femme" est alors indissociablement lié à l'acte "d'écrire en femme" »<sup>6</sup>. Après avoir souvent dû justifier leur départ en voyage, elles légitiment ensuite leur vision et écriture, forcément caractérisée par leur sexe. L'écriture féminine du voyage s'affirme et se distingue, souvent implicitement par rapport à l'écriture viatique plus générale dominée par les hommes, sur trois points<sup>7</sup>. Outre les domaines de curiosité captivant tous les Européens, les femmes s'intéressent parfois à des domaines particuliers, différents de ceux de leurs homologues masculins. Elles auraient également un regard différent de celui des hommes aussi bien sur l'espace, que sur les humains ou les choses. Pour finir, ce regard féminin se distinguerait tout autant face aux catégories esthétiques du beau, du pittoresque et du sublime.

D'après les littéraires et historiens spécialistes des questions de voyage féminin, il y aurait bien des spécificités tant dans les caractéristiques du voyage que de l'écriture du récit. En nous recentrant sur la question temporelle, qu'en est-il des rythmes, de la perception et du conditionnement au temps des femmes en voyage ? Concernant les rythmes de voyage il n'y a pas de différence de genre apparente. Cette conclusion s'explique aisément par le simple fait que beaucoup de femmes se déplacent en

---

<sup>1</sup> Denise BRAHIMI, « Femmes voyageuses au XIXe siècle : la possibilité d'un classement ? », *op. cit.*, p. 267.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 272.

<sup>3</sup> Bénédicte MONICAT, *Itinéraires de l'écriture au féminin*, *op. cit.*, p. 3.

<sup>4</sup> Bénédicte MONICAT, « Problématique de la préface dans les récits de voyages au féminin », *Nineteenth-Century French Studies*, 1995 1994, vol. 23, n° 1-2, p. 61.

<sup>5</sup> Bénédicte MONICAT, *Itinéraires de l'écriture au féminin*, *op. cit.*, p. 29, plus largement tout l'ouvrage.

<sup>6</sup> Bénédicte MONICAT, « Problématique de la préface dans les récits de voyages au féminin », *op. cit.*, p. 62.

<sup>7</sup> Développés par Nicolas BOURGUINAT (dir.), *Le voyage au féminin*, *op. cit.*, p. 13.

compagnie de leur mari, voire parfois en famille avec les enfants. Comme le rappelle Nicolas Bourguinat à propos des voyages de femmes en Italie, jusqu'aux dernières générations du Grand Tour, il n'y a pas en voyage « de rupture nécessaire avec les rythmes de la vie familiale »<sup>1</sup>. En toute logique le rythme est le même pour l'époux et pour l'épouse. Les femmes voyageant seules, du moins sans figure maritale ou d'autorité masculine, restent généralement dans les circuits du voyage classique. Les naissances, maladies et décès et autres aléas imprévus du déplacement influencent les rythmes du voyage de la même manière pour les hommes et pour les femmes lors d'un voyage en famille. Le rythme de voyage d'une femme célibataire voyageant sans enfant ne sera différent de celui d'un homme voyageant sans famille que de par des facteurs extérieurs à leur genre.

Suite à l'analyse des sensibilités temporelles féminines en voyage, une tendance se dégage rapidement : il n'y a pas de différence fondamentale avec les hommes. Les explications sont plurielles et très proches, voire similaires à celles développées pour l'ensemble des voyageurs au cours de ce chapitre. Les individualités des voyageuses, leurs conditions sociales et culturelles autant que leurs personnalités et psychologies les rapprochent ou les éloignent les unes par rapport aux autres. Comme pour les rythmes, le contexte du voyage, c'est-à-dire les raisons du déplacement, les saisons, les moyens de transport utilisés autant que de nombreux autres facteurs influencent fortement les perceptions temporelles. L'aspect chronologique affecte tout autant les perceptions et conditionnements, tant par le contexte technique du développement des infrastructures et vitesses de transport que par l'évolution de l'environnement culturel et l'essor de la subjectivité romantique. Nous en arrivons donc à la conclusion qu'il n'existe pas de rythme de voyage ni de conditionnement et perception du temps spécifique aux femmes. Le fait de citer depuis le début de cette thèse des récits écrits indifféremment par des hommes ou des femmes va dans le sens de l'absence de conditionnement genré au temps du voyage.

Cette conclusion se trouve confortée par des études de spécialistes, à l'instar de Shirley Foster qui ne voit pas « l'existence d'une tradition spécifiquement féminine du

---

<sup>1</sup> Nicolas BOURGUINAT, « *Et in Arcadia Ego...* » *Voyages et séjours de femmes en Italie 1770-1870*, Montrouge, Éditions du Bourg, 2017, p. 105.

récit de voyage »<sup>1</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle. L'analyse d'Isabelle Baudino à propos des voyageuses britanniques à Lyon va dans le même sens. Après avoir expliqué la diversité dans les conditions sociales et culturelles des voyageurs, elle conclut que ces facteurs ont plus d'impact que le genre dans l'analyse des voyageurs : « Notre analyse révèle donc combien il est illusoire de chercher à opposer une manière féminine et une manière masculine de rendre compte du patrimoine architectural lyonnais, de l'histoire de la ville, de son théâtre, de ses promenades et, même, de ses soieries »<sup>2</sup>. Finalement, s'il semble bien y avoir un « style » de récit de voyage féminin, notamment basé sur la « rhétorique de l'infériorité »<sup>3</sup>, il n'y a pas de différences structurelles de genre sur les questions temporelles. Comme pour l'ensemble des voyageurs, les individualités et le caractère unique de chaque voyage semblent prédominer.

\*\*\*

Le guide de voyage est un élément central et indissociable du voyage international à l'échelle européenne entre les XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. Il est probable que l'intégralité des voyageurs lisent avec attention plusieurs guides ou récit-guides avant leur départ et qu'ils en emportent certains avec eux lors du déplacement. Tous les guides ne se valent pas et ne sont pas identiques. Mise à part la multiplicité des formes, du récit utilisé comme guide à l'itinéraire routier, en passant par des guides plus complets, ils évoluent fortement au cours de la période, tant sur la forme que dans le contenu. Plusieurs générations de guides se succèdent entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Au XVIII<sup>e</sup> siècle les récits font souvent office de guides complétés par les itinéraires routiers. Puis, le genre s'autonomise progressivement sous l'impulsion de libraires qui créent des guides plus exhaustifs, à l'échelle d'un pays, voire du continent. Le succès d'édition de cette littérature normative du voyage aboutit, en parallèle de l'évolution des pratiques viatiques et de « l'invention »

---

<sup>1</sup> Shirley FOSTER, *Across new worlds. Nineteenth-century women travelers and their writings*, New York, Harvester Wheatsheaf, 1990, p. 174.

<sup>2</sup> Isabelle BAUDINO (dir.), *Les voyageuses britanniques au XVIII<sup>e</sup> siècle : l'étape lyonnaise dans l'itinéraire du Grand Tour*, Paris, L'Harmattan, 2015, p. 25, « Préface ».

<sup>3</sup> Nicolas BOURGUINAT, « *Et in Arcadia Ego...* » *Voyages et séjours de femmes en Italie 1770-1870*, op. cit., p. 219.

du tourisme, à des collections de guides qui bénéficieront d'un important succès et d'un grand prestige jusqu'au <sup>xx</sup><sup>e</sup> siècle.

Le temps n'est pas un élément important des guides du <sup>xviii</sup><sup>e</sup> siècle. Peu proposent des rythmes de voyage ou indiquent des conduites temporelles à tenir. À l'inverse, les nouveaux types de guides apparaissant au début du <sup>xix</sup><sup>e</sup> siècle, prescrivent un comportement, une gestion du temps à tenir : celle de la rationalisation, basée sur la vitesse des transports face à la hiérarchisation des centres d'intérêt. Cela se retrouve dans les guides à différentes échelles, locales ou centrées sur une ville, nationale et internationale, même à l'échelle du continent. Cependant, comme le souligne Anne Devanthery, le but des guides est généralement de répondre à la demande des futurs voyageurs, non de la précéder<sup>1</sup>. En effet, l'évolution des guides et des modèles qu'ils proposent résulte de l'évolution des pratiques de voyage. S'ils fixent et normalisent les usages viatiques du point de vue des itinéraires, des moyens de transport ou des centres d'intérêt, ils le font également au sujet des émotions. Que ce soit pour l'appréciation des paysages ou les perceptions temporelles, « les guides touristiques ne viennent que confirmer et donner de l'ampleur à la diffusion de ce qui devient stéréotype »<sup>2</sup>. Par leur fonction normative et prescriptive les guides diffusent, amplifient et instaurent des principes, qui une fois repris par de nombreux voyageurs s'établissent en norme. Les modèles temporels diffusés par les guides ne sont alors que le reflet et la synthèse des pratiques des voyageurs.

Ces guides, pour la plupart rédigés par des auteurs ayant eux-mêmes auparavant voyagé sur les itinéraires qu'ils décrivent, sont à destination d'autres voyageurs qui les lisent et utilisent abondamment. Or nous l'avons vu dans les chapitres précédents, le corpus de voyageurs est volontairement hétérogène de manière à tenter d'étudier les voyageurs européens effectuant un voyage international sur le continent dans leur diversité. Bien qu'il soit possible de classer – avec plus ou moins de pertinence – les voyageurs en grandes catégories, ils ne découvrent pas les pays, les villes, les paysages, les peuples, ni ne les vivent de la même manière. Concernant les aspects temporels du

---

<sup>1</sup> Ariane DEVANTHERY, « Du savoir spécialisé au savoir vulgarisé, réflexion autour de la naissance des guides de voyage « modernes » », *op. cit.*, p. 121.

<sup>2</sup> Sophie BONIN, « Paysages et représentations dans les guides touristiques. La Loire dans la collection des Guides-Joanne, Guides bleues (1856 à nos jours) », *L'Espace Géographique*, 2001, vol. 2, n° 30, p. 113.



voyage, le résultat est le même : les rythmes et perceptions du temps ne sont pas analogues. Si certains semblent se conformer aux modèles, certains autres en sont très éloignés. À une échelle réduite, c'est-à-dire en regroupant les voyageurs par catégories en fonction de leurs points communs, des modèles plus précis semblent exister, mais là encore, subsiste un grand contraste. L'« usage buissonnier des guides »<sup>1</sup>, c'est-à-dire l'autonomie prise par les voyageurs par rapport aux guides, tout en suivant les critères généraux, explique en partie les divergences et nuances face aux modèles. Liée à l'usage des guides, la nature humaine des voyageurs confirme les contradictions et dissemblances envers les modèles temporels. En effet, les voyageurs se caractérisent par des parcours, des conditionnements socio-culturels, des personnalités et sensibilités propres et sont donc par définition tous différents. Outre les individualités, une infinité de facteurs constituant les voyages à l'instar des buts et durées de voyage, des pays traversés ou encore des moyens de transport utilisés, achève de rendre chaque voyage unique.

---

<sup>1</sup> Gilles BERTRAND, *Le Grand Tour revisité*, op. cit., p. 510.

## CHAPITRE 6 : ORGANISATION DU DEPLACEMENT ET MODERNITE : RYTHMES, VITESSES ET NOUVELLES OPPORTUNITES DU VOYAGE

*Le temps mène la vie dure à ceux qui veulent le tuer.*

Jacques Prévert, *Fatras*, 1966.

---

Les voyageurs sont des individus aux personnalités et aux caractéristiques originales et distinctes. Si leurs conditionnements sociaux, leurs volontés et les buts de leurs voyages se recoupent parfois, chaque voyage demeure néanmoins unique. L'évolution des cadres du déplacement analysé dans le troisième chapitre et de la perception de l'environnement étudiée dans le quatrième chapitre contribuent à expliquer la diversité des voyages d'un point de vue chronologique. Cependant, une somme d'éléments plus ou moins choisis, plus ou moins subis par les voyageurs, différencie leurs périple les uns aux autres, d'un point de vue général et temporel.

Les rythmes et temporalités sont l'essence même, la colonne vertébrale, de tout déplacement et tout voyage. Le rythme est ainsi défini par la fréquence et la durée des arrêts. Les voyages sont rythmés à plusieurs échelles : celle de la journée, celle d'une partie du voyage et celle du voyage dans sa globalité. Lorsque la notion de durée est ajoutée au rythme, cela crée la temporalité générale du voyage. Il y a donc le plus souvent un emboîtement et une superposition des temporalités au cours d'un voyage. En effet, les voyageurs tentent d'établir le rythme qui leur convient ou de l'adapter, mais de nombreux imprévus leur imposent souvent des modifications et contrecarrent leurs plans initiaux. Un voyage n'est pas linéaire. Il se décompose en plusieurs phases : le départ, le déplacement, l'arrivée au(x) lieu(x) attendu(s), parfois des excursions, et naturellement le retour. Toutes ces phases se caractérisent par une temporalité spécifique qui leur est

attachée. La première partie de ce dernier chapitre sera ainsi consacrée à l'analyse des rythmes et des temporalités du voyage.

L'étude des rythmes et des temporalités nous amène logiquement à poser la question des émotions issues de perceptions temporelles. Il s'agira alors de voir comment les voyageurs vivent les phases précédemment décrites ou le rythme de leur voyage, qu'il soit en adéquation ou en contradiction avec leur volonté. Quand la vitesse et le rythme du déplacement sont en adéquation avec la volonté du voyageur, cela convient. Cependant, lorsque le rythme entre en contradiction avec celui voulu, cela pose problème. Qu'ils s'ennuient ou s'impatientent, les voyageurs ne se résignent que rarement à leur situation. Dans le contexte bien plus large des mutations économiques et sociales en cours au même moment en Europe, certains voyageurs vont rechercher des vitesses de transport toujours plus élevées, tandis que certains vont être plus réticents à utiliser cette célérité. En effet, l'utilisation de la vitesse crée des modifications et implique une adaptation des pratiques du voyage. La deuxième partie du chapitre sera ainsi consacrée à l'analyse des choix de vitesse des voyageurs. Plus largement, il sera question d'analyser en quoi le chemin de fer et le tourisme constituent au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle le tournant entre deux conceptions du voyage.

La dernière partie du chapitre aura pour but d'analyser, dans le contexte plus large des changements qui surviennent en Europe au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, les implications et conséquences de l'évolution des voyages. L'espace et le temps étant indissociables, il sera question d'analyser comment l'augmentation des vitesses de transport modifie la perception de l'espace. En outre, auparavant attaché au transport, les communications s'émancipent du déplacement humain avec l'invention du télégraphe, notamment du télégraphe électrique dans les années 1840. Avec le chemin de fer, une transmission de l'information presque instantanée sur des distances de plusieurs centaines de kilomètres implique une exactitude et une synchronisation temporelle nouvelle que les Européens doivent créer. Conjointement à l'industrialisation et aux changements politiques et sociaux, avec lesquels, en tant que pratique culturelle, il est attaché et indissociable, le voyage contribue à faire entrer l'Europe dans la modernité. En effet, d'après Christophe Studeny, le chemin de fer « symbolise le dynamisme d'une époque, l'accélération

inexorable du temps contemporain »<sup>1</sup>. Les voyageurs vivant avant tout avec les conceptions et conditionnements de leur époque, il n'est pas possible de séparer leurs perceptions et sensibilités des conséquences de cette accélération et de l'entrée dans la modernité. La fin du chapitre répondra donc au premier chapitre en permettant de mesurer l'évolution des cadres mentaux et des temporalités sociales européennes sur un siècle.

## *Les étapes : rythme et découpage spatio-temporel du voyage*

### *La physionomie du voyage : l'aller, le retour et l'excursion*

#### *Le début et la fin du voyage, deux temporalités distinctes*

Le voyage est caractérisé par une mise en mouvement dans l'espace, débutant en point donné et s'achevant lors d'un arrêt final, autrement dit, un départ et une arrivée. Entre le départ et la fin du déplacement, se situe le voyage, qui se décompose le plus souvent entre un *aller* vers le but du voyage, puis un *retour*. Avant d'analyser les temporalités de l'*aller* et du *retour*, il convient dans un premier temps d'examiner les points de départ et d'arrivée des voyages étudiés. En effet, à première vue il peut sembler logique que ceux-ci correspondent aux premières et dernières pages du récit de voyage, or cette logique n'est pas toujours respectée.

Nous avons vu au cours de cette thèse l'immense diversité des voyages pratiqués en Europe entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Les structures du voyage se retrouvent naturellement au sein de cette variété des possibles. Cependant, il est nécessaire de s'émanciper des éléments biographiques dont nous disposons aujourd'hui sur chaque voyageur pour ne prendre en compte que l'idée que les voyageurs se font quant au départ et à l'achèvement de leur voyage. Un récit à la chronologie peu détaillée c'est-à-dire contenant peu voire très peu de dates, à l'instar d'*Alpes et Danube* du baron d'Haussez en est le parfait exemple. Publié deux ans après son premier récit de voyage (*Voyage d'un exilé*, 1835), *Alpes et Danube* en est la suite directe. De plus, ce récit relate plusieurs voyages dans un ordre qui ne semble pas toujours chronologique. Exilé depuis

---

<sup>1</sup> Christophe STUDENY, « L'éveil de la vitesse : la France au galop de la malle-poste », *op. cit.*, p. 216.

plusieurs années, il considère l'Europe civilisée comme chez lui et d'autant plus Suisse où il réside à Genève (du moins pour quelques mois). Le premier volume est consacré à ce qui semble être un unique voyage à travers la Suisse. Néanmoins à travers ses pérégrinations dans les cantons helvètes il passe plusieurs fois par Genève. Serait-ce alors une suite de voyages d'un temps relativement court, ou seulement une suite d'excursions ? D'Haussez ne l'explique pas clairement. L'itinéraire de son voyage long du Danube n'est pas cohérent, mais cette fois-ci il prend une ville comme lieu de départ symbolique : « C'est Constance que je considère comme mon point de départ. J'avais parcouru la Suisse, à l'exception des cantons limitrophes de la France. Il me fallut changer de manière de voyager »<sup>1</sup>. Situé à la frontière entre la Suisse, l'Autriche et l'Allemagne, il est à la limite d'un pays qu'il connaît dorénavant bien (la Suisse) et s'apprête à entrer et traverser un pays inédit pour lui (l'Autriche). À l'image du voyage du baron d'Haussez et de nombreux autres, les points de départ et d'arrivée ne ressortent pas nécessairement de manière claire dans les récits. Plus largement, il n'apparaît pas forcément de réel point de départ ni d'arrivée, car le voyage décrit s'insère dans un voyage plus long. Le voyageur a donc pu avoir la volonté d'écrire sur un aspect, un résultat ou un fragment de son voyage, plus que de le raconter en lui-même ou dans son intégralité.

Outre ce premier aspect, une autre particularité émerge des récits de voyage : les villes de départ et de retour ne sont pas toujours les mêmes. Les situations sont nombreuses et vont d'un simple déménagement à un arrêt de longue durée dans une ville pour des motifs aussi bien professionnels que domestiques. À l'instar du baron d'Haussez, le voyage commence à la limite d'un espace connu, puis s'achève au lieu d'habitation. Cependant le cas contraire est de loin le plus courant : le départ s'effectue depuis la ville d'origine, mais la fin se situe à la frontière d'un espace connu, généralement la frontière du pays d'origine<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Charles LEMERCIER DE LONGPRE BARON D'HAUSSEZ, *Alpes et Danube, ou Voyage en Suisse, Styrie, Hongrie et Transylvanie*, Paris, Dupont, 1837, vol. 2, p. 70.

<sup>2</sup> Par exemple Adolphe BLANQUI, *Voyage d'un jeune français en Angleterre et en Écosse pendant l'automne 1823*, Paris, Dondey-Dupré, 1824 ; Astolphe de CUSTINE, *Mémoires et voyages ou lettres écrites à diverses époques, pendant des courses en Suisse, en Calabre, en Angleterre, et en Écosse*, Paris, Vezard, 1830, 2 vol. Tous deux sont partis de Paris vers l'Angleterre, puis au retour, ils achèvent leur récit (du moins dans leur forme publiée) lorsqu'ils débarquent à Dieppe. Dans le cas de l'ingénieur militaire espagnol Celestino Del Piélago, le récit débute à Madrid et s'achève au fort de Bellegarde, au niveau du col du Perthus, sur la ligne frontière entre la France et l'Espagne. Celestino DEL PIELAGO, *Relacion del viaje a Francia, El Rhin, la Bélgica*

Un nombre relativement restreint de récits comprennent néanmoins le même point de départ et d'arrivée. Ce type de récit correspond à deux catégories de voyage assez délimitées : les missions et les voyages touristiques les plus récents de la période. Ainsi le naturaliste espagnol De Viera y Clavijo et son compatriote le religieux De Galvez, tous deux en mission, font débiter et finir leurs récits respectivement à Madrid<sup>1</sup> et Séville<sup>2</sup>. Adolphe Blanqui et Julius Klaproth, en mission diplomatique font de même, à partir de Paris<sup>3</sup> et Saint-Pétersbourg<sup>4</sup>. Cette manière d'écrire le voyage jusqu'au retour au point de départ s'explique, dans le cadre d'une mission, par la nécessité de rendre compte de l'intégralité du voyage aux commanditaires. Concernant les voyages touristiques, les plus récents<sup>5</sup> se déroulent en pays connus et proches du lieu d'origine, tout en étant d'une durée relativement courte. Outre un modèle d'écriture enjoignant les voyageurs à rédiger et publier l'intégralité de leur voyage, nous ne voyons pas d'autres explications convaincantes.

Les récits dans lesquels le point de départ est le même que celui d'arrivée sont minoritaires au sein du corpus. Dans la majorité des cas, le récit s'achève avant le retour au point de départ. Cette divergence dans les récits témoigne de la manière dont le voyageur conçoit et perçoit son propre périple. Cet écart entre le départ et l'arrivée, étendu à quelques jours, semaines ou mois, amène à questionner la principale structure du voyage : l'aller et le retour.

Une simple lecture des récits permet de définir l'importance accordée par les voyageurs à chacune de ces deux phases du déplacement. Logiquement, l'aller est bien plus important que le retour. Il est caractérisé par la recherche du but – élément ayant

---

*é Inglaterra, que orden del gobierno de S. M. Hizo en 1844 y 1845 el coronel Don Celestino del Piélagos*, Madrid, Imprenta Nacional, 1847.

<sup>1</sup> José DE VIERA Y CLAVIJO, *Estracto de los apuntes del diario de mi viaje desde Madrid a Italia y Alemania [...] por los años de 1780 y 1781*, Santa Cruz de Tenerife, Islena, 1849.

<sup>2</sup> Diego Alejandro DE GALVEZ, *Itinerario geografico, historico, critico y liturgico de la Espagna, Francia, Pais Bajo y gran parte de Alemania*, Séville, Guadalquivir Ediciones, 1997.

<sup>3</sup> Adolphe BLANQUI, *Voyage en Bulgarie pendant l'année 1841*, op. cit.

<sup>4</sup> Julius KLAPROTH, *Voyage au Mont Caucase et en Géorgie*, Paris, 1823, 2 vol.

<sup>5</sup> Par exemple, pour n'en citer que trois : Romain COLOMB, *Journal d'un voyage en Italie et en Suisse, pendant l'année 1828*, Paris, Verdière, 1833 ; Achille LHEUREUX et Charles FURNE, *Voyage de deux amis en Espagne*, Paris, 1834 ; Valérie DE GASPARIN, *Voyage d'une ignorante dans le midi de la France et l'Italie*, Paris, Paulin, 1835, 2 vol.

déclenché le voyage –, à l'inverse du retour marqué par le retour à la situation initiale. Ces deux phases s'opposent donc sur le plan viatique comme le cheminement inédit et le trajet connu. Sur le plan psychologique, les deux phases opposent les émotions issues de la découverte et de l'attente, face à celles du but atteint, du déjà-vu et qui sont d'un intérêt moindre. En effet, pour Gilles Thérien, le récit du retour est « exempt de grandes aventures, puisque le retour ne peut pas être aussi palpitant que l'aller, qui est une plongée dans l'inconnu, ou le voyage lui-même, qui est une série d'aventures »<sup>1</sup>. Dans les récits de voyage cela se traduit par le nombre de phrases ou de pages consacrées au retour par rapport à l'ensemble du voyage. Ainsi, le naturaliste George Depping ne décrit avec détails que la première phase de son retour entre Munich et Paris, lorsqu'il traverse la Suisse. Puis le trajet depuis la frontière (Bâle) à Paris n'occupe qu'une page et demie de son récit et s'achève ainsi, sans autres détails : « De Belfort, la grande route se dirige sur Vesoul, par une chaîne de montagnes qui lie le Jura aux Vosges, et de Vesoul par Langres et Troyes sur Paris »<sup>2</sup>. Beudant est encore bien plus direct. Après environ dix mois de voyage et un récit de voyage en deux volumes d'un peu moins de 600 pages, il décrit son retour entre Berlin et la frontière franco-allemande (alors qu'il se rend à Paris) en à peine quelques lignes :

[...] Après avoir visité Postdam et son château de plaisance, je repris définitivement la route de France, en repassant par Dresden et Freyberg, d'où je voulais me diriger par le pays de Bamber. Mais mon espoir de voir encore quelques-uns des points intéressants de ces contrées fut entièrement déçu : la neige avait couvert toute la terre, et il n'y avait plus moyen de concevoir d'autre pensée que celle de traverser, le plus rapidement possible, l'espace qui me séparait de mes amis. Enfin, le 1<sup>er</sup> janvier 1819, je passai le Rhin, et je remis le pied sur le sol français<sup>3</sup>.

En ne décrivant pas dans son retour, Beudant témoigne du peu d'intérêt que ce retour comporte à ses yeux, car le considérant sans surprises et sans enjeux, il a jugé ne pas avoir de détails intéressants à raconter. Néanmoins, il manifeste clairement son impatience à rentrer en France.

---

<sup>1</sup> Gilles THERIEN, « La fin dans les récits de voyage », *Littérales*, 1990, n° 7, p. 105.

<sup>2</sup> Georges DEPPING, *Remarques faites dans un voyage de Paris à Munich au commencement de 1813*, *op. cit.*, p. 96.

<sup>3</sup> François-Sulpice BEUDANT, *Voyage minéralogique et géologique en Hongrie*, Paris, 1822, vol. 2, p. 596.

L'impatience du retour se retrouve dans plusieurs récits, parfois sans points communs. Si Beudant est impatient de retrouver ses amis en France, Valérie de Gasparin l'est tout autant – après avoir complètement décrit son itinéraire du retour – de retrouver Paris, après six mois de voyage en Italie et en Suisse :

J'approche du terme de mon voyage, je palpète d'espérance ; le but me paraît vaciller, puis se dissiper ainsi qu'une vapeur... Demain, je pars ; nous voyagerons jour et nuit, samedi matin peut-être, nous arriverons ! Cette pensée me fait tressaillir [...] Oui, je suis à Paris, et mon bonheur m'enivre. J'ai vu de loin la fumée de la grande ville ; j'ai vu les barrières, les faubourgs ; la chaise de poste a roulé plus rapide, la foule, l'accent harmonieux, l'élégance ; j'ai tout retrouvé<sup>1</sup>.

Ces exemples amènent à examiner les perceptions du temps, les rythmes, et plus largement les temporalités de l'aller et du retour. Comme nous l'avons expliqué, la phase de retour occupe souvent une place à part, caractérisée par un développement plus réduit de la textualité du récit de voyage. Si l'aller correspond à la quasi-intégralité du voyage, le retour n'en est souvent que l'épilogue, rapidement éludé. De ce premier constat, il émane que les temporalités et perceptions du temps des voyageurs, autant que les rythmes sont ceux du voyage en général, tandis que les temporalités du retour tiennent une place à part. En effet, dans leurs structures les temporalités de l'aller et du retour sont identiques et dépendent de chaque voyage. Un voyageur peut se déplacer selon des contraintes temporelles (temps limité pour atteindre un lieu, un objectif, etc.) aussi bien à l'aller qu'au retour. De la même manière, il peut être impatient d'atteindre son but à l'aller, comme impatient de rentrer chez lui et d'achever son voyage ; mélancolique de partir, comme mélancolique de revenir. Les temporalités et émotions sont nombreuses, souvent identiques, et correspondent à celles que nous analysons depuis le début de cette thèse. Finalement, la différence ne serait que l'importance accordée par le voyageur à ces deux phases du voyage dans son récit.

Le cas du voyage « en boucle » et plus encore celui du voyage circulaire confirment cette hypothèse. Dans le voyage circulaire, le déplacement est le but même du voyage, il n'y a donc pas réellement de phase aller et de phase retour. Mis à part les (nombreux) cas particuliers, en n'étant qu'une phase unique, l'expression des temporalités demeure

---

<sup>1</sup> Valérie DE GASPARIN, *Voyage d'une ignorante dans le midi de la France et l'Italie*, op. cit. vol. 2, p. 418-419.



généralement constante tout au long du voyage. Ce n'est qu'à la fin, ou lors du retour en territoire connu, notamment à une frontière, qu'apparaissent les temporalités de la fin imminente du voyage. Les temporalités du voyage en boucle sont proches. Bien qu'ayant un but à atteindre, le voyageur opte néanmoins pour un retour par un itinéraire inédit. Dans ce cas, la succession des phases d'intérêt et d'inconnu domine le retour sans surprise de se déplacer sur un itinéraire déjà emprunté. Le voyage du philosophe Johann Sulzer rentre dans ce cadre. Après avoir passé l'hiver dans le sud de la France pour préserver sa santé, il rentre en Allemagne par l'Italie et par la Suisse, ce qui lui fait effectuer une boucle. Preuve de l'intérêt qu'il accorde à ce retour, la partie de son récit intitulée « retour de Nice en Allemagne » occupe 140 pages sur les 380 du récit<sup>1</sup>.

Comme nous l'avons vu à travers les exemples précédents, à l'exception des voyages circulaires ou en boucle le retour est souvent rapide, sans péripétie, sans détail, comme si l'auteur souhaitait abrégé son voyage. Étant prévisible, l'intérêt du voyage pendant le retour chute considérablement pour le lecteur. Pour reprendre Gilles Thérien, au retour, « le récit a soudainement l'air d'être pressé de se terminer comme si le cœur des aventures ne pouvait être que dans le territoire de l'inconnu et que le retour ne pouvait être qu'un retour à du hautement prévisible »<sup>2</sup>. Mais si le retour est abrégé dans une partie des récits, rien ne semble amorcer un changement de temporalité autre que ceux dépendant d'éléments extérieurs à la phase du voyage. Ainsi, les mêmes temporalités semblent prévaloir tout au long du voyage. Le raccourcissement des récits ou l'écriture rapide des derniers moments peuvent être analysés comme le résultat des standards de l'écriture du voyage, plus que comme un changement de rythme ou de temporalité.

#### *La parenthèse (temporelle) de l'excursion*

L'analyse de la temporalité du départ et de la fin du voyage ne semble révéler aucune temporalité ou rythme spécifique à ces deux phases du voyage. Partant de ce premier constat, il est possible d'imaginer que chaque voyage suit un rythme constant du début à la fin. Bien évidemment, il n'en est rien, car le rythme général est le résultat d'une

---

<sup>1</sup> Johann SULZER, *Journal d'un voyage*, *op. cit.*

<sup>2</sup> Gilles THERIEN, « La fin dans les récits de voyage », *op. cit.*, p. 107.

superposition et d'un assemblage d'une multitude d'autres rythmes, choisis par le voyageur autant qu'imposés par des éléments extérieurs. En effet, le voyageur construit son périple sur le rythme qui lui semble le plus naturel, par rapport à ses goûts et sa personnalité, autant que par d'éventuelles obligations dues au but de son voyage. Ce premier rythme est ensuite modifié par les contraintes extérieures imposées par l'environnement, les infrastructures de transports ainsi que des imprévus, pour ne citer que les principales.

Le rythme général du voyage ne correspond donc pas seulement à un déplacement sur un itinéraire linéaire dans l'espace, car peu de voyageurs évoluent sur un tel itinéraire. Outre la forme de la boucle ou de l'aller-retour sur la même route, les voyageurs évoluent parfois « en étoile » lors d'excursions. Certains des voyageurs étudiés utilisent le mot « excursion » pour parler de leurs périple, mais d'ordinaire ils adoptent ce terme pour définir un détour vers un lieu précis ou ce que l'on pourrait nommer un « voyage au sein du voyage ». Ce « voyage au sein du voyage » équivaut à un aller-retour depuis une ville où est installé le voyageur pour une longue période relativement à la durée totale de son voyage. Ce sont ces deux dernières définitions que nous conserverons au cours des prochaines pages.

Dans l'esprit des voyageurs des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, l'excursion correspond au fait de quitter l'itinéraire principal, donc celui permettant au voyageur de lier sa position avec la position géographique qu'il cherche à atteindre. Ce détour est nécessairement lié à la volonté de découvrir un lieu d'un intérêt suffisant pour justifier des kilomètres en plus à parcourir, autant que du temps passé sur la route. Le baron d'Haussez exprime justement cette définition de l'excursion à propos de la Chartreuse de Pavie :

Cinq milles avant d'arriver à *Pavie*, on quitte la grande route pour aller visiter la Chartreuse justement célèbre qui en est éloignée d'un quart de lieue. On ne saurait regretter le temps consacré à cette excursion, à la vue des merveilles que les arts ont réunies dans cette enceinte<sup>1</sup>.

Outre ce premier type d'excursions sous forme de détour, le second correspond au « voyage au sein du voyage », autrement dit, au voyage « en étoile ». Les deux amis

---

<sup>1</sup> Charles LEMERCIER DE LONGPRE BARON D'HAUSSEZ, *Voyage d'un exilé de Londres à Naples et en Sicile, en passant par la Hollande, la Confédération germanique, le Tyrol et l'Italie*, Paris - Genève, Allardin - Berthier, 1835, vol. 1, p. 292.

Ambroise Richard et Achille Lheureux semblent adeptes de ce type de voyage. En effet, au cours de leurs cinq mois à parcourir une partie de l'Europe, entre le 23 mars et le 20 août 1828, ils adoptent un rythme particulier, caractérisé par de nombreuses excursions. Ils ne passent pas seulement dans les villes pour dormir, se restaurer et les visiter, ils y séjournent souvent deux ou trois jours, voire bien plus dans les villes de grande importance culturelle en Italie. Ils mettent à profit ces séjours urbains pour effectuer des excursions vers les points d'intérêt des environs de ces mêmes villes. Ainsi, sous l'appellation « excursion » ils créent des voyages à l'échelle de la journée ou de quelques jours. Leurs nombreuses excursions s'accordent avec les principes pédagogiques du Grand Tour ainsi que du voyage d'agrément ou pré-touristique.

<b>Ville d'origine</b>	<b>Nom de l'excursion (telle que nommée dans le récit)</b>	<b>Durée de l'excursion (en jour)</b>
Avignon	Excursion à la Fontaine de Vaucluse	1
Nîmes	Excursion au Pont du Gard	1
Toulon	Excursion à Hyères	1
Naples	Excursion au Vésuve, par Portici, Résina, Herculaneum	1
Naples	Excursion à Pompéi	1
Naples	Excursion à Pouzzoles, Baies, etc.	1
Naples	Excursion au tombeau de Virgile	1
Naples	Excursion à Caserte et à San-Leuccio	1

Rome	Excursion à Tivoli et la Villa Adriana	1
Rome	Excursion à la cataracte du Velino [cascade des Marmore]	1
Milan	Excursion à Monza et à Côme (lac)	2
Genève	Excursion au Montenvert et dans la Vallée de Chamonix	3

Figure 39 - Tableau récapitulatif des excursions d'Ambroise Richard et Achille Lheureux

À travers leur récit très détaillé sous la forme de journal, ils présentent les excursions comme de courts récits s'intercalant au sein du journal et titrés par le nom de l'excursion, comme nous l'avons rapporté dans le tableau.

À l'exception peut-être de l'excursion à Hyères, toutes les autres excursions s'inscrivent dans les circuits classiques du voyage qui se construisent et se normalisent peu à peu au cours de la période. Bien qu'existant déjà au XVII<sup>e</sup> siècle, la pratique de l'excursion se systématisait et les centres d'intérêt méritant une excursion évoluaient selon les goûts esthétiques et culturels dominants. En France, en Suisse et à plus forte raison en Italie, la grande majorité des voyageurs pratiquent ces excursions qui relèvent du passage obligé. Les voyageurs de passage dans la vallée du Rhône à Avignon occupent une journée pour aller admirer la fontaine de Vaucluse et imaginer les amours de Laure de Sade et Pétrarque. L'excursion sur les pentes du Vésuve autant qu'à Herculaneum et Pompéi et plus largement parmi les antiquités de l'est de Naples est l'un des moments forts d'un voyage d'Italie<sup>1</sup>, autant que les excursions dans la campagne romaine. En effet, pour le baron d'Haussez « les environs de Rome offrent des buts d'excursions très intéressants »<sup>2</sup>, tandis qu'Elisa von der Recke veut, « avant de partir pour jamais, visiter les lieux des

<sup>1</sup> Gilles BERTRAND, *Le Grand Tour revisité, op. cit.*, p. 505 et suivantes.

<sup>2</sup> Charles LEMERCIER DE LONGPRE BARON D'HAUSSEZ, *Voyage d'un exilé, op. cit.*, vol. 2, p. 178.

environs, dont les noms historiques ont tant d'attrait »<sup>1</sup>. Les excursions autour de Naples et Rome sont rendues possibles par la durée des séjours dans ces deux villes. Les voyageurs y séjournent en règle générale plusieurs semaines ou mois au vu de l'intérêt social et culturel de vivre dans ces capitales. Ces arrêts de longue durée facilitent ensuite les excursions dans les environs. Outre ces deux premières classiques, la troisième grande excursion est celle des glaciers de Savoie, à Chamonix. D'abord marginale au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'excursion de Chamonix devint l'une des étapes obligées du Grand Tour dans la seconde moitié du siècle, et contribua à créer et diffuser les nouvelles sensibilités à l'égard des Alpes<sup>2</sup>. Les voyageurs l'entreprennent depuis Genève, en aller-retour ou en boucle par le Valais, comme John Moore dans les années 1770 :

Je suis revenu depuis quelques jours d'une excursion dans les Glaciers de Savoie, le pays du Valais, et quelques autres parties des Alpes. Les merveilleuses descriptions des Glaciers que j'ai souvent entendues excitaient vivement ma curiosité, et l'air de supériorité que prenaient ceux qui avaient fait ce fameux voyage, piquait encore plus ma vanité. Parlait-on de choses curieuses ou singulières, aussitôt quelqu'un de ces voyageurs vous disait avec un ton froid et dédaigneux : Mon cher Monsieur, sans doute cela est fort beau, mais croyez-en ma parole, ce n'est rien auprès des Glaciers de Savoie<sup>3</sup>.

John Moore voyage à travers l'Europe en tant que précepteur du 8<sup>ème</sup> duc d'Hamilton qui effectue son Grand Tour. Comme l'écrit Moore, il se doit d'aller observer de lui-même les glaciers de Savoie. Cette étape à Chamonix, à l'instar des autres excursions classiques de la campagne romaine et des antiquités napolitaines est immanquable, car intégrée comme curiosité de premier ordre dans les circuits du voyage dès les années 1770. Créés par la pratique, les circuits s'établissent et se diffusent ensuite par les récits de voyage publiés autant que par les guides. Finalement, certaines excursions deviennent « classiques » et finissent par être intégrées dans les circuits du voyage.

Outre les récits ou les guides itinéraires, les guides définis comme modernes dans le chapitre précédent proposent également des excursions, souvent originales. À travers le *Guide de l'étranger à Londres*, l'auteur établit un catalogue et des descriptions des lieux

---

<sup>1</sup> Elisa VON DER RECKE, *Voyage en Allemagne, dans le Tyrol et en Italie*, Paris, 1819, vol. 4, p. 79.

<sup>2</sup> Voir chapitre 4, partie : « les stéréotypes paysagers : la campagne, la plaine, la montagne et la mer ».

<sup>3</sup> John MOORE, *Voyage de John Moore en France, en Suisse et en Allemagne*, Paris, 1806, vol. 1, p. 140.

à visiter dans les « environs de Londres »<sup>1</sup>. Baedeker fait de même, notamment dans son guide de la Suisse et de l'Italie du Nord en proposant des excursions depuis certaines villes. Par exemple, depuis Gênes il suggère une « très intéressante excursion à la Villa Pallavicini à Pegli [description du jardin, des vues, etc.] on ne peut assez recommander d'aller voir la villa Pallavicini »<sup>2</sup>, ou sur la route de Turin à Genève il conseille l'« excursion d'Aix-les-Bains à Haute-Combe et au Mont du Chat, Lac du Bourget »<sup>3</sup>. Ces exemples sont extraits de guides récents de notre corpus – publiés entre 1827 et 1859 – à un moment où le voyage s'ouvre à un nombre sans cesse croissant d'Européens. Ariane Devanthéry voit dans ces nouvelles excursions proposées par les guides, qui sortent des itinéraires pratiqués jusqu'alors, une « possibilité d'assouplissement des parcours rigides du Grand Tour »<sup>4</sup>. Répondant à la demande, les guides fournissent à partir des années 1830 des excursions inédites, des variantes et des possibilités de combiner les deux pour permettre aux voyageurs une première approche de la personnalisation du voyage.

Entre les premières excursions, incontournables depuis certaines villes, et les excursions proposées par les guides les plus récents pour sortir des sentiers battus, les problématiques temporelles demeurent les mêmes. Le « voyage au sein du voyage » que représente l'excursion induit un emboîtement des temporalités viatiques et crée ainsi une mise en abîme. En effet, les excursions hachent le voyage linéaire, ce qui aboutit à des arhythmies dans la scansion du déplacement. D'un autre point de vue, lorsqu'elles sont nombreuses, les excursions établissent un nouveau rythme, marqué par ces courts déplacements. Mis à part le rythme, les parenthèses de l'excursion induisent également un changement de perception du temps. Le voyageur n'appréhende pas nécessairement le temps de la même manière lors de son trajet général et durant du trajet de l'excursion. En effet, les enjeux ne sont pas les mêmes. Seuls les déplacements voulus, dans un but de découverte et à l'échelle de la journée ou de quelques jours, rentrent dans le cadre de ce que les voyageurs appellent ou conçoivent comme une excursion. Par conséquent, s'il existe une multitude d'objectifs de voyage, celui des excursions est le même pour tous : la

---

<sup>1</sup> John William LAKE, *Guide de l'étranger à Londres [...]*, Paris, Truchy, 1827, p. 505-541.

<sup>2</sup> Karl BAEDEKER, *La Suisse, les Lacs italiens, Milan, Turin, Gênes et Nice*, *op. cit.*, p. 330.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 349.

<sup>4</sup> Ariane DEVANTHERY, « Entre itinéraires et trajets : représentations des déplacements dans les guides de voyage au tournant du XIXe siècle », *op. cit.* paragraphe 23.

découverte et l'agrément. Les temporalités peuvent donc parfois rentrer en contradiction face au but du voyage général.

Cependant pour qu'il y ait une excursion, il doit y avoir un arrêt dans un lieu, souvent un arrêt de longue durée dans une ville importante. Ainsi, le voyageur – d'autant plus lors d'une excursion de plusieurs jours – garde son conditionnement, ses réflexes, ses perceptions temporelles de voyageur, même lorsqu'il s'immobilise plusieurs mois.

### *L'arrêt court et l'arrêt prolongé comme repères spatio-temporels du déplacement*

#### *Les étapes sur la route ou les balises du déplacement*

Tout voyage comporte plusieurs phases : le déplacement et l'arrêt. L'alternance de ces épisodes de durée variable crée le rythme principal du voyage. Il est possible de classer les arrêts en deux catégories séparées, bien que toutefois poreuses : les arrêts courts et les arrêts de longue durée. La distinction entre les deux catégories s'effectue par le temps passé en phase statique, pondéré par le ressenti et la volonté du voyageur. De manière quelque peu arbitraire nous arrêtons à trois ou quatre jours, au maximum une semaine, l'arrêt de courte durée. Cependant, certains voyageurs conçoivent un arrêt de deux ou trois jours comme un arrêt de longue durée. Dans ce cas, nous les interprétons et analysons comme tel. En effet, la durée des arrêts de longues durées est souvent relative à la durée totale du voyage, qui évolue en moyenne assez fortement entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Si l'arrêt de longue durée est évitable, les voyageurs ne peuvent s'abstenir de marquer des arrêts de courte durée.

L'arrêt de courte durée peut avoir une durée de quelques heures comme de quelques jours. Lors des déplacements sur terre, tant à pied, en cheval qu'en voiture ou par n'importe quel autre moyen de transport, les voyageurs sont obligés de marquer des pauses. En effet, les raisons de s'arrêter sont nombreuses avec pour fonction de permettre la continuité du déplacement. Pour reprendre Christophe Studeny « dans ces périple aux longs jours, on ne peut tenir qu'en respectant les pauses, avec des arrêts

nombreux, réguliers, pour faire souffler les bêtes et les hommes »<sup>1</sup>. Les voyageurs s'arrêtent donc pour relayer les chevaux, se restaurer, dormir, se reposer des fatigues du transport ou tout simplement pour visiter. Certains arrêts s'évitent parfois, notamment en mangeant ou en dormant tandis que la voiture poursuit sa route. Néanmoins certains sont inévitables, dans les relais de poste pour changer de chevaux. Nous pouvons regrouper les arrêts de courte durée en trois catégories : l'arrêt au cours de la journée, l'arrêt pour la nuit, et l'arrêt de quelques jours.

L'arrêt au cœur de la journée dure quelques heures. Il permet de manger, relayer ou se délasser des fatigues de la voiture. La brièveté de ces arrêts s'explique par les raisons qui poussent les voyageurs à se déplacer sur les routes. La finalité du voyage consiste le plus souvent à atteindre un ou des lieux précis, or pour atteindre ces lieux le déplacement est inévitable. Ainsi, le temps passé sur la route est inéluctable plus que recherché, à quelques exceptions notables près, celle de voyageur se déplaçant pour le plaisir d'être sur la route, beaucoup plus présent au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle qu'un siècle auparavant. Comme nous l'avons vu dans le troisième chapitre, le relayage est parfois d'une durée qui fait perdre patience à certains voyageurs. À l'inverse, il peut représenter une pause salvatrice lorsqu'en poste ou en diligence, il est la seule halte autorisée pour les voyageurs. Hors des routes principales, les difficultés éventuelles à se procurer de la nourriture et la piètre qualité des hébergements poussent les voyageurs à limiter les arrêts et leurs durées pour atteindre rapidement une ville de plus grande importance ou une auberge plus qu'une maison de paysan<sup>2</sup>. Ampère explique ainsi qu'après avoir fait une pause pour déjeuner en Laponie, il a pour objectif d'atteindre une auberge avant la nuit faute de quoi il risque de devoir bivouaquer : « Notre repas fini, nous songeâmes à nous mettre en route, car il nous restait beaucoup de chemin à faire pour regagner un gîte suédois avant la nuit »<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Christophe STUDENY, « Une histoire de la vitesse : le temps du voyage », in Bernard MONTULET, Michel HUBERT et Serge SCHMITZ (dirs.), *Mobilités et Temporalités*, Bruxelles, Publication des Facultés universitaires Saint-Louis, 2005, p. 115.

<sup>2</sup> Jeremy BLACK, *The British abroad : the Grand Tour in the eighteenth century*, New York, Sutton publishing, 1997, p. 137.

<sup>3</sup> Jean-Jacques AMPERE, *Littérature et voyages, op. cit.*, p. 138.



Lorsque inéluctablement la luminosité décroît et que la nuit s'installe, les voyageurs ont deux choix : continuer d'avancer de nuit ou s'arrêter. Nous avons déjà analysé le rythme du déplacement diurne et du repos nocturne, ainsi que les enjeux du voyage de nuit dans le quatrième chapitre. Sans y revenir, il convient néanmoins d'examiner l'arrêt nocturne en tant que marqueur d'étape puissant. Plus que « mettre la nuit entre parenthèses »<sup>1</sup>, l'arrêt nocturne, aussi bien à la belle étoile que dans une auberge ou sous tout autre toit, crée la scansion spatiale et temporelle du déplacement. Cet arrêt, assujéti au rythme cosmologique autant qu'au rythme circadien, permet aux voyageurs de découper en portions à peu près égales aussi bien leur itinéraire géographique que le temps de leur voyage. En effet, dans de nombreux récits sous forme de journal, une journée correspond à une entrée du journal comme dans le *Journal d'un voyage de Genève à Paris, par la Diligence, fait en 1791*<sup>2</sup> publié par un voyageur anonyme suisse. Outre la commodité d'un sommeil de meilleure qualité que dans la voiture en mouvement, la halte nocturne a surtout une fonction créatrice de repères spatio-temporels. Elle segmente le déplacement et permet d'établir les étapes.

Le troisième et dernier cas d'arrêt de courte durée est celui de quelques jours. Choisi par le voyageur il a le plus souvent deux fonctions : se reposer ou visiter, parfois les deux. Dans les années 1770, l'Anglais Wraxall s'arrête par exemple deux jours dans la modeste ville de Burg Stargard en Mecklembourg dans l'unique but de se délasser des fatigues du voyage : « Je compte partir d'ici demain matin. Les motifs qui me portent à y rester deux jours sont plutôt pour me délasser de mes fatigues que pour satisfaire ma curiosité »<sup>3</sup>. Environ vingt-cinq ans plus tard, Mme Vigée le Brun séjourne un jour et une nuit à Bienne, ville de faible intérêt dans la Suisse du début du XIX<sup>e</sup> siècle, pour les mêmes raisons : « Je ne suis restée qu'un jour à Bienne pour me reposer, et je m'abstiendrai de vous en parler »<sup>4</sup>. À l'inverse des deux premiers, l'Anglais James Boswell compte mettre à profit ses quelques jours de repos bien mérité à Corte après un voyage dans les montagnes du Cap Corse lors de son voyage de 1765 pour visiter la ville : « J'ai choisi de m'arrêter

---

<sup>1</sup> Simone DELATTRE, *Les douze heures noires : la nuit à Paris au XIX<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 168.

<sup>2</sup> ANONYME, *Journal d'un voyage de Genève à Paris, par la Diligence, fait en 1791*, op. cit.

<sup>3</sup> Nathaniel WRAXALL, *Cursory remarks*, op. cit., p. 241.

<sup>4</sup> Elisabeth VIGÉE LE BRUN, « Voyage en Suisse », in *Souvenirs*, Paris, 1835, vol. 3, p. 234.

quelques jours à Corte pour me reposer de toutes mes fatigues, et pour voir tout ce qu'il y a d'intéressant dans la capitale de la Corse »<sup>1</sup>. Ces repos de quelques jours ne s'effectuent pas nécessairement en ville. S'ils y trouvent un confort suffisant, certains voyageurs sont enclins à séjourner plusieurs jours à la campagne ou dans des lieux isolés. Revenant du Cap Nord, Giuseppe Acerbi et ses compagnons demeurent ainsi trois jours chez un paysan des environs de Turku en Finlande :

Enfin nous eûmes le bonheur d'arriver à Yervenkile, petit district qui, appartenant à l'université d'Abo [Turku], est affermé à un honnête paysan. Cet homme nous reçut à merveille, et nous donna une chambre et des lits : son affable hospitalité nous rendit agréables les trois jours de repos que nous prîmes chez lui, et dont nous avions grand besoin<sup>2</sup>.

Outre Acerbi à la campagne, les trois autres voyageurs cités font halte dans des villes modestes et de faibles importances sociale et culturelle. Au cours de leur voyage, ils effectuent également des arrêts dans des villes de bien plus grande importance. Toutefois, la durée des arrêts dans les villes majeures est généralement bien plus grande comme nous le verrons plus tard.

Quel que soit leur type, les arrêts de courte durée ont un rôle pratique indiscutable pour la survie et le confort des hommes et femmes en déplacement. Comme nous l'avons entrevu avec l'arrêt nocturne, ils ont également une autre fonction, celle de jalon, de repère sur l'itinéraire. Retranscrits dans le journal, ces arrêts sont des marqueurs spatiaux. En effet, ils représentent des points de passage permettant de tracer l'itinéraire sur une carte. Les arrêts créent les étapes. Si les voyageurs n'ont que rarement la possibilité d'éviter certains types d'arrêts, ils ont néanmoins le choix de l'échelle spatiale. Le voyageur anonyme voyageant entre Genève et Paris décrit ses haltes avec minutie, à l'échelle de la journée :

Je crois devoir conseiller aux personnes qui nous suivront, et qui, ainsi que nous, se nourriront à leurs frais, je leur conseille, dis-je, après être partis de Dijon le matin, de déjeuner à Saint Seine à onze heures, de passer Chanceaux sans s'y arrêter, et d'aller goûter à quatre heures, à un village plus éloigné, qui porte, je crois, le nom de Flavigni<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> James BOSWELL, *An account of Corsica. The Journal of a Tour to that Island and Memoirs of Pascal Paoli*, Londres, Dilly, 1769, p. 306.

<sup>2</sup> Giuseppe ACERBI, *Voyage au Cap-Nord*, Paris, 1804, vol. 1, p. 284.

<sup>3</sup> ANONYME, *Journal d'un voyage de Genève à Paris, par la Diligence, fait en 1791*, op. cit., p. 86.

Le voyageur anonyme crée donc des étapes de quelques heures, s'intégrant ensuite dans des étapes à l'échelle de la journée, illustrées par le chapitrage de son journal. D'un autre côté, certains voyageurs à l'instar de Vittorio Alfieri vont beaucoup moins marquer leurs étapes à travers le récit. Son itinéraire de Paris à Barcelone est incomparablement moins détaillé. Il ne recense que cinq étapes, caractérisées par des villes importantes : « Je traversai les yeux fermés Orléans, Tours, Poitiers, Bordeaux et Toulouse, la plus belle et la plus riante partie de la France, et j'entrai en Espagne par la route de Perpignan. Barcelone fut la première ville où je m'arrêtai un moment depuis Paris »<sup>1</sup>. Bien évidemment Alfieri a marqué de nombreux arrêts en plus des villes qu'il cite, mais son récit est construit en ne se référant qu'à l'échelle de ces grandes étapes.

Les arrêts délimitent les étapes et permettent donc une scansion de l'itinéraire sur le plan spatial. Si le voyageur inscrit une mention temporelle avec un lieu, cela aboutit à des balises spatio-temporelles. Les mentions temporelles existent sous différentes formes : temps de parcours, temps de pause ou plus simplement indication horaire ou calendrier. À l'échelle de la journée, le naturaliste néerlandais Martin Van Marum est d'une précision extrême :

À neuf heures du soir nous avons quitté Tübingen, pris la route pour Constance ; la chaleur et la belle nuit que nous avons anticipée nous ont décidés à voyager sous le clair de lune. À minuit trente nous sommes arrivés à Hechingen (5 heures), à onze heures trente, sur une route de montagne bosselée à Egingen (5 heures), à vingt-trois heures trente à Moskirch (7 heures) ; sur cette route pour Moskirch nous avons aperçu les Alpes suisses. À trois heures trente nous sommes arrivés à Stokach (4 heures). Ici nous avons attendu deux heures à cause du manque de chevaux de poste ; à huit heures nous sommes arrivés à Rudolphszell (4 heures)<sup>2</sup>.

À l'échelle d'un voyage entier, lorsque les lieux et dates sont indiqués, il devient possible, en corrélant les balises spatiales et temporelles, de reconstituer l'itinéraire dans l'espace et le temps. C'est ce que nous avons fait pour les célèbres voyages d'Arthur Young à travers la France. Son troisième voyage, entre juin 1789 et janvier 1790 durant lequel il va même en Italie, se décompose ainsi :

---

<sup>1</sup> Vittorio ALFIERI, *Ma vie*, Paris, Mercure de France, 2012, p. 177.

<sup>2</sup> Martin VAN MARUM, « Journey to Switzerland in 1802 », in R.J. FORBES (dir.), *Martinus Van Marus : life and works*, Haarlem, Tjeenk Willink & Zoon, 1970, vol. 2, p. 322.

Bradfield - Londres (2-3/06/1789) - Douvres (4/06) - Calais (5/06) - Abbeville (6/06) - Paris (7-28/06) - Meaux (2-3/07) - Château-Thierry (4/07) - Reims (8/07) - Châlons en Champagne (9/07) - Metz (13-14/07) - Nancy (15-16/07) - Lunéville (17/07) - Strasbourg (20-21/07) - Colmar (24/07) - Besançon (27/07) - Dôle (30/07) - Dijon - Autun (4/08) - Moulins (7-10/08) - Clermont-Ferrand (12/08) - Puy en Velay (17-18/08) - Montélimar (22-24/08) - Orange (26/08) - Avignon (27/08) - Marseille (4-7/09) - Toulon (9/09) - Fréjus (14/09) - Cannes (16/09) - Nice (17-20/09) - Col de Tende (23/09) - Coni (24/09) - Turin (30/09) - Novare (30/09) - Milan (4-10/10) - Lodi - Codogno - Brescia (18/10) - Vérone - Vicence - (23/10) - Padoue (27/10) - Venise (1-7/11) - Bologne (14/11) - Florence (17/11 - 2/12) - Bologne (5/12) - Modène - Parme - Plaisance (12/12) - Asti - Turin (16-20/12) - col du Mont-Cenis (21/12) - Saint Jean de Maurienne (23/12) - Chambéry (24/12) - La Verpillière (26/12) - Lyon (27-30/12) - Nevers (1/01/1790) - Melun - Paris (3-19/01) - Londres (25/01) - Bradfield (30/01/1790)<sup>1</sup>.

Toutes les dates ne sont pas indiquées, notamment les nuits en auberge dans la campagne, qu'il ne détaille pas toujours. Young ne garde comme repère que les villes d'une relative importance. Cet itinéraire spatio-temporel permet néanmoins de définir le rythme de son voyage. Il ne reste jamais plus de deux semaines dans les villes d'importance majeure, voire dans les capitales à l'échelle de l'Europe et du monde : environ deux semaines à Florence et à Paris. Même les autres villes italiennes qui jouent pourtant le rôle d'« aimant à Anglais » ne semblent guère l'intéresser puisqu'il ne séjourne que six jours à Milan et à Venise, quatre à Turin et même une seule nuit à Padoue ou Bologne. Le rythme qu'il choisit, à savoir être en mouvement presque constant et ne pas s'arrêter longtemps dans les villes comparativement aux standards de son époque, s'explique par le but de son voyage. Effectivement, comme il se déplace pour étudier l'agriculture française, ses intérêts sont éloignés de ceux de ses compatriotes effectuant leur Grand Tour en Italie.

Le rythme général est la principale structure temporelle du voyage, sur laquelle vient se greffer celui des excursions et des nombreux imprévus. Le voyageur compose son rythme selon sa personnalité, la finalité de son voyage et l'espace qu'il traverse, notamment par les infrastructures de transport. Mais il se trouve souvent contraint et obligé de le modifier par des éléments indépendants de sa volonté que nous détaillerons dans les prochaines pages sous l'appellation d'« imprévus ». De plus, il est nécessaire

---

<sup>1</sup> D'après Arthur YOUNG, *Travels during the Years 1787, 1788, and 1789 [...] of the Kingdom of France*, op. cit., p. 102-280.

d'ajouter une notion chronologique dans le processus de création des rythmes. À l'échelle de notre période d'étude, l'amélioration des conditions de transport, le progrès technique et l'évolution des pratiques du voyage modifient ces rythmes. Pour Christophe Studeny, avec le chemin de fer « c'en est fini de la représentation ancienne, linéaire, des déplacements, rattachés à une succession d'étapes »<sup>1</sup>. À l'exception des correspondances, le chemin de fer supprime la notion d'étape, de relais et de nuit à l'auberge, car toutes ces actions s'effectuent dorénavant dans le wagon.

### *L'arrêt prolongé ou le voyage statique*

La phase du déplacement correspondant à l'arrêt est d'une durée variable. Nous l'avons catégorisée comme courte, si elle dure de quelques heures à quelques jours et de longue pour plus d'une semaine. D'une semaine à plusieurs mois, voire presque une année, l'étendue de ces arrêts de longue durée est donc très variable. Les possibilités sont nombreuses. En premier lieu, rappelons qu'à l'inverse de l'arrêt court auquel ne peuvent se soustraire les voyageurs, l'arrêt long n'est pas obligatoire. En fonction du temps dont ils disposent pour effectuer leur circuit et de l'objectif de leur déplacement, les voyageurs n'ont pas nécessairement la volonté ni la possibilité d'un séjour prolongé. Par exemple, les voyageurs du Grand Tour effectuent toujours un, parfois deux arrêts longs, à Rome et Naples tandis que les naturalistes préfèrent la mobilité et ne séjournent dans un lieu que le temps de leurs observations. La durée de l'arrêt est le plus souvent corrélée avec la durée totale du voyage. Plus le voyage est long, plus le voyageur est susceptible de s'arrêter longtemps en un ou différents lieux. À l'exception de certains modèles de voyage assez codifiés comme celui du Grand Tour, la diversité des situations, due à la variété des motifs de voyage et des espaces traversés, semble prédominer.

L'arrêt de longue durée représente souvent une étape majeure du voyage. En effet, le voyageur s'immobilise et vit en un lieu fixe pendant plusieurs semaines ou mois. Il y a, dans sa conscience, un avant et un après cette longue halte : cet arrêt correspond le plus souvent à l'aboutissement du voyage. Le voyageur a atteint son but, il s'arrête, demeure

---

<sup>1</sup> Christophe STUDENY, « La révolution des transports et l'accélération de la France (1770 - 1870) », *op. cit.*, p. 131.

statique en vivant dans ce pays étranger, visite, se sociabilise puis repart. Par exemple l'écrivain suisse Jacques-Henri Meister et son confrère l'Allemand Johann Georg Heinzmann effectuent tous les deux un aller-retour entre la Suisse et le Paris révolutionnaire (en 1795 pour l'un et en 1798 pour l'autre), respectivement depuis Zurich et Lausanne, pour affaires<sup>1</sup>. Ils séjournent pour l'un deux mois et demi et pour l'autre trois mois et demi à Paris, puis reprennent la même route qu'à l'aller en sens inverse. Dans ces deux cas, le séjour prolongé à Paris est l'aboutissement du voyage. Inversement, pour Jean-Alexandre Buchon, l'arrêt de quatre mois qu'il effectue à Athènes n'est qu'une étape parmi les autres de son voyage en Grèce continentale et dans les Cyclades<sup>2</sup>. Au sein de la diversité des arrêts de longue durée, un trait commun revient relativement souvent : l'hivernage du voyageur. Sous cette appellation nous regroupons les voyageurs s'immobilisant durant l'hiver, généralement dans les grandes villes italiennes, avant de repartir sur les routes lorsque les conditions de transport redeviennent favorables.

Si l'objectif enclenchant le départ prévoit un arrêt de longue durée, il prévoit également le lieu. Intégrée à l'expédition polaire française de Paul Gaimard de 1839, Léonie d'Aunet n'a pas le choix de son itinéraire ni du rythme de son voyage. L'expédition scientifique devant se dérouler dans l'archipel du Svalbard, l'équipe installe son camp de base pour quelques semaines dans la baie de la Madeleine sur l'île du Spitzberg. De manière diamétralement opposée, le philosophe suisse Johann Sulzer voyage pour passer l'hiver sous un climat plus clément que l'hiver berlinois. Il s'installe d'abord à Hyères, puis à la suite à d'événements indépendants de sa volonté à Nice, où il séjourne du 28 novembre 1775 au 1<sup>er</sup> mai 1776<sup>3</sup>. Bien qu'illustrant deux possibilités et deux types d'arrêts de longue durée, ces deux exemples sont en réalité des exceptions. En effet, les longues haltes s'effectuent majoritairement dans des grandes villes, comme Paris, Londres, Rome, Naples, Vienne, Saint-Pétersbourg ou Genève. Malgré leurs climats opposés, ces villes ont pour point commun de concentrer les centres d'intérêts des

---

<sup>1</sup> Jacques-Henri MEISTER, *Souvenirs de mon dernier voyage à Paris (1795)*, *op. cit.* ; Johann HEINZMANN, *Voyage d'un Allemand à Paris*, *op. cit.*

<sup>2</sup> Jean-Alexandre BUCHON, *La Grèce continentale et la Morée*, *op. cit.*

<sup>3</sup> Johann SULZER, *Journal d'un voyage*, *op. cit.*, p. 141 : « Ma santé s'était remise en partie, & je me proposais de rester ici jusqu'à la fin de l'année. Mais il fallut changer d'idée après un séjour de trois semaines. Il survint un temps de neige & un vent orageux qui me firent craindre pour l'hiver, & d'ailleurs j'eus le malheur de perdre ma cuisinière par une mort subite. Ces circonstances réunies me déterminèrent à quitter Hyères, & à reprendre mon ancien projet de me fixer à Nice ».

voyageurs : infrastructures d'un confort répondant à leurs standards, patrimoine artistique, culturel, voire naturel ainsi que de nombreuses possibilités de divertissement. Plus encore, les voyageurs recherchent la compagnie des autres voyageurs, le cosmopolitisme et la sociabilisation qui se concentrent, notamment par le système des lettres de recommandation, dans ces mêmes villes<sup>1</sup>. Ce cosmopolitisme s'exacerbe ainsi au contact de la société locale et diplomatique, particulièrement dans les villes de cour, où l'usage du français facilite les échanges, alors élément important du voyage. Accompagnant un duc anglais pendant son Grand Tour, John Moore explique clairement le raisonnement qui les incite à établir une résidence temporaire de quelques mois à Genève :

Après un court séjour à Lyon nous partîmes pour Genève, où nous sommes depuis trois semaines sans éprouver le plus léger désir de voir changer le lieu de la scène. Il est peu surprenant que j'aie désiré rester ici, mais je ne pouvais guère m'attendre à trouver le duc d'Hamilton du même avis ; c'est cependant ce qui est arrivé. Je ne connais aucun lieu sur le continent où nous puissions aller avec la probabilité de gagner à ce déplacement. Les occasions de s'instruire s'offrent ici fréquemment, les amusements sont en petit nombre et modérés, les heures glissent doucement, et quoiqu'elles ne soient pas abrégées par le plaisir, elles ne sont ni ralenties par l'ennui, ni troublées par le remords [...] Le résultat de tous ces apophtegmes est que nous resterons certainement à Genève, jusqu'à ce que nous en soyons fatigués [...] Tout ce que le cœur de l'homme peut désirer, ou son imagination concevoir pour caractériser la situation heureuse d'une ville, se retrouve sous beaucoup de rapports dans celle de Genève<sup>2</sup>.

Dans cet extrait, John Moore exprime une perception du temps qu'il attache à la vie genevoise : « les heures glissent doucement, et quoiqu'elles ne soient pas abrégées par le plaisir, elles ne sont ni ralenties par l'ennui, ni troublées par le remords ». La perception du temps est, comme toute autre perception, empreinte de relativité. Si « les heures glissent doucement » à Genève, ne s'écoulent-elles pas à la même vitesse dans d'autres villes, là où les plaisirs et les raisons de s'ennuyer sont plus ou moins nombreux ? À moins que ce ne soit par rapport à la perception du temps en déplacement ? Comme nous l'avons vu pour l'aller et le retour ou pour l'excursion, chaque phase du voyage correspond à une temporalité spécifique. Il est alors logique que les perceptions du temps changent lors

---

<sup>1</sup> Jeremy BLACK, *The British abroad, op. cit.*, p. 145.

<sup>2</sup> John MOORE, *Voyage de John Moore en France, en Suisse et en Allemagne, op. cit.*, p. 107-110.

d'un arrêt de longue durée en un lieu fixe. Ce premier raisonnement ouvre en réalité un nouveau questionnement : est-ce que le voyageur se considère encore en voyage lors d'un arrêt long et statique ?

Dans le deuxième chapitre nous avons montré que l'écriture du temps change dans les récits lors des résidences de longue durée. Lorsque la dimension spatio-temporelle engendrée par le déplacement s'arrête, le nombre d'indications temporelles diminue fortement et le récit de voyage se transforme en récit autobiographique, en journal intime. Les voyageurs ont conscience de ce changement, de l'interruption des contraintes inhérentes au déplacement. Certains, à l'instar de Valérie de Gasparin en 1833, l'attendent avec impatience, comme lors de son arrivée à Rome :

Je me promènerai, je dînerai, je lirai, je me coucherai... cela, à mes heures, librement, sans qu'une voix redise constamment à mes côtés : *vous partez trop tard, vous arrivez trop tôt. Ralentissez, dépêchez, ajournez* et cette insupportable kyrielle de mots qui, tombant sur l'âme ainsi que le fouet du postillon sur la maigre rosse qu'il conduit, la font souffrir comme elle !<sup>1</sup>

D'autres voyageurs comme Nicolaï Karamzine écrivent clairement que leur voyage s'achève, du moins se met entre parenthèses, avant de reprendre lorsqu'ils se remettent en mouvement sur la route. Ainsi, lors de son arrivée à Genève où il prévoit de passer l'hiver octobre 1789 et mars 1790, Karamzine écrit :

Je suis à Genève, et je compte y passer mon hiver. La ville me plaît, ses alentours sont charmants ; des lettres de recommandation me donnent accès dans les meilleures maisons ; le genre de vie et les manières des Genevois sont faciles, agréables : que voulez-vous de plus ? Mon âme, fatiguée du spectacle de tant de choses neuves et curieuses qui dans ces temps m'ont diversement impressionné, demande un peu de repos et de fixité. Je mets un terme à ma vie vagabonde<sup>2</sup>.

Qu'ils ne se considèrent plus voyage comme Karamzine ou qu'ils soient simplement arrêtés dans une ville et ses environs, les voyageurs opèrent une rupture franche dans leur rythme viatique. Il n'y a plus de déplacement, donc une large pause marque le rythme du voyage, autre que celui des éventuelles excursions, qui demeure à petite échelle. Lorsqu'elle existe, cette ou ces pauses sont les principaux jalons du voyage,

---

<sup>1</sup> Valérie DE GASPARIN, *Voyage d'une ignorante dans le midi de la France et l'Italie*, op. cit., vol. 1, p. 233.

<sup>2</sup> Nicolaï KARAMZINE, *Lettres d'un voyageur russe en France en Allemagne et en Suisse (1789-1790)*, Paris, Émile Mellier, 1867, p. 106.



tant dans l'espace que dans le temps. Elles marquent les étapes majeures du voyage notamment entre les plus grandes villes de l'itinéraire. Elles ont aussi pour fonction de segmenter les grandes phases du déplacement (aller et retour). En interrompant le déplacement elles officient à la fois comme bornes du déplacement dans l'espace et comme modificateur des rythmes et perceptions du temps en voyage.

*L'imprévu : un puissant organisateur du voyage qui tend à être dominé*

*Le rythme de l'imprévu*

Les imprévus sont omniprésents dans les pratiques du voyage en Europe entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Ils sont si présents et proches des voyageurs que des mentions d'imprévus apparaissent dans de nombreux extraits de récits de voyage déjà cités. Ainsi, en filigrane ont déjà été exposés une grande partie des imprévus auxquels sont exposés les voyageurs et ayant un impact sur le voyage. Il est possible de regrouper les imprévus en trois grandes catégories. La première regroupe tout ce qui touche à la santé, aussi bien celle du voyageur que de ses proches où des épidémies, notamment de peste ou de choléra. La seconde catégorie correspond aux problèmes de transport : accident, casse, égarement des conducteurs, tels que nous les avons développés dans le troisième chapitre. La troisième catégorie se réfère aux événements politiques et géopolitiques, tant à l'échelle régionale que nationale et internationale, culminant à son paroxysme avec la guerre. À ces trois premières catégories d'imprévus il est nécessaire d'en ajouter une quatrième, que nous avons déjà beaucoup détaillée : les conditions climatiques.

Même dans un pays comme la France, les voyageurs s'exposent à différents dangers tels que les maladies, les accidents, les crimes et les risques de la guerre<sup>1</sup>. Heureusement pour eux, ils n'en sont pas les premières victimes et tous ces imprévus n'empêchent ou n'annulent pas nécessairement un voyage. Malgré la variété des situations, même en temps de guerre les civils peuvent parfois encore de voyager dans

---

<sup>1</sup> Jeremy BLACK, *France and the Grand Tour*, New York, Palgrave Macmillan, 2003, p. 102.

des pays ennemis de leur nation<sup>1</sup>. Les maladies sont souvent anodines et indisposent les voyageurs pour quelques jours, mais elles sont parfois beaucoup plus graves. Pour Jeremy Black, bien qu'il soit difficile de déterminer si un accident, une maladie ou un assassinat en ont été la cause, un « grand nombre » d'Anglais en Grand Tour ne revirent jamais leur île natale<sup>2</sup>. L'inscription de grandes difficultés, de la violence ou de la mort est rare dans la littérature de voyage : « les caprices de la météorologie y étaient minorés, et de la même manière, les aléas attribuables à la santé physique ou psychologique des voyageurs, les naissances, les morts n'y avaient quasiment pas droit de cité »<sup>3</sup>. Malgré l'absence ou la minimisation d'événements graves dans les récits, les incidents ayant des conséquences moindres sont très fréquents, au point d'en faire un lieu commun du voyage.

Outre les conséquences directes sur la santé physique et mentale des voyageurs, les imprévus contrecarrent surtout les plans de voyage préétablis. En effet, « le temps du voyage reste suspendu aux caprices du hasard »<sup>4</sup>, ce qui a pour conséquence de retarder le voyageur. Dans ce cas le rythme de voyage se trouve modifié et les voyageurs sont forcés de remanier leur plan de déplacement. La première et principale conséquence de l'imprévu est d'immobiliser un voyageur. Le célèbre nain polonais Jozef Boruwlaski en fait l'expérience deux fois, en grande partie à cause des grossesses de sa femme. La première fois il est retenu à Cracovie entre novembre 1780 et janvier 1781 : « Une maladie qui survint à mon épouse nous força de nous y arrêter et cette indisposition s'étant prolongée, le temps de ses couches arriva et elle mit au monde une fort jolie petite fille [...] »<sup>5</sup>. La seconde fois en Irlande, à Dublin au printemps 1784 :

J'aurais fait un moins long séjour en Irlande sans les infirmités de mon épouse qui était enceinte [...] Ce ne fut pas seulement cette maladie qui retarda mon voyage, je fus encore arrêté par un accident très désagréable [il se fait voler des affaires par son domestique qui déserte]. Toutes ces circonstances m'ayant retardé plus de quatre mois, je partis enfin et, traversant

---

<sup>1</sup> Jeremy BLACK, *The British abroad*, *op. cit.*, p. 159-168.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 187.

<sup>3</sup> Nicolas BOURGUINAT, « *Et in Arcadia Ego...* » *Voyages et séjours de femmes en Italie 1770-1870*, *op. cit.*, p. 109.

<sup>4</sup> Christophe STUDENY, « Une histoire de la vitesse : le temps du voyage », *op. cit.*, p. 115.

<sup>5</sup> Joseph BORUWLASKI, *Mémoires du célèbre nain Joseph Boruwlaski, gentilhomme polonais*, Paris, Flammarion, 2008, p. 79.

rapidement Liverpool, Manchester et Birmingham, je me rendis à Oxford où je fis un assez long séjour<sup>1</sup>.

Si Jozef Boruwłaski est immobilisé plusieurs mois à Cracovie et à Dublin pour des raisons qui le touchent personnellement, d'autres voyageurs sont dépendants du contexte politique de leur mission ou de la santé d'autres personnes. La mort de Grigori Aleksandrovitch Potemkine amant de Catherine II et homme fort de l'Empire russe, immobilise ainsi le convoi d'ambassade entre la Russie et l'Empire ottoman dans lequel est intégré Johann von Struve : « Le 16 octobre 1791 fut marqué par la mort du feld-maréchal, prince de Potemkine ; et la stagnation que cet événement occasionna dans toutes les affaires, me retint encore pendant quatre mois dans cette ville [Iași en Roumanie] »<sup>2</sup>. Mis à part ces deux premiers exemples, la maladie qui touche le voyageur et les conditions climatiques, événements difficilement prévisibles et indépendants de la volonté des voyageurs, sont abondamment cités comme cause d'immobilisation forcée.

L'immobilisation du voyageur n'est évidemment pas uniforme dans le temps. Selon la nature et la puissance de l'imprévu autant que selon le lieu où il survient, les conséquences peuvent être extrêmement variables. Le bris d'un essieu n'immobilise par exemple Nathaniel Wraxall qu'une nuit dans un village entre Königsberg (aujourd'hui Kaliningrad) et Gdansk : « L'essieu de la voiture se rompit dans l'après dîné ; & comme il fallait quelques heures pour en faire un nouveau, je fus forcé de rester dans le village où cela arriva, jusqu'au lendemain »<sup>3</sup>. À l'inverse, Bougrenet de la Tocnaye est immobilisé plus de six semaines dans le village de Holm, près de Sundsvall en Suède à la fin de l'été 1799, suite à un accident de voiture où il s'est blessé à la jambe : « après une dizaine de jours, je pus me servir de béquilles et six semaines se sont passées, avant que je fusse assez remis, pour continuer mon voyage »<sup>4</sup>.

Quelle que soit leur durée, les immobilisations engendrées par des imprévus sont dommageables pour les voyageurs. En effet, la perte de temps est contraire aux conceptions de nombreux voyageurs qui recherchent plutôt la rentabilité temporelle.

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 110-112.

<sup>2</sup> Johann Christian VON STRUVE, *Voyage en Krimée, op. cit.*, p. 13.

<sup>3</sup> Nathaniel WRAXALL, *Cursory remarks, op. cit.*, p. 204.

<sup>4</sup> Jacques-Louis BOUGRENET DE LA TOCNAYE, *Promenade d'un français en Suède et en Norvège*, Brunswick, Fauche, 1801, vol. 2, p. 35.

Dans les lieux sans intérêt aux yeux des voyageurs, le temps passé immobilisé est une pure perte. Dans les lieux qui les intéressent, l'immobilisation sans possibilités de visite est frustrante. En séjour à Partis, Henrica Rees van Tets se désole d'avoir été malade et d'avoir perdu trois jours en avril 1819 : « Voilà trois jours qu'une indisposition m'a fait perdre, et trois jours à Paris passés dans l'oisiveté sont une véritable perte. Ce qui me console, c'est que je me sens de nouveau en état de reprendre mes courses »<sup>1</sup>. De la même manière, Townson ne veut pas « perdre son temps » en Hongrie à cause de son serviteur malade et choisit donc de continuer son voyage seul en attendant qu'il récupère : « Mon serviteur est tombé malade et demande du repos ; je n'étais pas enclin à passer une nouvelle nuit ici [château de Viségrad], ni à perdre mon temps. Je l'ai laissé pour aller à Offen [Budapest] par la première péniche »<sup>2</sup>. Outre le fait de perdre du temps, l'immobilisation forcée et imprévue engendre un autre problème. Dans le cadre d'un voyage planifié, où les étapes, les durées de transport et de séjour sont prévues à l'avance, une immobilisation dérègle le projet. Cela est d'autant plus valable si le voyage dépend de contraintes temporelles imposées ou particulièrement restrictives car dépendantes d'éléments extérieurs au voyageur.

L'immobilisation subite fait donc courir le risque de devoir effectuer des modifications au cours déplacement. Tous les voyageurs ont conscience qu'ils devront probablement remanier leur itinéraire ou varier leur manière de voyager en cours de route. Elisa von der Recke en fait l'expérience lorsqu'elle choisit de veiller son compagnon malade à Naples plutôt que de faire les excursions qu'elle avait prévues en septembre 1805 :

Mon ami et compagnon, M. Fiedge [Christoph August Tiedge], étant tombé malade dangereusement, j'ai été obligée de renoncer à tous mes plans pour aller à Caprée, à Castell-Mare, à Sorrento, à Pesto. J'ai passé huit jours dans des angoisses cruelles, mais j'ai trouvé ici tous les soins de l'amitié<sup>3</sup>.

D'une manière proche, c'est toute une chaîne de montagnes que Beudant n'a pas pu étudier en Hongrie à cause des retards accumulés et des conditions climatiques. Après un

---

<sup>1</sup> Henrica REES VAN TETS, *Voyage d'une hollandaise en France en 1819 [Journal de 1819 - Voyage en France]*, op. cit., p. 26.

<sup>2</sup> Robert TOWNSON, *Travels in Hungary*, op. cit., p. 70.

<sup>3</sup> Elisa VON DER RECKE, *Voyage en Allemagne, dans le Tyrol et en Italie*, op. cit., vol. 3, p. 237.

voyage dans des conditions difficiles, tant météorologiques que du point de vue des infrastructures et commodités disponibles dans la Hongrie du début du XIX<sup>e</sup> siècle, il accepte avec un certain fatalisme cette règle immuable : « Mais dans le cours d'un voyage, on ne remplit pas toujours les projets qu'on avait formés, et plusieurs circonstances m'ont empêché d'exécuter ici les miens »<sup>1</sup>. Le marquis de Custine a un raisonnement proche lors de son voyage en Angleterre. Pour lui, la date de son retour est incertaine à cause du risque d'imprévu, qui s'amplifie parallèlement à la durée totale du voyage : « J'espère être à Londres le 20, et à \*\*\* le 30 ; c'est plus tard que je ne voulais, mais en commençant une aussi longue course, il n'est au pouvoir de personne de marquer le jour du retour »<sup>2</sup>.

L'imprévu se subit très majoritairement. Les voyageurs acceptent cette fatalité, et certains vont même plus loin. En effet, plutôt que de chercher à combattre et réduire l'impact de l'imprévu sur leur voyage, ils s'en accommodent et vont jusqu'à le solliciter pour composer leur déplacement. Ainsi, naviguant sur la mer Noire en 1784 pour rejoindre Constantinople, le comte Potocki a cette idée originale. Il se demande si le caractère imprévisible des conditions de navigation sur mer, d'autant plus qu'il y a eu deux naufrages dans les eaux proches de sa zone de navigation les jours précédents, ne va pas faire emprunter un tournant inattendu à son voyage : « J'aime à penser qu'elle [la mer] peut facilement déranger tous mes projets de voyages, & qu'il suffit d'un coup de vent, pour me porter sur les côtes presque inconnues de Guriel ou de Mingrèlie, ou chez les féroces Abassas »<sup>3</sup>. Effet de style ou véritable démarche, il n'en demeure pas moins qu'il semble ouvert à cette possibilité avec un certain enthousiasme.

Pour finir, l'imprévu peut forcer les voyageurs à accélérer leur allure. Lorsqu'ils ont accumulé trop de retard sur leur plan d'origine, certains voyageurs cherchent à accélérer leur marche pour rattraper ce retard. Cela s'applique notamment lorsqu'une forte contrainte temporelle régit le déplacement et que le voyageur a pour objectif d'arriver en un lieu avant une date limite. D'une autre manière relativement courante, le voyageur décide de l'accélération pour tenter d'éviter un événement imprévu qui apparaît sur sa route. L'exemple le plus courant concerne l'anticipation de phénomènes

---

<sup>1</sup> François-Sulpice BEUDANT, *Voyage minéralogique et géologique en Hongrie*, op. cit., vol. 2, p. 86.

<sup>2</sup> Astolphe de CUSTINE, *Mémoires et voyages*, op. cit., vol. 2, p. 384.

<sup>3</sup> Jan POTOCKI, *Voyage en Turquie et en Egypte, fait en 1784*, Paris - Varsovie, Royez, 1788, p. 11.

climatiques bloquant les communications. À l'image de la neige ou de la débâcle des rivières en Russie, rendant impraticable ou extrêmement dangereux les déplacements, les voyageurs vont avoir tendance à partir avec une certaine avance ou à augmenter leur allure pour éviter d'être immobilisés par la suite. De manière plus anecdotique, la peur de la contagion lors d'épidémies est un fort accélérateur du déplacement, comme l'écrit le baron d'Haussez lorsqu'il traverse la Transylvanie près de Lugoï : « Je voyageais sans m'arrêter, afin d'éviter le choléra qui régnait dans toute cette contrée ».<sup>1</sup>

Les imprévus sont donc nombreux et leurs conséquences multiples sur les rythmes et temporalités du voyage. Pour Christophe Studeny, « depuis des siècles chacun est résigné aux retards, aux contretemps. Il n'y a pas de durée assurée, aucun délai prévisible, même pour des voyageurs fortunés »<sup>2</sup>. En effet, tous les voyageurs sont égaux face aux conditions climatiques, à l'état des routes, à la maladie ou aux épidémies. Les contraintes temporelles en corrélation avec les buts de voyage offrent néanmoins une marge de manœuvre plus ou moins grande selon les cas. Les imprévus ont un grand impact sur certains voyageurs tandis que d'autres les prennent avec plus de recul, sachant qu'ils sont inévitables. Cependant, plus le voyage est long et plus la probabilité qu'ils surviennent est grande. De plus, la probabilité qu'ils adviennent et les conséquences sont d'autant plus importantes dans des lieux peu fréquentés par les voyageurs ou dans certains pays peu peuplés ou moins développés aux marges de l'Europe.

#### *Du règne de l'imprévu à sa relative domestication*

L'imprévu a un grand pouvoir. Il peut immobiliser donc retarder fortement, forcer à accélérer et même modifier la physionomie, le tracé et la durée du voyage. Logiquement les Européens ont cherché à le maîtriser ou du moins à réduire ses apparitions et son impact. En effet, moins d'imprévu équivaut à l'assurance d'un voyage qui suit les plans construits au préalable à partir de guides et d'autres récits. Un voyage conforme à l'itinéraire tracé et à l'organisation voulue est gage de déplacement facilité, de risque diminué et surtout de rapidité.

---

<sup>1</sup> Charles LEMERCIER DE LONGPRE BARON D'HAUSSEZ, *Alpes et Danube, op. cit.*, vol. 2, p. 301.

<sup>2</sup> Christophe STUDENY, « Une histoire de la vitesse : le temps du voyage », *op. cit.*, p. 115.

Les différentes administrations des services postaux ont bien compris qu'en réduisant la probabilité des imprévus, elles augmenteraient la vitesse de transport sur leurs réseaux. Dans leur quête constante de disposer d'un réseau mieux organisé et plus rapide, donc plus efficace, les administrations postales cherchent à diminuer les imprévus. Cependant, l'imprévu survient sous de nombreuses formes. Outre le tracé et le revêtement des routes qui dépendent généralement des États, il y a donc de nombreux éléments à maîtriser. Le comportement des voyageurs, leurs droits et devoirs ainsi que la gestion du relais par le maître de poste ou la conduite du postillon sont tout autant d'éléments que les responsables des postes vont tenter d'harmoniser.

Bien qu'existant de manière marginale ou parcellaire au XVIII<sup>e</sup> siècle, à partir des premières années du XIX<sup>e</sup> siècle, les guides de voyage incluent fréquemment des extraits ou l'intégralité des règlements des postes, ainsi que les tarifs, souvent en début d'ouvrage. Il devient alors intéressant de remarquer l'évolution de ces règlements et ce qu'ils induisent. Par exemple, l'Anglais John William Lake n'intègre pas le même règlement des postes françaises entre deux éditions de son *Guide de l'étranger à Londres*. Dans la version de 1827<sup>1</sup>, les « lois et règlements de postes et voitures » ne représentent que sept pages, tandis qu'ils correspondent à vingt-et-unes pages dans la version de 1835<sup>2</sup>. La précision croissante et l'inflation des règles du service postal témoignent de la volonté d'encadrement des différents aléas et imprévus possibles. Concernant les droits et devoirs aussi bien des maîtres de poste et des postillons que des voyageurs, ces règlements visent à limiter les imprévus, donc les pertes de temps. En effet, l'aspect temporel se fait de plus en plus présent à travers les règlements les plus récents. Dans l'édition de 1835, Lake se réfère au *Livre de Poste* officiel français de 1832, « approuvé par le ministre secrétaire d'État des finances le 29 mars 1832 »<sup>3</sup> et « qui fait loi en cas de contestation »<sup>4</sup>. Ce règlement se veut exhaustif en prévision de tous les cas de figure et désaccords possibles entre voyageurs et maîtres de poste. Il prévoit par exemple des durées précises de parcours et de relayage :

---

<sup>1</sup> John William LAKE, *Guide de l'étranger à Londres* [...], *op. cit.*

<sup>2</sup> John William LAKE, *Guide de l'étranger à Londres* [...], *op. cit.*

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 3.

<sup>4</sup> *Ibid.*

Une poste doit être parcourue entre quarante et cinquante minutes au plus dans les localités ordinaires. Le temps employé pour le relayage des voitures en poste ne doit pas dépasser cinq minutes pendant le jour et un quart d'heure pendant la nuit. Les postillons ne peuvent s'arrêter, sans la permission des voyageurs, que le temps nécessaire pour laisser souffler leurs chevaux<sup>1</sup>.

Si le règlement encadre le temps de parcours dépendant du postillon, il régit également la monopolisation abusive de chevaux ou les pertes de temps occasionnées par des voyageurs :

Les voyageurs qui auront commandé des chevaux de poste et qui les renverront sans s'en servir, paieront le prix d'une poste pour les chevaux et les guides à titre de dédommagement. Ceux qui auront fait venir des chevaux et qui ne partiront pas immédiatement, paieront une demi-poste de plus, et les guides dans la même proportion pour chaque heure de retard. Les voyageurs dont la voiture casse dans le trajet d'un relais à un autre, sans que l'accident puisse être attribué à la maladresse du postillon ou à la mauvaise qualité des chevaux, paieront, à titre de dédommagement, un quart de poste par chaque heure de retard, toutes les fois que le retard excédera deux heures au-delà du temps accordé pour la course<sup>2</sup>.

À propos des malles-poste, service du transport de courrier, plus cher et plus inconfortable mais bien plus rapide car jouissant de certains privilèges, dont le voyage de nuit, nous pouvons lire : « les directeurs ne doivent pas admettre dans les malles-poste des voyageurs évidemment atteints de maladies ou d'infirmités qui seraient de nature à ralentir la marche des voitures ou à incommoder les autres voyageurs »<sup>3</sup>. Le règlement des postes françaises devient de plus en plus précis car il vise à prévoir les différents cas de figure amenant des conflits et des retards imprévus.

Cependant, l'hétérogénéité géographique des postes et leur évolution constante, parfois marquée par de faibles régressions de qualité de service comme lors des troubles révolutionnaires en France, rendent difficile l'évaluation du service. Ceux qui en parlent le plus sont naturellement ceux qui utilisent ce service, à savoir les voyageurs. Certains en parlent peu tandis que d'autres décrivent avec minutie leurs péripéties. Comme nous l'avons vu dans le troisième chapitre, les voyageurs se contredisent de temps à autre,

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 14.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 12-13.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 17.



parfois sur la même route. En effet, il suffit d'une mauvaise ou bonne saison climatique pour que la route se détériore fortement ou que le maître de poste ait changé pour que la qualité du service empire ou évolue favorablement.

Si l'on en croit Adolphe Blanqui, la poste anglaise est excellente en 1823, car elle est d'une régularité et d'une exactitude sans faille :

Les relais sont généralement établis à des intervalles de seize milles, que l'on parcourt dans moins de deux heures avec une régularité constante : l'exactitude des maîtres de poste et des cochers est exemplaire sous ce rapport, même dans les provinces les plus éloignées de la capitale<sup>1</sup>.

Justement, le moyen le plus simple de rationaliser ou rentabiliser le temps et l'argent est de suivre un programme de voyage établi avant le départ qui suit la volonté et les intérêts du voyageur. Si la poste tend vers ce modèle d'exactitude en réduisant les imprévus, la vapeur concrétise ce rêve. Nous avons déjà vu dans le troisième chapitre à quel point la motorisation à vapeur des bateaux, tant sur les fleuves que sur la mer, a permis l'émancipation des conditions climatiques, notamment du vent, par rapport à la navigation à voile. À l'exception de phénomènes climatiques exceptionnels, le navire est en mesure de quitter le port, le jour et à l'heure prévue, à défaut d'attendre plusieurs jours voire plusieurs semaines un vent favorable. Il en va logiquement de même avec le chemin de fer. Outre sa vitesse intrinsèque, la régularité du train, donc l'absence d'imprévu lors du déplacement, est perçue comme l'un des principaux avantages, sur lequel tous les auteurs défendant le train insistent. Napoléon Chaix ne fait pas exception à la règle dans ses *Conseils aux voyageurs* de 1854 :

Le chemin de fer, par son mouvement incessant de jour et de nuit, par la ponctualité mathématique de ses heures d'arrivée et de départ, sur laquelle les saisons n'ont que peu ou point d'influence, autorise tous les calculs et toutes les combinaisons ; il donne le pouvoir de partir et de rentrer quand on veut, et de réaliser en peu d'heures des opérations qui exigeaient autrefois un temps et des dépenses considérables<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Adolphe BLANQUI, *Voyage d'un jeune Français en Angleterre et en Ecosse pendant l'automne 1823*, op. cit., p. 31.

<sup>2</sup> Napoléon CHAIX, *Conseils aux voyageurs*, op. cit., p. 44.

Quelques pages avant, il lie la vitesse du déplacement du train à la rationalisation du temps, à l'industrie et au développement économique et social :

La circulation est encore dans l'enfance. Chez presque tous les peuples, le départ et l'arrivée de nos anciens véhicules sont irréguliers et incertains ; les affaires en souffrent. Cette irrégularité tient au manque de centres. Mais les chemins de fer assurent la fréquence et la ponctualité du service [...] L'apparition de la locomotive, suivie de son cortège de wagons, réveillera l'habitant des campagnes de son antique sommeil, et mettra fin à ce gaspillage de temps dont nous rendent encore témoins les fermiers, les petits commerçants et la petite industrie. Ils comprendront infailliblement la propriété multiple et essentielle du chemin de fer, d'être un service *commun, compréhensif, fréquent et régulier, prompt et à bas prix* ; et le wagon deviendra l'*omnibus* par excellence, l'omnibus de la production et du travail<sup>1</sup>.

Parfaitement en accord avec les conceptions bourgeoises exaltant le progrès de son époque, la régularité et la vitesse du chemin de fer, donc sans les imprévus, vont à ses yeux contribuer au développement de la France.

Cette quête de la régularité et du prévisible dans le déplacement se retrouve également dans les guides de voyage. Dans la préface du Guide-Bleu de la Grèce de 1953, Francis Ambrière regarde rétrospectivement l'apparition du premier guide Hachette, presque un siècle auparavant :

Le guide de la Grèce publié par la Librairie Hachette aura bientôt cent ans, [...] Cette innovation coïncidait avec la révolution provoquée dans les moyens de transport par le développement des voies ferrées et les progrès de la navigation à vapeur, offrant ainsi des facilités à une catégorie nouvelle de voyageurs. Les déplacements sur une grande distance cessaient d'être le privilège de quelques personnes favorisées par la fortune, et le tourisme naissait à la forme que nous lui connaissons d'aujourd'hui. Mais au désir d'une documentation complète et précise venaient s'ajouter, dans le même temps, le goût du confort, le souci de la sécurité, le besoin d'une certitude ne laissant au hasard que le minimum de place<sup>2</sup>.

Dans cet extrait, il lie la révolution touristique à la révolution des transports, mais sa dernière phrase est celle qui nous intéresse le plus, car elle révèle l'une des utilités principales du guide moderne : ne laisser au hasard que le minimum de place. En effet,

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 25.

<sup>2</sup> Francis AMBRIERE, *Grèce*, Paris, Hachette, coll. « Guides-bleus », 1953 ; Cité par Elsa DAMIEN, *La notion de guide à l'épreuve du tourisme naissant. Les voyageurs anglo-saxons en Italie à l'ère industrielle*, Paris III - Sorbonne Nouvelle, Paris, 2004, p. 75.

pour Elsa Damien, Francis Ambrière expose le « cahier des charges du guide moderne »<sup>1</sup> : documentation, confort, sécurité, et besoin de certitude. Suivant le modèle de l'honnête homme, le guide contribue à la culture de la prévoyance, ce qui couplé à la vitesse du déplacement offre de nouvelles possibilités, qui se concrétisent dans les pratiques touristiques modernes.

Il est cependant nécessaire de relativiser cet anéantissement progressif de l'imprévu au cours de notre période d'étude sur deux points. Premièrement à l'échelle de l'Europe les conditions de voyage demeurent encore extrêmement hétérogènes au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Si la qualité des conditions de transport augmente et est satisfaisante sur les grandes routes, notamment d'Europe de l'Ouest, la situation est bien différente sur les réseaux secondaires et dans les confins européens. En dehors des lignes locales, le chemin de fer ne relie quant à lui malgré son développement exponentiel que des grands centres urbains au milieu du siècle.

La seconde limite correspond au changement de paradigme qui s'opère dans le second tiers du XIX<sup>e</sup> siècle. La quête de la prévisibilité est progressive, autant que l'évolution des pratiques du voyage. Durant ces années coïncident différents modèles de voyage, notamment l'ancien du Grand Tour et le moderne des premiers touristes, avec au milieu toute la palette de déclinaisons possibles. Cela se retrouve notamment dans les voyages effectués ou les récits publiés à cette époque. Si la comtesse Potocka voyage durant plus d'un an pour découvrir l'Italie entre 1826 et 1827<sup>2</sup>, il ne faut à Achille Lheureux et Ambroise Richard que cinq mois pour découvrir les mêmes trésors de la péninsule et l'Est de la Suisse l'année suivante<sup>3</sup>. Isabella Romer raconte quelques années plus tard une anecdote révélatrice de la superposition de l'ancien et du nouveau modèle de voyage face à l'imprévu<sup>4</sup>. Voguant à bord du *Minos*, un bateau à vapeur français entre Malte et Marseille, elle raconte – en anglais et français – l'échange entre une Irlandaise de

---

<sup>1</sup> Elsa DAMIEN, *La notion de guide à l'épreuve du tourisme naissant*, op. cit., p. 76.

<sup>2</sup> Anna POTOCKA, *Voyage d'Italie (1826 - 1827)*, op. cit.

<sup>3</sup> Ambroise RICHARD et Achille LHEUREUX, *Voyage de deux amis en Italie par le midi de la France et retour par la Suisse et les départements de l'Est*, op. cit.

<sup>4</sup> Éventuellement fausse ou largement romancée, cette anecdote n'en demeure pas moins révélatrice, rien que par le fait d'exister sur plusieurs pages du récit d'Isabella Romer.

haut rang, femme d'un officier, et le capitaine français. Étant malade du mal de mer, le capitaine s'enquiert des symptômes de cette passagère, puis et elle répond :

Oh non, dit-elle, cela va très-mal ; cela n'ira jamais mieux ; cela ne peut pas aller bien dans un bateau à vapeur – et dans un bateau à vapeur français surtout ! Oh je n'aime que les grands bâtiments anglais à voiles, moi ! Ah ! écoutez, Madame, répondit le capitaine passablement énervé du dénigrement de l'Anglaise sur les navires à vapeur français : Je ne dis pas que les bateaux voiliers ne soient plus agréables sous quelques rapports ; mais du moins vous conviendrez que les vapeurs possèdent sur eux l'immense avantage de la vitesse et de l'exactitude, car à quelques heures de près, on peut toujours calculer la durée du trajet. Qu'est-ce que cela me fait, répondit-elle sèchement, si en attendant je dois être empoisonnée par votre fumée, et votre mauvaise odeur !<sup>1</sup>

Utilisant le train entre Beaucaire et Nîmes et plusieurs bateaux à vapeur, tant sur des fleuves (Rhône, Guadalquivir) que sur la mer Méditerranée, Isabella Romer semble dès 1842 adepte de la motorisation thermique. L'histoire qu'elle raconte sert donc à mettre en valeur les nouvelles pratiques de voyage issues de la vapeur face à l'ancienne manière qui n'accorde que bien moins d'intérêt à la « vitesse et l'exactitude ».

Finalement, l'équation apparaît relativement simple : moins d'imprévu équivaut à une meilleure organisation et à plus de vitesse. Le problème s'appréhende également dans le sens inverse : pour augmenter la vitesse de transport il est nécessaire de réduire les imprévus. Les Européens du XVIII<sup>e</sup> et surtout du XIX<sup>e</sup> siècle ont donc cherché à résoudre ce problème dans les deux sens. Malgré les immenses progrès réalisés, la diversité des situations prédomine. L'imprévu existe toujours au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle ainsi qu'évidemment, dans une moindre mesure, aujourd'hui. Cependant les progrès accomplis vont jusqu'à faire dire à Jules Verne, par le biais de Phileas Fogg, que l'imprévu n'existe plus en 1872 : « – Vingt mille livres ! s'écria John Sullivan. Vingt mille livres qu'un retard imprévu peut vous faire perdre ! – L'imprévu n'existe pas, répondit simplement Phileas Fogg »<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Isabella Frances ROMER, *The Rhone, the Darro, and the Guadalquivir, a summer ramble in 1842*, Londres, 1843, vol. 2, p. 388-389.

<sup>2</sup> Jules VERNE, *Le tour du monde en quatre-vingt jours*, Paris, J. Hetzel et Compagnie, 1873, p. 14.

## *Vivre le temps de son voyage ou le choix de la vitesse*

### *Entre ennui et impatience, l'appréciation de l'espace-temps en voyage*

En tant qu'humains, les voyageurs ressentent puissamment le temps. Nous avons fourni et expliqué plusieurs exemples de perception et d'écriture du temps en voyage au cours de cette thèse, notamment dans le deuxième chapitre. Bien qu'il existe autant de perceptions du temps que de voyages et de voyageurs, il est néanmoins possible de les regrouper en quelques grandes catégories que nous résumons ici.

En premier lieu beaucoup de voyageurs sont conscients de la relativité du temps. Le temps semble ainsi accélérer lorsque le voyageur est satisfait d'être où il est, qui plus est dans une situation agréable, comme Blanqui admirant les chutes d'eau de la Clyde, près de Lanark en Écosse : « Les heures s'écoulaient aussi rapides que les eaux devant cet admirable spectacle »<sup>1</sup>. À l'inverse le temps semble ralentir lorsque le voyageur n'est pas satisfait, qu'il se trouve dans une position inconfortable ou qu'il s'ennuie, à l'instar de Giraudeau de Saint-Gervais en haute mer : « Au large, les heures sont lentes, les journées immenses »<sup>2</sup>.

En second lieu, le temps est conçu comme un bien unique, « toujours si précieux aux voyageurs »<sup>3</sup>. Il peut se « gagner », se « perdre » et se rattraper, à l'instar de Karamzine à Francfort en 1789 : « Pour regagner le temps perdu, je me suis mis à courir la ville presque sans me reposer, et j'ai tant marché que j'ai les jambes tout endolories »<sup>4</sup>. Si certains tentent, comme Goethe à Naples, de « rattraper le temps perdu »<sup>5</sup>, d'autres sont dans l'optique d'une économie, d'une recherche de rationalisation. Après avoir écrit qu'un mois ou cinq semaines suffisent à découvrir le Danemark, Wraxall précise qu'il « ne retardera pas [son] départ d'une heure de plus, après ce temps passé »<sup>6</sup>. D'une autre

---

<sup>1</sup> Adolphe BLANQUI, *Voyage d'un jeune Français en Angleterre et en Écosse pendant l'automne 1823*, op. cit., p. 181.

<sup>2</sup> Jean GIRAudeau DE SAINT-GERVAIS, *Souvenirs de voyage*, op. cit., p. 208.

<sup>3</sup> Giuseppe ACERBI, *Voyage au Cap-Nord*, op. cit., p. 8.

<sup>4</sup> Nicolaï KARAMZINE, *Lettres d'un voyageur russe*, op. cit., p. 35.

<sup>5</sup> Johann VON GOETHE, *Voyage en Italie*, Paris, Aubier, 1961, vol. 1, p. 445.

<sup>6</sup> Nathaniel WRAXALL, *Cursory remarks*, op. cit., p. 24.

manière, Marc-Auguste Pictet se sent « comprimé » de ne disposer que de trop peu de temps à son goût lors de son voyage dans les Iles Britanniques<sup>1</sup>. Il semble trouver la solution quelques semaines plus tard à Dublin – au moins pour deux jours –, par l'élaboration d'un « plan de campagne » lui permettant une gestion optimale du temps imparti à son voyage : « Le lendemain nous avons beaucoup de choses à voir [...] Nous fîmes ensemble notre plan de campagne, pour employer au mieux possible tous nos quarts d'heure pendant deux jours, et il a été exécuté à notre pleine satisfaction »<sup>2</sup>.

Les temporalités ne se perçoivent et ne s'expriment pas uniquement de manière consciente. Les voyageurs ressentent d'innombrables émotions, dont de nombreuses créées ou directement issues du traitement de l'information temporelle. Parmi toute la palette des émotions, deux sont fréquemment évoquées dans les récits : l'ennui et l'impatience.

D'après l'*Encyclopédie* l'ennui est une :

Espèce de déplaisir qu'on ne saurait définir : ce n'est ni chagrin, ni tristesse ; c'est une privation de tout plaisir, causée par je ne sais quoi dans nos organes ou dans les objets du dehors, qui au lieu d'occuper notre âme, produit un malaise ou dégoût, auquel on ne peut s'accoutumer<sup>3</sup>.

L'impatience est quant à elle définie comme une « inquiétude de celui qui souffre, ou qui attend avec agitation l'accomplissement de ses vœux »<sup>4</sup>. L'ennui et l'impatience sont étroitement liés, d'autant plus dans le cadre du voyage. Si le voyageur subit une « privation de tout plaisir » causée par les « objets du dehors », il devient le plus souvent impatient d'atteindre un objet lui procurant du plaisir. Néanmoins pour accéder aux plaisirs recherchés il doit attendre. Or, comme nous l'avons vu, « le voyageur emmène l'attente comme viatique »<sup>5</sup>, ce qui ajoute encore de l'impatience à l'ennui déjà existant. Les voyageurs cherchent à se soustraire à ces situations. En effet, l'ennui est honni par les

---

<sup>1</sup> Marc-Auguste PICTET, *Voyage de trois mois en Angleterre, en Ecosse, et en Irlande pendant l'été de l'an IX*, Genève, 1802, p. 67: « J'hésitais, par un motif qui n'a pas cessé de me comprimer dans tout le voyage, le peu de temps que j'avais devant moi ».

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 205.

<sup>3</sup> CHEVALIER DE JAUCOURT, « Ennui », in Denis DIDEROT et Jean le Rond D'ALEMBERT (dirs.), *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, par une société de gens de lettres*, Paris, Le Breton - Durand - Briasson - David, 1755, vol. 5, p. 693.

<sup>4</sup> *Ibid.*, vol. 8, p. 584.

<sup>5</sup> Christophe STUDENY, « Une histoire de la vitesse : le temps du voyage », *op. cit.*, p. 115.

voyageurs autant qu'il est craint. Pour Madame du Boccage, à la fin des années 1750, « la peur de l'ennui nous est toujours funeste »<sup>1</sup>, tandis que Bartholdy subit l'attente chez un douanier comme « d'une mortelle heure »<sup>2</sup>. Les figures de l'ennui ne sont pas uniformes sur la période, elles subissent même une grande évolution. L'analyse de l'évolution de l'ennui et de l'impatience en voyage permet d'éclairer l'évolution des cadres temporels viatiques, et dans une moindre mesure ceux de la société.

Sylvain Venayre constate que l'ennui est très présent dans les récits manuscrits tant au XVI<sup>e</sup> qu'au XIX<sup>e</sup> siècle, particulièrement dans le cadre des missions scientifiques, où les savants et « les explorateurs consignèrent ainsi volontiers leur sentiment d'un étirement infini du temps »<sup>3</sup> Il remarque également que les évocations de l'ennui ont tendance à être atténuées voire à disparaître dans les récits publiés. Cependant, dans les récits publiés que nous avons étudiés, les mentions de l'ennui sont abondantes. Cette première constatation pose la question de l'écriture de l'ennui dans le récit. Nous l'avons vu avec les manuels de voyage du XVIII<sup>e</sup> siècle et antérieurs, la tradition classique ne conçoit le déplacement, de même que le récit qui en résulte, qu'avec une finalité d'instruction. À première vue cette conception entre en contradiction avec l'écriture de l'ennui, car comme l'écrit Anne-Gaëlle Weber, « l'aveu de l'ennui est celui de l'incapacité du voyageur à rendre son voyage utile et de la négation même du voyage instructif »<sup>4</sup>. Toutefois, mis en avant par de nombreux voyageurs il a deux finalités. Premièrement il contribue paradoxalement à attester de la précision des observations. Le voyageur ne se perd pas dans des plaisirs autres que sa recherche, n'est pas déconcentré et fournit une recherche savante de qualité<sup>5</sup> : « pour instruire, corriger et expliquer, le voyageur se doit donc d'être ennuyeux »<sup>6</sup>. Deuxièmement, l'ennui peut être analysé comme une figure stylistique liée à la manière d'écrire un récit de voyage ou revendiqué comme une

---

<sup>1</sup> Anne-Marie DU BOCCAGE, *Lettres de Madame du Boccage*, *op. cit.*, p. 62-63.

<sup>2</sup> Jakob Ludwig BARTHOLDY, *Voyage en Grèce, fait dans les années 1803 et 1804*, Paris, 1807, vol. 2, p. 188.

<sup>3</sup> Sylvain VENAYRE, « Présentation », in Sylvain VENAYRE, Pascale GOETSCHÉL, Christophe GRANGER et Nathalie RICHARD (dirs.), *L'ennui, histoire d'un état d'âme XIXe - XXe siècle*, Paris, Publication de la Sorbonne, 2012, p. 112.

<sup>4</sup> Anne-Gaëlle WEBER, « Le droit à l'ennui dans le récit de voyage du XIXe siècle », in Sylvain VENAYRE, Pascale GOETSCHÉL, Christophe GRANGER et Nathalie RICHARD (dirs.), *L'ennui, histoire d'un état d'âme XIXe - XXe siècle*, Paris, Publication de la Sorbonne, 2012, p. 163.

<sup>5</sup> Sylvain VENAYRE, « Présentation », *op. cit.*, p. 113.

<sup>6</sup> Anne-Gaëlle WEBER, « Le droit à l'ennui dans le récit de voyage du XIXe siècle », *op. cit.*, p. 173.

conception sociale d'une période. Pour reprendre Sylvain Venayre, « l'ennui, c'est entendu, fut au cœur de l'esthétique romantique »<sup>1</sup>.

Au même titre que les imprévus, tous les voyageurs semblent subir l'ennui de manière plus ou moins marquée. Les raisons de s'ennuyer lors d'un voyage en Europe sont multiples, variées et dépendent de nombreux facteurs. L'inadéquation du but ou des espérances tant esthétiques que sociales des voyageurs en est généralement la cause. Plus largement, un voyageur s'ennuie lorsqu'il n'entre pas en contact avec ses centres d'intérêt, ses goûts ou ses besoins.

L'ennui se caractérise dans les espaces nécessaires à traverser pour atteindre le but du voyage aussi bien dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup>, que dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Dans le quatrième chapitre consacré aux paysages et à l'environnement naturel nous avons montré à quel point la majorité des voyageurs concevaient la plaine comme un lieu triste où la monotonie du paysage rejoint souvent la monotonie des jours, donc l'ennui. Les voyageurs sont explicites et unanimes sur cette perception. Le fils Walsh va même jusqu'à écrire qu' « une plaine, c'est ennuyeux comme la monotonie... »<sup>2</sup>. Au même titre que la plaine, la mer est couramment perçue comme un espace ennuyeux. Baretta parle d'un fléau redoutable et détestable dans l'océan Atlantique en 1760 : « Cette odieuse maladie [mal de mer] n'est pas le seul fléau qu'il faille endurer à bord d'un paquebot ; on est encore exposé à un second que l'on nomme ennui, qui est tout aussi redoutable, tout aussi détestable [...] »<sup>3</sup>. Plus loin il va même jusqu'à imaginer que son bateau est attaqué par des ennemis pour rompre son ennui<sup>4</sup>. Quarante ans plus tard, en 1802, Pictet effectue quant à lui « une ennuyeuse traversée de dix-sept heures »<sup>5</sup> à travers la Manche pour aller en Angleterre. Lorsqu'il est inconfortable et surtout trop lent le transport peut s'avérer

---

<sup>1</sup> Sylvain VENAYRE, « Présentation », *op. cit.*, p. 113.

<sup>2</sup> Joseph Alexis vicomte de WALSH et fils WALSH, *Voyage à Prague et à Léoben*, *op. cit.*, p. 172.

<sup>3</sup> Giuseppe BARETTI, *Voyage de Londres à Gênes*. *op. cit.*, vol. 1, p. 76.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 92 : « Comme l'uniformité de la vie que je mène actuellement me laisse constamment en proie à l'ennui : je m'imagine que j'éprouvai une espèce de satisfaction en entendant inopinément le ordinaire de voile, voile & je suis persuadé que dans mon humeur chagrine, je n'aurais pas été trop fâché d'échanger une douzaine de boulets avec un ennemi nous battant en retraite ».

<sup>5</sup> Marc-Auguste PICTET, *Voyage de trois mois en Angleterre, en Écosse, et en Irlande pendant l'été de l'an IX*, *op. cit.*, p. 2.



source d'ennui. Nicolaï Karamzine en fait l'expérience lors de son voyage en Allemagne en 1789 et 1790 :

Me voici à Francfort, mes amis. La route, de Gotha ici, m'a paru très ennuyeuse. Comme je voyageais en poste ordinaire, j'ai dû coucher, ou du moins séjourner de longues heures à presque toutes les stations. Les chemins sont partout si détestables, qu'il a fallu aller au pas, et les rues mêmes des petites villes ou bourgades sont si mal pavées qu'on a de la peine à avancer [...] la lenteur de la marche et ces arrêts continuels m'étaient vraiment insupportables. De plus, rien de remarquable le long de la route<sup>1</sup>.

Si l'ennui est fréquent sur la route, il n'advient pas uniquement lors d'une phase de déplacement. Selon leur taille et la concentration de divertissements ou de centres d'intérêt qu'elles contiennent, certaines villes possèdent une réputation de ville ennuyeuse. En effet, l'absence de société, de théâtres, bals, musées, universités ou cabinets de curiosité aptes à instruire ou divertir le voyageur au niveau de sa catégorie sociale est préjudiciable à un long séjour. Mannheim semble rentrer dans cette catégorie pour Hector Berlioz : « Je me suis splendidement ennuyé à Mannheim, malgré les soins et les attentions tout aimables d'un Français »<sup>2</sup>. Citons encore le lazaret, paroxysme de l'ennui pour les voyageurs, d'autant plus que cet arrêt sans aucun intérêt est contraint.

Pour combattre l'ennui les voyageurs trouvent des occupations. Certains chantent sur le bateau comme Creuzé de Lesser<sup>3</sup>, d'autres achètent des livres ou lisent ce qu'ils trouvent en route. Alfieri achète ainsi trente-six volumes d'auteurs italiens en prévision de son voyage de Paris en Espagne :

J'achetai à Paris une collection des principaux poètes et prosateurs italiens, en trente-six volumes d'un petit format parfaitement imprimés [...] Ainsi armé de ce fort bouclier contre l'ennui et l'oisiveté, ce qui ne m'empêchait pas de rester oisif, et d'ennuyer les autres en m'ennuyant moi-même, je partis pour l'Espagne vers le milieu d'août<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Nicolaï KARAMZINE, *Lettres d'un voyageur russe*, op. cit., p. 27.

<sup>2</sup> Hector BERLIOZ, *Voyage musical en Allemagne et en Italie*, Paris, 1844, vol. 1, p. 63.

<sup>3</sup> Auguste CREUZE DE LESSER, *Voyage en Italie et en Sicile, fait en 1801 et 1802*, Paris, Didot l'Ainé, 1806, p. 100 : « Nous avons d'autres manières d'abrégé le temps, et sur ces côtes lointaines nous nous rapprochions en quelque sorte de notre pays en chantant quelques un des airs qui y sont nés ».

<sup>4</sup> Vittorio ALFIERI, *Ma vie*, op. cit., p. 176-177.

Si le « bouclier » livresque ne semble pas très efficace pour Vittorio Alfieri, il fonctionne pour Sir John Carr qui retrouve dans ses affaires le catalogue des expositions d'un musée, tandis qu'il se trouve près de l'île d'Åland entre la Suède et la Finlande :

Au milieu d'un *ennui* pesant, inséparable d'une telle situation, j'ai retrouvé par chance au fond de mon portemanteau un catalogue des expositions de l'année. Avec ce précieux objet dans ma main, j'ai sauté à l'arrière du petit canoé et défié l'obscurité des rochers. Revigoré, j'ai revisité en mémoire la splendide *gallery of British arts*<sup>1</sup>.

Finalement les moyens de combattre l'ennui en voyage aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles ne sont pas très éloignés de ceux d'aujourd'hui. Hier comme aujourd'hui, ils ne fonctionnent parfois que trop médiocrement.

Outre l'ennui, l'impatience est le second état émotionnel directement dépendant du temps qu'éprouvent maintes fois les voyageurs. Si l'ennui se subit, l'impatience se provoque, notamment lorsque la volonté des voyageurs se trouve contrariée. Ils deviennent impatients lorsqu'ils désirent avancer, atteindre l'étape suivante, le but de leur voyage ou que leurs plans se trouvent contrecarrés. Madame du Boccage s'impatiente ainsi sur la route du fait du retard accumulé à cause de la mauvaise conduite de ses guides qui va la faire rater un rendez-vous avec des notables de Frascati en Italie : « Malgré notre empressement à les rejoindre, nous manquâmes longtemps au rendez-vous par l'erreur des postillons. Notre impatience égalait la faute de nos guides. Le chemin, quoique beau, me parut d'une longueur horrible »<sup>2</sup>. Les voyageurs ne s'impatientent pas uniquement en mouvement. Lorsque la durée des arrêts s'éternise, d'autant plus dans des lieux de peu d'intérêt, l'ennui survient et la patience vient à leur manquer, à l'instar de Léonie d'Aunet en Suède :

Helsingborg est un de ces endroits où l'on se sent vivement saisi de cette impatience particulière connue des voyageurs, qui fait faire dix fois en une heure le trajet de la poste à l'auberge, en demandant désespérément ses chevaux d'un côté et son souper de l'autre, afin d'en finir vite avec leur plate tranquillité et leur morne insignifiance<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> John CARR, *A Northern summer or travels round the Baltic through Denmark, Sweden, Russia, Prussia and part of Germany in the year 1804*, *op. cit.*, p. 187.

<sup>2</sup> Anne-Marie DU BOCCAGE, *Lettres de Madame du Boccage*, *op. cit.*, p. 253.

<sup>3</sup> Léonie D'AUNET, *Voyage d'une femme au Spitzberg*, *op. cit.*, p. 50.

Léonie D'Aunet n'est pas la seule à utiliser l'impatience comme corollaire de l'ennui. Les voyageurs sont nombreux à s'impatienter dès que l'ennui les guette, à n'importe quel moment de leur voyage.

L'impatience peut également être plus générale. Un voyage ne s'entreprend pas sans but préalablement défini. Or, pour atteindre cet objectif, le voyageur doit nécessairement se déplacer dans l'espace. Pour beaucoup la route entre le point de départ et l'objectif fait partie intégrante du voyage : ils prennent le temps de s'arrêter et de découvrir les points d'intérêt en chemin, quitte à faire des détours. À l'inverse, d'autres voyageurs ressentent une impatience, qui croît souvent au fur et à mesure que l'objectif se rapproche. Pierre-Clément Berard manifeste par exemple son impatience de retrouver les Bourbons exilés à Prague au début des années 1830 en ne faisant qu'un court séjour à Leipzig :

Nous passâmes rapidement cette ville [Leipzig] surchargée de tant de souvenirs, jetant néanmoins çà et là quelques regards à la dérobée et seulement comme pour en conserver mémoire ; car il nous tardait d'échapper à la responsabilité d'un plus long séjour dans des lieux dont l'histoire est si riche. D'ailleurs, plus nous approchions du but de notre voyage et plus les pensées qui s'y rattachaient naturellement semblaient nous dominer ; nous comptions impatientement les heures qui nous séparaient encore de l'auguste famille que nous allions contempler dans son troisième exil<sup>1</sup>.

Comme pour Berard, l'impatience peut être relativement générale au cours du voyage aller. Elle peut également l'être dans une moindre mesure au voyage retour, qui comporte généralement beaucoup moins d'intérêt pour les voyageurs, l'objectif ayant déjà été atteint. D'après Christophe Studeny, « le voyageur aux longs jours prodigue de ses heures, a le temps devant lui, avec l'horizon de la route, sans impatience du point d'arrivée »<sup>2</sup>, du fait de la longue durée des voyages et des nombreux imprévus. Les exemples cités et les nombreux autres dont nous disposons semblent contredire son analyse sur la psychologie des voyageurs.

À l'instar de l'ennui, l'écriture de l'impatience répond à plusieurs logiques. Elle peut être perçue comme opposée aux principes du voyage à visée d'instruction.

---

<sup>1</sup> Pierre-Clément BERARD, *Mon voyage à Prague*, *op. cit.*, p. 19.

<sup>2</sup> Christophe STUDENY, « L'emprise de l'heure », *Romantisme*, 2016, vol. 4, n° 174, p. 12.

L'impatience de Bérard qui ne visite que partiellement Leipzig peut ainsi être interprété comme contre-productive. À l'inverse, elle prouve la détermination du voyageur à atteindre son objectif, notamment dans le cadre du voyage savant. L'ennui n'est pas une invention du XIX<sup>e</sup> siècle : les extraits de récits de voyage que nous venons de citer couvrent toute la période. De manière plus large, une grande majorité des voyageurs étudiés racontent s'ennuyer et s'impatienter au moins une fois au cours de leur déplacement. Cependant la signification que revêt l'expression de ces émotions évolue au tournant des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles dans la société autant que dans l'art et la littérature<sup>1</sup>. Au XVIII<sup>e</sup> siècle l'ennui a le statut d'une maladie de l'âme, d'une affection personnelle, qui se combat par les plaisirs de l'instruction ou par d'autres amusements. Ainsi, l'Émile de Rousseau, ancré dans le présent, ne connaît ni l'ennui, ni l'impatience<sup>2</sup>. Au tournant des deux siècles, la Révolution française et le développement de l'écriture personnelle par le biais de journaux intimes – et des récits de voyage – font basculer les significations de l'ennui<sup>3</sup>. Pour reprendre les expressions de Michèle Huguet l'ennui devint le « porte-parole d'un mal social »<sup>4</sup> ou « la souffrance d'un temps nouveau qui a déçu »<sup>5</sup> imputé à la société post révolutionnaire. Puis, la revendication de ce mal s'incarne dans le romantisme, notamment à travers la figure de Chateaubriand, comme signe du mal nécessaire au génie poétique<sup>6</sup>.

L'apparition du chemin de fer va encore contribuer à renforcer le sentiment de l'ennui au XIX<sup>e</sup> siècle, et ce, dès l'ouverture des premières gares dans les années 1830. Durant les

---

<sup>1</sup> Norbert JONARD, *L'ennui dans la littérature européenne : des origines à l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle*, Paris, Honoré Champion, 1988.

<sup>2</sup> Jean-Jacques ROUSSEAU, *Émile ou De l'Éducation*, Paris, Garnier, 1992, p. 522 : « À l'instant que je m'ennuie, je m'en vais. [...] Si le mauvais temps m'arrête et que l'ennui me gagne, alors je prends des chevaux. Si je suis las... mais Émile ne se lasse guère ; il est robuste, et pourquoi se laisserait-il ? Il n'est point pressé. S'il s'arrête, comment peut-il s'ennuyer ? Il porte partout de quoi s'amuser [...] Je n'ai point élevé mon Émile pour désirer ni pour attendre, mais pour jouir ; et quand il porte ses désirs au-delà du présent, ce n'est point avec une ardeur assez impétueuse pour être importuné de la lenteur du temps. Il ne jouira pas seulement du plaisir de désirer, mais de celui d'aller à l'objet qu'il désire ; et ses passions sont tellement modérées qu'il est toujours plus où il est qu'où il sera ».

<sup>3</sup> Michèle HUGUET, *L'ennui et ses discours*, Paris, PUF, 1984, p. 132 ; Sylvain VENAYRE, Pascale GOETSCHEL, Christophe GRANGER et Nathalie RICHARD (dirs.), *L'ennui, histoire d'un état d'âme XIX<sup>e</sup> - XXI<sup>e</sup> siècle*, Paris, Publication de la Sorbonne, 2012, p. 112.

<sup>4</sup> Michèle HUGUET, *L'ennui ou la douleur du temps*, Paris, Masson, 1987, p. 132.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 144.

<sup>6</sup> Véronique NAHOUM-GRAPPE, *L'ennui ordinaire. Essai de phénoménologie sociale*, Paris, Éd. Austral, 1995, p. 19.

premières années l'ennui est plutôt synonyme d'attente, il est facilement combattu par l'excitation des premiers voyages en train. Cependant, à partir des années 1850, lorsque le chemin de fer devient commun, l'ennui prend une forme de « désœuvrement, lugubre, noir, où les voyageurs se laissent aller parfois à redouter le transport en chemin de fer »<sup>1</sup>. Dans un ouvrage relatif au voyage en train, Eugène Delattre va même jusqu'à renommer en 1858 la salle d'attente en « salle d'ennui » : « Entrons dans la salle d'attente, justement appelée salle d'Ennui [...] Aujourd'hui on s'y ennue. Rien qui flatte la vue. Des murailles nues, des barres de bois et des visages mornes. Notre siècle est sombre et froid »<sup>2</sup>.

Le romantisme et Chateaubriand, les gares, Lamartine qui proclame à l'Assemblée que « la France est une nation qui s'ennue »<sup>3</sup>, contribuent à faire du XIX<sup>e</sup> siècle, le « siècle de l'ennui ». Alors est-ce que les voyageurs du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle s'ennuient et sont plus impatients que leurs ancêtres un siècle plus tôt ? Il est difficile de répondre à cette question tant les discours à propos de ces émotions sont liés aux modèles et esthétiques du voyage autant que de son écriture. Concernant les voyageurs, leur ennui et impatience sont indissociables de leur conditionnement temporel, donc des temps sociaux. La précision temporelle croissante de la société peut mettre sur la piste d'un ennui arrivant plus rapidement et plus profond. Alain Corbin est parvenu à cette même conclusion à propos du temps libre que l'on peut comparer au temps d'attente en voyage. Selon lui, l'invention du temps libre au XIX<sup>e</sup> siècle est étroitement corrélée à la vitesse ainsi qu'à la perception du temps et de sa mesure, au prisme de la recherche croissante d'exactitude<sup>4</sup>. Il en résulte une influence majeure sur les figures de l'attente et donc de l'ennui et de l'impatience<sup>5</sup>. Il semblerait logique que l'augmentation des vitesses et de la précision des transports influence le ressenti de l'ennui et de l'impatience. Si les phases d'attente deviennent plus courtes, les déplacements plus rapides et les imprévus moins fréquents, les voyageurs perdent d'une certaine manière l'habitude de s'ennuyer. Or, lorsqu'ils

---

<sup>1</sup> Stéphanie SAUGET, « L'ennui dans les gares au XIX<sup>e</sup> siècle », in Sylvain VENAYRE, Pascale GOETSCHER, Christophe GRANGER et Nathalie RICHARD (dirs.), *L'ennui, histoire d'un état d'âme XIX<sup>e</sup> - XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Publication de la Sorbonne, 2012, p. 226.

<sup>2</sup> Eugène DELATTRE, *Tribulations des voyageurs et des expéditeurs en chemin de fer*, *op. cit.*, p. 79.

<sup>3</sup> Discours du 10 janvier 1839.

<sup>4</sup> Alain CORBIN (dir.), *L'avènement des loisirs*, *op. cit.*, p. 251.

<sup>5</sup> *Ibid.*

seront inévitablement confrontés à l'attente ou à un lieu sans intérêt à leurs yeux, leur ennui n'en sera que plus profond et leur impatience plus pressante.

## *Entre conquête et réticences à la célérité du voyage : perceptions de l'accélération des transports par les voyageurs*

### *Profiter des nouvelles vitesses de déplacement*

Les voyageurs composent nécessairement avec les infrastructures et les contraintes matérielles du lieu autant que de la période du voyage. Nous avons décrit et analysé l'évolution de ces cadres du voyage ainsi que l'évolution des vitesses qui en résultent dans le troisième chapitre. Il en ressort que malgré les disparités temporelles et régionales, les vitesses de transport sur terre comme sur mer augmentent continuellement entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et le premier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle. Puis, elles explosent avec la création des premières lignes de chemin de fer dans le second tiers du XIX<sup>e</sup> siècle. D'après Daniel Roche, la vitesse moyenne du transport terrestre (arrêts compris), est multipliée par trois entre 1750 et 1850, passant de 3 à 4 kilomètres par heures à 9 km/h<sup>1</sup>. Cependant cette augmentation n'est pas linéaire, elle s'accélère fortement à partir des premières années du XIX<sup>e</sup> siècle. Selon Daniel Roche les vitesses moyennes sont donc de 4,4 kilomètres par heures en 1814, 6,5 km/h en 1840 pour aboutir à 9 km/h en 1848<sup>2</sup>. Le doublement des vitesses moyennes de transport survient en moins de trente-cinq ans dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. De nombreux Européens ont donc été les premiers témoins autant que les acteurs de cette évolution. Comment ont-ils perçu ces nouvelles vitesses de transport ?

En premier lieu, pour avoir conscience de la vitesse, il est nécessaire de la conceptualiser. Le terme « vitesse » est absent du dictionnaire de Furetière en 1690 tandis que la définition occupe plus d'une page complète du XVII<sup>ème</sup> volume de l'*Encyclopédie* en 1765<sup>3</sup>. Bien que le mot vitesse soit plus ancien, ce n'est que dans le

---

<sup>1</sup> Daniel ROCHE, *Les circulations dans l'Europe moderne, op. cit.*, p. 233.

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> « Vitesse », in Denis DIDEROT et Jean le Rond D'ALEMBERT (dirs.), *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, par une société de gens de lettres*, Paris, Le Breton - Durand - Briasson - David, 1765, vol. 17, p. 359-361. Article non signé.

second tiers du XVIII<sup>e</sup> siècle qu'il prend son sens de rapport entre une distance et un temps de parcours<sup>1</sup>. Comme l'ont montré Anne Bretagnolle et Nicolas Verdier par l'exemple de la distance de poste française au XVIII<sup>e</sup> siècle, la précision croissante de la mesure des distances aurait une influence directe sur l'apparition, ou du moins la concrétisation du concept de vitesse dans les transports<sup>2</sup>. En parallèle, la diffusion de produits horlogers de précision convenable adoptés par une part sans cesse croissante de la population<sup>3</sup>, notamment à partir des dernières années du XVIII<sup>e</sup> siècle, contribue à diffuser le concept de vitesse. En effet, il n'y a pas de vitesse sans précision et sans finesse des mesures de distance et temps.

Cependant, le concept de vitesse n'apparaît pas uniquement car sa mesure devient possible. Il trouve écho dans la société, spécifiquement dans le contexte de l'accroissement des échanges internationaux et des prémices de la révolution industrielle. En effet, un besoin de vitesse se fait sentir dans la société : d'après un procès-verbal de la Société des messageries royale, en 1818, « la célérité est devenue une chose essentielle et il faut se conformer à ce vœu général »<sup>4</sup>. Il en va de même pour une partie des Français étudiés par Christophe Studeny et probablement aussi des Européens des pays les plus développés dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Le pas est l'allure réglementée pour le transport de marchandise, le trot pour les personnes et le galop demeure le privilège de la poste. Cependant, pour le bien de leurs affaires un nombre croissant de Français désirent transporter leurs cargaisons au trot et font alors des demandes en ce sens aux autorités<sup>5</sup>. Ces demandes émanant d'artisans, de marchands ou encore de négociants s'insèrent dans la logique de l'essor commercial et du développement industriel du premier XIX<sup>e</sup> siècle. Faisant écho à l'aphorisme de Benjamin Franklin du *time is money*, un rapport au préfet de police de Paris au sujet de la prolifération des omnibus (donc un transport rapide à la vitesse du trot) daté de 1835 témoigne de ce lien entre affaires et vitesse de transport : « Le temps, cette matière première de la richesse industrielle, peut,

---

<sup>1</sup> Anne BRETAGNOLLE et Nicolas VERDIER, « La mesure postale, reflet des évolutions dans le rapport au temps et à la distance au siècle des Lumières », *op. cit.*, p. 71.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 74.

<sup>3</sup> Voir chapitre 1, partie : « La précision et la démocratisation : l'horlogerie européenne au XVIII<sup>e</sup> et dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle ».

<sup>4</sup> Cité par Christophe STUDENY, *L'invention de la vitesse*, *op. cit.*, p. 154.

<sup>5</sup> Voir les exemples développés par *Ibid.*, p. 115-116.

par le fait des omnibus, être doublé du profit des hommes d'affaires, des négociants, des fabricants, des artisans et même de certains ouvriers [...]. Ces voitures ont accéléré le mouvement des affaires »<sup>1</sup>.

Le lien entre commerce et industrie d'une part et vitesse de transport d'autre part déborde des cadres purement économiques pour influencer les pratiques sociales. Un certain François-Guillaume Barillon, auteur d'un rapport sur les chemins de fer commandé par la ville de Lyon en 1842, note qu'« on veut voyager vite maintenant plus que jamais, et l'on a raison, car le temps passé sur les routes est presque toujours un temps perdu »<sup>2</sup>. Mais qui inclut-il dans le « on » ? Tous les Français ? Le paysan dauphinois autant que le bourgeois parisien ? Probablement pas. Il évoque vraisemblablement les Français de sa catégorie sociale, à savoir les bourgeois éduqués, disposant de revenus confortables. En effet, comme le note Vincent Guigueno, la vitesse est au XIX<sup>e</sup> siècle une « valeur cardinale du capitalisme, [un] marqueur social et facteur de distinction des classes bourgeoises »<sup>3</sup>. Ce serait donc chez les bourgeois, particulièrement ceux tournés vers le négoce et les affaires que le « désir de vitesse » s'exacerbe. Néanmoins, comme nous le verrons d'ici quelques pages, la réalité apparaît parfois plus contrastée.

Les nouvelles vitesses de transport et de voyage, particulièrement celles créées par la vapeur, se retrouvent logiquement dans les guides. Le chemin de fer et la navigation à vapeur marquent le changement de paradigme de la vitesse au XIX<sup>e</sup> siècle, passant de la vitesse animale à la vitesse mécanique. Certains guides se construisent spécifiquement sur ce nouveau paradigme de la vitesse, en opposition aux guides plus anciens, même si ces derniers ne sont plus anciens que de quelques années, vingt-ans tout au plus. Ainsi le rédacteur du *Practical guide for Italy, North and Central* juge en 1859 que les Murray parus au cours des vingt années précédentes ne sont déjà plus adaptés à la vitesse croissante des transports, des séjours et visites :

*Ceux-là* [les Murray] seront toujours précieux pour ceux qui prennent leur temps le long des chemins et s'intéressent aux plus menus détails ; mais quand ce que l'on désire, c'est économiser son temps au maximum, obtenir une vaste vue d'ensemble et connaître clairement

---

<sup>1</sup> Cité par *Ibid.*, p. 118.

<sup>2</sup> François-Guillaume BARILLON, *Rapport fait au conseil municipal de la ville de Lyon, sur la question des chemins de fer*, Lyon, Charvin et Nigon, 1842, p. 34.

<sup>3</sup> Vincent GUIGUENO, « Les paysages de la vitesse », *op. cit.*, p. 97.



la limite entre ce que l'on entreprendra avec un grand profit et ce que l'on sera satisfait d'avoir omis, alors *celui-ci* [le *Practical Guide*] répondra efficacement à ces exigences<sup>1</sup>.

Dans la préface de son guide, l'auteur confronte donc la pratique du voyage de « ceux qui prennent leur temps », comme une pratique quelque peu désuète, voire obsolète du tourisme face à l'efficacité d'un nouveau genre caractérisé par le résultat de l'équation entre temps et intérêt. Si le « touriste pressé » devait légitimer sa pratique quelques années auparavant, à partir du milieu du siècle et au fil des nouvelles éditions il se décomplexe et n'a plus besoin d'excuses ou de justification<sup>2</sup>. De l'autre côté de l'Atlantique, la situation est encore différente. L'auteur américain d'un guide de voyage en Europe de 1873 oppose l'Américain possédant les codes de la vitesse à la lenteur de l'habitant du Vieux Continent : « Bien sûr, un tel emploi du temps horrifierait l'Anglais lent et scrupuleux : mais il n'effraie nullement le vif Américain, qui est prompt à se déplacer et à regarder »<sup>3</sup>. Mais revenons à notre cadre européen.

Si la recherche de vitesse semble être l'apanage du bourgeois ou du négociant, l'analyse des récits de voyage nous force à nuancer ce premier résultat. Des voyageurs de diverses origines sociales témoignent à travers les multiples extraits de récits préalablement cités d'une recherche de vitesse. Or, nombreux sont ces voyageurs à n'être ni des bourgeois, ni des négociants, mais souvent des savants, des nobles, des diplomates, il s'agit donc toujours de membres des élites. Si la recherche de la vitesse dans le voyage peut sembler logique, à l'opposé, nombreux sont les voyageurs qui dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, se prennent à regretter la lenteur – relative – du voyage de leur jeunesse.

#### *Des résistances nobiliaires à la vitesse bourgeoise ?*

Lorsque le voyage est caractérisé par la lenteur et marqué par des successions d'imprévus et d'immobilisations, les voyageurs se contentent de leur situation ou désirent

---

<sup>1</sup> AN ENGLISHMAN ABROAD, *Practical guide for Italy, North and Central*, Londres, Brown, Green, Longmans & Roberts, 1859, p. v ; cité et traduit par Elsa DAMIEN, *La notion de guide à l'épreuve du tourisme naissant*, *op. cit.*, p. 137.

<sup>2</sup> Elsa DAMIEN, *La notion de guide à l'épreuve du tourisme naissant*, *op. cit.*, p. 137.

<sup>3</sup> Henri MORFORD, *Morford's Short-Trip Guide to Europe*, New York, Sheldon & Company, 1873, p. 25 ; cité et traduit par Elsa DAMIEN, *La notion de guide à l'épreuve du tourisme naissant*, *op. cit.*, p. 138.

accélérer leur marche. Les résistances à la vitesse n'apparaissent que lorsque le transport s'accélère et que les pratiques du voyage se renouvellent. À partir du moment où les vitesses de transport augmentent fortement, certains Européens commencent à regretter les anciennes lenteurs et les pratiques du voyage qui y étaient associées. Ce mouvement de contestation face à la vitesse, le plus souvent teinté de nostalgie, apparaît déjà avant la création des premiers chemins de fer, dès le premier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>.

L'opposition à la vitesse croissante des transports se manifeste en réaction aux nouvelles contraintes associées au transport rapide. Que ce soit en diligence ou en train, ce sont les trajets directs, sans possibilité d'arrêt en dehors des stations de relais ou des gares dans lesquelles l'arrêt s'effectue en un temps chronométré et préalablement défini qui déplaisent. Les voyageurs déplorent principalement les conséquences qu'induisent la célérité et les nouvelles contraintes du transport sur les pratiques de voyage. En 1774, tandis qu'il traverse le Danemark, Wraxall a le « dessein de faire la route à petites journées, pour voir à [son] aise les singularités du pays »<sup>2</sup>. À la même période John Moore, en sa qualité de précepteur, affirme que « pour former un jugement certain sur le génie et les mœurs d'une nation, il est nécessaire de vivre familièrement chez elle pendant un temps considérable »<sup>3</sup>. Or, une cinquantaine d'années plus tard, ces pratiques et préceptes de voyage deviennent plus complexes à suivre.

En effet, se déplaçant à bord de diligences ou de trains, les voyageurs regrettent de ne plus disposer de leur propre temps, du temps qu'ils souhaitent, pour regarder, voir ce qui les intéresse le long de la route et donc apprécier le déplacement en tant que voyage. En forçant le trait, l'on peut dire que par cette nouvelle manière de déplacement, la phase de transport ne fait plus partie du voyage. Elle n'est plus qu'une translation dans l'espace, le voyage n'existe que lorsque les voyageurs sont à l'arrêt et ont alors la maîtrise de leur temps. Le voyage par chemin de fer a ainsi détruit l'espace existant entre la gare de départ et celle d'arrivée, en l'écartant du champ du voyage<sup>4</sup>. Or cet espace est celui du voyage associé au déplacement dans la tradition viatique, ce qui fait dire à Wolfgang Schivelbusch

---

<sup>1</sup> Sylvain VENAYRE, *Panorama du voyage*, op. cit., p. 41.

<sup>2</sup> Nathaniel WRAXALL, *Cursory remarks*, op. cit., p. 57.

<sup>3</sup> John MOORE, *Voyage de John Moore en France, en Suisse et en Allemagne*, op. cit., p. 274.

<sup>4</sup> Wolfgang SCHIVELBUSCH, *The Railway journey: the industrialization of time and space in the 19th century*, Berkeley, UNCP, 1986, p. 37-38.

que le train provoque une « annihilation de l'espace et du temps »<sup>1</sup>. De plus, les *Skeletons tours* des guides de voyage semblent confirmer cette hypothèse en invitant les voyageurs à se déplacer le plus rapidement possible entre différents points d'intérêt, généralement des villes.

De nombreux voyageurs regrettent cette manière de se déplacer et les formes de voyage qui en résultent, à l'instar de Victor Hugo lorsqu'il se rend dans les Pyrénées en 1843. Après s'être déplacé de Paris à Angoulême en trente-six heures et aussi regretté de n'avoir pas eu le temps d'observer l'environnement, il semble déçu autant que pessimiste pour l'avenir des voyages : « Voici ce que c'est que la France, quand on la voit en malle-poste. Que sera-ce lorsqu'on la verra en chemin de fer ? »<sup>2</sup>. Au même moment, au début des années 1840, Alfred de Vigny consacre six strophes de son poème *La maison du berger* à critiquer le transport par chemin de fer, notamment la manière de voyager qu'il impose<sup>3</sup> :

Mais il faut triompher du temps et de l'espace,  
Arriver ou mourir. Les marchands sont jaloux.  
L'or pleut sous les chardons de la vapeur qui passe,  
Le moment et le but sont l'univers pour nous.  
Tous se sont dit : « Allons ! » – Mais aucun n'est le maître  
Du dragon mugissant qu'un savant a fait naître ;  
Nous nous sommes joués à plus fort que nous tous.  
[...]  
Évitons ces chemins. – Leur voyage est sans grâces,  
Puisqu'il est aussi prompt, sur ses lignes de fer,  
Que la flèche lancée à travers les espaces  
Qui va de l'arc au but en faisant siffler l'air.  
Ainsi jetée au loin, l'humaine créature  
Ne respire et ne voit, dans toute la nature,  
Qu'un brouillard étouffant que traverse un éclair.

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 33.

<sup>2</sup> Victor HUGO, « Pyrénées », in *Œuvres Complètes*, Paris, Robert Laffont, 1987, p. 751.

<sup>3</sup> Nous ne citons ici que les quatre strophes les plus éloquentes.

On n'entendra jamais piaffer sur une route  
Le pied vif du cheval sur les pavés en feu ;  
Adieu, voyages lents, bruits lointains qu'on écoute,  
Le rire du passant, les retards de l'essieu,  
Les détours imprévus des pentes variées,  
Un ami rencontré, les heures oubliées,  
L'espoir d'arriver tard dans un sauvage lieu.

La distance et le temps sont vaincus. La science  
Trace autour de la terre un chemin triste et droit.  
Le Monde est rétréci par notre expérience  
Et l'équateur n'est plus qu'un anneau trop étroit.  
Plus de hasard. Chacun glissera sur sa ligne,  
Immobile au seul rang que le départ assigne,  
Plongé dans un calcul silencieux et froid<sup>1</sup>.

À travers ces alexandrins, Alfred de Vigny regrette le charme des voyages en voiture, lorsque le déplacement était au moins aussi important que l'arrivée. En effet, il exprime la nostalgie de la lenteur des déplacements et des imprévus face au voyage en chemin de fer, rapide et permettant la rentabilité, mais « sans grâce », car sans surprise. Le poète et critique d'art anglais John Ruskin formule une critique proche, quoique plus orientée du côté de l'amateur d'art et de paysage en 1856 :

Si l'attention est éveillée et que les sensations sont bonnes, découvrir un *cottage* au détour du chemin est amplement suffisant pour nous plaire. Si nous circulons avec plus de vitesse et découvrons deux *cottages* à la fois, c'en est déjà trop. Par conséquent, un trajet ou une promenade ne doit pas dépasser dix ou douze milles par jour pour quiconque possède tous ses sens. Cela forme le plus amusant des voyages, car le voyage devient insipide à proportion exacte de sa vitesse. Je ne considère pas le déplacement en train comme un voyage, mais seulement comme « être envoyé » en un autre lieu, à la manière d'un colis<sup>2</sup>.

Les réticences d'Hugo, de Vigny ou de Ruskin face à la vitesse et leur opposition au mode de voyage qu'elle impose semblent assez représentatives de celles formulées par une partie des hommes du XIX<sup>e</sup> siècle qui ont été habitués dans leur jeunesse à une forme plus

---

<sup>1</sup> Alfred DE VIGNY, « La maison du berger », in *Les Destinées*, Paris, Michel Lévy frères, 1864, p. 23, 25 et 26 première publication dans la *Revue des deux mondes*, 15 juillet 1844.

<sup>2</sup> John RUSKIN, « Modern Painters », in *Complete Works*, Londres, George Allen, 1903, vol. 5, p. 370.

traditionnelle de voyage et de déplacement. Les trois auteurs cités déplorent principalement l'impossibilité d'observer lorsque leur véhicule (voiture trop rapide ou train) avance avec célérité, comme s'ils n'étaient pas capables de développer des perceptions appropriées à ces nouveaux modes de déplacement<sup>1</sup>. Bien que n'ayant que cinquante ans en 1860, Victor Duruy se sent justement vieillir car il ne parvient pas à s'adapter au voyage en chemin de fer ni à son influence sur les pratiques du voyage :

Je deviens vieux, mon cher ami, car me voilà occupé à faire le procès au temps présent, ce qui a toujours été un signe infaillible de vieillesse survenante. C'est que me voici à Strasbourg, après avoir traversé une moitié de la France, sans avoir rien vu, fatigué de cette succession rapide et violente d'aspects toujours fuyants; la tête brisée de ce bruit infernal que les poètes d'autrefois réservaient pour les damnés; les yeux perdus de poussière et l'esprit vide, car je n'ai ramassé que bien peu de faits et pas la plus petite aventure le long de ces cinq cents kilomètres parcourus en dix heures<sup>2</sup>.

La difficulté à acquérir un mode de perception en adéquation avec les nouvelles technologies de transport s'associe souvent avec les appréciations politiques, idéologiques ou esthétiques des auteurs.

À la vue des précédentes analyses, il est possible résumer l'opposition des Français et des Anglais, mais probablement aussi d'une partie des Européens, sur la question de la vitesse des transports et du voyage entre les bourgeois versés dans les affaires et partisans de la vitesse face aux poètes ou artistes préférant une lenteur propice à l'observation. Les contemporains de ces changements ont perçu en même temps qu'ils le vivaient cette opposition comme en témoigne Paul Hugué à travers son manuel de voyage : « Les uns critiquent les chemins de fer parce qu'ils envisagent les voyages plutôt en amateurs et en poètes qu'en hommes d'affaires ; les autres, plus positifs, louent à outrance les voies ferrées et les vapeurs, qui économisent le temps et l'argent »<sup>3</sup>. Les autres catégories sociales se situent quant à elles dans l'éventail des possibilités entre ces

---

<sup>1</sup> Sur la question de l'observation en mouvement, voir la première partie du quatrième chapitre : « Capacité d'observation, paysage et vitesse de déplacement » ainsi que Wolfgang SCHIVELBUSCH, *The Railway journey*, *op. cit.*, p. 52-69.

<sup>2</sup> Victor DURUY, *Causeries de voyage. De Paris à Bucharest. Première partie : de Paris à Vienne*, Paris, Hachette, 1864, p. 8.

<sup>3</sup> Paul HUGUET, *Bon voyage ou l'art de voyager*, *op. cit.*, p. 127.

deux extrêmes. Au-delà de l'aspect forcément caricatural de ces assertions, la réalité est, comme toujours, bien plus contrastée.

Incarnant parfaitement l'idéal bourgeois, enthousiaste face au progrès et tourné vers l'avenir, Napoléon Chaix, fidèle et énergique partisan du chemin de fer, feint de ne pas comprendre pourquoi certaines personnes préfèrent toujours le voyage en poste plutôt qu'en train dans les années 1850 : « Quand on songe que le charme du voyage est surtout dans la quiétude de l'esprit et l'absence de toute préoccupation, on se demande comment il se trouve encore, en l'an de grâce 1854, des gens voyageant en poste »<sup>1</sup>. D'après le géographe Jean Ollivro, la maîtrise de la vitesse est une caractéristique de différenciation sociale au XIX<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup>. Selon son hypothèse, les riches voyageraient en diligence ou en train, les pauvres en poste ou par d'autres moyens encore plus lents, à l'instar de la marche. Cependant, Napoléon Chaix infirme fermement cette conclusion en expliquant que la poste dans les années 1850, « c'est le mode aristocratique de voyager des gens qui ont du temps à perdre, de l'argent à dépenser, et qui ne veulent pas être confondus avec tout le monde »<sup>3</sup>. Si les aristocrates préfèrent le voyage en poste au train, les ressources financières ne seraient donc pas l'élément déterminant dans le choix de la vitesse de transport.

Il semblerait que par leurs traditions viatiques établies de longue date, les milieux aristocratiques et avec eux une partie de la population possédant un capital culturel élevé agissent en réaction face aux modes de voyage de la nouvelle bourgeoisie créée par la révolution industrielle au XIX<sup>e</sup> siècle. En effet, ce voyageur bourgeois que nous commençons à bien cerner « est connu pour sa rapidité, sa voracité, sa volonté d'efficacité qui lui vaut bien des moqueries de la part des gens plus cultivés »<sup>4</sup>. Gustave Doré ne manque pas de le brocarder, lorsqu'il tourne en ridicule les aventures d'un couple de

---

<sup>1</sup> Napoléon CHAIX, *Conseils aux voyageurs*, *op. cit.*, p. 40.

<sup>2</sup> Jean OLLIVRO, « Celui qui court plus vite avance-t-il davantage ? Vitesse, mobilité et inégalités sociales », in Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO (dirs.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, PUR, 2009, p. 103.

<sup>3</sup> Napoléon CHAIX, *Conseils aux voyageurs*, *op. cit.*, p. 35.

<sup>4</sup> Goulven GUILCHER, « Les guides européens et leurs auteurs : clefs de lecture », *In Situ*, 2011, n° 15.

bourgeois parisiens voyageant en Suisse dans son ouvrage *Des-agréments d'un voyage d'agrément*<sup>1</sup> en 1851.

En réaction à ces pratiques basées sur la vitesse, l'efficacité et la rationalisation du temps, certains optent pour un voyage plus lent, qui évite les transports trop rapides et directs. La marche qui « anime et avive les idées »<sup>2</sup> si chère à Rousseau redevient un moyen de transport apprécié par ceux qui possèdent moins de contraintes temporelles. Romain Colomb, issu de l'ancienne bourgeoisie grenobloise, explique pourquoi il apprécie marcher lors de son voyage en Italie et en Suisse en 1828 :

15 juin. Parti à pied, à quatre heures du matin, pour le Saint Gothard ; un guide conduit le cheval chargé de mon bagage ; nous suivons la rive gauche du Tessin. Je marche sur la neige pendant une heure, et en même temps mon parapluie me garantit du soleil. Dans plusieurs endroits la neige forme des ponts sur le Ticino. Il fait le plus beau temps possible. Les voyages à pied offrent décidément quatre grands avantages :

- Exercice salutaire ;
- Les objets se gravent mieux dans la mémoire ;
- Plus de liberté dans la pensée ;
- Économie d'Argent<sup>3</sup>.

La liberté que provoque la marche, le temps pour observer, apprécier les détails, fixer dans sa mémoire autant que construire son parcours au fur et à mesure sont les bénéfices fréquemment mis en avant par les voyageurs s'y adonnant<sup>4</sup>. Ces avantages ne se comprennent que par rapport au transport rapide de la diligence et du train. Ils sont vantés à la manière d'une ancienne forme de sagesse, alors que quelques décennies plus tôt ils représentaient des contraintes que subissaient les voyageurs. Mis à part le retour en vogue de la marche, en réaction à la vitesse et particulièrement au voyage en ligne droite, certains innovent. Outre le fait de voyager à pied à travers les Alpes, le pédagogue,

---

<sup>1</sup> Gustave DORE, *Des-agréments d'un voyage d'agrément*, Paris, Aubert et Cie, 1851 Notons que cet ouvrage est aujourd'hui considéré comme l'une des toutes premières bande-dessinées modernes.

<sup>2</sup> Jean-Jacques ROUSSEAU, « Confessions », in *Œuvres complètes*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », 1959, vol. 1, p. 162 : « La marche a quelque chose qui anime et avive mes idées : je ne puis presque penser quand je reste en place ; il faut que mon corps soit en branle pour y mettre mon esprit ».

<sup>3</sup> Romain COLOMB, *Journal d'un voyage en Italie et en Suisse, pendant l'année 1828*, op. cit., p. 426.

<sup>4</sup> Robin JARVIS, *Romantic writing and pedestrian travel*, Basingstoke, Macmillan, 1997, p. 7 ; Philippe ANTOINE, « La marche ou la passion de l'ordinaire de quelques marcheurs en France : Lacarrière, Rolin, Picard », in Philippe ANTOINE (dir.), *Voyage de la lenteur*, Caen, Lettres modernes Minard, 2010, p. 33.

écrivain et illustrateur genevois Rodolphe Töpffer se déplace quant à lui en « zigzag » avec ses élèves<sup>1</sup> pour plus de liberté.

Le principal reproche fait à la vitesse ne la concerne finalement pas directement. C'est plutôt contre les conséquences qu'elle engendre dans les pratiques du voyage que se dressent certains Européens. Le regret de ne plus avoir le temps d'observer et de s'arrêter lorsqu'ils le désirent irrite des voyageurs ayant connu ce mode de déplacement. Opposés à la célérité et voulant se démarquer d'un nombre sans cesse croissant d'Européens qui peuvent dès à présent se permettre de voyager, ceux possédant les codes traditionnels et une expérience ancienne du voyage tentent de retrouver les sensations du passé ou d'innover. Néanmoins, la vitesse reste recherchée par beaucoup, par la grande majorité même, et cette quête de la vitesse n'en est qu'à ses débuts au XIX<sup>e</sup> siècle.

*Train, tourisme et modernité : l'influence de la vitesse sur les pratiques du voyage*

La quête de la vitesse répond à la demande des voyageurs, mais aussi à celle des gouvernements qui cherchent à accélérer les moyens de communications et de transmission de l'information. Cette demande se trouve en réalité impossible à satisfaire. Car, dès les premiers progrès, le besoin d'une vitesse plus élevée émerge, soit sur les itinéraires où les vitesses sont encore lentes, soit pour toujours plus de rapidité. Les solutions apparaissent simples pour certains, comme dans l'anecdote que relate le marquis de La Roche du Maine. Il parle d'un homme qui désire visiter tous les monuments de Rome en quatre jours tandis que son guide lui répond qu'une telle visite en nécessite au moins huit dans les années 1770 :

Combien (lui demanda-t-il) me faudra-t-il de temps pour jeter un coup d'œil, sur les principales raretés que vous venez de me décrire ? – Huit jours ! ... Y pensez-vous ? À peine puis-je vous en donner quatre. – Mais, Monsieur, la ville est très vaste, & tous les objets que vous ne pouvez-

---

<sup>1</sup> Rodolphe TÖPFFER, *Voyage en zigzag ou excursion d'un pensionnat en vacances dans les cantons de Suisse et sur le revers italien des Alpes*, Paris, Ducochet, 1844 ; Rodolphe TÖPFFER, *Nouveaux Voyages en zigzag à la Grande Chartreuse, autour du Mont-Blanc*, Paris, Lecois, 1854.



vous dispenser de voir, sont fort distants l'un de l'autre. – Bon ! N'est-ce que cela ? Je ferai mettre quatre chevaux à ma voiture ; nous resterons moins de temps en route<sup>1</sup>.

Si doubler le nombre des chevaux permet effectivement de rouler plus vite sur des petites distances – quoiqu'en milieu urbain cette règle ne s'applique que difficilement –, sur les grandes distances ce principe est beaucoup moins pertinent.

Outre ce premier exemple quelque peu naïf, il semble néanmoins qu'assez tôt certains Européens aient intégré les possibilités d'une accélération des transports et communications. Après avoir assisté en 1783 à l'une des toutes premières démonstrations d'un vol en ballon des frères Montgolfier, l'écrivain espagnol Antonio Ponz témoigne de l'enthousiasme que ce spectacle provoque sur les spectateurs : « La plupart pensent que le moment de voyager par les airs est venu, et il y en a même qui me disent que je pourrai rentrer à Madrid en quelques heures »<sup>2</sup>. À en croire Antonio Ponz, le transport aérien doté d'une forte célérité était envisagé comme possible et d'une application proche dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Cependant les Européens devront encore attendre l'Entre-deux-guerres, après cent cinquante ans de recherches pour que le transport commercial par les airs devienne une réalité. Que ce soit sur terre, en mer ou dans les airs, il y a une intégration progressive de la vitesse dans les cadres mentaux d'une partie des élites européennes. Ils envisagent alors une accélération des transports : les déplacements du futur seront plus rapides que ceux de leur présent.

Si l'augmentation des vitesses de transport demeure progressive du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle au premier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle, la motorisation à vapeur marque une rupture. Déjà présent depuis quelques décennies chez une frange minoritaire de la population tournée vers le progrès, le sentiment de la vitesse s'exacerbe avec la vapeur. Le chemin de fer, sa vitesse et la faculté accrue de déplacement qu'il procure créent des besoins et habitudes nouvelles chez une part toujours croissante de la population. Préparée au cours des décennies précédentes, la révolution des transports est étroitement liée à l'évolution des pratiques, notamment à l'émergence du tourisme moderne. Nous l'avons expliqué dans le chapitre précédent, les grandes collections de guides à l'instar des Murray ou Baedeker

---

<sup>1</sup> Jean-Pierre-Louis MARQUIS DE LUCHET DE LA ROCHE DU MAINE, *Voyage d'un amateur des arts, en Flandre, dans les Pays-Bas, en Hollande, en France, en Savoye, en Italie, en Suisse, fait dans les années 1775-76-77-78*, Amsterdam, 1783, vol.1, p. 14.

<sup>2</sup> Antonio PONZ, *Viage fuera de Espana*, Madrid, Aguilar, 1947, vol. 1, p. 1873.

éclosent pour répondre aux besoins et aux demandes des premiers touristes et voyageurs du chemin de fer. Murray ne s'y trompe pas lorsqu'il légitime par la vitesse de transport la publication de son *Handbook* sur la Grèce en 1854 : « Malgré la variété de livres publiés depuis des siècles et en différentes langues sur toutes les provinces et îles de la Grèce, un *Guide Book* pour ce pays devient essentiel aujourd'hui, à l'heure où les communications sont faciles et fréquentes avec ce pays »<sup>1</sup>. En plus de faciliter l'accès à certains pays, notamment ceux des marges de l'Europe, la vitesse des déplacements a un fort impact sur les pratiques du voyage.

À l'inverse du voyage en voiture, de relais en relais, d'auberge en auberge, où la vitesse est dictée par l'état de la route, des chevaux disponibles ou des imprévus, le train relie avec rapidité, en un temps programmé à l'avance et sans imprévu – du moins en théorie – deux villes. Ainsi, le transport ferroviaire modifie l'expérience du voyage, autant dans ses représentations que dans sa pratique. Il en résulte deux transformations ou adaptations.

La première aboutit à la différenciation entre le déplacement et le voyage : l'intervalle entre deux arrêts, deux villes, tend à être distingué du voyage, c'est-à-dire de la découverte, du tourisme. Il se crée une différenciation entre l'espace qu'il est nécessaire de parcourir et l'espace qui mérite d'être visité. Ainsi les guides peuvent conseiller aux voyageurs de prendre le train et d'aller vite lorsqu'il n'y a rien à voir, ou au contraire de sortir du train et de prendre une voiture lorsqu'il y a des paysages à admirer.

La deuxième modification concerne l'influence de la technique sur la pratique. La vitesse, le confort et la multiplication des lignes directes donc réduisant les arrêts, poussent les voyageurs à se centrer vers l'intérieur du wagon plutôt que d'observer difficilement les paysages par la fenêtre. Bien qu'inspiré des voitures et des diligences, les wagons du train deviennent rapidement beaucoup plus stables et confortables, ce qui permet aux voyageurs de créer et de développer de nouvelles perceptions autant que de nouvelles habitudes. Le défilement de l'environnement étant trop rapide et frustrant, ils tournent leur attention à l'intérieur du wagon où ils effectuent de nouvelles expériences, notamment celle d'anticiper, de se projeter vers leur destination<sup>2</sup>. Finalement, la

---

<sup>1</sup> John MURRAY, *Handbook of Travellers in Greece [...]*, op. cit., p. V.

<sup>2</sup> Elsa DAMIEN, *La notion de guide à l'épreuve du tourisme naissant*, op. cit., p. 126.

technique forge un nouvel environnement de transport ou de voyage, qui façonne le touriste moderne.



Figure 40 - Augustus Leopold EGG, *The Travelling Companions*, 1862. 65,3 x 78,7 cm. Birmingham Museum and Art Gallery, Angleterre.

Le célèbre tableau d'Augustus Egg daté de 1862, *The Travelling Companions*, illustre l'atmosphère d'un wagon au début des années 1860. Ces deux femmes, habillées à l'identique et en tenue de voyage, ne regardent pas le paysage présenté sous forme de triptyque qui représente un littoral méditerranéen, probablement la Côte d'Azur<sup>1</sup>. L'attache du rideau indique que le train est en mouvement, vers la droite, ce qui n'empêche pas les femmes de se désintéresser du paysage, car l'une dort tandis que l'autre lit. Ce comportement n'apparaît pas avec le chemin de fer, il demeure dans la continuité de celui de la diligence existant à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle où tour à tour les voyageurs

---

<sup>1</sup> Augustus Egg séjourna plusieurs fois à Menton.

admirent les panoramas ou ferment les rideaux. La nouveauté vient des nouveaux usages sociaux qui se construisent à l'intérieur des wagons, différents de ceux des diligences<sup>1</sup>. Il y a toute une nouvelle sociabilité, un nouveau comportement, des nouveaux codes qui se sont créés et qu'il faut intégrer. Les Européens ont donc dû apprendre comment voyager et se comporter dans un train, notamment du point de vue des manières, de la politesse, de la conversation ou de la sécurité<sup>2</sup>. À en croire les ouvrages publiés dans les années 1850 et 1860 visant à expliquer au public le fonctionnement du chemin de fer, tant pour l'achat du billet ou les bagages autorisés que pour la technique même d'un train, les compagnies et l'État légiférèrent grandement<sup>3</sup>. Des espaces pour fumeurs, au transport des armes de chasse ou de denrées périssables en passant par les compartiments réservés aux femmes ou par la répression de l'ivresse, le transport en train s'effectue dans un cadre très strict.

Parallèlement au comportement à adopter, le wagon crée de nouvelles perceptions. La vitesse détruit les paysages pittoresques mais a créé des stimuli pour une nouvelle perception et un nouveau « paysage »<sup>4</sup>. L'écrivain Benjamin Gastineau apprécie par exemple particulièrement le défilement rapide de l'environnement et des paysages depuis le wagon :

J'ai voyagé de toutes les façons commodes et incommodes ; mais le locomobile que je préfère, c'est le chemin de fer, lorsque, la tête appuyée sur un matelas capitonné, la nature danse la bourrée devant vous, et qu'ivres de lumières, de soleil, de liberté, horizons, bois, montagnes, vallons et rivières sautant au vitrage de votre wagon, viennent vous embrasser avec l'effusion d'un père retrouvant son enfant prodigue. Le coup de piston de la locomotive fait entrer dans cette immense ronde de quelques secondes, dans ces angles visuels détruits à peine formés, tableaux mouvants, tous les aspects de la nature ; les montagnes se succèdent comme les vagues d'un océan en furie, les forêts ondulent sous le ciel bleu, la rivière argente de ses nappes blanches la verte prairie, les perspectives s'ouvrent à travers les bois et les gorges ; – la mer

---

<sup>1</sup> Wolfgang SCHIVELBUSCH, *The Railway journey, op. cit.*, p. 73.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 70-88 Chapitre 5 : « The Compartment ».

<sup>3</sup> Eugène DELATTRE, *Tribulations des voyageurs et des expéditeurs en chemin de fer, op. cit.* ; V. LECOT, *Code du voyageur en chemin de fer, op. cit.* ; Napoléon CHAIX, *Conseils aux voyageurs, op. cit.*

<sup>4</sup> Wolfgang SCHIVELBUSCH, *The Railway journey, op. cit.*, p. 60.

surgit tout à coup avec son infini et ses voiles blanches, pour disparaître aussitôt derrière les mornes et les hautes falaises<sup>1</sup>.

Quelques années plus tard, l'écrivain Jules Clarétie apprécie de la même manière le défilement rapide du paysage :

En quelques heures, il vous montre la France entière, et sous vos yeux il déroule son infini panorama, vaste succession de tableaux charmants, de surprises nouvelles. D'un paysage il ne vous laisse voir que les grandes masses ; c'est un artiste qui procède à la façon des maîtres. Ne lui demandez pas les détails, mais l'ensemble où est la vie<sup>2</sup>.

Pour Clarétie comme pour Gastineau, « il faut avoir la philosophie synthétique du coup d'œil »<sup>3</sup> pour profiter pleinement des paysages depuis le train en mouvement.

Les Européens cherchant la vitesse dans le transport la souhaitent pour leurs affaires ou pour rentabiliser leur déplacement dans l'espace, tandis que les réfractaires à la vitesse et notamment au train, le sont surtout pour les conséquences de la vitesse. En effet, certaines personnes à l'instar d'Hugo, de Vigny ou de nombreuses autres reprochent au train la trop grande rapidité du défilement des paysages qu'il impose, donc une autre manière de voyager. À l'inverse, d'autres comme Gastineau ou Clarétie recherchent justement cette succession rapide de paysages. Les premiers nés à la fin du XVIII<sup>e</sup> ou au tout début du XIX<sup>e</sup> siècle ont participé à développer les formes de voyage d'agrément mais préfèrent les modes de transport qu'ils ont connus dans leurs jeunesses. Les seconds, plus jeunes<sup>4</sup>, ont quant à eux connu dès leur jeunesse le train, ses usages et les perceptions qu'il élabore.

Le chemin de fer et les pratiques du voyage qui y sont associées font ressortir ce décalage générationnel, comme analogie entre l'« ancien » et le « moderne ». Le recours à ce procédé est notamment utilisé par Pierre Lachambeaudie dans son poème *La Vapeur* daté de 1846<sup>5</sup>. À travers ses vers, il fait dialoguer un père identifié comme « vieillard » et son fils, tous deux débattant à propos du chemin de fer, des changements qu'il amène et

---

<sup>1</sup> Benjamin GASTINEAU, *La vie en chemin de fer*, Paris, Dentu, 1861, p. 26-27.

<sup>2</sup> Jules CLARETIE, *Voyage d'un parisien*, Paris, Faure, 1865, p. 4.

<sup>3</sup> Benjamin GASTINEAU, *La vie en chemin de fer*, *op. cit.*, p. 31.

<sup>4</sup> Benjamin Gastineau est né en 1823, Jules Clarétie en 1840.

<sup>5</sup> Pierre LACHAMBEAUDIE, « La Vapeur », in *Fables nouvelles*, Paris, Perrotin, 1846, pp. 87-94.

des conséquences sur le monde. Le père comme les personnes qui ont connu les anciens modes de transport voient cette révolution arriver trop vite. Au contraire, les plus jeunes veulent profiter de toutes les nouvelles opportunités que la vapeur engendre. Cette opposition se trouve également illustrée outre-Rhin, cette fois-ci dans la peinture, à l'instar du *Gnome regardant le train* de Carl Spitzweg réalisé vers 1848.

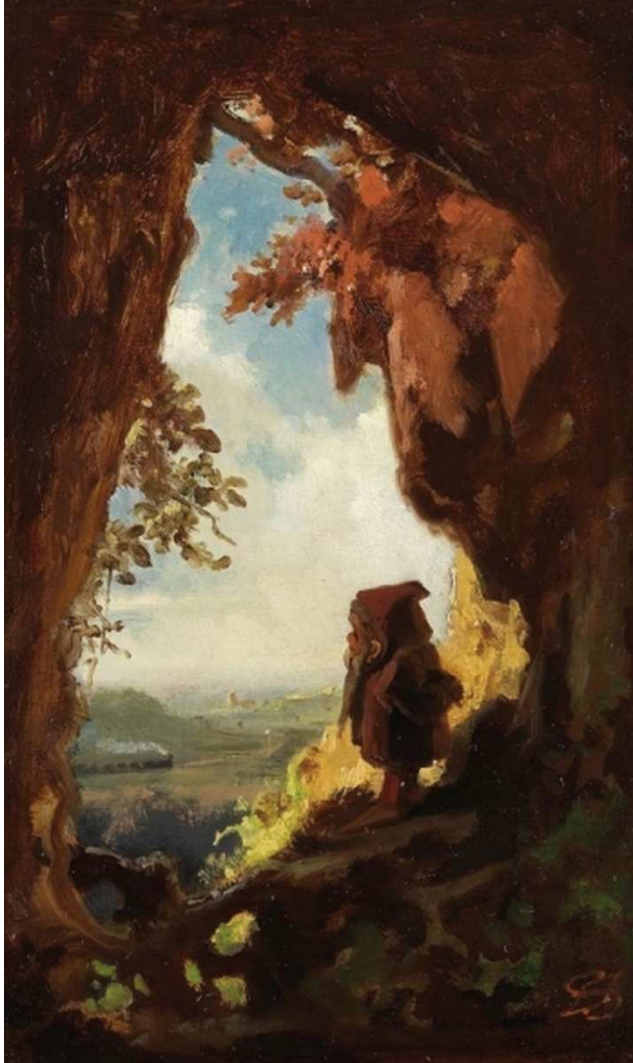


Figure 41 - Carl SPITZWEG, *Gnome regardant le train*, vers 1848. 24,0 x 14,7 cm. Collection privée, Allemagne.

Le gnome barbu et encapuchonné, allégorie du folklore, des légendes et du passé, observe de loin, depuis sa grotte, un train avançant dans la plaine. Il est possible d'interpréter ce tableau comme une métaphore du vieux monde se retirant ou étant rejeté, pour laisser place à la modernité ici incarnée par le chemin de fer. En effet, le chemin de fer devient le symbole de la modernité et crée dans l'imaginaire collectif l'idée d'une transformation radicale du monde<sup>1</sup>. Pour Tommaso Meldolesi, le chemin de fer « bouleverse radicalement les rythmes de vie ainsi que la conception du temps et de l'espace dans la société, du moins en Europe, à

partir de 1830 »<sup>2</sup>.

Le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle constituerait donc un point de rupture, un tournant entre les « anciens » et les « modernes », tant du point de vue de l'appréciation des modes de transport (voiture/train) que des perceptions esthétiques (détails du paysage /

---

<sup>1</sup> Tommaso MELDOLESI, « La machine à vapeur, mythe fondateur de la modernité (en France et en Italie à partir de 1830) », *op. cit.*, p. 214.

<sup>2</sup> *Ibid.*

succession rapide de paysages) et des pratiques qui en résultent (voyage traditionnel ou d'agrément / tourisme moderne). Plus encore, ces trois changements de paradigmes symbolisés entre autres par le chemin de fer contribuent, dans le contexte de la révolution industrielle, à un bouleversement bien plus large, celui de l'entrée de l'Europe dans la modernité.

## *Temps du voyage et temps de la société*

### *Entre anciennes et nouvelles temporalités du voyage : les nouveaux enjeux de la vitesse*

#### *Accélération des transports et perception de l'espace-temps ou le rétrécissement de l'espace*

La « révolution des transports » commence dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle en Europe, d'abord en France et en Angleterre, puis dans les autres États. Comme l'explique Christophe Studeny, à l'échelle du territoire français, entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et du XIX<sup>e</sup> siècle, l'étalon de la durée des trajets passe du jour à l'heure<sup>1</sup>. La vitesse de base du déplacement évolue progressivement du pas au trot, puis au galop, jusqu'à ce que la vapeur détrône la vitesse imposée par l'animal et la remplace par la vitesse de la machine<sup>2</sup>. Avant la vapeur, cela se traduit par une augmentation de 70% des vitesses des diligences publiques entre Paris et les destinations aux frontières du royaume entre 1815 et 1840<sup>3</sup>. À la toute fin de notre période d'étude, en 1848, cela se concrétise par les 48 heures de diligence publique nécessaires pour un trajet Paris-Bordeaux ou les 36 heures par la malle-poste<sup>4</sup>. Le voyage de Paris à Marseille s'effectue en 359 heures au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, puis le temps de trajet baisse continuellement : 184 heures en 1782, 112 en

---

<sup>1</sup> Christophe STUDENY, « La révolution des transports et l'accélération de la France (1770 - 1870) », *op. cit.*, p. 118.

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> Guy ARBELLOT, *Autour des routes de poste : les premières cartes routières de la France, XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle*, *op. cit.*, p. 17.

<sup>4</sup> Henri CAVAILLES, *La route française*, *op. cit.*, p. 227.

1814, 80 en 1834. Lorsque la jonction ferroviaire est achevée, en 1887, Paris et Marseille ne sont plus qu'à 13 heures de train l'une de l'autre<sup>1</sup>.

En étudiant les différentes éditions de *L'Indicateur fidèle ou Guide des Voyageurs*<sup>2</sup> de Michel et Desnos, Guy Arbellot a pu mesurer et illustrer l'évolution des vitesses sur les grands axes routiers du royaume de France dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>3</sup>. Reprenant la même méthode, Christophe Studeny propose également des cartes de lignes isochrones des temps de parcours en malle-poste en 1840 et en train (avec des liaisons en voiture) en 1870<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Christophe STUDENY, *L'invention de la vitesse, op. cit.*, p. 217.

<sup>2</sup> Guide proposant une description de chaque itinéraire routier sous forme de carte et qui inclut les horaires des voitures publiques et postales. Claude Sidoine MICHEL et Louis Charles DESNOS, *L'Indicateur fidèle ou guide des voyageurs [...]*, Paris, À l'Enseigne du Globe, 1764. Réédité en 1765, 1771, 1775, 1780 et 1785.

<sup>3</sup> Guy ARBELLOT, *Autour des routes de poste : les premières cartes routières de la France, XVIIe-XIXe siècle, op. cit.*, p. 786-791 ; Nous présentons ici les cartes (d'après les données de Guy Arbellot) reprises et colorisées dans Pierre-Yves BEAUREPAIRE, *La France des Lumières*, Paris, Belin, 2014, p. 508-509.

<sup>4</sup> Christophe STUDENY, « La révolution des transports et l'accélération de la France (1770 - 1870) », *op. cit.*, p. 126 et 129.



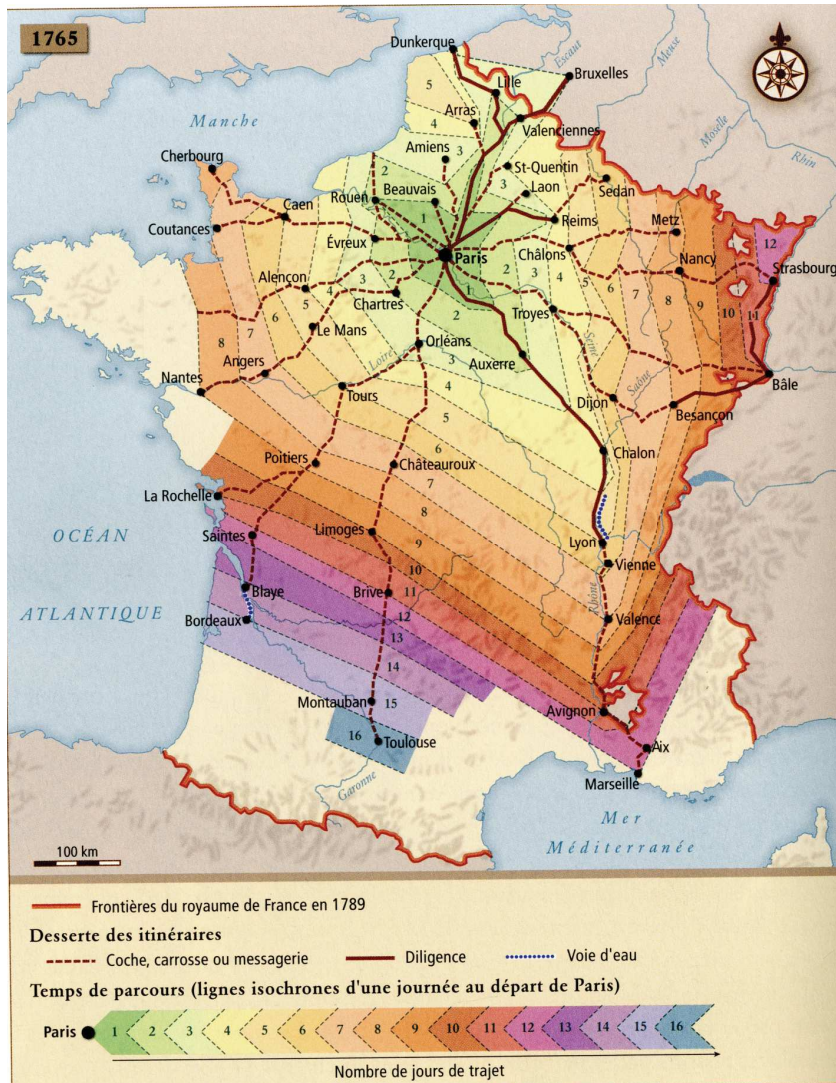


Figure 42 — Temps de parcours en lignes isochrones sur les grands axes routiers français au départ de Paris en 1765 et 1780.

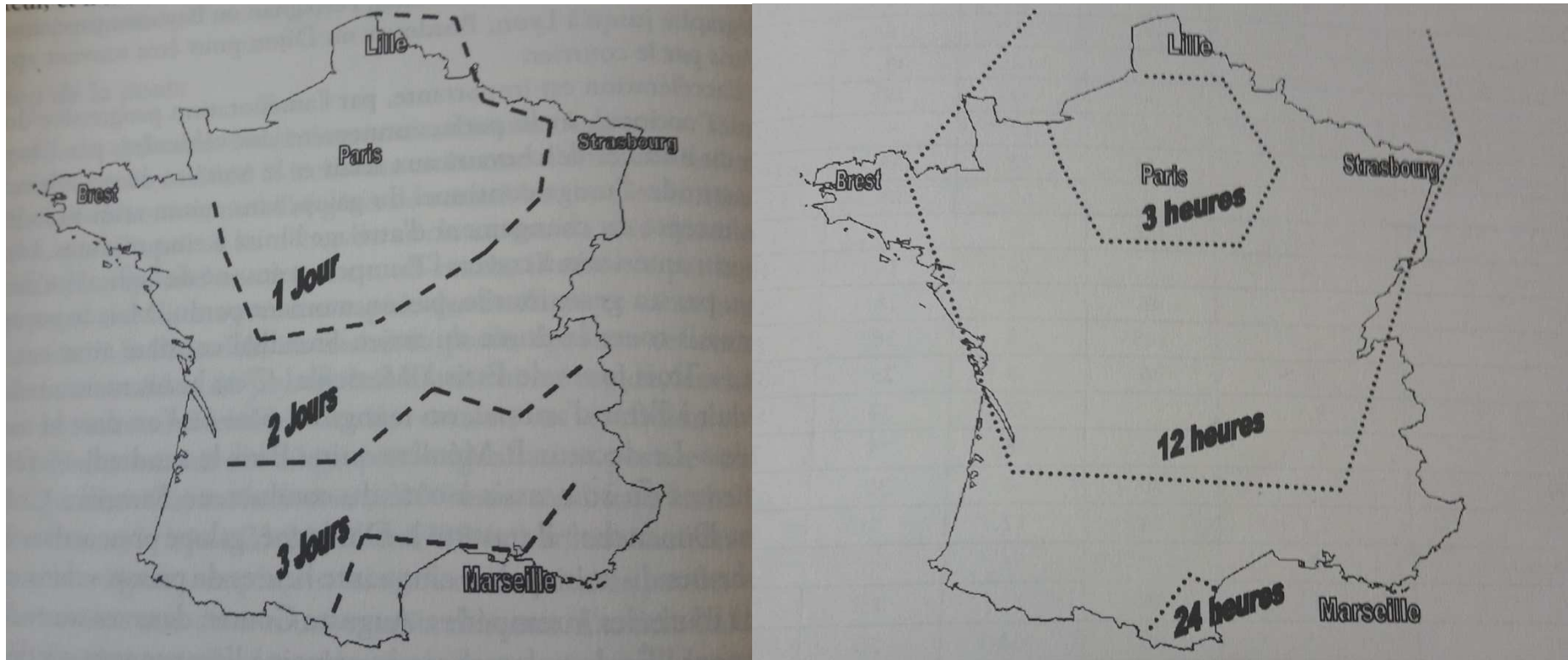


Figure 43 - Temps de parcours depuis Paris en lignes isochrones en 1840 et 1870.

D'après Christophe STUDENY, « La révolution des transports et l'accélération de la France (1770 - 1870) », *op. cit.*, p. 126 et 129.

Les temps de parcours donnés par les différentes éditions de *L'indicateur fidèle* (1765 et 1780), ainsi que par *L'annuaire des Postes* (1840) et le *Guide Chaix* (1870), illustrent l'accélération spectaculaire du transport français sur les grands axes. En l'espace de quinze ans, en 1765 et 1780, le temps de voyage sur certains itinéraires a été divisé par deux, voire plus par les messageries publiques. Entre 1765 et 1840, donc en soixante-quinze ans, le temps de transport entre Paris et Marseille est divisé par quatre, entre Paris et Toulouse par plus de cinq. En cent-cinq ans, entre 1765 et 1870, avec la création des lignes de chemin de fer, le trajet de Paris à Strasbourg qui s'effectuait en douze jours, se fait dorénavant en douze heures.

L'accélération des transports n'est pas le propre de la France, bien que de grandes disparités chronologiques et spatiales demeurent. L'augmentation des vitesses résulte toujours de la même conjonction de facteurs à savoir de meilleures routes, des véhicules de conceptions plus modernes et une organisation du système plus efficace<sup>1</sup>. Les voyageurs étudiés déplorent généralement la lenteur du déplacement en Allemagne du fait de la très mauvaise organisation du transport due au morcellement des États. Effectivement, ce n'est qu'à partir de 1821 avec l'instauration de malles-poste nommées « courrier express » que les transports entrent dans une nouvelle dimension<sup>2</sup>. Les résultats de ces réformes sont presque immédiats. À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle 85 à 91 heures de transport sont nécessaires pour relier Berlin à Hambourg, dans les années 1820 31 heures suffisent. De la frontière est de l'Allemagne, c'est-à-dire Tilsit (aujourd'hui Sovetsk dans l'Oblast de Kaliningrad) à Aix-la-Chapelle situé sur la frontière Ouest, le trajet nécessite deux semaines de voyage à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Dans les années 1820, ce même trajet s'effectue dorénavant en moins de 7 jours<sup>3</sup>.

Plus généralement, le passage soudain d'une vitesse de 15 kilomètres par heure en malle-poste accessible aux plus riches, ou de 10 kilomètres par heure en diligence publique, à 40 kilomètres par heure en chemin de fer, bouleverse la perception de l'espace. Pour Christophe Studeny : « L'accélération proprement vertigineuse emporte les

---

<sup>1</sup> Par exemple avec le recours à des remorques pour les bagages lourds et volumineux et des bagages à mains limités pour permettre un transfert plus rapide aux relais et correspondances.

<sup>2</sup> Klaus BEYRER, « La révolution du réseau des malles-postes en Allemagne au début du XIX<sup>e</sup> siècle », *op. cit.*, p. 178.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 179.

corps à une allure mécanique incroyable et rompt les amarres avec les anciens repères de déplacement »<sup>1</sup>. Les « possibilités sans limites » qu'offre le chemin de fer aux hommes du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle modifient leurs perceptions du temps<sup>2</sup>. En effet, pour Maurice Alhoy « On ne voyage pas par les chemins de fer... on arrive »<sup>3</sup>. Quelques années plus tard, en 1865, Théophile Gautier rend compte de ce changement de paradigme : « Qui eût dit, il y a vingt-cinq ans, qu'un jour on emploierait le mot "poste" pour donner une idée de lenteur ? »<sup>4</sup>.

L'accélération du déplacement modifie la perception de l'espace-temps et entraîne un resserrement du territoire dont les contemporains ont pu avoir conscience au moment même de ces changements ou quelques années plus tard. Dès 1853, Napoléon Chaix fait le constat de la modification de l'espace par le temps, qui aboutit au rétrécissement de la France :

Toute cette condensation hypothétique revient à cette réalité, que, sillonné de chemins de fer, un pays *trente-six fois* grand comme la France serait, quant à la facilité et à la rapidité des communications entre les hommes et de transport des richesses, dans le même état que notre France avec ses anciennes routes, ses chevaux et ses diligences. Voilà donc toute l'Europe dans la France, et la France dans chaque pas de l'Europe<sup>5</sup>.

Quelques années plus tard, la carte intitulée « l'accélération des voyages en France depuis 200 ans », publiée dans l'*Album de statistique graphique* du ministère des Travaux Publics de 1888, illustre la même perception de l'espace :

---

<sup>1</sup> Christophe STUDENY, *L'invention de la vitesse, op. cit.*, p. 217.

<sup>2</sup> François CARON, *Histoire des chemins de fer en France. I: 1740 - 1883*, Paris, Fayard, 1997, p. 364.

<sup>3</sup> Maurice ALHOY, *Physiologie du voyageur, op. cit.*, p. 75.

<sup>4</sup> Jean GOULEMOT, Paul LIDSKY et Didier MASSEAU, *Le voyage en France : anthologie des voyageurs européens en France*, Paris, Robert Laffont, 1995, vol. 2, p. 428.

<sup>5</sup> Napoléon CHAIX, *Conseils aux voyageurs, op. cit.*, p. 24.



Cependant cette carte est à relativiser. Le rétrécissement de l'espace n'est évidemment pas homogène, les inégalités préexistantes persistent et s'aggravent même entre les routes principales et les routes secondaires. La contraction de l'espace concerne davantage les grandes villes et les capitales que les petites villes de province ou les campagnes. Chaix reconnaît qu'en 1854 que « l'ancien ordre des choses continue d'exister sur quelques points » :

Il faut aussi le dire comme correctif d'une thèse peut-être un peu trop ambitieuse, cette révolution n'en est encore, sur la plupart des points, qu'à l'état de projet [...] En attendant, l'ancien ordre de choses continue d'exister encore sur quelques points, et les entreprises de messageries sont, avec les relais de la poste, un utile complément des *railways*<sup>1</sup>.

La contraction ne concerne donc qu'une partie de la population, en France comme dans les autres États européens. Selon le degré d'accessibilité aux réseaux de transport, les distorsions déjà existantes héritées des réseaux de poste, messageries ou des premières lignes de chemin de fer augmentent<sup>2</sup>. Ainsi la carte issue de *l'Album de statistique graphique* serait peut-être plus juste en représentant l'hexagone sous la forme d'une pieuvre avec Paris en son centre. Des tentacules y partiraient de Paris pour illustrer les itinéraires reliés aux réseaux modernes et performants<sup>3</sup> tandis que le reste du territoire demeurerait à l'écart de ces itinéraires et réseaux, restant donc mal ou peu relié à la modernité. À l'exception de ces territoires, en quelques décennies, les repères de l'espace mais aussi du temps, sont bouleversés par la vitesse des communications, tant des transports que de l'information.

#### *La vitesse de l'information : le télégraphe et les progrès des communications*

Le déplacement dans l'espace a plusieurs fonctions : le transport de ressources, de marchandises autant que celui des hommes et des informations. Outre des cas particuliers comme originellement le recours aux pigeons voyageurs ou des signaux de fumée, le

---

<sup>1</sup> *Ibid.*, p. 32.

<sup>2</sup> Emmanuel FUREIX et François JARRIGE, *La modernité désenchantée. Relire l'histoire du XIXe siècle français*, Paris, La Découverte, 2015, p. 124.

<sup>3</sup> Notons que le réseaux français, hérité des siècles précédents et du jacobinisme est constitué en étoile depuis Paris, vers les frontières et les villes portuaires. Les lignes de postes, de diligences et de chemin de fer transversales sont rares aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles.

transfert d'information est indissociable des déplacements humains. Bien que cette problématique soit annexe à notre sujet, il nous semble néanmoins nécessaire d'y consacrer quelques pages. En effet, entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, l'évolution des vitesses de transport est indéfectiblement liée à celle des vitesses de l'information. De surcroît, les nouvelles manières de transmettre l'information inventées dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle trouvent dès l'origine des applications affectant les pratiques du voyage.

Naturellement, la vitesse de transmission de l'information intéresse les gouvernants de tous les pays et de toutes les époques dans leurs politiques militaires et de contrôle du territoire. Mis à part des moyens plus ou moins fonctionnels utilisés depuis l'Antiquité, notamment en Chine, c'est à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle en Europe, dans le contexte de la centralisation et de l'absolutisme, que les premiers télégraphes sont conçus. Quelque peu délaissé au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, « faute d'avoir trouvé une structure sociale appropriée capable non seulement d'imaginer l'intérêt de la communication à distance mais également de soutenir la construction d'un réseau permanent »<sup>1</sup>, c'est au cours de la Révolution française que le premier télégraphe opérationnel est mis au point en Europe.

Inventé par le français Claude Chappe au début des années 1790, le télégraphe optique ou aérien est adopté par le Comité de salut public qui investit dans la construction du premier réseau. Par la suite il prouva rapidement son intérêt dans le contexte des guerres révolutionnaires, mais aussi pour rassembler et diffuser rapidement les informations, unir, centraliser et consolider la cohérence nationale<sup>2</sup>. Parallèle aux grandes routes et au réseau de poste, son utilisation première est uniquement à but politique et militaire, notamment sous l'Empire qui y voit un atout majeur pour contrôler ses vastes territoires.

---

<sup>1</sup> Patrice FLICHY, *Une histoire de la communication moderne. Espace public et vie privée*, Paris, La Découverte, 1997, p. 18.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 21.



Figure 45 - Le réseau du télégraphe Chappe en 1813<sup>1</sup>

Dans le reste de l'Europe ainsi qu'aux États-Unis, des réseaux de télégraphes Chappe ou d'autres formes de télégraphes optiques assez similaires sont construits au même moment. À partir des premières années du XIX<sup>e</sup> siècle, avant la création des premières lignes de chemin de fer, l'information circule plus rapidement que les hommes, sur quelques itinéraires bien spécifiques. Si l'espace physique, appréhendable par le corps lors d'un déplacement rétréci progressivement, l'espace abstrait diminue quant à lui considérablement par la communication à distance. Cependant, si ces lignes télégraphiques ne sont exploitées que par les États, les possibilités intéressent des négociants et des hommes d'affaires, qui vont jusqu'à créer des réseaux clandestins sur de courtes distances.

Parallèlement aux recherches savantes sur l'électricité, l'application de ses propriétés physiques fait germer l'idée d'un télégraphe électrique dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. Après des décennies de recherches et voyant le potentiel d'une telle invention, c'est en Angleterre que Charles Wheatstone construit la première ligne de télégraphe électrique en 1838 entre Londres et Birmingham. Cependant, le brevet d'un système plus perfectionné ainsi qu'un langage efficace est déposé de l'autre côté de l'Atlantique par Samuel Morse en 1840. Le développement du télégraphe électrique est

<sup>1</sup> Carte extraite de Jean-Luc CHAPPEY et Bernard GAINOT, *Atlas de l'Empire napoléonien 1799-1815. Ambitions et limites d'une nouvelle civilisation européenne*, Paris, Autrement, 2008, p. 15.



ensuite fulgurant en Europe. Vers 1850, l'Angleterre possède un réseau de 3500 kilomètres de câbles télégraphiques et en 1851 le premier câble est déposé sous la Manche, reliant ainsi la France et l'Angleterre<sup>1</sup>.

L'ouverture aux particuliers du réseau télégraphique en 1851 en France et en Belgique ou en 1854 en Angleterre sur le modèle de la poste aux lettres, permet cette fois à tous les Européens de profiter d'une vitesse quasiment instantanée de diffusion de l'information. Le succès est immédiat : en France, 48 000 télégrammes sont envoyés en 1852, 150 000 l'année suivante et 1 500 000 en 1862<sup>2</sup>. En 1855, la France, la Belgique, la Suisse, la Sardaigne et l'Espagne créent par accords internationaux l'Union télégraphique de l'Europe occidentale, qui deviendra en 1865 l'Union télégraphique internationale. Répondant à un besoin des États autant que d'une partie de la population, il est intéressant de remarquer que ce premier organisme international technico-administratif apparaît onze ans avant l'Union postale internationale et dix-sept ans avant la Conférence internationale des chemins de fer.

L'adoption du télégraphe dans les sphères économiques et le secteur boursier est à lier au contexte du développement industriel et capitaliste du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, autant qu'au chemin de fer, dont les câbles empruntent le même parcours. En effet, le télégraphe participe au développement des marchés financiers et du commerce, en phase avec les doctrines économiques de l'époque comme le libéralisme anglais ou le saint-simonisme en France, favorables au libre-échange<sup>3</sup>. Couplé au chemin de fer, les répercussions sont nombreuses dans la société et les contemporains en sont conscients. Pour Eugène Delattre, « depuis la création des chemins de fer, l'industrie produit avec une activité fiévreuse. Elle compte ses découvertes par semaines comme autrefois par siècles »<sup>4</sup>, mais surtout « elle a effacé le mot *distance* pour la parole. La foudre est devenue son courrier »<sup>5</sup>. Comme pour le chemin de fer apparu quelques années plus tôt, le

---

<sup>1</sup> Bruno MARNOT, *La mondialisation au XIXe siècle (1850-1914)*, Paris, Armand Colin, 2012, p. 208.

<sup>2</sup> Christophe CHARLE, *Discordance des temps : une brève histoire de la modernité*, *op. cit.*, p. 254 et 256.

<sup>3</sup> Patrice FLICHY, *Une histoire de la communication moderne*, *op. cit.*, p. 72.

<sup>4</sup> Eugène DELATTRE, *Tribulations des voyageurs et des expéditeurs en chemin de fer*, *op. cit.*, p. 3.

<sup>5</sup> *Ibid.*

télégraphe électrique contribue à transformer de manière radicale le rapport des Européens à l'espace et au temps.

Naturellement, le télégraphe trouve des applications dans les pratiques du voyage. Les guides adoptent rapidement son usage et le recommandent dans des cas précis, pour faciliter le voyage et rationaliser le temps. Ainsi, en 1859 Baedeker préconise à ses lecteurs d'utiliser le télégraphe pour réserver en avance sa nuitée d'hôtel et ainsi éviter l'embarras et la perte de temps de devoir trouver une chambre libre :

Au fort de la saison, les hôtels des endroits très fréquentés sont souvent tout pleins vers le soir, et l'on est ainsi dans l'embarras pour avoir un gîte. En donnant un avis de son arrivée dès le matin ou même à midi par le télégraphe, on n'aura pas à courir le soir d'un hôtel à l'autre<sup>1</sup>.

L'extrait du guide Baedeker est révélateur de plusieurs éléments. Dans les formes traditionnelles du voyage, les voyageurs mettent en place toute une série de stratagèmes pour trouver un logement : réquisitionner une maison, envoyer un domestique en avance, faire le tour des hébergements disponibles, etc. La réservation directe et à l'avance n'existait pas. Or, dans la Suisse de 1859, les hôtels sont très fréquentés du fait du nombre croissant de voyageurs se rendant en Suisse à la même période, et qui pour une grande partie suivent les mêmes itinéraires que ceux des guides. La réservation d'hébergement par télégraphe s'impose donc comme une solution appropriée. Ce faisant, l'utilisation du télégraphe contribue à créer les pratiques touristiques modernes, comme la réservation à distance.

La seconde application du télégraphe en voyage entre dans le contexte de l'accélération des échanges. D'après Napoléon Chaix, pour les voyageurs « qui ont des relations multipliées, d'actives correspondances, ou qui s'occupent d'industrie ou de commerce la télégraphie électrique est d'un secours aujourd'hui indispensable »<sup>2</sup>. Les bourgeois capitalistes, dans leur costume de touriste moderne, ne devraient donc pas s'éloigner de leurs affaires, même en voyage. Le télégraphe est censé abolir la distance entre leurs lieux de villégiature et leurs banques ou usines, qui constituent leur point de départ.

---

<sup>1</sup> Karl BAEDEKER, *La Suisse, les Lacs italiens, Milan, Turin, Gênes et Nice*, op. cit., p. XXI.

<sup>2</sup> Napoléon CHAIX, *Conseils aux voyageurs*, op. cit., p. 157.

Par tous les changements relativement soudains qu'ils amènent, le chemin de fer et le télégraphe sont perçus comme des symboles de la première révolution industrielle<sup>1</sup>. Ils transforment radicalement la perception de l'espace et du temps, le transport des hommes et celui des informations. Cependant cette mutation soulève un problème déjà connu, mais sans conséquence tant que la vitesse de l'information demeurait faible, celui de la synchronisation temporelle.

### *Les répercussions de la vitesse dans la société : l'Europe en transition*

#### *La création du temps légal ou l'uniformisation temporelle par les transports et communications*

La rapidité des transports et le rétrécissement de l'espace amènent à la fin du XVIII<sup>e</sup> et surtout au cours du XIX<sup>e</sup> siècle un problème nouveau, mais déjà évoqué dans le premier chapitre : la définition d'une heure légale. L'heure de chaque localité, ville et village est définie par le passage du soleil du zénith. Cependant, il y a autant d'heures locales que de longitudes. Plus commode pour les sédentaires que pour les voyageurs, tant que les vitesses de transports sont limitées, cette mosaïque de temps ne représente pas encore de réelles difficultés pour ces derniers. Les décalages horaires – limités à quelques minutes – ne se font sentir qu'après plusieurs jours de voyage. Il existe par exemple une heure de décalage pour 15 degrés de longitude, soit à peu près 1330 kilomètres. Le voyageur devait seulement régler sa montre sur l'heure du lieu où il se situait à chaque étape.

Dans les transports et communications, les contraintes temporelles s'accroissent, les vitesses de diffusion de l'information et de déplacement augmentent, les horaires à respecter deviennent plus précis. En France, les départs des postes et messageries s'effectuent par exemple à heures rondes au début du XIX<sup>e</sup> siècle, puis à la demi-heure à partir de 1831, et finalement au quart d'heure en 1847<sup>2</sup>. Le besoin se fait sentir de pouvoir partager la même heure dans l'administration, surtout dans les services qui impliquent

---

<sup>1</sup> Bruno MARNOT, *La mondialisation au XIX<sup>e</sup> siècle (1850-1914)*, *op. cit.*, p. 189.

<sup>2</sup> Marie-Agnès DEQUIDT, « Comment mesurer l'intériorisation du temps ? (Paris, début XIX<sup>e</sup> siècle) », *op. cit.*, p. 78-79.

des déplacements et une synchronisation, comme les postes et messageries. De nouvelles conventions de ponctualité et heures de référence deviennent nécessaires, alors que chaque ville ou village vit selon sa propre heure, celle marquée par le passage du soleil au zénith.

Les brochures de chaque compagnie de messagerie et les guides des postes commencent à proposer un temps moyen le long des itinéraires. À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, d'abord en Angleterre, les relais de poste, les coches et postillons s'équipent de montres et tentent d'être synchronisés<sup>1</sup>. En Allemagne, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, ce n'est plus la capacité des postillons à tenir l'alcool qui définit la marche de la diligence, mais l'horloge qui dicte sa loi<sup>2</sup>. Chaque conducteur se trouve ainsi équipé d'une montre, les relais ont l'obligation d'afficher l'heure sur une horloge murale et les bâtiments postaux des grandes villes sont dotés d'horloges à carillon<sup>3</sup>. Les vitesses postales obligent de fait les acteurs du transport à créer un temps plus homogène, ancêtre des temps légaux nationaux<sup>4</sup>. L'horloger Lepaute est par exemple chargé à partir de 1831 d'entretenir et de maintenir la synchronisation entre les horloges du château des Tuileries, de l'Hôtel de Ville et de l'Administration centrale des Postes<sup>5</sup>. Progressivement, les pouvoirs publics de grandes villes, conseillés par des astronomes et horlogers, définissent une heure locale, basée sur un temps moyen régional que doivent afficher les horloges publiques. Ainsi Genève en 1780, Londres en 1792, puis Berlin en 1810 ou Paris en 1826, adoptent une heure légale. En France, il en va de même dans chaque département à partir de 1839, officiellement pour le bon fonctionnement des postes et communications<sup>6</sup>.

Toutefois, le temps demeurerait en réalité relativement approximatif. Ce n'est que plus tard, aux alentours du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, grâce au chemin de fer que la nécessité

---

<sup>1</sup> David LANDES, *L'heure qu'il est*, *op. cit.*, p. 326.

<sup>2</sup> Klaus BEYRER, « La révolution du réseau des malles-postes en Allemagne au début du XIX<sup>e</sup> siècle », *op. cit.*, p. 179.

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> Anne BRETAGNOLLE et Nicolas VERDIER, « La mesure postale, reflet des évolutions dans le rapport au temps et à la distance au siècle des Lumières », *op. cit.*, p. 66.

<sup>5</sup> Marie-Agnès DEQUIDT, « Comment mesurer l'intériorisation du temps ? (Paris, début XIX<sup>e</sup> siècle) », *op. cit.*, p. 76.

<sup>6</sup> Jacques GAPAILLARD, *Histoire de l'heure en France*, *op. cit.*, p. 102.

d'une standardisation devient urgente<sup>1</sup>, lorsque les horaires atteignent la précision de la minute. Dans les premières années du chemin de fer, chaque compagnie tente de s'accorder sur les heures locales des postes et messageries. Les mêmes complications se transposent à plus grande échelle, nationale puis internationale. Mais par la vitesse du chemin de fer et la diffusion quasi-instantanée de l'information par le télégraphe électrique, le même problème se pose à plus grande échelle : les trains vont trop vite, le temps moyen local ne suffit plus et expose continuellement les passagers et les équipes à des divergences et à des confusions. L'absence d'heure légale et unifiée amène également d'autres difficultés d'ordre technique pour le fonctionnement du chemin de fer, car les trains circulent sur une seule voie. Il y a donc une nécessité absolue de synchronisation horaire très précise pour éviter les collisions et faire arriver en gare les trains à l'heure prévue. L'exécution par les cheminots de cette coordination temporelle précise crée également une discipline horaire inédite jusqu'alors dans la vie civile<sup>2</sup>.

Pour garantir cette sécurité les compagnies ferroviaires, qui en France construisent toutes leurs réseaux depuis Paris, règlent leurs horloges dans chaque gare et dans tout le réseau sur l'heure de Paris. Ainsi lors de la jonction des sections ferroviaires entre Paris et Nantes et de l'ouverture de la ligne, la compagnie de chemin de fer fait savoir dans la presse locale que « les Départs de Nantes sont fixés sur le Méridien de Paris, qui avance de 15 minutes sur celui de Nantes »<sup>3</sup>. En France les horloges des compagnies de chemin de fer se basent sur l'horloge de la Bourse de Paris et en Angleterre, la British Railway Clearing House recommande d'utiliser l'heure de Greenwich dans toutes les gares dès 1847<sup>4</sup>. La transmission de l'heure à la minute exacte par le télégraphe, depuis un bureau central vers tous les points d'une ligne, donc des gares, est la première instauration d'un temps légal à grande échelle<sup>5</sup>. En Angleterre et en France, comme dans les autres pays européens possédant un réseau de chemin de fer, la diffusion de l'heure régionale de la capitale dans toutes les gares aboutit rapidement à l'idée de créer une heure légale nationale moyenne au début des années 1850. Dans les

---

<sup>1</sup> Philip BAGWELL, *The Transport Revolution from 1770*, *op. cit.*, p. 124.

<sup>2</sup> Jacques GAPAILLARD, *Histoire de l'heure en France*, *op. cit.*, p. 115.

<sup>3</sup> *Le Breton*, 25 août 1852, cité par *Ibid.*, p. 116.

<sup>4</sup> Christophe STUDENY, « L'emprise de l'heure », *op. cit.*, p. 16.

<sup>5</sup> David LANDES, *L'heure qu'il est*, *op. cit.*, p. 402.

pays possédant un réseau moins développé ou qui sont plus morcelés politiquement, comme l'Autriche et l'Allemagne, les débats sur l'unification de l'heure sont plus tardifs et commencent dans les années 1870<sup>1</sup>. L'Angleterre est le premier État à définir une heure légale nationale dès 1852, puis suivent la France en 1891 et l'Allemagne en 1893, et enfin, progressivement, tous les autres États européens.

Entre le début de l'exploitation commerciale du chemin de fer et l'unification des temps nationaux en heure légale s'écoule, à l'exception de l'Angleterre, une longue période. Du fait de tous les temps régionaux (celui d'une ville d'importance qui s'applique sur la région environnante) et des nouveaux usages de la ponctualité instaurés par le chemin de fer, les voyageurs se repèrent souvent difficilement dans cette mosaïque de temps. D'après le linguiste suisse Adolf Tobler, il y aurait toujours au milieu du siècle cinq ou six heures différentes dans certaines villes :

On y gagnerait, dans certaines localités, de ne pas avoir cinq ou six heures différentes, quelquefois avec des écarts beaucoup plus prononcés : celle de la gare, à l'intérieur et à l'extérieur ; celle de la mairie, de la paroisse, celle de l'horloger, enfin celle plus ou moins variable des pendules particulières que l'on essaye de faire accorder, suivant les besoins du moment, avec l'une ou l'autre des précédentes<sup>2</sup>.

Même dans Paris intra-muros, chaque quartier semble posséder son heure en 1875. En parlant des cadrans, l'horloger Modeste Anquetin constate que « le palais Bourbon retarde, l'hôtel des Postes avance, la Bourse, belle horloge, oscille parfois un peu, Bonne-Nouvelle hésite ; enfin pendant l'intervalle de 15 minutes, à minuit, les horloges simulent des échos qui semblent se plaire à se répéter »<sup>3</sup>.

Malgré la volonté des compagnies ferroviaires pour unifier les temps, les tâtonnements sont nombreux, à l'instar du décalage qu'elles affichent entre l'intérieur et l'extérieur des gares ! Devant composer avec une précision temporelle encore peu familière, les voyageurs ont parfois des difficultés à comprendre ces nouvelles contraintes autant qu'à se familiariser avec elles. L'avocat Lecot utilise la forme du dialogue entre un père et son fils pour expliquer le fonctionnement du voyage en train, les différents temps

---

<sup>1</sup> Gerhard DOHRN-VAN ROSSUM, *Histoire de l'heure*, op. cit., p. 364.

<sup>2</sup> Adolf TOBLER, *L'horlogerie électrique*, Paris, Tignol, s.d., p. 149.

<sup>3</sup> Modeste ANQUETIN, *L'horlogerie. Des montres en général, de ceux qui les font ; de ceux qui les vendent, de ceux qui les réparent et de ceux qui les portent*, Paris, Chez l'Auteur, 1875, p. 199.

ainsi que les contraintes temporelles dans son *Code du voyageur en chemin de fer* publié en 1867 :

- J'entends la cloche de la station qui avertit les voyageurs du départ prochain du train qui va nous transporter comme par enchantement dans le pays de tes rêves.
- Mais à quelle heure part le train ?
- À 10 heures. Des affiches placées dans les stations font connaître les heures de départ des convois, les stations qu'ils doivent desservir, les heures auxquelles ils doivent arriver à chaque station et en partir. (Art. 43 de l'ordonnance du 15 novembre 1846).
- Alors il faut nous hâter. L'horloge de la station marque 9 heures 55 minutes ; il n'y a pas de temps à perdre si nous voulons prendre ce train. Je crains de ne pas arriver assez tôt.
- Rassure-toi. L'horloge placée à l'intérieur de la gare est toujours en retard de 5 minutes sur celle du dehors. C'est l'horloge *intérieure* qui marque l'heure réglementaire du départ.
- Pourquoi cela ?
- Cette mesure a pour objet de donner au chef de gare une certaine latitude pour faire le service du train après la fermeture du guichet de distribution des billets. La fermeture a lieu 5 minutes avant l'heure du départ. Ainsi le train ne partira que dans 10 minutes<sup>1</sup>.

L'utilisation de deux temps différents sur deux horloges situées à l'extérieur et à l'intérieur de la gare et qui marquent « l'heure réglementaire du départ » et l'heure donnant une « certaine latitude » au chef de gare, illustre les tergiversations résultant de la précision temporelle récemment imposée par le bon fonctionnement des motrices à vapeur.

À la vue de tous les avantages d'une heure nationale, Adolf Tobler pense qu'il n'y aurait que peu d'opposition à l'adoption de l'heure de Paris comme heure légale, car « un écart maximum de 25 minutes sur le temps moyen n'est pas de nature à troubler la vie »<sup>2</sup>. Il se trompait grandement. En effet, de fortes résistances émanèrent des provinces du fait d'un décalage plus conséquent que le quart d'heure de l'heure locale, et donc d'un éloignement plus grand face au temps solaire, qui était aussi le temps agraire. De

---

<sup>1</sup> V. LECOT, *Code du voyageur en chemin de fer, op. cit.*, p. 9-10 ; L'affichage de deux heures différentes, d'un écart de cinq minutes entre les horloges intérieures et extérieures des gares dans le seul but d'offrir cinq minutes de latence aux voyageurs en retard est une spécificité des compagnies de chemin de fer françaises. Cette « heure des chemins de fer » a été en vigueur entre 1851 et 1911. Jacques GAPAILLARD, *Histoire de l'heure en France*, Paris, Vuibert, 2011, p. 117-120.

<sup>2</sup> Adolf TOBLER, *L'horlogerie électrique, op. cit.*, p. 149.

nombreuses personnes ne jurent que par le temps vrai et les habitudes sont tenaces<sup>1</sup>. Si la prescription du temps parisien en province est mal acceptée, à Paris même, l'heure moyenne pourtant en vigueur depuis 1826 n'est toujours pas totalement reconnue par certains Parisiens quarante ans plus tard. À en croire l'astronome Camille Flammarion, les partisans de « l'heure officielle du bon Dieu », c'est-à-dire l'heure vraie du soleil, sont toujours nombreux à Paris à régler leurs montres au canon méridien du Palais-Royal :

Observons en passant qu'à Paris, il y a encore un grand nombre d'hommes qui, pour l'heure, ne s'en rapportent qu'au canon du Palais-Royal : dans les belles journées, on les voit, appuyés le long du grillage, leur montre à la main, attendant le coup de canon pour avoir, comme ils disent, l'heure du soleil ; c'est pour eux l'heure officielle contre laquelle aucun régulateur, aucun chronomètre ne saurait prévaloir. Les plantons du Palais-Royal, « ces partisans à outrance de l'heure officielle du bon Dieu », disait Lecouturier, ne sont jamais contents de rien, et surtout ils sont les ennemis acharnés des horlogers. Comme il n'entendent à peu près jamais sonner midi aux horloges de la ville au moment où part le coup de canon, ils accusent hautement ceux-ci de donner aux Parisiens une heure fausse, une heure frelatée. Quant à la qualité des horlogers, qui sont tantôt d'un quart d'heure en avance, tantôt d'un quart d'heure en retard sur le canon ils les prennent en pitié, et ils ne conçoivent pas que l'administration accorde sa confiance à des horlogers qui la trompent<sup>2</sup>.

L'instauration d'une heure légale nationale en France, comme à l'étranger dans les dernières années du XIX<sup>e</sup> siècle, résulte d'un long processus engagé un siècle auparavant. Les mentalités ont dû s'adapter aux nouveaux impératifs de la technique, d'abord progressivement, puis soudainement avec le chemin de fer et le télégraphe.

Au même moment, dans les dernières années du XIX<sup>e</sup> siècle le développement du chemin de fer au Canada pose la question d'une heure mondiale. En effet, si le problème de l'heure existe à l'échelle d'un pays de la taille de la France dès l'apparition du chemin de fer, il l'est encore plus en Amérique du Nord. Les 400 compagnies se basent sur 71 temps différents<sup>3</sup>. C'est à l'ingénieur en chef du *Canadian Pacific Railway* Sandford Fleming que la paternité de l'initiative des fuseaux horaires revient. Plusieurs conférences internationales se succèdent à partir de 1880 jusqu'à la veille de la Seconde Guerre

---

<sup>1</sup> Pour de nombreux exemples, voir Jacques GAPAILLARD, *Histoire de l'heure en France*, op. cit., p. 97-101.

<sup>2</sup> Fulgence MARION [Camille FLAMMARION], *L'optique*, Paris, Hachette, 1867, p. 186-187.

<sup>3</sup> Jacques GAPAILLARD, *Histoire de l'heure en France*, op. cit., p. 170 ; Gerhard DOHRN-VAN ROSSUM, *Histoire de l'heure*, op. cit., p. 364.



mondiale pour adopter un méridien central de référence et définir les zones de fuseaux horaires. Après d'âpres combats diplomatiques, le méridien de Greenwich est choisi au détriment du méridien de Paris en 1884. Mais la France qui vivait alors sous l'heure de Paris depuis 1891, doit en 1911 adopter une heure en référence à Greenwich. Au lieu de vivre avec une heure ayant le nom de Greenwich, la France choisit, pour ne pas le nommer, de retarder de 9 minutes et 21 secondes l'heure de son méridien qu'elle conserve officiellement. La maîtrise du temps correspond à des enjeux de pouvoir, ce qui explique en grande partie la difficulté de la mise en place des temps légaux et coordonnés à l'échelle internationale<sup>1</sup>.

Avec la création du chemin de fer et du télégraphe électrique, la nécessité d'une standardisation du temps était inévitable, à l'échelle nationale comme internationale. La définition des standards temporels légaux se met difficilement mais progressivement en place du début XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'au premier tiers XX<sup>e</sup> siècle à l'échelle mondiale. En un siècle les Européens sont passés progressivement d'une multitude d'heures affichées par les montres, même à l'échelle régionale, à un temps unifié à l'échelle planétaire. La vitesse de transport des personnes et de la diffusion de l'information amenées par les progrès technologiques a astreint les Européens à s'adapter peu à peu à un nouveau cadre temporel. Ce changement de paradigme temporel ne concerne évidemment pas que la seulement des voyageurs ou des bourgeois adeptes du télégraphe. Dans le contexte de l'industrialisation de l'Europe, les structures et contraintes qui en résultent influencent l'ensemble de la société.

#### *Vers plus de précision : changement de paradigme des temps sociaux*

Résultant des cadences mécaniques de la vapeur, la précision temporelle des transports instaure de nouvelles attentes chez les voyageurs. Comme le note assez naïvement Paul Huguet en 1867 : « l'invention des chemins de fer et des bateaux à vapeur

---

<sup>1</sup> Pour ces questions qui débordent légèrement de notre sujet nous renvoyons à l'article très complet de Lucien BAILLAUD, « Les chemins de fer et l'heure légale », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2006, n° 35, pp. 25-40 ; Ainsi qu'à Ian BARTKY, *One time fits all. The campaigns for global uniformity*, Stanford, Stanford University Press, 2007, Part. II "Campaigning for Uniform Time (1870-1925)" ; et à l'ouvrage récent Vanessa OGLE, *The global transformation of Time 1870-1950*, Cambridge, Harvard University Press, 2015, en particulier le chapitre 3 : « From National to Uniform Time around the Globe ».

a considérablement changé les conditions des voyages »<sup>1</sup>. À en croire l'ingénieur des Ponts et Chaussées spécialiste du chemin de fer François Jacqmin, en 1867 les nouvelles conditions du voyage, basées sur la précision temporelle, sont vite intégrées dans les mœurs des usagers du train :

Rien de semblable n'existait dans l'ancienne industrie des transports. Quand une diligence laissait dans une ville deux ou trois voyageurs en destination d'une localité qu'elle ne desservait pas directement, ces voyageurs attendaient, sans se plaindre, l'heure du départ des services organisés en vue des besoins locaux ; il n'en est plus de même aujourd'hui, et quand un voyageur est laissé à une gare de bifurcation, il trouve singulier qu'un train ne soit pas prêt à partir pour le conduire à sa destination<sup>2</sup>.

L'évolution des pratiques des voyageurs et de leurs cadres mentaux s'effectue par influences réciproques en parallèle de l'évolution de leur conditionnement et gestion du temps quotidien individuel, donc plus largement du temps de la société. L'augmentation croissante de la précision et de la vitesse dans les transports et les communications au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, puis la rupture créée par la vapeur et l'utilisation du télégraphe contribuent fortement à l'évolution des cadres mentaux, conditionnements temporels et temps sociaux. L'exemple de la notion de « retard » illustre parfaitement ce changement de conditionnement. Le terme n'apparaît dans les principaux dictionnaires qu'à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle tandis que cette notion se construit progressivement tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle pour aboutir à la définition que nous utilisons aujourd'hui dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>3</sup>.

La vitesse des transports, n'est pas le seul facteur modifiant ces cadres mentaux. La quête de la vitesse s'effectue conjointement au développement d'instruments de plus en plus précis de mesure du temps ainsi qu'à l'industrialisation. Ces deux derniers éléments subissent une évolution prononcée à partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle et s'avèrent avoir une influence majeure sur la structuration des activités humaines<sup>4</sup>. L'augmentation de la précision des montres, la hausse des vitesses de transport et de communication

---

<sup>1</sup> Paul HUGUET, *Bon voyage ou l'art de voyager*, op. cit., p. VI.

<sup>2</sup> François Prosper JACQMIN, *De l'exploitation des chemins de fer. Leçons faites en 1867 à l'École impériale des Ponts et Chaussées*, Paris, Garnier, 1868, p. 228.

<sup>3</sup> Julie BOUCHARD, *Comment le retard vient aux Français. Analyse d'un discours sur la recherche, l'innovation et la compétitivité, 1940-1970*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2008, p. 72 et sqq.

<sup>4</sup> Daniel MERCURE, *Les temporalités sociales*, op. cit., p. 30.

autant que l'industrialisation progressive de l'Europe sont très étroitement liées, autant qu'indissociables, car les unes entraînent les autres. Ces évolutions économiques et leurs conséquences dans le domaine culturel, notamment les pratiques du voyage, vont de pair avec l'émergence de nouvelles formes de temps sociaux<sup>1</sup>.

À la fin du XVIII<sup>e</sup> et encore au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le temps du paysan, de l'artisan ou de l'ouvrier s'avèrent être « poreux, pénétrés d'imprévu, ouverts à la spontanéité, soumis à l'interruption fortuite ou récréative. Ce temps de relative lenteur est souple, malléable, occupé par des activités souvent mal déterminées »<sup>2</sup>. Si la précision des horaires des postes et services de messagerie ou diligence s'affine dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, l'horloger Antide Janvier pense qu'il est encore inutile de donner trop d'exactitude aux horloges publiques :

L'horloge publique ne doit avoir qu'une seule aiguille, qui fasse deux tours par jour ; cette aiguille marquera les heures et les minutes de cinq en cinq minutes, ce qui est suffisant pour l'usage du public [...]. L'horloge doit sonner l'heure seulement, toute autre subdivision est inutile pour la destination de cette machine<sup>3</sup>.

Si la précision minimale de cinq minutes ou celle plus large de l'heure sonnée, lui semble suffisante en 1810, cinquante ans plus tard, une telle précision n'est plus acceptable. Les guides publiant les horaires de chemin de fer à l'instar du *Bradshaw*<sup>4</sup> anglais diffusent des horaires à la minute près. Mis à part dans les transports, les indications temporelles deviennent de plus en plus précises dans l'administration, à Londres<sup>5</sup> comme à Paris. Dans les rapports de police, avant la Révolution, la dénomination « rôdeur de nuit » ou l'heure d'arrestation indiquée approximativement au quart d'heure suffisent, alors qu'à

---

<sup>1</sup> Gilles PRONOVOST, *Sociologie du temps*, Paris - Bruxelles, De Boeck, 1996, p. 34.

<sup>2</sup> Alain CORBIN (dir.), *L'avènement des loisirs*, op. cit., p. 16.

<sup>3</sup> Antide JANVIER, *Essai sur les horloges publiques, pour les communes de la campagne*, Paris, Doublet, 181A, p. 8.

<sup>4</sup> George BRADSHAW, *Bradshaw's monthly Continental Railway, steam transit, and general guide for travellers through Europe [...]*, Londres, Bradshaw, 1859, vol. Janvier.

<sup>5</sup> Gerrit Verhoeven montre comment les accusés, témoins ou policiers se réfèrent au temps lors des procès tenus à la haute cour criminelle anglaise (Old Bailey) et à quel point les indications se font de plus en plus précises. Gerrit VERHOEVEN, « Clockwise? Time awareness in Early Modern London », in Gianenrico BERNASCONI et THÜRINGER (dirs.), *Material history of time. Objects and practices, 14th - 19th centuries*, Berlin, De Gruyter, 2020 (à paraître).

la fin de la monarchie de Juillet la mention de la minute est devenue courante<sup>1</sup>. Catherine Herr-Laporte remarque quant à elle que les administrations françaises gérant le commerce et les transports reçoivent un nombre de plaintes sans cesse croissant à propos des retards et de ses conséquences pour les affaires au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup>. Bien que variable, le seuil de tolérance qui est accordé au retard par les acteurs de l'industrie et du commerce s'abaisse progressivement : compté principalement en jour au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, le retard se compte dorénavant en heure voire en minutes<sup>3</sup>. Au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle et plus encore dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, le temps se fait plus précis, particulièrement dans trois domaines : la nuit, les transports, le travail<sup>4</sup>, et plus largement dans toute la société.

La question de la temporalité est centrale dans l'économie du XIX<sup>e</sup> siècle, marquée par l'industrialisation et le développement du capitalisme. L'historien anglais Edward P. Thompson propose en 1967 une analyse – devenue classique depuis – sur cette question<sup>5</sup>. Selon lui, le temps industriel est caractérisé par le respect des horaires, par la « discipline du temps ». Dans l'industrie définie par la sous-traitance à domicile ou en petits ateliers artisanaux, le travail à la tâche ne nécessite pas de synchronisation horaire à l'inverse de l'industrie manufacturière et de l'emploi d'ouvriers dans une usine. L'emploi d'une main-d'œuvre travaillant dans une usine, avec un temps de travail surveillé, correspond au point charnière entre le travail orienté par la tâche et le travail horaire<sup>6</sup>. Dans le cadre du travail horaire, le temps devient donc l'unité de mesure du travail, de sa productivité : la cadence des machines se calque sur celle des horloges. Plus largement, et pour reprendre l'expression de Simonetta Tabboni, « le temps devient le contenant et le travail humain le contenu »<sup>7</sup>.

---

<sup>1</sup> Simone DELATTRE, *Les douze heures noires : la nuit à Paris au XIX<sup>e</sup> siècle*, *op. cit.*, p. 498.

<sup>2</sup> Catherine HERR-LAPORTE, « « Rien ne sert de courir ; il faut partir à point » : temps et mobilité dans un long XVIII<sup>e</sup> siècle », *op. cit.*, p. 190.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 191.

<sup>4</sup> Marie-Agnès DEQUIDT, « Comment mesurer l'intériorisation du temps ? (Paris, début XIX<sup>e</sup> siècle) », *op. cit.*, p. 75.

<sup>5</sup> Dernière édition en français : Edward P. THOMPSON, *Temps, discipline du travail et capitalisme industriel*, Paris, La Fabrique, 2004.

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 38.

<sup>7</sup> Simonetta TABBONI, *Les temps sociaux*, *op. cit.*, p. 109.

Dès lors, l'enjeu de sa réglementation a pour but son économie, car comme son équivalent en argent, il revêt un caractère de rareté. Il devient objet de calcul et peut donc être dépensé, gaspillé ou rentabilisé<sup>1</sup>. C'est dans ce contexte qu'apparaissent dès les années 1840 les premières lois réglementant le temps de travail, car ce changement de modèle a des conséquences sur l'ensemble des temporalités sociales. En effet, sortant du cadre de la manufacture, les nouvelles exigences d'exactitude temporelle mesurées par l'horloge s'imposent progressivement au reste de la société, car à l'inverse du « travail à la tâche », le « travail mesuré » crée en contrepartie un « temps pour soi ».

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, il n'y a pas de distinction nette entre le temps de travail et le temps chômé ces deux temps ne sont pas délimités, toutes les activités : travail, vie familiale, activité ménagère, loisirs sont imbriqués<sup>2</sup>. Puis, progressivement, au cours du siècle une délimitation se creuse consciemment entre l'intérieur du foyer domestique et l'usine ou lieu de travail. Il en va de même à l'échelle de la semaine, qui se partage dorénavant entre le temps privé et le temps de travail. Pour reprendre Alain Corbin, « une découpe du jour en séquences spécifiques en vient à braiser l'harmonie des rythmes antérieurs »<sup>3</sup> en en créant une consacré au travail et une au temps libre, au repos et aux loisirs. La révolution industrielle crée donc une distinction nette, une opposition entre temps de travail et temps libre. Mais comme à l'usine, l'horloge mesure également le temps libre, elle règle les activités.

Ce réaménagement des temps sociaux et la création d'un temps domestique offrent de nouvelles possibilités d'utilisation de ce temps maintenant délimité. En premier lieu, la manière de l'utiliser devient un facteur de différenciation sociale. Ainsi la gestion temporelle de la bourgeoisie n'est pas la même que celle des ouvriers ou des ruraux. La publication de nombreux ouvrages pédagogiques ou pratiques au cours du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Daniel MERCURE, *Les temporalités sociales*, op. cit., p. 31.

<sup>2</sup> Alain CORBIN (dir.), *L'avènement des loisirs*, op. cit., p. 16.

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> Citons par exemples les ouvrages de Marc-Antoine Jullien, réédités de nombreuses fois : Marc-Antoine JULLIEN, *Essai sur l'emploi du temps ou Méthode qui a pour objet de bien régler l'emploi du temps, premier moyen d'être heureux : destiné spécialement à l'usage des jeunes gens de 15 à 25 ans*, Paris, 1810 ; Marc-Antoine JULLIEN, *Mémorial horaire ou thermomètre d'emploi du temps*, Milan, Imprimerie Royale, 1813 ; Marc-Antoine JULLIEN, *Agenda général ou Livret pratique d'emploi du temps pour l'année 18..*, Paris, Dondey-Dupré, 1824 ; Pour d'autres exemples voir Marie-Agnès DEQUIDT, « Comment mesurer l'intériorisation du temps ? (Paris, début XIX<sup>e</sup> siècle) », op. cit., p. 80.

témoigne de la recherche de bonne gestion du temps par la bourgeoisie. En effet, « le temps perdu culpabilise »<sup>1</sup>, le modèle temporel bourgeois fait donc de la rationalisation du temps une priorité. Nous l'avons montré à propos des touristes bourgeois et Baedeker le confirme encore :

Si l'on arrive le soir dans une localité et qu'on veuille repartir le lendemain de très bonne heure, on choisira dans la règle l'hôtel le plus rapproché du point de départ (poste, chemin de fer, bateau à vapeur). L'avantage de ne pas être en retard l'emporte sur le désagrément d'être peut-être mal logé<sup>2</sup>.

Pour la première fois, la rationalisation du temps devient un principe supérieur au confort<sup>3</sup>. Dans le quotidien comme dans le voyage, les principes de gestion temporelle s'attachent à la condition sociale et à la pratique du voyage liée à cette condition.

Cependant, en dépit de tous ces indices, la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle devient surtout celle de « l'avènement des loisirs »<sup>4</sup>, tant pour la bourgeoisie que pour les autres catégories sociales. En Europe (d'abord en Angleterre) ainsi qu'aux États-Unis se constitue et se façonne une industrie du divertissement, populaire et citadine à partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>5</sup>. La première Exposition universelle ouvre ses portes en 1851 à Londres, un an plus tard le premier music-hall londonien est inauguré. Au même moment, les parcs urbains à l'instar du Bois de Boulogne ou de Central Park sont dessinés et aménagés pour proposer différents divertissements. Phineas Barnum crée ses premiers spectacles au milieu du siècle aux États-Unis avant de fonder son célèbre cirque en 1871. Le tourisme moderne et les grandes collections de guides s'inscrivent dans cette logique, de même que le premier voyage organisé, à l'initiative de l'Anglais Thomas Cook en 1841. C'est également à cette période que se fondent les premiers clubs sportifs, d'abord en Angleterre, puis en France, comme le Havre Football Club en 1872.

---

<sup>1</sup> Alain CORBIN, « L'arithmétique des jours au XIX<sup>e</sup> siècle », in *Le Temps, le Désir et l'Horreur. Essais sur le XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Aubier, 1991, p. 18.

<sup>2</sup> Karl BAEDEKER, *La Suisse, les Lacs italiens, Milan, Turin, Gênes et Nice*, op. cit., p. XXI.

<sup>3</sup> Rappelons-nous l'importance accordé par les voyageurs plus anciens à leur confort, lors des arrêts dans les auberges.

<sup>4</sup> Sur la question du temps des loisirs nous renvoyons à l'ouvrage extrêmement complet d'Alain CORBIN (dir.), *L'avènement des loisirs, 1850 - 1960*, op. cit. ; voir également Michel BONNEAU, *Les loisirs. Du temps dégagé au temps géré*, Paris, Ellipses, 2009.

<sup>5</sup> Alain CORBIN (dir.), *L'avènement des loisirs*, op. cit., p. 11.

Lié à la fois au développement du temps libre, des loisirs et de l'horlogerie, c'est dans le second XIX<sup>e</sup> siècle que le sport moderne, loin des pratiques physiques héritées de l'Ancien Régime, gagne son autonomie en tant que tel. L'invention du chronographe<sup>1</sup> en 1821 par l'horloger du roi de France Nicolas Rieussec permet de départager des sportifs lors d'une course. Les loisirs sportifs sont valorisés, le temps consacré aux exercices physiques est utile et si la grande majorité des activités existaient déjà dans le passé, de nouvelles finalités s'ajoutent<sup>2</sup>. Dès la monarchie de Juillet, les courses de chevaux intéressent les aristocrates et les bourgeois tandis que le peuple pratique le canotage. Les décennies suivantes voient l'invention de nombreux autres sports à l'instar du football, du rugby et du cyclisme, jusqu'aux premiers Jeux olympiques de l'ère moderne tenus à Athènes en 1896 à l'initiative du baron Pierre de Coubertin.

Tous ces changements temporels se diffusent progressivement à toutes les couches de la société. Le passage de l'almanach, donc d'un temps cyclique basé sur le calendrier, le rythme de la nature et les fêtes religieuses au journal quotidien<sup>3</sup> caractérisé par un temps linéaire provoque une nouvelle conception de la temporalité des événements<sup>4</sup>. L'information ne parvient toujours qu'en décalé dans la presse de province ou dans les campagnes, bien que certains journaux à l'instar de *Le Matin*, qui se disent basés sur les « derniers télégrammes de la nuit », témoignent de la recherche d'instantanéité de l'information<sup>5</sup>. Dans la sphère privée, les maîtresses de maison transfèrent à leurs domestiques l'usage de la précision temporelle<sup>6</sup>. Les horaires de train obligent les hommes et les femmes à adopter une nouvelle précision, c'est-à-dire à compter les minutes. De la banque à l'usine, des grandes maisons aux courses sportives

---

<sup>1</sup> Aujourd'hui appelé abusivement « chronomètre ». Étymologiquement un chronomètre « mesure » le temps, alors qu'un chronographe « l'écrit ». N'importe quelle montre est en fait un chronomètre. Le chronographe sert au contraire à mesurer une durée. Pour « chronométrer », il faut donc utiliser un chronographe.

<sup>2</sup> Sur la question du sport au XIX<sup>e</sup> siècle nous renvoyons aux ouvrages de Geroges Vigarello, par exemple Georges VIGARELLO, *Passion sport. Histoire d'une culture*, Paris, Textuel, 1999 ; Georges VIGARELLO, « Le temps du sport », in Alain CORBIN (dir.), *L'avènement des loisirs, 1850 - 1960*, Paris, Flammarion, 2009, pp. 253-290.

<sup>3</sup> le premier quotidien, le *Journal de Paris* est créé en 1777, de nombreuses autres publications naissent au cours du XIX<sup>e</sup> siècle.

<sup>4</sup> Julien SCHUH, « Le temps du journal. Construction médiatique de l'expérience temporelle au XIX<sup>e</sup> siècle », *Romantisme*, 2016, vol. 4, n° 174, p. 74.

<sup>5</sup> Cité par *Ibid.*, p. 76.

<sup>6</sup> Alain CORBIN, « L'arithmétique des jours au XIX<sup>e</sup> siècle », *op. cit.*, p. 15.

chronométrées, des chemins de fer aux bureaux des administrations, toute la société doit progressivement se soumettre à un temps réglé par l'horloge.

Cette démonstration doit néanmoins être relativisée. Dans le Nivernais, avant le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la grande majorité de la population vit hors du référentiel horaire, hors du temps mesuré par les horloges<sup>1</sup>. Loin des nouvelles cadences, le travail s'effectue toujours à la journée et les cloches rythment la vie privée<sup>2</sup>. Même les trains locaux parcourant les campagnes semblent prendre leur temps et résister aux impératifs horaires imposés par la montre, en s'arrêtant plus que prévu ou en attendant parfois les retardataires<sup>3</sup>. Il subsiste dans la France du XIX<sup>e</sup> siècle une « infinie multiplicité des rythmes journaliers »<sup>4</sup>.

Si les disparités géographiques et chronologiques, notamment entre les villes et les campagnes, peuvent parfois être conséquentes au cours du XIX<sup>e</sup> siècle voire encore au XX<sup>e</sup> siècle, les temporalités modernes s'imposent néanmoins progressivement. La banalisation des montres et horloges personnelles répond au système d'exactitude et de synchronisation constitué par le chemin de fer et le télégraphe. Les temporalités sociales héritées des siècles précédents sont progressivement remplacées par un temps « calculé, prévu, ordonné, précipité de l'efficacité et de la productivité ; temps linéaire, strictement mesuré, qui peut être perdu, gaspillé, rattrapé, gagné »<sup>5</sup>. À partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, pour un nombre croissant d'Européens, et surtout pour les voyageurs, avoir l'heure n'est plus un signe de prestige, mais une nécessité.

\*\*\*

Entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et du XIX<sup>e</sup> siècle, les rythmes de voyage ne semblent pas évoluer de manière trop marquée, à l'inverse des vitesses de déplacement. En effet, la vitesse des transports est un enjeu politique et économique majeur tout au long des XVIII<sup>e</sup>

---

<sup>1</sup> Guy THUILLIER, *Pour une histoire du quotidien au XIX<sup>e</sup> siècle en Nivernais*, op. cit., p. 205.

<sup>2</sup> Alain CORBIN, *Les Cloches de la terre. Paysage sonore et culture sensible dans les campagnes au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Flammarion, 1994.

<sup>3</sup> Ernest CHABRIER, *Les chemins de fer ruraux*, Paris, Berger-Levaul, 1875, p. 4.

<sup>4</sup> Alain CORBIN, « L'arithmétique des jours au XIX<sup>e</sup> siècle », op. cit., p. 9.

<sup>5</sup> Alain CORBIN (dir.), *L'avènement des loisirs*, op. cit., p. 10.



et XIX<sup>e</sup> siècles. Les investissements étatiques ou privés amènent une réduction progressive du risque d'aléas, les progrès techniques perfectionnent les transports et, malgré des disparités, les vitesses moyennes augmentent. Outre les conséquences économiques, les réseaux et infrastructures permettent aux Européens de voyager de plus en plus rapidement. Or, la vitesse n'est pas sans conséquence. Elle amène une nouvelle représentation de l'espace et impose de nouvelles pratiques de voyage. Ces nouvelles pratiques, apparentées au tourisme moderne, sont créées par les nouvelles conceptions sociales et culturelles de la société, autant qu'elles y répondent. Le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle semble ainsi marquer le point de basculement entre deux paradigmes du voyage, celui du voyage traditionnel et celui du tourisme.

Par l'accélération soudaine qu'elle représente, à partir des années 1830, la motorisation à vapeur modifie en profondeur les rapports de l'homme avec l'espace-temps. Comme l'écrit Chaix en 1854, « le temps est vaincu par la vapeur »<sup>1</sup>. Le XIX<sup>e</sup> siècle se trouve ainsi « emporté par une accélération des rythmes symbolisée par l'augmentation de la vitesse des véhicules »<sup>2</sup>. Or, cette accélération se révèle être « l'expérience fondamentale constitutive de la modernité »<sup>3</sup>, c'est-à-dire qu'elle modifie en profondeur l'Europe. Les sociétés européennes se « dérythmisent »<sup>4</sup> : dès la fin du siècle, des sociologues à l'instar de Gabriel Tarde ou Georg Simmel analysent la mutation des rythmes sociaux et individuels par les vitesses de transport, de communication de l'information et par le capitalisme industriel<sup>5</sup>.

Si selon les territoires, catégories sociales et individualités, « ce siècle a été vécu à mille vitesses »<sup>6</sup>, la précision horaire symbolisée par la montre reste le point cardinal de cette évolution générale. Plus que la machine à vapeur, Lewis Mumford désigne l'horloge comme machine-clé de l'industrialisation au XIX<sup>e</sup> siècle<sup>7</sup>. Cette « industrialisation du

---

<sup>1</sup> Napoléon CHAIX, *Conseils aux voyageurs*, *op. cit.*, p. 43.

<sup>2</sup> Alain CORBIN (dir.), *L'avènement des loisirs*, *op. cit.*, p. 17.

<sup>3</sup> Hartmut ROSA, *Accélération. Une critique sociale du temps*, *op. cit.*, p. 53.

<sup>4</sup> Pascal MICHON, *Rythmes, pouvoir, mondialisation*, Paris, PUF, 2005, p. 101.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 101-132.

<sup>6</sup> Emmanuel FUREIX, *Le siècle des possibles 1814-1914*, *op. cit.*, p. 10.

<sup>7</sup> Lewis MUMFORD, *Technique et civilisation*, Paris, Seuil, 1976, p. 23.

temps et de l'espace »<sup>1</sup> se trouve parfaitement illustrée dans l'imaginaire collectif, où la montre à gousset est indissociable de la machine à vapeur, du train, de la mécanisation et donc du progrès et de la vitesse, dans le second XIX<sup>e</sup> siècle de Jules Verne. La réalité devance même la fiction car le premier voyage autour du monde en 80 jours a été effectué par l'Américain George Francis Train en 1870, soit deux ans avant la publication du célèbre roman de Jules Verne.

---

<sup>1</sup> Sous-titre de l'ouvrage de Wolfgang SCHIVELBUSCH, *The Railway journey*, *op. cit.*



## CONCLUSION

*Quand le moment est venu, l'heure est arrivée.*

Raymond Barre, 1987.

---

Parvenu au terme de cette exploration des perceptions temporelles ressenties par des voyageurs européens, ainsi que des temporalités de leurs voyages effectués entre 1750 et 1850, des réponses à nos interrogations initiales émergent. Il apparaît que la perception du temps et les rythmes du voyage dépendent d'éléments contextuels à l'instar des contraintes naturelles, des politiques, notamment économiques, menées par les États, du progrès technique, de l'environnement culturel, donc des temporalités sociales. À l'exception des contraintes naturelles qui constituent le cadre « originel » des déplacements, tous les autres éléments sont interdépendants : ils s'influencent réciproquement en permanence et évoluent conjointement au cours de la période.

Ce premier résultat s'avère en réalité commun à toute recherche historique : les actions humaines résultent du contexte et de l'environnement dans lequel évoluent les individus. Néanmoins, les transformations, souvent rapides et brutales par rapport aux siècles précédents, que subissent ces ascendants contextuels révèlent les spécificités de notre étude. Nous avons donc pu déterminer comment, et avec quelle puissance l'évolution de ce contexte marqué par l'accélération et l'entrée de l'Europe dans la modernité influence l'évolution des perceptions du temps et des temporalités du voyage. Ainsi, nous sommes en mesure de définir les rythmes et les perceptions du temps issus des pratiques de voyage en Europe, puis de spécifier leurs transformations au cours de la période étudiée.

## *Des temporalités imposées par la nature à la vitesse et aux cadences mécaniques, un siècle d'aménagements et de développement technique*

Par définition, voyager implique un déplacement dans l'espace. Cette translation du corps s'effectue par des modes et moyens de transport le long d'un itinéraire caractérisé par la qualité ou l'absence d'infrastructures adaptées aux moyens de transport. À l'échelle du continent et des îles européennes, les voyageurs utilisent généralement des combinaisons de plusieurs modes et moyens de transport entre la marche, le cheval, différents types de véhicules à traction animale sur terre, ainsi que diverses embarcations sur les rivières, canaux et mers. Que ce soit sur terre ou sur l'eau, tous les moyens de transport subissent des contraintes imposées par la nature. Sur terre, la qualité et le tracé des routes est généralement inhérent à la nature du sol, au relief, aux conditions climatiques et évidemment aux techniques de construction et politiques routières menées par les gouvernements. Sur l'eau, et encore plus sur mer que sur les rivières et canaux, les conditions météorologiques, notamment le vent, commandent la possibilité ou l'impossibilité de la navigation. Dans l'absolu, les contraintes naturelles de l'environnement auxquelles s'ajoutent les conditions climatiques difficiles à prévoir, commandent les déplacements. Ces astreintes définissent ainsi les moyens de transport à utiliser et les vitesses de déplacement, donc les durées et les rythmes du transport.

Depuis fort longtemps l'homme cherche à réduire ces contraintes par l'invention et l'utilisation de techniques visant à l'amélioration des routes, à la construction de véhicules plus performants et à l'établissement de réseaux pour faciliter le transport. Après plusieurs siècles sans évolutions marquantes, les conditions de transport évoluent progressivement en Europe, malgré de très fortes disparités géographiques et chronologiques. Dans l'optique d'accéder à une meilleure emprise sur le territoire, d'accélérer les communications et de favoriser le commerce, les grandes puissances européennes engagent dès le début du XVIII<sup>e</sup> siècle des politiques de développement des routes, des infrastructures ainsi que des réseaux. En temps de paix comme de guerre, l'augmentation progressive des vitesses et de la facilité du transport au cours des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles profite à tous, aux armées, aux marchands et aux voyageurs.

La route acquiert progressivement un statut de composante de premier ordre, au centre des préoccupations des États qui se modernisent, car elle concentre les flux

commerciaux de nombreux secteurs. En tant que « vecteur majeur de croissance économique »<sup>1</sup>, elle entretient un cercle vertueux du développement économique : plus la route et les infrastructures de transport facilitent le commerce et l'économie, plus la volonté de les développer croît, et plus les investissements augmentent. Les conséquences apparaissent sous la forme d'une vitesse moyenne de transport en constante hausse et d'un prix au kilomètre qui baisse, générant une facilité croissante de déplacement des hommes comme des marchandises. Outre l'augmentation du nombre de voyageurs sur les routes, ces phénomènes sont en partie responsables de l'industrialisation de l'Europe<sup>2</sup>.

Les investissements se focalisent sur le développement technique : la conception des voitures, la manière de tracer les routes et de réaliser les revêtements ainsi que l'organisation des réseaux de poste ou de diligences évoluent pour offrir plus de vitesse et de précision temporelle. Lorsque la vitesse maximale de l'allure animale semble atteinte, l'application de la motorisation à vapeur crée une vitesse et une précision horaire jusqu'alors totalement inconnues. La révolution des transports et des vitesses qu'incarnent le bateau à vapeur et surtout le chemin de fer est directement issue du développement routier et de l'augmentation progressive des vitesses formées au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle. Liée indéniablement au contexte de l'industrialisation et du développement du capitalisme, la vapeur se développe de manière exponentielle sur terre et sur eau dans le second tiers du XIX<sup>e</sup> siècle. Une seconde innovation est mise au point simultanément, permettant une communication à distance presque instantanée : le télégraphe électrique.

Outre la rapidité intrinsèque engendrée par la vapeur, la régularité de la machine permet une émancipation face aux contraintes naturelles, qui a pour effet d'atteindre une vitesse générale et moyenne de transport incomparablement supérieure à celle qu'autorise la traction animale. Malgré les disparités chronologiques et territoriales extrêmement marquées, y compris à l'intérieur d'un même pays ou d'une même région, cette vitesse et ce rythme régulier synonymes de modernité ne sont que le résultat de volontés humaines. En effet, si d'après Lewis Mumford, « Le régime industriel moderne

---

<sup>1</sup> Stéphane BLOND, *L'Atlas de Trudaine*, op. cit., p. 24.

<sup>2</sup> Patrick VERLEY, *La Révolution industrielle*, op. cit., p. 25-27 ; Denis WORONOFF, *Histoire de l'industrie en France, du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*, op. cit., p. 227-233.

se passerait plus facilement de charbon, de fer, de vapeur que d'horloges »<sup>1</sup>, ces dernières sont créées et utilisées par des femmes et des hommes, au prisme de leur conditionnement temporel.

### *Des Lumières au romantisme, l'accélération vers la modernité*

Le développement de la technique et le contexte économique n'expliquent pas à eux seuls les inventions et innovations, ni leur diffusion dans la société. L'évolution des états d'esprit et des conditionnements culturels contribuent à ouvrir des perspectives pour les inventeurs et visionnaires ainsi que des champs d'application pour les utilisateurs, c'est-à-dire le reste de la population. Schématiquement, la période étudiée se caractérise à l'échelle de l'Europe par le changement de paradigme culturel entre celui des Lumières et celui du romantisme. Ces deux principaux courants de pensée influencent les conceptions du monde des élites culturelles, soit d'une grande partie des voyageurs. Ainsi, en l'espace d'un siècle, la conception et les pratiques du voyage se transforment progressivement.

Par les mutations de ces lignes directrices, qui ne sont que des grandes tendances parmi toute la gamme d'influences culturelles conditionnant les voyageurs, l'idée même du voyage se renouvelle. Si l'homme des Lumières voyage pour un objectif précis, qui est atteint seulement par une translation dans l'espace, la quête d'émotions peut suffire à transporter un romantique à des milliers de kilomètres. Le regard du voyageur change également de direction : l'environnement n'est plus seulement un lieu d'étude dont il faut inventorier les productions, il devient un lieu de plaisir, au sein duquel toute l'âme de l'homme résonne. L'environnement et plus spécifiquement les paysages conditionnent fortement les perceptions sensorielles et temporelles, ils sont sources de révolusion ou d'admiration, d'ennui ou d'impatience selon l'état d'esprit et les conceptions esthétiques du voyageur. Au même moment, au tournant des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, de nouveaux espaces et paysages, à l'image du littoral et de la montagne, sont « découverts » par des précurseurs puis peu à peu intégrés aux circuits classiques du voyage.

---

<sup>1</sup> Lewis MUMFORD, *Technique et civilisation, op. cit.*, p. 26.

En parallèle du regard, les pratiques évoluent, certaines tendent à disparaître tandis que d'autres apparaissent. Le Grand Tour tel qu'il a été pratiqué par les aristocrates anglais depuis le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle et a fortiori au XVIII<sup>e</sup> siècle tombe peu à peu en désuétude. Au même moment, les membres de la catégorie sociale émergente de la bourgeoisie créent une nouvelle manière de voyager, basée sur un ensemble de pratiques et de conceptions qui s'affinent et se généralisent : le tourisme. Les mutations des pratiques se trouvent également dans l'écriture du voyage et la littérature normative tel que les guides. Du récit à visée encyclopédiste du XVIII<sup>e</sup> siècle, le journal se charge ensuite d'un aspect nettement plus introspectif. Qu'il s'agisse des récits souvent utilisés comme guides, ou des guides en eux-mêmes, les écrits aidant à préparer l'itinéraire et à se diriger en voyage amènent à normaliser les parcours, les appréciations paysagères et les pratiques tout en les formatant aux temporalités décrites.

Les conditionnements temporels des hommes, dans leur vie quotidienne comme en voyage, sont issus des temporalités sociales. Dès l'introduction de notre thèse nous avons annoncé que notre périodisation correspond à un siècle de bascule, de changement de régime des temps sociaux et que cela constitue l'intérêt du sujet. Naturellement, l'évolution des temporalités du voyage s'effectue conjointement avec les temps sociaux. Il convient donc de rappeler les grandes tendances et mécanismes de transformation de ces temporalités, en gardant à l'esprit que ces changements suivent différentes chronologies selon les catégories sociales et les lieux, comme la ville et la campagne. Le délaissement progressif des almanachs, basés sur le temps de la nature et de la religion, donc un temps cyclique et répétitif, au profit des calendriers fondés sur un temps linéaire, orienté vers l'avenir, marque un premier tournant dans la conception du temps long. La diffusion d'horloges et de montres d'une précision acceptable auprès d'une partie sans cesse croissante de la société offre à toujours plus d'hommes et de femmes la possibilité de se régler sur le même temps et, surtout, de le mesurer. Or, mesurer le temps permet de le domestiquer, de se l'approprier, et encore plus dans le contexte d'une nouvelle organisation temporelle basée sur la précision et l'accélération.

Au même moment, à partir de la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, la vitesse moyenne des transports et des communications croît de manière progressive et constante puis explose avec le chemin de fer et le télégraphe électrique. Ces nouvelles possibilités bouleversent la perception du temps, de l'espace, plus largement du cadre spatio-



temporel des Européens. C'est ce que confirme Hartmut Rosa pour qui « les effets de l'accélération technique sur la réalité sociale sont sans aucun doute énormes »<sup>1</sup>. Ainsi, il semble que les évolutions techniques, dans notre cas celles décuplant la vitesse, répondent à une « famine temporelle »<sup>2</sup> d'une part de la société, qui ne sera ensuite jamais totalement comblée. Les contemporains les plus clairvoyants de ces bouleversements les saisissent comme des marqueurs et spécificités de leur époque. Pour eux, cette accélération se ressent d'autant plus dans l'enchaînement rapide des révolutions, des progrès, des transformations de la société et du quotidien. Tout change beaucoup plus rapidement qu'au cours des siècles précédents. Au début des années 1830, Chateaubriand, l'homme qui représente peut-être le plus notre sujet et notre période, décrit ce changement de régime d'historicité qu'il a lui-même vécu dans la « préface testamentaire » de ses *Mémoires d'outre-tombe* :

Je me suis rencontré entre les deux siècles comme au confluent de deux fleuves ; j'ai plongé dans leurs eaux troublées, m'éloignant à regret et du vieux rivage où j'étais né, et nageant avec espérance vers la rive inconnue où vont aborder les générations nouvelles<sup>3</sup>.

Quarante ans plus tard, en 1872, Jules Michelet perçoit quant à lui l'accélération de son siècle dont il témoigne à travers son *Histoire du XIX<sup>e</sup> siècle* :

Un des faits aujourd'hui les plus graves, les moins remarqués, c'est que l'allure du temps a tout à fait changé. Il a doublé le pas d'une manière étrange. Dans une simple vie d'homme (ordinaire de soixante-douze ans), j'ai vu deux grandes révolutions qui autrefois auraient peut-être mis entre elle deux milles ans d'intervalle<sup>4</sup>.

Si Michelet s'interroge sur cette accélération, Victor Hugo y adhère sans réserve, y voyant là une occasion, une chance pour l'humanité. Lors de l'ouverture du Congrès pour la Paix de Paris en août 1849, il prononce un discours empreint d'optimisme. Après avoir proposé la création des États-Unis d'Europe, qui s'allieront aux États-Unis d'Amérique pour « améliorer la création sous le regard du créateur », il poursuit :

---

<sup>1</sup> Hartmut ROSA, *Aliénation et accélération. Vers une théorie critique de la modernité tardive*, Paris, La Découverte, 2012, p. 19.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 33.

<sup>3</sup> François René de CHATEAUBRIAND, *Mémoires d'outre-tombe*, Paris, Librairie Générale Française, 2003, vol. 3, p. 1541.

<sup>4</sup> Jules MICHELET, *Histoire du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Librairie Germer Baillière, 1872, p. VII.

Et ce jour-là, il ne faudra pas quatre cents ans pour l'amener, car nous vivons dans un temps rapide, nous vivons dans le courant d'événements et d'idées le plus impétueux qui ait encore entraîné les peuples, et, à l'époque où nous sommes, une année fait parfois l'ouvrage d'un siècle. [...] Grâce aux chemins de fer, l'Europe bientôt ne sera pas plus grande que ne l'était la France au Moyen Âge ! Grâce aux navires à vapeur, on traverse aujourd'hui l'Océan plus aisément qu'on ne traversait autrefois la Méditerranée ! Avant peu, l'homme parcourra la terre comme les dieux d'Homère parcouraient le ciel, en trois pas. Encore quelques années, et le fil électrique de la concorde entourera le globe et étreindra le monde. [...] C'est une prodigieuse et admirable époque après tout, et le dix-neuvième siècle sera, disons-le hautement, la plus grande page de l'histoire. Comme je vous le rappelais tout à l'heure, tous les progrès s'y révèlent et s'y manifestent à la fois, les uns amenant les autres. [...] Oui, je le dis en terminant, l'ère des révolutions se ferme, l'ère des améliorations commence<sup>1</sup>.

Enfin, que ce soit dans la vie quotidienne ou dans la conception de l'histoire et de la marche du monde, l'accélération définit, pour ceux qui l'ont vécue, le XIX<sup>e</sup> siècle. Il nous faut cependant relativiser selon la diversité des situations. L'accélération est à la fois le résultat et la conséquence de la modernisation de l'Europe. Elle emprunte depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle une multitude de chemins et de chronologies à travers la diversité culturelle de l'Europe. Changeant définitivement la face du monde, la révolution de la célérité s'est effectuée à différentes vitesses. Partout sur le vieux continent, les voyageurs ont été aux premières loges pour la vivre et en parler.

### *Les individus face à la précision et à la rationalisation croissante du temps en voyage*

Les temporalités générales d'un voyage, c'est-à-dire la durée, la perception du temps, les rythmes et la structure temporelle dépendent de trois grands facteurs, qui évoluent fortement entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. En premier lieu, les cadres du voyage créent les conditions, les limites du possible dont le voyageur ne peut s'émanciper. Ces contraintes sont imposées par ce que nous pouvons nommer « l'environnement général », constitué par la nature, le climat, les moyens de transport disponibles ainsi que le hasard sous la forme de l'imprévu. Ce cadre général se renouvelle

---

<sup>1</sup> Victor HUGO, *Actes et Paroles. Avant l'exil*, Paris, M. Lévy frères, 1875, p. 155-158.

tout au long de la période étudiée : les aléas tendent à diminuer, la vitesse et la régularité du déplacement augmentent fortement. Deuxièmement, les temporalités du voyage ne peuvent se dissocier des temporalités sociales. Ces dernières se transforment parallèlement aux cadres et à la vitesse du transport. Les temps sociaux s'accélèrent et acquièrent plus de précision et de rigueur. Troisièmement, le conditionnement culturel du voyage change, autrement dit la perception de l'environnement, tant des paysages que des peuples ou des monuments, ainsi que la conception et les pratiques du voyage. Un dernier élément influence également les temporalités d'un voyage, mais il se classe à part : l'individualité même du voyageur, sa personnalité et l'ensemble des événements de sa vie qui l'amènent à voyager, au moment où il le fait.

Entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la perception du temps lors du voyage s'affine, les émotions temporelles se diversifient. L'impatience et l'ennui qui ne sont pas une nouveauté deviennent plus présents, plus forts. Les voyageurs sont progressivement plus attentifs au temps qui passe et à leur propre sensibilité temporelle. Les rythmes du voyage suivent une évolution conjointe. La réduction régulière de l'imprévu par des moyens de transport mieux réglés, de meilleures infrastructures et les cadences mécaniques ainsi que l'augmentation presque exponentielle des vitesses de déplacement modifient en profondeur les rythmes. Ces nouveaux cadres du voyage offrent à la bourgeoisie naissante des possibilités de parcourir l'Europe. Les itinéraires qui nécessitaient plusieurs semaines de voyage en 1750 ne demandent plus que quelques jours de train ou de bateau à vapeur en 1850. Que ce soit dans le déplacement ou dans la découverte, les premiers touristes aidés par une nouvelle génération de guides placent la rationalisation du temps comme premier principe. Il faut se déplacer le plus rapidement possible, voir et jouir au maximum, en un minimum de temps. En effet, le touriste ne dispose que de quelques semaines pour voyager, à l'inverse de l'aristocrate qui avait plusieurs années devant lui, quelques décennies auparavant.

Cependant, les perceptions, affects et choix individuels semblent encore prédominer face à la tendance générale. La personnalité du voyageur, l'objectif et la durée du voyage, les espaces traversés, les moyens de transport choisis, et évidemment l'année du voyage exercent une influence qu'il est difficile de calculer face au modèle théorique. Tout au long du siècle étudié, l'individualité du voyageur et l'aspect unique de chaque voyage prévalent le plus souvent face aux modèles théoriques créés par la pratique et

diffusés par les guides et récits. En effet, bien qu'issu des temporalités sociales, le rapport au temps est propre à chaque individu, tout comme le choix du rythme de voyage. De ce fait, « ce n'est pas parce qu'un mode de transport est adapté aux nouvelles formes des temps sociaux qu'il ne permet pas pour autant des usages temporels variés »<sup>1</sup>. S'il est impossible de voyager plus vite que ne le permettent les cadres du déplacement, rien n'interdit au voyageur d'opter pour ses propres rythmes et vitesses.

Il y a donc une évolution indéniable des temporalités du voyage entre les années 1750 et 1850. Dans le voyage, comme dans la société, le temps devient plus précis, les rythmes plus rapides, le modèle général se traduit par une quête de la rationalisation du temps. Cependant, consciemment ou non, les voyageurs restent maîtres de leurs destinées, de leurs voyages et de leurs manières d'utiliser le temps.

---

<sup>1</sup> Bernard MONTULET, « Introduction », in Bernard MONTULET, Michel HUBERT et Serge SCHMITZ (dirs.), *Mobilités et Temporalités*, Bruxelles, Publication des Facultés universitaires Saint-Louis, 2005, p. 17.



## ANNEXE - TABLEAU SYNTHETIQUE DES VOYAGEURS ET DES VOYAGES ETUDIES

Voyageurs						Voyages					
Nom	Prénom	Dates de naissance et de décès	"Nationalité"	Sexe	« Profession »	Titre du récit de voyage	Année (s) du voyage	Durée du voyage (en mois)	Régions du voyage	Type de voyage	Première publication du récit
<b>Acerbi</b>	Giuseppe	1773-1846	Italienne	M	Naturaliste et diplomate	<i>Voyage au Cap-Nord</i>	1798-1799	15 ?	Scandinavie	Savant	1802
<b>Alfieri</b>	Vittorio	1749-1803	Italienne	M	Homme de lettres	<i>Ma vie (premier voyage)</i>	1767-1768	16	France, Angleterre, Pays-Bas, Suisse	Agrément	Posthume
						<i>Ma vie (second voyage)</i>	1769-1772	24	Autriche, Prusse, Scandinavie, Russie, péninsule Ibérique	Agrément	Posthume
<b>Algarotti</b>	Francesco	1712-1764	Italienne	M	Homme de lettres	<i>Lettres du comte Algarotti sur la Russie</i>	1739	5	Suède, Russie, Allemagne	Motif personnel	1751
<b>Ampère</b>	Jean-Jacques	1800-1864	Française	M	Historien et homme de lettres	<i>Littérature et voyage : Allemagne et Scandinavie</i>	1827	3	Allemagne et Scandinavie	Professionnel	1833

						<i>La Grèce, Rome et Dante : études littéraires d'après nature</i>	1841	?	Italie et Grèce	Professionnel	1848
<b>Andrés</b>	Juan	1740-1817	Espagnole	M	Jésuite et savant	<i>Cartas familiares (viaje de Italia)</i>	1785	5	Italie	Agrément	1786
<b>Anonyme (voyageur Suisse)</b>		?	Suisse	M	?	<i>Journal d'un voyage de Genève à Paris, par la diligence fait en 1791</i>	1791	0,3	France	?	1792
<b>Abrantès, Laure Junot duchesse de</b>	Laure	1784-1838	Française	F	Salonnière et mémorialiste	<i>Souvenirs d'une ambassade et d'un séjour en Espagne et au Portugal, de 1808 à 1811</i>	1808-1811	30 ?	Péninsule Ibérique	Accompagnement	1837
<b>Aunet, d'</b>	Léonie	1820-1879	Française	F	Femme de lettres	<i>Voyage d'une femme au Spitzberg</i>	1839-1840	8	Scandinavie	Accompagnement	1852
<b>Balzac, de</b>	Honoré	1799-1850	Française	M	Homme de lettres	<i>Russie-Express [Lettres sur Kiew]</i>	1847	0,2	Europe centrale	Motif personnel	Posthume
<b>Baretti</b>	Giuseppe	1719-1789	Italienne	M	Homme de lettres	<i>A Journey from London to Genoa</i>	1760	3	Péninsule Ibérique, sud de la France	Motif personnel	1770
<b>Bartholdy</b>	Jakob Ludwig	1779-1825	Allemande	M	Diplomate	<i>Voyage en Grèce, fait dans les années 1803 et 1804</i>	1803-1804	?	Balkans, Grèce	Agrément	1805

<b>Bérard</b>	Pierre-Clément	1798-18.?	Française	M	? Paphlétaire légitimiste (note BNF)	<i>Mon voyage à Prague</i>	Entre 1830 et 1833	?	Europe centrale	Exil	1833
<b>Berlioz</b>	Hector	1803-1859	Française	M	Compositeur et chef d'orchestre	<i>Voyage musical en Allemagne et en Italie</i>	1842-1843	9	Allemagne et Italie	Professionnel	1843
<b>Beudant</b>	François Sulpice	1787-1850	Française	M	Naturaliste et minéralogiste	<i>Voyage minéralogique et géologique en Hongrie</i>	1818	9,5	Europe centrale	Professionnel	1822
<b>Blanqui</b>	Adolphe	1798-1854	Française	M	Économiste	<i>Voyage d'un jeune Français en Angleterre et en Écosse pendant l'automne 1823</i>	1823	3	Îles Britanniques	Agrément	1824
						<i>Voyage à Madrid (août et septembre 1826)</i>	1826	2	Espagne	Agrément	1826
						<i>Voyage en Bulgarie pendant l'année 1841</i>	1841	4	Balkans, empire Ottoman (Bulgarie)	Mission	1843
<b>Blayney, Lord</b>	Andrew Thomas	1770-1834	Irlandaise	M	Militaire	<i>Narrative of a forced journey through Spain and France as prisoner of war in the years 1810 to 1814</i>	1810-1814	45	Espagne et France	Voyage forcé (prisonnier)	1814



<b>Boccage, du</b>	Anne-Marie	1710-1802	Française	F	femme de lettres	<i>Lettres de Madame du Boccage [...]</i>	1750	6 ?	Angleterre et Hollande	Agrément	1771
							1757-1759	27	Italie	Agrément / Accompagnement	1771
<b>Born, von</b>	Ignaz	1742-1791	Autrichienne	M	Naturaliste et minéralogiste	<i>Voyage minéralogique fait en Hongrie et en Transylvanie</i>	1770	4	Europe centrale	Savant	1780
<b>Boruwlas ki</b>	Jozef	1738-1837	Polonaise	M	Célèbre nain et musicien	<i>Voyage du célèbre nain Jozef Boruwlas ki</i>	1754-1765	130 ?	Autriche, Allemagne, France, Hollande	Professionnel	1788
							1780-1786	66	Autriche, Allemagne, France, Pays-Bas, Angleterre, Irlande	Professionnel	1788
<b>Boswell</b>	James	1740-1795	Écossaise	M	Homme de lettres	<i>An account of Corsica [...]</i>	1765	2	Corse	Grand Tour (partie d'un)	1769
<b>Bougrene t de la Tocnaye</b>	Jacques-Louis	1767-1823	Française	M	Militaire	<i>Promenade d'un Français en Suède et en Norvège</i>	1798-1800	27,5	Angleterre et Scandinavie	Exil et agrément	1801
<b>Bray, de</b>	François Gabriel	1765-1832	Française	M	Savant et diplomate	<i>Voyage aux salines de Salzbourg [...]</i>	1801	3 ?	Autriche et Bavière	Savant	1807

<b>Buchon</b>	Jean-Alexandre	1791-1846	Française	M	Historien et homme de lettres	<i>La Grèce continentale et la Morée [...]</i>	1840-1841	?	Grèce	Professionnel	1843
<b>Burja</b>	Abel	1752-1816	Allemande	M	Pasteur et précepteur	<i>Observations d'un voyageur sur la Russie [...]</i>	1777	6,5	Allemagne, Russie (Courlande, Livonie, Estonie)	Professionnel	1787
							1784	1,5	Europe centrale	Professionnel	
<b>Carr, sir</b>	John	1772-1832	Anglaise	M	Avocat et homme de lettres	<i>A Northern Summer or travels round the Baltic [...]</i>	1804	6	Scandinavie, Russie et Prusse	Agrément	1805
<b>Chappe d'Auteroche</b>	Jean	1728-1769	Française	M	Astronome et savant	<i>Voyage en Sibérie [...]</i>	1760-1762	21	Allemagne, Autriche, Pologne, Russie	Savant	1768
<b>Chateaubriand, de</b>	François René	1768-1848	Française	M	Homme de lettres et homme politique	<i>Voyage en Italie</i>	1803-1804	8	Italie	Professionnel	1827
<b>Collini</b>	Cosimo	1727-1806	Italienne	M	Naturaliste, secrétaire de Voltaire	<i>Journal d'un qui contient différentes observations minéralogiques</i>	1774	1	Palatinat (Allemagne)	Savant	1776
<b>Colomb</b>	Romain	1784-1858	Française	M	Cousin de Stendhal	<i>Journal d'un voyage en Italie et en Suisse [...]</i>	1828	3,5	Italie	Médical et agrément	1833

<b>Coxe</b>	William	1747-1828	Anglaise	M	Historien et homme de lettres	<i>Travels into Poland, Russia, Sweden and Denmark</i>	1778-1779	8,5	Pologne, Russie et Scandinavie	Grand Tour	1784
<b>Craven</b>	Elizabeth	1750-1828	Anglaise	F	Femme de lettres	<i>Voyage en Crimée et à Constantinople en 1786</i>	1785-1786	14,5	France, Italie, Autriche, Empire Russe et Empire ottoman	Médical et agrément	1789
<b>Creusé de Lesser</b>	Auguste	1771-1839	Française	M	Poète et homme politique	<i>Voyage en Italie et en Sicile, fait en 1801 et 1802</i>	1801-1802	?	Italie	Professionnel	1806
<b>Custine, marquis de</b>	Astolphe	1790-1857	Française	M	Homme de lettres	<i>Mémoires et voyage [...]</i>	1811-1812	13,5	Suisse et Italie	Exil et agrément	1830
							1822	2,5	Angleterre et Écosse	Agrément	
						<i>La Russie en 1839</i>	1839	5	Allemagne et Russie	Agrément et professionnel	1843
<b>Dalkeith Holmes</b>	Tryphina	1811-1858	Anglaise	F		<i>A ride on horseback to Florence [...]</i>	1838-1839	17	France, Suisse et Italie	Agrément	1842
<b>De Galvez</b>	Diego Alejandro	?	Espagnole	M	Prêtre à la cathédrale de Séville	<i>Itinerario geografico [...]</i>	1755	7	France, Hollande	Professionnel	Posthume
<b>Del Pielago</b>	Celestino	1792-1880	Espagnole	M	Ingénieur et militaire	<i>Relacion del viaje a Francia [...]</i>	1844-1845	9,5	France, Angleterre, Belgique et Prusse	Mission	1847

<b>Depping</b>	Georges	1784-1853	Française	M	Historien et homme de lettres	<i>Remarques faites dans un voyage de Paris à Munich [...]</i>	1813	?	Allemagne et Suisse	?	1814
<b>Diderot</b>	Denis	1713-1784	Française	M	Philosophe et encyclopédiste	<i>Voyage en Hollande et dans les Pays-Bas autrichiens</i>	1773-1774	2 et 6	Pays-Bas,	Professionnel	1780-1782
<b>Ehrensvärd</b>	Carl August	1745-1800	Suédoise	M	Militaire	<i>Resa till Italien [...]</i>	1780-1782	20 ?	France, Italie, Malte, Autriche, Prusse	Agrément	Posthume
<b>Faujas de Saint-Fond</b>	Barthélemy	1741-1819	Française	M	Naturaliste et minéralogiste	<i>Voyage en Angleterre [...]</i>	1784	5	Angleterre et Écosse	Savant	1797
<b>Fielding</b>	Henry	1707-1754	Anglaise	M	Homme de lettres	<i>The journal of a voyage to Lisbon</i>	1754	1,5	Océan Atlantique (entre l'Angleterre et le Portugal)	Médical	Posthume
<b>Forster</b>	Georg	1754-1794	Allemande	M	Naturaliste	<i>Voyage philosophique et pittoresque sur les rives du Rhin [...]</i>	1790	3,5	Belgique, Hollande, Angleterre et France	Agrément	1791
<b>Fortia de Piles</b>	Alphonse	1758-1826	Française	M	Militaire	<i>Voyage de deux Français dans le nord de l'Europe</i>	1790-1792	?	Allemagne, Autriche, Scandinavie, Russie, Italie	Exil et agrément	1796

<b>Fortis</b>	Alberto	1741-1803	Italienne	M	Naturaliste	<i>Voyage en Dalmatie</i>	1772	?	Dalmatie	Savant	1774
<b>Fürst von Pückler-Muskau</b>	Hermann	1785-1871	Allemande	M	Militaire, paysagiste et orientaliste	<i>Entre l'Europe et l'Asie [...]</i>	1836	?	Grève, Cyclades	Agrément ?	1840
<b>Fusil</b>	Louise	1771-1848	Française	F	Actrice	<i>L'incendie de Moscou [...]</i>	1812	1,5	Russie	Exil	1817
<b>Gamba, chevalier de</b>	Jean-François	1763-1833	Française	M	Diplomate	<i>Voyage dans la Russie méridionale [...]</i>	1817-1824	?	Suisse, Autriche, Hongrie, Empire russe	Mission ?	1826
<b>Gasparin, de</b>	Valérie	1813-1894	Suisse	F	Femme de lettres	<i>Voyage d'une ignorante [...]</i>	1833-1834	6,5	Sud de la France, Italie et Suisse	Agrément	1835
<b>Gautier</b>	Théophile	1811-1872	Française	M	Homme de lettres	<i>Un tour en Belgique</i>	1836	0,5	Belgique	Agrément	1836
<b>Giraudeau de Saint-Gervais</b>	Jean	1801-1861	Française	M	Médecin	<i>L'Italie, la Sicile, Malte [...]</i>	1833	6	Suisse, Italie, Malte, Grèce et Constantinople	Agrément	1835
<b>Goethe, von</b>	Johann	1749-1832	Allemande	M	Homme de lettres et homme politique	<i>Poésie et vérité. Souvenirs de ma vie</i>	1775	2,5	Suisse	Agrément	Posthume
						<i>Lettres de Suisse</i>	1779	4	Suisse	Agrément	1796
						<i>Voyage en Italie</i>	1786-1788	22	Suisse et Italie	Agrément	1816-1817

						<i>Relation d'un voyage en Suisse par Francfort, Heidelberg, Stuttgart et Tübingen en 1797</i>	1797	2,5	Suisse	Agrément	Posthume
<b>Hartig, von</b>	Franz	1758-1797	Autrichienne	M	Diplomate	<i>Lettres sur la France, l'Angleterre et l'Italie</i>	1775-1776	18 ?	France, Angleterre et Italie	Grand Tour	1785
<b>Haussez, Lemecier de Longpré, Baron d'</b>	Charles	1778-1854	Française	M	Homme politique	<i>Voyage d'un exilé de Londres à Naples [...]</i>	1831-1834 ?	?	Angleterre, Hollande, Prusse, Allemagne, Italie, Autriche	Exil et agrément	1835
						<i>Alpes et Danube [...]</i>	1834-1837 ?	?	Suisse, Italie, Autriche, Hongrie, Transylvanie, Allemagne	Exil et agrément	1837
<b>Heinzmann</b>	Johann	1757-1802	Allemande	M	Homme de lettres	<i>Voyage d'un Allemand à Paris</i>	1798	4	France	Professionnel	1800
<b>Herder</b>	Johann Gottfried	1744-1803	Allemande	M	Homme de lettres	<i>Journal de mon voyage en l'an 1769</i>	1769	1,5	Lituanie, Danemark, France	Motif personnel	Posthume
<b>Homaire de Hell</b>	Adèle	1819-1883	Française	F	Femme de lettres	<i>Voyage dans les steppes de la mer Caspienne</i>	1840	6,5	Entre la mer Noire et la mer Caspienne	Accompagnement	1860

						<i>et dans la Russie méridionale</i>	1841	?	Crimée	Agrément / Accompagnement	
<b>Karamzine</b>	Nicolai	1766-1826	Russe	M	Homme de lettres	<i>Lettres d'un voyageur russe en France en Allemagne et en Suisse</i>	1789-1790	12	Allemagne, Suisse, France et Angleterre	Grand Tour	1797
<b>Kerguelen Trémarec, de</b>	Yves	1734-1797	Française	M	Navigateur et militaire	<i>Relation d'un voyage dans la mer du Nord [...]</i>	1767	4	Islande, Norvège	Mission	1771
							1768	4,5	Islande, Norvège, Écosse	Mission	
<b>Klaproth</b>	Julius	1783-1835	Allemande	M	Savant et diplomate	<i>Voyage au Mont Caucase et en Géorgie</i>	1807-1809	16	Russie (région du Caucase)	Savant	1812-1814
<b>Krüdener, von</b>	Alexis Constantin	1744-1802	Russe (germano-balte)	M	Diplomate	<i>Voyage en Italie du baron de Krüdener en 1786</i>	1786	4	Italie, France, Suisse et Allemagne	Agrément	Posthume
<b>La Crenne, Verdun marquis de</b>	Jean-René	1741-1805	Française	M	Militaire et savant	<i>Voyage fait par ordre du roi en 1771-1772</i>	1771-1772	12	Océan Atlantique et mer du Nord	Savant	1778
<b>La Garde de Chambonas, de</b>	Auguste	1768-1860	Française	M	Militaire et homme politique	<i>Voyage de Moscou à Vienne</i>	1811-1812	12	Russie, Pologne, Empire ottoman, (Valachie), Transylvanie, Hongrie, Autriche	Motif personnel	1824
	Caroline		Française	F	?		1819	1,5	Suisse	Médical	1836

<b>La Grandville, comtesse de</b>		1793-1865				<i>Souvenirs de voyage [...]</i>	1821-1822	8	France et Italie		
							1822-1823	8,5	Italie		
							1823-1824	8	Italie		
<b>La Roche du Maine, Luchet, marquis de,</b>	Jean-Pierre	1740-1792	Française	M	Homme de lettres	<i>Voyage d'un amateur des arts [...]</i>	1775-1778	?	France, Flandre, Hollande, Suisse, Italie, Allemagne	Agrément et professionnel	1783
<b>Lalande, de</b>	Jérôme	1732-1807	Française	M	Astronome et savant	<i>Voyage d'un Français en Italie [...]</i>	1765-1766	12	Italie	Agrément	1769
<b>Lheureux &amp; Furne</b>	Achille & Charles	1795-1869 & 1794-1859	Française	M	Libraires et éditeurs	<i>Voyage de deux amis en Espagne</i>	1834	3,2	Espagne	Agrément	1834
<b>Link</b>	Heinrich	1767-1851	Allemande	M	Médecin et naturaliste	<i>Voyage au Portugal [...]</i>	1797-1799	24	Péninsule Ibérique	Savant	? 1803 (fr)
<b>Lynch Piozzi</b>	Hester	1741-1821	Anglaise	F	Femme de lettres	<i>Observations and reflections made in the course of a journey [...]</i>	1784-1787	30	France, Italie, Allemagne, Autriche, Hongrie et Bohême	Agrément	1789
<b>Marchebouse</b>	Jean	1782-1860	Française	M	Architecte	<i>Voyage de Paris à Constantinople [...]</i>	1833	5 ?	Italie, Grèce, Constantinople	Agrément	1839



<b>Marcillac, de Crusy, marquis de</b>	Pierre-Louis	1769-1824	Française	M	Militaire et homme politique	<i>Nouveau voyage en Espagne</i>	1804 ?	?	Espagne	Agrément	1805
<b>Marmier</b>	Xavier	1808-1892	Française	M	Homme de lettres et académicien	<i>Lettres sur l'Islande</i>	1836	5	Océan Atlantique et Islande	Mission	1837
						<i>Lettres sur le Nord</i>	1837-1838	?	Allemagne, Danemark, Norvège, Suède	Mission	1840
							1839	3,5	Norvège et Spitzberg	Mission	
						<i>Lettres sur la Russie, la Finlande et la Pologne</i>	1842	?	Suède, Finlande, Russie et Pologne	Mission	1843
<b>Marshall</b>	Joseph	?	Anglaise ?	M	?	<i>Travels through Hollande, Flanders [...]</i>	1768	6	Hollande, Flandres, Allemagne et Danemark	Grand Tour (partie d'un)	1772
							1769-1770	14,5	Suède, Russie, Ukraine, Pologne, Prusse, Autriche, Allemagne	Grand Tour	
<b>Martins</b>	Charles	1806-1889	Française	M	Médecin et naturaliste	<i>Voyage botanique le long des côtes septentrionales de la Norvège</i>	1838	3	Norvège	Savant	1838

<b>Marum, van</b>	Martin	1750-1837	Hollandaise	M	Médecin et naturaliste	<i>Journey to Switzerland in 1802</i>	1802	3,2	Allemagne, Suisse, France	Savant	Posthume
						<i>Notes on a Voyage to London in 1790</i>	1790	?	Angleterre	Savant	
<b>Meister</b>	Jacques-Henri	1744-1826	Suisse	M	Homme de lettres	<i>Souvenirs de mon dernier voyage à Paris</i>	1795	3	France	Motif personnel	1797
<b>Moore</b>	John	1729-1802	Écossaise	M	Médecin	<i>Voyage de John Moore en France, en Suisse et en Allemagne</i>	1772-1776	?	France, Suisse, Allemagne, Bohême, Autriche, Hongrie, Italie	Grand Tour	1779
<b>Pictet</b>	Marc-Auguste	1752-1825	Suisse	M	Naturaliste	<i>Voyage de trois mois en Angleterre [...]</i>	1801	3	France, Angleterre, Écosse, Irlande	Savant	1802
<b>Pilati</b>	Carlantonio	1733-1802	Italienne	M	Homme de lettres et homme politique	<i>Voyages en différents pays de l'Europe en 1774, 1775 et 1776 [...]</i>	1774-1776	31	Autriche, Allemagne, Suisse, Italie, France	Exil et agrément	1779
<b>Ponz</b>	Antonio	1725-1792	Espagnole	M	Homme de lettres	<i>Viage fuera de Espana</i>	1783	?	France, Angleterre, Pays-Bas, Belgique	Professionnel	1785
<b>Potocka</b>	Anna	1779-1867	Polonaise	F	Femme noble	<i>Voyage d'Italie</i>	1826-1827	12 ?	Italie	Médical et agrément	Posthume
<b>Radcliffe</b>	Ann	1764-1823	Anglaise	F	Femme de lettres	<i>Journey made in the summer of 1794 [...]</i>	1794	3 ?	Hollande, Allemagne	Agrément	1795

<b>Recke, von der</b>	Elisa	1754-1833	Russe (germano-balte)	F	Femme de lettres	<i>Voyage en Allemagne dans le Tyrol et en Italie</i>	1804-1805	11	Allemagne, Autriche, Italie, France	Médical et agrément	1814
<b>Rees van Tets</b>	Henrica	1788-1833	Hollandaise	F	Femme de l'homme politique Cornelius Rees van Tets	<i>Voyage d'une Hollandaise en France [...]</i>	1814	4	France	Accompagnement	Posthume
<b>Reully, de</b>	Jean	1780-1810	Française	M	Savant et diplomate	<i>Voyage en Crimée et sur les bords de la mer Noire [...]</i>	1803	?	Entre Saint Pétersbourg, Ukraine et la Crimée	Mission et savant	1806
<b>Richard &amp; Lheureux</b>	Ambroise & Achille	? & 1795-1869	Française	M	? & Libraire, éditeur	<i>Voyage de deux amis en Italie par le midi de la France [...]</i>	1828	5	France, Italie, Suisse	Agrément	1829
<b>Rigby</b>	Elizabeth	1809-1893	Anglaise	F	Femme de lettres	<i>A Residence on the shores of the Baltci</i>	1838-1840	16,5	Norvège, Danemark, Finlande, Russie, Estonie	Motif personnel et agrément	1841
<b>Romer</b>	Isabella Frances	1798-1852	Anglaise	F	Femme de lettres	<i>The Rhone, the Darro, and the Guadalquivir [...]</i>	1842	?	France, Espagne, Malte, Italie	Agrément	1843

<b>Salaberry , Irumberry, comte de</b>	Charles- Marie	1766- 1847	Française	M	Militaire et homme politique	<i>Voyage à Constantinople [...]</i>	1790- 1791	14	Belgique, Allemagne, Autriche, Hongrie, Empire ottoman, Grèce, Italie	Exil et agrément	1799
<b>Sand</b>	George	1804- 1876	Française	F	Femme de lettres	<i>Un hiver à Majorque</i>	1838- 1839	4	Espagne (Baléares)	Médical et agrément	1841
<b>Serres, de</b>	Marcel	1780- 1862	Française	M	Naturaliste	<i>Voyage dans le Tyrol [...]</i>	1811	6	Allemagne, Autriche	Savant	1823
<b>Smollett</b>	Tobias	1721- 1771	Écossaise	M	Homme de lettres	<i>Voyages à travers la France</i>	1763- 1765	25	France, Italie	Médical et agrément	1766
<b>Staël, de</b>	Germaine	1766- 1817	Française	F	Femme de lettres	<i>Dix ans d'exil</i>	1803- 1804	7	Allemagne et Suisse	Exil	Posthume
							1812	4,5	Allemagne, Autriche, Russie, Finlande et Suède	Exil	
<b>Starke</b>	Mariana	1762- 1838	Anglaise	F	Femme de lettres	<i>Letters from Italy [...]</i>	1792- 1798	75	France, Italie, Suisse, Autriche, Bohême, Allemagne	Médical et agrément	1800
<b>Strutt</b>	Elizabeth	1782- 1865	Anglaise	F	Femme de lettres	<i>A spinster's tour in France [...]</i>	1827	4,5	France et Italie	Agrément	1828
<b>Struve, von</b>	Johann Christian	1768- 1812	Allemande	M	Diplomate	<i>Voyage en Krimée [...]</i>	1791- 1792	12		Agrément	1801

							1793-1794	15,5	Autriche, Empire russe, Empire ottoman	Mission	
<b>Sulzer</b>	Johann	1720-1781	Suisse	M	Philosophe	<i>Journal d'un voyage fait en 1775 &amp; 1776 [...]</i>	1775-1776	11	Allemagne, Suisse, France et Italie	Médical	1780
<b>Swinton</b>	Andrew	?	Anglaise ?	M	?	<i>Travels into Norway, Denmark and Russia [...]</i>	1788-1791	29	Danemark, Russie (Livonie et Estonie)	?	1792
<b>Townson</b>	Robert	1762-1827	Écossaise	M	Médecin et naturaliste	<i>Travels in Hungary [...]</i>	1793	6	Autriche, Hongrie, Pologne	Savant	1797
<b>Valentin</b>	Louis	1758-1829	Française	M	Médecin	<i>Voyage médical en Italie fait en l'année 1820 [...]</i>	1820	?	Italie et Suisse	Médical et agrément	1822
<b>Vialla de Sommières</b>	Jacques-Louis	1764-1849	Française	M	Militaire	<i>Voyage historique et politique au Monténégro</i>	1810	?	Monténégro	Mission	1820
<b>Viera y Cavijo, de</b>	José	1731-1813	Espagnole	M	Ecclésiastique et naturaliste	<i>Estacto de los apuntes del diario de mi viaje desde Madrid a Italia</i>	1780-1781	15,5	France, Italie, Autriche et Allemagne	Mission ?	Posthume
<b>Vigée le Brun</b>	Élisabeth	1755-1842	Française	F	Peintre	<i>Voyage en Suisse</i>	1808	?	Suisse	Agrément	1837
<b>Walsh, vicomte de</b>	Joseph Alexis et fils	1785-1860	Française	M	Homme de lettres	<i>Voyage à Prague et à Léoben [...]</i>	1833	1	Allemagne, Bohême, Autriche	Motif personnel	1834

<b>Wollstonecraft</b>	Mary	1759-1797	Anglaise	F	Femme de lettres	<i>Letters written during a short residence in Sweden [...]</i>	1795	3	Suède, Norvège, Danemark et Allemagne	Motif personnel	1796
<b>Wraxall, sir</b>	Nathaniel	1751-1831	Anglaise	M	Homme de lettres	<i>Cursory remarks made in a tour [...]</i>	1774	5,5	Danemark, Suède, Finlande, Russie, Courlande, Prusse et Allemagne	Agrément	1775
<b>Young</b>	Arthur	1741-1820	Anglaise	M	Agronome	<i>Travels during the years 1787, 1788, and 1789 [...]</i>	1787	6	France et Catalogne	Savant	1792
							1788	2,5	France	Savant	
							1789-1790	8	France et Italie	Savant	



# SOURCES

---

## *Sources primaires*

### *Récits de voyage*

ACERBI Giuseppe, *Voyage au Cap-Nord*, Paris, Levrault, 1804, 3 vol. Première édition, en anglais : 1802.

ALFIERI Vittorio, *Ma vie*, Paris, Mercure de France, 2012. Première édition posthume en italien : 1806.

ALGAROTTI Francesco, *Lettres du Comte Algarotti sur la Russie*, Londres, Merlin, 1769. Première édition en 1751.

AMPERE Jean-Jacques, *La Grèce, Rome et Dante : études littéraires d'après nature*, Paris, Didier et Cie, 1870.

AMPERE Jean-Jacques, *Littérature et voyages : Allemagne et Scandinavie*, Paris, Paulin, 1833.

ANDRES Juan, *Cartas familiares (viaje de Italia)*, Madrid, Verbrum, 2004, 2 vol. Première édition en espagnol : 1786.

ANONYME, *Journal d'un voyage de Genève à Paris, par la Diligence, fait en 1791*, Genève, J. E. Didier, 1792.

ABRANTES Laure Junot, duchesse d', *Souvenirs d'une ambassade et d'un séjour en Espagne et en Portugal, de 1808 à 1811*, Paris, Ollivier, 1837, 2 vol.

AUNET Léonie d', *Voyage d'une femme au Spitzberg*, Paris, Hachette, 1854. Publié en feuilleton dans la *Revue de Paris* en 1852.

BALZAC Honoré de, *Russie-Express [Lettres de Kiew]*, Paris, Nicolas Chaudun, 2010. Publication posthume.

BARETTI Giuseppe, *Voyage de Londres à Gênes. Passant par l'Angleterre, le Portugal, l'Espagne et la France*, Amsterdam, Marc-Michel Rey, 1777, 4 vol. Première édition en anglais : 1770.

BARTHOLDY Jakob Ludwig, *Voyage en Grèce, fait dans les années 1803 et 1804*, Paris, Dentu, 1807, 2 vol. Première édition en allemand : 1805.

BERARD Pierre-Clément, *Mon voyage à Prague*, Paris, Gérard, 1833.

BERLIOZ Hector, *Voyage musical en Allemagne et en Italie*, Paris, Jules Labitte, 1844, 2 vol.



BEUDANT François-Sulpice, *Voyage minéralogique et géologique en Hongrie*, Paris, Verdière, 1822, 4 vol.

BLANQUI Adolphe, *Voyage en Bulgarie pendant l'année 1841*, Paris, Coquebert, 1843.

BLANQUI Adolphe, *Voyage à Madrid (Août et Septembre 1826)*, Paris, Bondey-Dupré, 1826.

BLANQUI Adolphe, *Voyage d'un jeune Français en Angleterre et en Ecosse pendant l'automne 1823*, Paris, Dondey-Dupré, 1824.

BLAYNEY Andrew Thomas Lord, *Narrative of a forced journey through Spain and France as a prisoner of war in the years 1810 to 1814*, Londres, Kerby, 1814, 2 vol.

BOCCAGE Anne-Marie DU, *Lettres de Madame du Boccage contenant ses voyages en France, en Angleterre, en Hollande et en Italie, faits pendant les années 1750, 1757 & 1758*, Dresde, Walther, 1771.

BORN Ignaz VON, *Voyage minéralogique fait en Hongrie et en Transylvanie*, Paris, s.n., 1780.

BORUWLASKI Joseph, *Mémoires du célèbre nain Joseph Boruwlaski, gentilhomme polonais*, Paris, Flammarion, 2008. Première édition en 1788.

BOSWELL James, *An account of Corsica. The Journal of a Tour to that Island and Memoirs of Pascal Paoli*, Londres, Dilly, 1769.

BOUGRENET DE LA TOCNAYE Jacques-Louis, *Promenade d'un Français en Suède et en Norvège*, Brunswick, Fauche, 1801, 2 vol.

BRAY François Gabriel de, *Voyage aux salines de Salzbourg et de Reichenhall et dans une partie du Tyrol et de la Haute-Bavière*, Berlin, Decker, 1807.

BUCHON Jean-Alexandre, *La Grèce continentale et la Morée, voyage, séjour et études historiques*, Paris, Gosselin, 1843.

BURJA Abel, *Observations d'un voyageur sur la Russie, la Finlande, la Livonie, La Courlande et la Prusse*, Maastricht, Dufour & Roux, 1787. Publié quelques années plus tôt dans la *Gazette littéraire* de Berlin en feuilleton.

CARR John Sir, *A Northern summer or travels round the Baltic through Denmark, Sweden, Russia, Prussia and part of Germany in the year 1804*, Londres, Richard Philips, 1805.

CHAPPE D'AUTEROCHE Jean, *Voyage en Sibérie fait par ordre du roi en 1761*, Paris, Debure, 1768, 2 vol.

CHATEAUBRIAND François René de, *Voyage en Italie*, Paris, Lefèvre - Pourrat Frères, 1833. Première édition en 1827.

COLLINI Cosimo, *Journal d'un voyage, qui contient différentes observations minéralogiques*, Mannheim, Schwan, 1776.

COLOMB Romain, *Journal d'un voyage en Italie et en Suisse, pendant l'année 1828*, Paris, Verdière, 1833.

COXE William, *Travels into Poland, Russia, Sweden and Denmark*, Londres, Thomas Cadell, 1784, 2 vol.

CRAVEN Elizabeth, *Voyage en Crimée et à Constantinople en 1786*, Londres - Paris, Maradan, 1789. Première édition en anglais la même année.

CREUZE DE LESSER Auguste, *Voyage en Italie et en Sicile, fait en 1801 et 1802*, Paris, Didot l'Ainé, 1806.

CUSTINE Astolphe, marquis de, *La Russie en 1839*, Paris, D'Amyot, 1843, 4 vol.4.

CUSTINE Astolphe, marquis de, *Mémoires et voyages ou lettres écrites à diverses époques, pendant des courses en Suisse, en Calabre, en Angleterre, et en Écosse*, Paris, Vezard, 1830, 2 vol.

DALKEITH HOLMES Tryphina, *A ride on horseback to Florence through France and Switzerland*, Londres, Murray, 1842, 2 vol.

DE GALVEZ Diego Alejandro, *Itinerario geografico, historico, critico y liturgico de la Espagna, Francia, Pais Bajo y gran parte de Alemania*, Séville, Guadalquivir Éditions, 1997. Publication posthume.

DEL PIELAGO Celestino, *Relacion del viaje a Francia, El Rhin, la Bélgica é Inglaterra, que orden del gobierno de S. M. Hizo en 1844 y 1845 el coronel Don Celestino del Piélagos*, Madrid, Imprenta Nacional, 1847.

DEPPING Georges, *Remarques faites dans un voyage de Paris à Munich au commencement de 1813*, Paris, Blanchard, 1814.

DIDEROT Denis, *Voyage en Hollande et dans les Pays-Bas autrichiens*, Paris, François Maspero / La découverte, 1982. Première édition dans la *Correspondance littéraire* en 1780-1782.

EHRENSVÄRD Carl August, *Resa till Italien 1780, 1781, 1782. Skriften 1782 i Stralsund / Viaggio in Italia 1780, 1781, 1782. Scritto a Stralsund nel 1782*, Stockholm - Rome, Italica, 1969. Édition posthume.

FAUJAS DE SAINT-FOND Barthélemy, *Voyage en Angleterre, en Écosse et aux Iles Hébrides*, Paris, Jansen, 1797, 2 vol.

FIELDING Henry, *The journal of a voyage to Lisbon*, Londres, A. Millar, 1755. Édition posthume.

FORSTER Georg, *Voyage philosophique et pittoresque sur les rives du Rhin fait en 1790*, Paris, F. Buisson, 1791, 2 vol.

FORTIA DE PILES Alphonse, *Voyage de deux Français dans le nord de l'Europe 1790-1792*, Paris, Desenne, 1796, 5 vol.

FORTIS Alberto, *Voyage en Dalmatie*, Berne, Société Typographique, 1778, 2 vol. Première édition en italien en 1774.

FÜRST VON PÜCKLER-MUSKAU Hermann, *Entre l'Europe et l'Asie, voyage dans l'Archipel*, Bruxelles, Hauman et Cie, 1840, 2 vol. Première édition en allemand la même année.

FUSIL Louise, *L'incendie de Moscou, la petite orpheline de Wilna, passage de la Bérésina, et la retraite de Napoléon jusqu'à Wilna*, Paris - Londres, Pillet, 1817.

GAMBA Jean-François, chevalier de, *Voyage dans la Russie méridionale, et particulièrement dans les provinces au-delà du Caucase*, Paris, Trouvé, 1826, 2 vol.

GASPARIN Valérie DE, *Voyage d'une ignorante dans le midi de la France et l'Italie*, Paris, Paulin, 1835, 2 vol.

GAUTIER Théophile, « Un tour en Belgique », in *Zigzags*, Paris, Victor Magen, 1845. Première édition en 1836.

GIRAudeau DE SAINT-GERVAIS Jean, *L'Italie, la Sicile, Malte, la Grèce, l'Archipel, les Iles Ioniennes et la Turquie, souvenirs de voyage*, Paris, Chez l'Auteur, 1835.

GOETHE Johann VON, *Goethe en Suisse et dans les Alpes. voyages de 1775, 1779 et 1797*, Ed. CHIADO RANA Christine, Genève, Georg, 2003. La « Relation d'un voyage en Suisse par Francfort, Heidelberg, Stuttgart et Tübingen en 1797 » est publiée dans le dernier volume *Œuvres Complètes* de manière posthume en 1833.

GOETHE Johann VON, *Voyage en Italie*, Paris, Aubier, 1961, 2 vol. Première édition en 1816-1817.

GOETHE Johann VON, *Poésie et vérité. Souvenirs de ma vie*, Paris, Aubier, 1941. « Voyage en Suisse ». Première édition posthume dans les *Œuvres complètes* en 1833.

GOETHE Johann VON, *Voyage en Suisse et en Italie*, Jacques Porchat., Paris, Hachette, 1862. Les « lettres de Suisse » sont publiées une première fois dans le périodique *Die Horen* en 1796 puis dans les *Œuvres complètes* en 1807.

HARTIG Franz VON, *Lettres sur la France, l'Angleterre et l'Italie*, Genève, s.n., 1785.

HAUSSEZ Charles Lemercier de Longpré, baron d', *Alpes et Danube, ou Voyage en Suisse, Styrie, Hongrie et Transylvanie*, Paris, Dupont, 1837, 2 vol.

HAUSSEZ Charles Lemercier de Longpré, baron d', *Voyage d'un exilé de Londres à Naples et en Sicile, en passant par la Hollande, la Confédération germanique, le Tyrol et l'Italie*, Paris - Genève, Allardin - Berthier, 1835, 2 vol.

HEINZMANN Johann, *Voyage d'un Allemand à Paris*, Lausanne, Hignou, 1800.

HERDER Johann Gottfried, *Journal de mon voyage en l'an 1769*, Paris, Aubier, 1942. Première édition posthume en allemand en 1846.

HOMMAIRE DE HELL Adèle, *Voyage dans les steppes de la mer Caspienne et dans la Russie méridionale*, Paris, Hachette, 1860.

KARAMZINE Nicolai, *Lettres d'un voyageur russe en France en Allemagne et en Suisse (1789-1790)*, Paris, Émile Mellier, 1867. Première édition en 1797.

KERGUELEN TREMAREC Yves de, *Relation d'un voyage dans la mer du Nord. Aux Côtes d'Islande, du Groenland, de Ferro, de Schettland, des Orcades & de Norvèges ; fait en 1767 & 1768.*, Paris, Prault, 1771.

KLAPROTH Julius, *Voyage au Mont Caucase et en Géorgie*, Paris, Charles Gosselin, 1823, 2 vol. Première édition en allemand 1812-1814.

KRÜDENER Alexis Konstantin VON, *Voyage en Italie du Baron de Krüdener en 1786*, Paris, Édition Fischbacher, 1983. Pas de publication du vivant de l'auteur.

LA CRENNE Jean René Verdun, marquis de, *Voyage fait par ordre du roi en 1771-1772*, Paris, Imprimerie Royale, 1778, 2 vol.

LA GARDE DE CHAMBONAS Auguste de, *Voyage de Moscou à Vienne*, Paris, Treuttel et Würtz, 1824.

LA GRANDVILLE Caroline, comtesse de, *Souvenirs de voyage, ou lettres d'une voyageuse malade*, Paris, Le Clère, 1836, 2 vol.

LA ROCHE DU MAINE Jean-Pierre-Louis Luchet, marquis de, *Voyage d'un amateur des arts, en Flandre, dans les Pays-Bas, en Hollande, en France, en Savoye, en Italie, en Suisse, fait dans les années 1775-76-77-78*, Amsterdam, s.n., 1783, 4 vol.

LALANDE Jérôme de, *Voyage d'un Français en Italie, fait dans les années 1765 & 1766*, Venise - Paris, Desaint, 1769, 8 vol.

LHEUREUX Achille et FURNE Charles, *Voyage de deux amis en Espagne*, Paris, Fournier, 1834.

LINK Heinrich, *Voyage en Portugal, depuis 1797 jusqu'en 1799*, Paris, Dentu, 1805, 2 vol. Première édition ?, première édition en français 1803.

LYNCH PIOZZI Hester, *Observations and Reflections Made in the Course of a Journey through France, Italy, and Germany*, Londres, Strahan & Cadell, 1789, 2 vol.

MARCHEBEUSE Jean, *Voyage de Paris à Constantinople par bateau à vapeur*, Paris, A. Bertrand, 1839.

MARCILLAC Pierre-Louis de Crusy, marquis de, *Nouveau voyage en Espagne*, Paris, Le Normant, 1805.

MARMIER Xavier, *Lettres sur la Russie, la Finlande et la Pologne*, Paris, Delloye, 1843, 2 vol.

MARMIER Xavier, *Lettres sur le Nord*, Paris, L. Delloye, 1840, 2 vol.

MARMIER Xavier, *Lettres sur l'Islande*, Paris, F. Bonnaire, 1837.

MARSHALL Joseph, *Travels through Holland, Flanders, Germany, Denmark, Sweden, Lapland, Russia, The Ukraine, and Poland, in the Years 1768, 1769, and 1770 [...]*, Londres, Almon, 1772, 3 vol.

MARTINS Charles, *Voyage botanique le long des côtes septentrionales de la Norvège*, s.l., s.n., 1838.

MARUM Martin VAN, « Journey to Switzerland in 1802 », in R.J. FORBES (dir.), *Martinus Van Marus : life and works*, Haarlem, Tjeenk Willink & Zoon, 1970, 2 vol. Première édition posthume.

MARUM Martin VAN, « Notes on a Voyage to London in 1790 », in R.J. FORBES (dir.), *Martinus Van Marum : life and work*, Haarlem, Tjeenk Willink & Zoon, 1970, 2 vol. Première édition posthume.

MEISTER Jacques-Henri, *Souvenirs de mon dernier voyage à Paris (1795)*, Paris, Alphonse Picard, 1910. Première édition en 1797.

MOORE John, *Voyage de John Moore en France, en Suisse et en Allemagne*, Paris, Perlet, 1806, 2 vol. Première édition en anglais : 1779

PICTET Marc-Auguste, *Voyage de trois mois en Angleterre, en Écosse, et en Irlande pendant l'été de l'an IX*, Genève, Bibliothèque Britannique, 1802.

PILATI Carlantonio, *Voyages en différents pays de l'Europe en 1774, 1775 et 1776 ou lettres écrites de l'Allemagne, de la Suisse, de l'Italie, de Sicile & de Paris*, Bâle, Serini, 1779, 2 vol.

PONZ Antonio, *Viage fuera de Espana*, Madrid, Aguilar, 1947, 2 vol. Première édition en 1785.

POTOCKA, Anna, comtesse, *Voyage d'Italie (1826-1827)*, Paris, Plon, 1899. Première édition posthume.

RADCLIFFE Ann, *Journey made in the summer of 1794 through Holland and the Wester Frontier of Germany with a return down the Rhine*, Dublin, W. Porter - P Wogan et al., 1795.

RECKE Elisa VON DER, *Voyage en Allemagne, dans le Tyrol et en Italie*, Paris, A. Bertrand, 1819, 4 vol. Première édition en 1814.

REES VAN TETS Henrica, *Voyage d'une Hollandaise en France en 1819 [Journal de 1819 - Voyage en France]*, Paris, Jean-Jacques Pauvert, 1966. Première édition posthume.

REUILLY Jean de, *Voyage en Crimée et sur les bords de la mer Noire pendant l'année 1803*, Paris, Bossange, Masson et Besson, 1806.

RICHARD Ambroise et LHEUREUX Achille, *Voyage de deux amis en Italie par le midi de la France et retour par la Suisse et les départements de l'Est*, Paris, H. Fournier, 1829.

RIGBY Elizabeth, *A residence on the shores of the Baltic*, Londres, Murray, 1841, 2 vol.

ROMER Isabella Frances, *The Rhone, the Darro, and the Guadalquivir, a summer ramble in 1842*, Londres, R. Bentley, 1843, 2 vol.

SALABERRY Charles-Marie Irumberry, comte de, *Voyage à Constantinople, en Italie, et aux Îles de l'Archipel, par l'Allemagne et la Hongrie*, Paris, Maradan, 1799.

SAND George, « Un hiver à Majorque », in *Œuvres autobiographique*, Paris, Gallimard, coll. « Pléiade », 1971, 2 vol. Première édition dans la *Revue des deux mondes* en 1841, puis en 1842 sous forme de livre.

SERRES Marcel DE, *Voyage dans le Tyrol et une partie de la Bavière pendant l'année 1811*, Paris, Nepveu, 1823, 2 vol.

SMOLLETT Tobias, *Voyages à travers la France et l'Italie*, Paris, José Corti, 1994. Première édition en anglais en 1766.

STAËL Germaine DE, *Dix années d'exil*, Paris, Plon, 1904. Première édition (posthume) en 1821.

STARKE Mariana, *Letters from Italy, between the years 1792 and 1798 [...]*, Londres, R. Phillips, 1800, 2 vol.

STRUTT Elizabeth, *A spinster's tour in France, the states of Genoa, &c. during the year 1827*, Londres, Longman - Rees - Orme - Brown - Green, 1828.

STRUVE Johann Christian VON, *Voyage en Krimée, suivi de la relation de l'ambassade envoyée de Pétersbourg à Constantinople en 1793*, Paris, Maradan, 1802. Première édition en allemand en 1801.

SULZER Johann, *Journal d'un voyage fait en 1775 & 1776 dans les pays méridionaux de l'Europe*, La Haye, C. Plaat, 1781. Première édition posthume et en allemand : 1780.

SWINTON Andrew, *Travels into Norway, Denmark, and Russia, in the years 1788, 1789, 1790 and 1791*, Londres, G.G. J. and J. Robinson, 1792.

TOWNSON Robert, *Travels in Hungary with a short account of Vienna in the year 1793*, Londres, G.G. J. and J. Robinson, 1797.

VALENTIN Louis, *Voyage médical en Italie fait en l'année 1820, précédé d'une excursion au volcan du Mont-Vésuve, et aux ruines d'Herculanum et de Pompéi*, Nancy, Hissette, 1822.

VIALLA DE SOMMIERES Jacques Louis, *Voyage historique et politique au Monténégro*, Paris, Eymery, 1820, 2 vol.

VIERA Y CLAVIJO José DE, *Estracto de los apuntes del diario de mi viaje desde Madrid a Italia y Alemania [...] por los anos de 1780 y 1781*, Santa Cruz de Tenerife, Islena, 1849. Édition posthume.

VIGEE LE BRUN Elisabeth, « Voyage en Suisse », in *Souvenirs*, H. Fournier, Paris, 1837, vol. 3.

WALSH Joseph Alexis vicomte de et WALSH fils, *Voyage à Prague et à Léoben ou correspondance entre un père et son fils*, Paris, Hivert, 1834.

WOLLSTONECRAFT Mary, *Letters written during a short residence in Sweden, Norway, and Denmark*, Londres, Johnson, 1796.

WRAXALL Nathaniel Sir, *Cursory remarks made in a tour through some of the northern parts of Europe particularly Copenhagen, Stockholm and Petersbourg*, Londres, T. Cadell, 1775.

YOUNG Arthur, *Travels during the Years 1787, 1788, and 1789 [...] of the Kingdom of France*, Bury Saint Edmunds, Rackham, 1792. 4 vol.

## *Guides et manuels de voyage*

AN ENGLISHMAN ABROAD, *Practical guide for Italy, North and Central*, Londres, Brown, Green, Longmans & Roberts, 1859.

BACON Francis, *Of Travel*, New York, R. Worthington, 1884, vol.1.

BAEDEKER Karl, *La Suisse, les Lacs italiens, Milan, Turin, Gênes et Nice*, Coblenz, Baedeker, 1859.

BERCHTOLD Leopold, *Essay to direct and extend the inquiries of Patriotic Travellers [...]*, Londres, Printed for the author, 1789, 2 vol.

BORY DE SAINT-VINCENT, *Guide du voyageur en Espagne*, Paris, Louis Janet, 1823.

BRADSHAW George, *Bradshaw's monthly Continental Railway, steam transit, and general guide for travellers through Europe [...]*, Londres, Bradshaw, 1859, vol. Janvier.

CASSINI Jean-Dominique, *Manuel de l'étranger qui voyage en Italie [...]*, Paris, Duchesne, 1778.

CHAIX Napoléon, *Conseils aux voyageurs en chemins de fer, en bateaux à vapeur et en diligence*, Paris, Napoléon Chaix, 1854.

CHAIX Napoléon, *Guide-Chaix. Nouveau guide à Londres et dans ses environs*, Napoléon Chaix, 1853.

COGHLAN Francis, *Hand-Book for European Tourist*, Londres, H. Hughes, 1847.

COGHLAN Francis, *Guide through Switzerland and Chamounix or Tourist's Companion*, Londres, A.H. Baily and Co., 1838.

COGHLAN Francis, *A Guide to France [...]*, Londres, J. Onwhyn, 1830.

DELATTRE Eugène, *Tribulations des voyageurs et des expéditeurs en chemin de fer*, Paris, A. Taride, 1858.

DENIS Louis, *Conducteur français [...] Route de la diligence de Paris à Lyon*, Paris, Ribou, 1780.

DENIS Louis, *Conducteur français, contenant les routes desservies par les nouvelles Diligences, Messageries & autres Voitures publiques [...] Route de Paris à Amiens*, Paris, Ribou, 1776.

DESNOS Louis Charles, *Nouvel itinéraire général*, Paris, Desnos, 1766.

DIDEROT Denis, « Des moyens de voyager utilement », in *Voyage de Hollande*, Paris, La Découverte, 1982.

DUTENS Louis, *Itinéraire des routes les plus fréquentées ou journal d'un voyage aux villes principales de l'Europe*, Paris, Pissot, 1775.

- EBEL Johann, *The Traveller's guide through Switzerland [...]*, Londres, Leigh, 1820.
- GENLIS Stéphanie-Félicité de, *Le Voyageur, ouvrage utile à la jeunesse et aux étrangers*, Berlin, Lagarde, 1800.
- GENLIS Stéphanie-Félicité de, *Manuel du voyageur ou Recueil de dialogues, de lettres, etc. suivi d'un itinéraire raisonné, à l'usage des Français en Allemagne et des Allemands en France*, Berlin, Lagarde, 1799, vol.2.
- GIEGLER Jean-Pierre, *Manuel du voyageur en Italie [...]*, Milan, Giegler, 1818.
- GIRAULT DE SAINT-FARGEAU, *Guide pittoresque, portatif et complet du voyageur en France*, Paris, Firmin-Didot, 1842.
- GIRAULT DE SAINT-FARGEAU, *Guide pittoresque du voyageur en France*, Paris, Firmin-Didot, 1838.
- GUINOT Eugène, *Itinéraire du chemin de fer de Paris à Bruxelles*, Paris, Hachette, 1853.
- HUGUET Paul, *Bon voyage ou l'art de voyager*, Paris, Félix Girard, 1867.
- LAKE John William, *Guide de l'étranger à Londres [...]*, Paris, Audin, 1835.
- LAKE John William, *Guide de l'étranger à Londres [...]*, Paris, Truchy, 1827.
- LANGLOIS Hyacinthe, *Itinéraire complet de l'Empire Français, de l'Italie et des provinces Illyriennes*, Paris, Langlois, 1812.
- LECOT V., *Code du voyageur en chemin de fer*, Saint-Étienne, Bennevent, 1867.
- LETTSOME John Coackley, *Le Voyageur Naturaliste ou Instructions sur les moyens de ramasser les objets d'Histoire Naturelle, & de les bien conserver [...]*, Amsterdam, Lacombe, 1775.
- LINNE Carl von, « Instructio Perigrinatorias in Amoenitates academicae, seu Dissertationes variae », in Silvia COLLINI et Antonella VANNONI (dirs.), *Les instructions scientifiques pour les voyageurs*, Paris, L'Harmattan, 2005, pp. 81-83.
- MICHEL Claude Sidoine et DESNOS Louis Charles, *L'Indicateur fidèle ou guide des voyageurs [...]*, Paris, À l'Enseigne du Globe, 1765.
- MORFORD Henri, *Morford's Short-Trip Guide to Europe*, New York, Sheldon & Company, 1873.
- MURRAY John, *Handbook of Travellers in Greece [...]*, Londres, Murray, 1854.
- MURRAY John, *A Hand-Book for the travellers on the continent : being a guide through Holland, Belgium, Prussia and Northern Germany [...]*, Londres, Murray, 1838.
- NUGENT Thomas, *The Grand Tour : containing an exact description of most of the cities, towns and remarkable places of Europe [...]*, Londres, S. Birt - D. Browne - A. Millar - G. Hawkins, 1749, vol.4/.



- OLIVIERI Charles-Louis, *Tableau de toutes les Routes de Poste de l'Europe*, 1827.
- QUADRI Antonio, *Quattro giorni a Venezia*, Milan, Rusconi, 1827.
- QUADRI Antonio, *Huit jours à Venise*, Venise, Francesco Andreola, 1823.
- QUADRI Antonio, *Otto giorni a Venezia*, Venise, Francesco Andreola, 1821.
- REICHARD Heinrich August Ottokar, *Abrégé du guide des voyageurs en Europe [...]*, Paris, Audin, 1803.
- REICHARD Heinrich August Ottokar, *Guide des voyageurs en Europe [...]*, Weimar, Bureau de l'Industrie, 1793, 2 vol.
- RICHARD, *Manuel complet du Voyageur en Allemagne [...]*, Paris, L. Maison, 1851.
- RICHARD, *Guide Historique et pittoresque du voyageur en Europe par terre et par les bateaux à vapeur [...]*, Paris, L. Maison, 1842.
- RICHARD, *Rome vue en huit jours [...]*, Paris, Audin, 1835.
- RICHARD, *Guide Classique du voyageur en Europe [...]*, Paris, Audin, 1828, 2 vol.
- RICHARD, *Guide du voyageur en Italie ou Itinéraire complet de cette Terre Classique*, Paris, Audin, 1826.
- ROSCOE Thomas, *The Tourist in Switzerland and Italy [...]*, Londres, R. Jennings, 1830.
- ROUSSEAU Jean-Jacques, « Des Voyages », in *Émile ou De l'Éducation*, Paris, Garnier, 1992, pp. 574-614.
- SAINT-EDME B. DE, *Itinéraire des bateaux à vapeur de Paris à Rouen [...]*, Paris, Bourdin, 1836.
- SCHELLE Karl Gottlob, *L'Art de se promener*, Paris, Payot et Rivages, 1996.
- SCHREIBER Aloys, *Le Rhin, Guide des voyageurs [...]*, 5<sup>ème</sup> édition, Heidelberg, Engelmann, 1841.
- STARKE Mariana, *Travels in Europe, for the use of Travellers on the Continent [...]*, 9<sup>ème</sup> édition, Paris, Galignani, 1833.
- STARKE Mariana, *Travels on the Continent : written for the use and particular information of Travellers [...]*, Londres, Murray, 1820.
- Itinéraire d'Italie ou la description des Voyages aux principales villes d'Italie*, 23<sup>ème</sup> édition, Milan, Vallardi, 1844.
- Itinéraire d'Italie ou la description des Voyages par les Routes les plus fréquentées aux principales Villes d'Italie [...]*, 9<sup>ème</sup> édition, Milan, Vallardi, 1817.
- Itinéraire d'Italie contenant la description des routes les plus fréquentées et des principales villes d'Italie [...]*, 7<sup>ème</sup> édition, Florence, Nicolo Pagni, 1807.

## *Sources imprimées sur le temps et l'horlogerie*

ALEXANDRE Jacques, *Traité général des horloges*, Paris, H-L Guérin, 1734.

ANQUETIN Modeste, *L'horlogerie. Des montres en général, de ceux qui les font ; de ceux qui les vendent, de ceux qui les réparent et de ceux qui les portent*, Paris, Chez l'Auteur, 1875.

BELIARD François, *Réflexions sur l'horlogerie en général et sur les horlogers du roi en particulier*, La Haye - Paris, Mérigot père, 1767.

BERTHOUD Ferdinand, *Histoire de la mesure du temps par les horloges*, Paris, Imprimerie de la République, 1802, 2 vol.

BERTHOUD Ferdinand, *Essai sur l'horlogerie*, Paris, Jombert, 1786.

BERTHOUD Ferdinand, *L'art de conduire et de régler les pendules et les montres à l'usage de ceux qui n'ont aucune connaissance d'Horlogerie*, Paris, Michel Lambert, 1759.

BOUTEREAU Charles, *Nouveau manuel complet de Gnomonique élémentaire ou méthode simple et facile de tracer les cadrans solaires*, Paris, Roret, 1845.

BREGUET Abraham-Louis, *Horlogerie pour l'usage civil, chronomètre portatifs, horloges marines et astronomiques et autres instrumens d'observation, de Breguet et fils, horlogers de la marine royale de France*, Paris, impr. Huzard-Courcier, s.d.

DASTRE Albert, « L'heure légale », *Revue des Deux Mondes*, 1898, n° 148, pp. 183-201.

DOM BEDOS DE CELLES, *La Gnomonique pratique ou l'art de tracer les cadrans solaire*, Paris, Briasson, 1760.

DUBOIS Pierre, *Histoire de l'horlogerie depuis son origine jusqu'à nos jours, précédé de recherches sur la mesure du temps dans l'Antiquité et suivie de la biographie des horlogers les plus célèbres de l'Europe*, Paris, Chez l'Auteur, 1849.

GENLIS Stéphanie-Félicité de, *De l'emploi du temps*, Paris, Arthus Bertrand, 1824.

HARTMANN, *Le Temps vrai et le Temps moyen, ou Résumé de la cause de l'irrégularité apparente des montres et pendules réglés sur le temps vrai ; suivi d'une table d'équation*, Paris, Chez l'Auteur, 1827.

JANVIER Antide, *Manuel chronométrique ou précis de ce qui concerne le temps, ses divisions, ses mesures, leurs usages, etc.*, Paris, Firmin-Didot, 1821.

JANVIER Antide, *Essai sur les horloges publiques, pour les communes de la campagne*, Paris, Doublet, 181A.

JULLIEN Marc-Antoine, *Agenda général ou Livret pratique d'emploi du temps pour l'année 18..*, Paris, Dondey-Dupré, 1824.

JULLIEN Marc-Antoine, *Mémorial horaire ou thermomètre d'emploi du temps*, Milan, Imprimerie Royale, 1813.

JULLIEN Marc-Antoine, *Essai sur l'emploi du temps ou Méthode qui a pour objet de bien régler l'emploi du temps, premier moyen d'être heureux : destiné spécialement à l'usage des jeunes gens de 15 à 25 ans*, Paris, Firmin-Didot, 1810.

JURGENSEN Urban, *Principes généraux de l'exacte mesure du temps par les horloges*, Copenhague, Müller et fils, 1805.

LALANDE Jérôme de, *Astronomie*, Paris, Desaint, 1764, 2 vol.

LE ROY Pierre, *Étrennes chronométriques, ou Calendrier pour l'année bissextile M. DCC. LX. contenant ce qu'on sçait de plus intéressant sur la division & la mesure du temps*, Paris, Le Roy, 1760.

LEPAUTE Jean-André, *Traité d'horlogerie contenant tout ce qui est nécessaire pour bien connoître et pour régler les pendules et les montres*, Paris, Jacques Chardon, 1755.

MARION Fulgence [Camille FLAMMARION], *L'optique*, Paris, Hachette, 1867.

REVUE COLLECTIVE, *La connaissance des temps*, Paris, années 1750, 1775, 1801, 1831.

RIVARD Dominique François, *Traité de la sphère et du calendrier*, Paris, Guillaume, 1798.

ROBERT Henri, *L'art de connaître les pendules et les montres à l'usage des jeunes horlogers et des gens du monde, précédé de "l'art de conduire et de régler les pendules et les montres, à l'usage de ceux qui n'ont aucune connaissance d'Horlogerie de Ferdinand Berthoud*, Paris, Chez l'Auteur, 1841.

SULLY Henry DE, *Règle artificielle du temps. Traité de la division naturelle & artificielle du temps, des horloges & des montres de différentes constructions, de la manière de les connaître & de les régler avec justesse.*, Paris, Dupuis, 1717.

THIOUT Antoine, *Traité de l'horlogerie mécanique et pratique*, Paris, Samson, 1741.

TOBLER Adolf, *L'horlogerie électrique*, Paris, Tignol, s.d.

VAUTRIN Hubert, *Cadran à portée de tout le monde ou moyen de connaître l'heure à l'ombre d'un bâton*, Metz, Collignon, 1812.

### *Sources imprimées sur les transports*

BARILLON François-Guillaume, *Rapport fait au conseil municipal de la ville de Lyon, sur la question des chemins de fer*, Lyon, Charvin et Nigon, 1842.

BRISSON Barnabé, *Essai sur le système général de navigation intérieure de la France*, Paris, Carilian-Coeury, 1829.

CHABRIER Ernest, *Les chemins de fer ruraux*, Paris, Berger-Levault, 1875.

DESNOS Louis Charles, *Étrennes utiles et nécessaires*, Paris, Desnos, 1771.

DUC DE POLIGNAC Armand-Jules, *État général des postes de France*, Paris, Imprimerie Philippe-Denys Pierres, 1787.

DUTENS Joseph, *Histoire de la navigation intérieure de la France avec une exposition des canaux à entreprendre pour en compléter le système*, Paris, Sautelet, 1829.

FIGUIER Louis, « L'hygiène et les chemins de fer », *L'année scientifique et industrielle*, 1863, n° 7, pp. 389-396.

GAUDEAU L., *L'action de la vapeur pour les moyens de transports, ou la nouvelle manière de voyager*, Blois, Groubental, 1846.

HILPERT J., *Le Messagiste, ou traité théorique, pratique et législatif de la messagerie, divisé en quatre parties*, Paris, Aimé-André, 1840.

JACQMIN François Prosper, *De l'exploitation des chemins de fer. Leçons faites en 1867 à l'École impériale des Ponts et Chaussées*, Paris, Garnier, 1868.

JANIN Jules, *Le chant des chemins de fer*, Musique composée par Hector BERLIOZ, 1846. Commande pour l'inauguration de la gare de Lille, le 14 juin 1846.

JOUHAUD, *Des postes, menacées par les chemins de fer*, Paris, Firmin-Didot, 1840.

LAME-FLEURY Ernest, « Les voyageurs et les chemins de fer en France », *Revue des Deux Mondes*, 1858, vol. 71, pp. 619-647.

LOBET Jean, *Des chemins de fer en France, ou traité des principes appliqués à leur tracé, à leur construction et à leur exploitation*, Paris, Parent-Desbarres, 1845.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, *Album de Statistique Graphique*, Paris, Imprimerie Nationale, 1888.

POSTES IMPERIALES, *État général des routes de poste de l'Empire Français, du royaume d'Italie et de la Confédération du Rhin [...] pour l'an 1811*, Paris, Imprimerie Impériale, 1811.

RAMEE Daniel, *La locomotion, histoire des chars, carrosses, omnibus et voitures de tous genres*, Paris, Amyot, 1856.

« Profession de foi », *La sentinelle des chemins de fer du midi, journal des employés et des voyageurs [...]*, 9 septembre 1855, n° 1, p. 1.

*Almanach national de France. État des services directs de l'entreprise générale des messageries*, 1802.

*Précis ou Résultat des mémoires des maîtres de poste du royaume, présentés à l'assemblée nationale*, 1790.

*État général du service des diligences et des messageries royales de France*, Orléans, Jacob-Sion, 1789.

## *Sources secondaires*<sup>1</sup>

ALHOY Maurice, *Physiologie du voyageur*, Paris, Aubert - Lavigne, s. d. [1841].

AMBRIERE Francis, *Grèce*, Paris, Hachette, coll. « Guides-bleus », 1953.

BALZAC Honoré de, « Code des gens honnêtes », in *Œuvres diverses*, Bibliothèque de la Pléiade, Paris, Gallimard, 1996, vol.2, p. 162.

BOUCHER DE LA RICHARDERIE Gilles, *Bibliothèque universelle des voyages*, Paris, Treuttel et Würtz, 1806-1808, 6 vol.

BOURGUIGNON D'ANVILLE Jean Baptiste, *Traité des mesures itinéraires anciennes et modernes*, Paris, Imprimerie Royale, 1769.

CARDINAL DE BERNIS François-Joachim de Pierre, « Réflexions sur le goût de la campagne », in *Œuvres*, Paris, Dabo - Tremblay - Feret et Gayet, 1819, vol.2.

CHATEAUBRIAND François René de, *Mémoires d'outre-tombe*, Paris, Librairie Générale Française, 2003, 3 vol. Première édition 1849-1850.

CHATEAUBRIAND François René de, *Itinéraire de Paris à Jérusalem et de Jérusalem à Paris*, Paris, Le Normant, 1811, 3 vol.

CHEVALIER DE JAUCOURT, « Ennui », in Denis DIDEROT et Jean le Rond D'ALEMBERT (dirs.), *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, par une société de gens de lettres*, Paris, Le Breton - Durand - Briasson - David, 1755, vol.5.

CHEVALIER DE JAUCOURT, « Paysage », in Denis DIDEROT et Jean le Rond D'ALEMBERT (dirs.), *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, par une société de gens de lettres*, Paris, Le Breton - Durand - Briasson - David, 1765, vol.12.

CHEVALIER DE JAUCOURT, « Voyage », in Denis DIDEROT et Jean le Rond D'ALEMBERT (dirs.), *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, par une société de gens de lettres*, Paris, Le Breton - Durand - Briasson - David, 1765, vol.17.

CHEVALIER DE JAUCOURT, « Voyageur », in Denis DIDEROT et Jean le Rond D'ALEMBERT (dirs.), *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, par une société de gens de lettres*, Paris, Le Breton - Durand - Briasson - David, 1765, vol. 17.

CLARETIE Jules, *Voyage d'un parisien*, Paris, Faure, 1865.

CONDILLAC Etienne Bonnot de, *Traité des sensations*, Paris, Fayard, 1984. Première édition en 1754.

---

<sup>1</sup> Récits de voyage (hors période, hors cadre géographique de la thèse ou récits spécifiques), articles de dictionnaires et d'encyclopédies, traités savants, traités philosophiques, et autres textes littéraires.

CONDILLAC Etienne Bonnot de, *Le commerce et le gouvernement considérés relativement l'un à l'autre*, Paris, Joubert & Cellot, 1776.

CUVILLIER-FLEURY Alfred-Auguste, « De Bruxelles à Anvers. À M. le Rédacteur du Journal des Débats », *Journal des débats politiques et littéraires*, 11 avril 1837.

D'ALEMBERT Jean le Rond, « Calendrier », in Denis DIDEROT et Jean le Rond D'ALEMBERT (dirs.), *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, par une société de gens de lettres*, Paris, Le Breton - Durand - Briasson - David 1751, vol. 2.

DIDEROT Denis, *Salons III. Ruines et paysages. Salon de 1767*, Paris, Hermann, 1995.

DIDEROT, « Vitesse », in Denis et D'ALEMBERT Jean le Rond (dirs.), *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, par une société de gens de lettres*, Paris, Le Breton - Durand - Briasson - David, 1765, vol.17.

DIDEROT Denis et D'ALEMBERT Jean le Rond (dirs.), *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, par une société de gens de lettres*, Paris, Le Breton - Durand - Briasson - David, 1751, vol.18.

DORE Gustave, *Des-agréments d'un voyage d'agrément*, Paris, Aubert et Cie, 1851.

DORTOUS DE MAIRAN Jean-Jacques, « Observation botanique », *L'histoire de l'Académie royale des sciences. Année 1729*, 1731, p. 35.

DU CAMP Maxime, *Les Chants Modernes*, Paris, Lévy, 1855.

DURUY Victor, *Causeries de voyage. De Paris à Bucharest. Première partie : de Paris à Vienne*, Paris, Hachette, 1864.

ETIENNE Pierre, *Le bonheur rural*, Nantes, s. n. 1788.

FRIEDRICH Caspar David, *En contemplant une collection de peinture*, Paris, José Corti, 2011.

FURETIERE Antoine, *Dictionnaire universel contenant généralement tous les mots françois, tant vieux que modernes, et les termes de toutes les sciences et des arts*, La Haye - Amsterdam, Arnout - Reinier Leers, 1690, 2 vol.

GASTINEAU Benjamin, *La vie en chemin de fer*, Paris, Dentu, 1861.

GIRARDIN René-Louis DE, *De la composition des paysages, ou des moyens d'embellir la Nature autour des Habitations, en joignant l'agréable à l'utile*, Paris, Éditions du champ urbain, 1979.

GOETHE Johann VON, « Auszüge aus einem Reise-Journal », *Der Teutsche Merkur*, 1788, n° 4, pp. 32-49.

GOUBERVILLE Gilles de, *Le Journal du Sieur de Gouberville*, Caen, Delesques, 1892.

GRAND-CARTERET John, *Les almanachs français : bibliographie-iconographie des almanachs, années, annuaires, calendriers, chansonniers, étrennes, états, heures, listes, livres d'adresses*,

*tableaux, tablettes et autres publications annuelles éditées à Paris 1600 - 1895*, Paris, Alisie, 1896.

HACHETTE Louis, « Bibliothèque des chemins de fer », in *Nouvelles Choies de Nicolas Gogol*, Paris, Hachette, 1853, pp. 165-168.

HERODOTE, *Histoires*, Paris, Les Belles Lettres, 1948.

HUGO Victor, « Pyrénées », in *Œuvres Complètes*, Paris, Robert Laffont, 1987.

HUGO Victor, *Actes et Paroles. Avant l'exil*, Paris, M. Lévy frères, 1875.

JANIN Jules, *Voyage de Paris à la mer*, Paris, Ernest Bourdin, 1847.

LACHAMBEAUDIE Pierre, « La Vapeur », in *Fables nouvelles*, Paris, Perrotin, 1846, pp. 87-94.

LAMARTINE Alphonse de, *Voyage en Orient*, Paris, Honoré Champion, 2000. Première édition en 1835.

LE CAT Claude-Nicolas, *Traité des sensations et des passions en général, et des sens en particulier*, Paris, Vallat-La-Chapelle, 1767, 2 vol.

LEZAY-MARNESIA Adrien DE, *Le bonheur des campagnes*, Neuchâtel, Prault, 1785.

LINGUET Simon Nicolas, *Voyage au labyrinthe du jardin du roi*, La Haye, Libraires associés, 1755.

LOCKE John, *Essai philosophique concernant l'entendement humain*, Amsterdam, Pierre Mortier, 1735.

MALLET Edme François, « Agenda », in Denis DIDEROT et Jean le Rond D'ALEMBERT (dirs.), *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, par une société de gens de lettres*, Paris, Le Breton - Durand - Briasson - David, 1751, vol.1.

MALTE-BRUN Conrad et EYRIES Jean-Baptiste (dirs.), *Annales des voyages*, Paris, Buisson, 1808-1826.

MERVEILLEUX Charles-Frédéric DE, *Mémoires instructifs pour un voyageur dans les divers États de l'Europe*, Amsterdam, Du Sauzet, 1738, 2 vol.

MICHELET Jules, *Histoire du XIXe siècle*, Paris, Librairie Germer Baillière, 1872.

MILTON John, *Paradis perdu*, traduit par François René de CHATEAUBRIAND, Quebec, Samizdat, 2012.

MONTESQUIEU, *De l'esprit des lois*, Paris, Classique Garnier, 2011. Première édition en 1748.

MUSSET Alfred DE, *Œuvres complètes en prose*, Paris, Gallimard, coll. « Pléiade », 1960.

PASCAL Blaise, « De l'Esprit géométrique », in *Œuvres complètes*, Paris, Seuil, 1963, pp. 348-359.

- POTOCKI Jan, *Voyage en Turquie et en Égypte, fait en 1784*, Paris - Varsovie, Royez, 1788.
- PREVOST Abbé, *Histoire générale des voyages*, Paris, Didot, 1746-1789, 20 vol.
- RECLUS Élisée, *Nouvelle Géographie Universelle*, Paris, Hachette, 1876, vol.1.
- RICHELET Pierre, *Dictionnaire de la langue française ancienne et moderne*, Lyon, Pierre Bruyset-Ponthus, 1759, 3 vol. Première édition e, 1680.
- ROMILLY Jean, « Horlogerie », in Denis DIDEROT et Jean le Rond D'ALEMBERT (dirs.), *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, par une société de gens de lettres*, Paris, Le Breton - Durand - Briasson - David, Planches Vol. 4, 1765, p. 12.
- ROUSSEAU Jean-Jacques, *Julie ou la Nouvelle Héloïse*, Paris, Librairie Générale Française, 2002. Première édition en 1761.
- ROUSSEAU Jean-Jacques, *Émile ou De l'Éducation*, Paris, Garnier, 1992. Première édition en 1762.
- ROUSSEAU Jean-Jacques, « Confessions », in *Œuvres complètes*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », 1959, vol.1. Première édition (posthume) en 1813.
- RUSKIN John, « Modern Painters », in *Complete Works*, Londres, George Allen, 1903, vol.5.
- SAINT AUGUSTIN, *Confessions*, Paris, Les Belles Lettres, 1950, 2 vol.
- SAINT-PIERRE Bernardin DE, *Études de la nature*, Saint-Étienne, PUSE, 2007. Première édition en 1784.
- SAINT-PIERRE Bernardin DE, *Voyage à l'Isle de France*, Amsterdam, Merlin, 1773.
- SHAKESPEARE William, *Comme il vous plaira [As you like it]*, traduit par André MARKOWICZ, Besançon, Les solitaires intempestifs, 2011. Première édition en 1599.
- SMITH Adam, *Théorie des sentiments moraux*, Paris, 1774, 2 vol.
- STENDHAL, *Mémoires d'un Touriste*, Paris, Michel Lévy frères, 1854, 2 vol. Première édition en 1838.
- STENDHAL, *Rome, Naples et Florence*, Paris, Delaunay, 1817 et seconde édition Paris, Delaunay, 1826, 2 vol.
- THIBAUDEAU Antoine-Claire, *Le Consulat et l'Empire ou Histoire de la France et de Napoléon Bonaparte de 1799 à 1815*, Paris, Jules Renouard, 1834.
- THIERY Luc-Vincent, *Almanach du voyageur à Paris*, Paris, Hardouin, 1783.
- TÖPFFER Rodolphe, *Nouveaux Voyages en zigzag à la Grande Chartreuse, autour du Mont-Blanc*, Paris, Lecois, 1854.
- TÖPFFER Rodolphe, *Voyage en zigzag ou excursion d'un pensionnat en vacances dans les cantons de Suisse et sur le revers italien des Alpes*, Paris, Ducochet, 1844.



VALHEBERT Simon DE, *L'agenda du voyageur pour l'année 1727, ou journal instructif de ce qui se passe de curieux à Paris et à la cour*, Paris, Des Hayes, 1727.

VALHEBERT Simon de, *L'Agenda du voyageur ou Journal des fêtes et solennités de la cour et de Paris*, Paris, 1727.

VERNE Jules, *Le tour du monde en quatre-vingt jours*, Paris, J. Hetzel et Compagnie, 1873.

VIGNY Alfred DE, « La maison du berger », in *Les Destinées*, Paris, Michel Lévy frères, 1864, pp. 17-42.

« Guide », in Denis DIDEROT et Jean le Rond D'ALEMBERT (dirs.), *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, par une société de gens de lettres*, Paris, Le Breton - Durand - Briasson - David, 1757, vol.7.

## *Corpus iconographique*

ADAM Victor-Jean, *La malle-poste*, 1830. Lithographie, Musée national de la Voiture et du Tourisme, Compiègne.

ADAM Victor-Jean, *Messagerie Laffite, Caillard et compagnie*, 1830. Lithographie, Musée national de la Voiture et du Tourisme, Compiègne.

BELLAY François, *La voiture publique*, 1823. 0,22 x 0,28 cm, huile sur toile, Musée des Beaux-Arts, Lyon.

DE SIMENCOURT, *Carte itinéraire complète de la France*, Paris, Dauty, 1837.

DELAHAYE Guillaume-Nicolas, *Carte du service général des diligences et messageries royales de France*, s. n., 1789.

DEMARNE Jean-Louis, *Une route*, Premier quart XIX<sup>e</sup> siècle, huile sur toile, Musée du Louvre.

EGG Augustus Leopold, *The Travelling Companions [Les compagnons de voyage]*, 1862. 65,3x78,7 cm, huile sur toile, Birmingham Museum and Art Gallery, Angleterre.

FEREOL DE BONNEMAISON Chevalier, *Le Départ pour les eaux, attelage de poste à la française*, 1800. Lithographie, Musée national de la Voiture et du Tourisme, Compiègne.

LEPRINCE Auguste-Xavier, *L'arrêt de la diligence à la poste royale* (détail), vers 1820. Huile sur toile, Musée national de la Voiture et du Tourisme, Compiègne.

OUDIETTE Charles, *Tableau de l'Europe, indiquant les routes et distances de Paris aux villes capitales des principaux États de cette partie du monde, et des régions limitrophes*, gravée par B. Bris, 1794.

ROCQUE John, *A General map of the Post Roads of Europe [...] [Carte Générale des Postes de l'Europe[...]]*, Londres, 1786 (première édition 1758).

SPITZWEG Carl, *Gnom, Eisenbahn betrachtend* [*Gnome regardant le train*], 1848. 24,0 x 14,7 cm, huile sur toile, collection privée, Allemagne.

TURNER Joseph Mallord William, *Rain, Steam and Speed - The Great Western Railway* [*Pluie, Vapeur et Vitesse - Le Grand Chemin de Fer de l'Ouest*], 1844. 91 x 122 cm, huile sur toile, National Gallery, Londres.

VERNET Joseph, *La construction d'un grand chemin*, 1774. 162x97 cm, huile sur toile. Musée du Louvre, Paris.

« Maschine zum Übersetzen der Diligencen auf Eisenbahnwaggonen [Machine pour transposer une diligence en wagon de chemin de fer] », *Illustrierte Zeitung*, vol. 2, n°50, Leipzig, 1844.



## BIBLIOGRAPHIE

---

ADAMS Percy, *Travelers and Travel Liars, 1660-1800*, Berkeley, UNCP, 1962.

ADDISON William, *The old roads of England*, Londres, Batsford, 1980.

ALBERT William, *The turnpike Road System in England 1643-1840*, Cambridge, CUP, 1972.

ALLIEZ Éric, *Les temps capitaux. Récits de la conquête du temps*, Paris, Éditions du Cerf, 1991.

ALLIX Charles, *Carriage clocks: their history & development*, Suffolk, Antique Collector's Club, 1974.

ANDERSON Kajsa (dir.), *L'image du Nord chez Stendhal et les Romantiques*, Örebro, Université d'Örebro, 2004, vol.1.

ANDRE Emmanuelle, COQUIO Catherine et SAVY Pierre (dirs.), « Accélération », *Écrire l'histoire*, 2016, n° 16.

ANDRE Jacques, DREYFUS-ASSEO Sylvie et HARTOG François (dirs.), *Les récits du temps*, Paris, PUF, 2010.

ANDRIES Lise, « Les calendriers des almanachs français à large diffusion (XVIIe - XIXe siècle) », in Jacques LE GOFF, Jean LEFORT et Perrine MANE (dirs.), *Les calendriers. Leurs enjeux dans l'espace et dans le temps*, Paris, Hermann, 2016.

ANGELET Christian, « Des Lumières au romantisme. Le topos de l'existence en confusion », *Revue italienne d'études française*, 2013, n° 3.

ANGELIER François, *Dictionnaire des voyageurs et explorateurs occidentaux du XIIIe au XXe siècle*, Paris, Pygmalion, 2011.

ANGELIER Maryse, *Voyage en train au temps des compagnies (1832-1937)*, Paris, La vie du rail, 1998.

ANTOINE Philippe, « Écrire pour vivre une seconde fois », in Sarga MOUSSA et Sylvain VENAYRE (dirs.), *Le voyage et la mémoire au XIXe siècle*, Paris, Créaphis, 2011.

ANTOINE Philippe, *Quand le voyage devient promenade : écriture du voyage au temps du romantisme*, Paris, PUPS, 2011.

ANTOINE Philippe, « La marche ou la passion de l'ordinaire de quelques marcheurs en France : Lacarrière, Rolin, Picard », in Philippe ANTOINE (dir.), *Voyage de la lenteur*, Caen, Lettres modernes Minard, 2010, pp. 33-52.

ANTOINE Philippe (dir.), *Voyage de la lenteur*, Caen, Lettres modernes Minard, 2010.

ANTOINE Philippe, « Chateaubriand et l'écriture des paysages », *Écritures*, 2008, XIX, n° 5.

ANTOINE Philippe, « Ceci n'est pas un livre. Le récit de voyage et le refus de la littérature », *Sociétés & Représentations*, 2006, vol. 1, n° 21, pp. 45-58.

ANTOINE Philippe, « Une rhétorique de la spontanéité : le cas de la Promenade », in Alain GUYOT et Chantal MASSOL (dirs.), *Voyager en France au temps du romantisme : poétique, esthétique, idéologie*, Grenoble, ELLUG, 2003, pp. 131-146.

ANTOINE Philippe, « « Tout ce qui était au présent se retrouve au passé ». Les seconds voyages de Chateaubriand à Londres et à Rome », in François MOUREAU (dir.), *Le second voyage ou le déjà-vu*, Paris, Klincksieck, 1996, pp. 63-68.

ANTOINE Philippe et GOMEZ-GERAUD Christine, *Roman et récit de voyage*, Paris, PUPS, 2001.

ANTOINE Philippe et PARLEA Vanezia (dirs.), *Voyage et intimité*, Paris, Lettres modernes Minard, 2018.

ARBELLOT Guy, *Autour des routes de poste : les premières cartes routières de la France, XVIIe-XIXe siècle*, Paris, Bibliothèque nationale de France - Musée de La Poste, 1992.

ARBELLOT Guy, « Les problèmes de la route française à l'entrée du XIXe siècle », *Histoire, économie et société*, 1990, n° 1, pp. 9-18.

ARBELLOT Guy, « La grande mutation des routes de France au XVIIIe siècle », *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, 1973, XXVIII, n° 3.

ARBELLOT Guy et LEPETIT Bernard, *Atlas de la Révolution française*, Paris, EHESS, 1987, vol.1.

ARON Raymond, *Dix-huit leçons sur la société industrielle*, Paris, Gallimard, 1962.

ARTIERES Philippe et KALIFA Dominique, « L'historien et les archives personnelles : Pas à pas », *Sociétés & Représentations*, 2002, vol. 1, n° 13, pp. 7-15.

ASSOCIATION DE PSYCHOLOGIE SCIENTIFIQUE DE LANGUE FRANÇAISE (dir.), *Du temps biologique au temps psychologique. Symposium de l'Association de psychologie scientifique de langue française*, Poitiers, 1977., Paris, PUF, 1979.

ASTBURY Katherine et SETH Catriona (dirs.), *Le Tournant des Lumières. Mélanges en l'honneur du professeur Malcolm Cook*, Paris, Classique Garnier, 2012.

ASTBURY Katherine et SETH Catriona (dirs.), « Présentation », in Katherine ASTBURY et Catriona SETH (dirs.), *Le Tournant des Lumières. Mélanges en l'honneur du professeur Malcolm Cook*, Paris, Classique Garnier, 2012.

AUDOIN Claude et GUINOT Bernard, *Les fondements de la mesure du temps : comment les fréquences atomiques règlent le monde*, Paris - Milan - Barcelone, Masson, 1998.

- AYMARD Maurice et CASTAN Nicole, *Histoire de la vie privée. 4 : De la Révolution à la Grande Guerre*, Paris, Seuil, 1987.
- AYMARD Maurice et CASTAN Nicole, *Histoire de la vie privée. 3 : De la Renaissance aux Lumières*, Paris, Seuil, 1986.
- BABEAU Albert, *Les voyageurs en France depuis la Renaissance jusqu'à la Révolution*, Paris, Firmin-Didot, 1885.
- BACHELARD Gaston, *La poétique de l'espace*, Paris, PUF, 1957.
- BACHELARD Gaston, *La dialectique de la durée*, Paris, PUF, 1950.
- BACZKO Bronislaw, « Le calendrier républicain », in Pierre NORA (dir.), *Les lieux de mémoire*, Paris, Gallimard, 1997.
- BADDELEY Alan, *La mémoire humaine. Théorie et pratique*, Grenoble, PUG, 1992.
- BADON Cristina, « Les postiers toscans au XVIIIe siècle », in Muriel LE ROUX (dir.), *Postes d'Europe, XVIIIe-XXIe siècle : jalons d'une histoire comparée*, Paris, Comité pour l'histoire de La Poste, 2007, pp. 99-114.
- BAGWELL Philip, *The Transport Revolution from 1770*, Londres, B.T. Batsford, 1974.
- BAILLAUD Lucien, « Les chemins de fer et l'heure légale », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2006, n° 35, pp. 25-40.
- BAKHTINE Mikhaïl, *Esthétique de la création verbale*, Paris, Gallimard, 1984.
- BALAYE Simone et ROUSSEL Jean (dirs.), *Dix-huitième Siècle. Numéro spécial : Au tournant des Lumières : 1780 - 1820*, Paris, Garnier, , n° 14, 1982.
- BALVAY Lucien, *Évolution de l'horlogerie. Du cadran solaire à l'horloge atomique*, Paris, Gauthier-Villars, 1968.
- BARBICHE Bernard, POUSSOU Jean-Pierre et TALLON Alain (dirs.), *Pouvoir, contestations et comportements dans l'Europe moderne*, Paris, PUPS, 2005.
- BARDET Jean-Pierre et RUGGIU François-Joseph (dirs.), *Les Écrits du for privé en France. De la fin du Moyen Âge à 1914*, Paris, CTHS, 2014.
- BARIDON Michel, *Naissance et renaissance du paysage*, Arles, Actes Sud, 2006.
- BARIDON Michel, *Le jardin paysager anglais au dix-huitième siècle*, Dijon, Éditions universitaires de Dijon, 2000.
- BARKER Theo et GERHOLD Dorian, *The Rise and Rise of Road Transport, 1700-1900*, Cambridge, CUP, 1993.
- BAROLI Marc, *Le train dans la littérature française*, Paris, N.M., 1964.

BARRALIS Christine, « L'évolution du nombre de jours chômés à la fin du Moyen Âge : enjeux spirituels et économiques », in Claude MAZAURIC (dir.), *Temps social, temps vécu. 129e congrès national des sociétés historiques et scientifiques*, Besançon 2004, Paris, CTHS, 2007, pp. 87-98.

BARREAU Hervé, *Le Temps*, Paris, PUF, coll. « Que sais-je ? », 1996.

BARRON Géraldine, « Dévoiler la vapeur. La construction navale au XIXe siècle », in Yves BOUVIER et Léonard LABORIE (dirs.), *L'Europe en transitions : énergie, mobilité, communication : XVIIIe - XXIe siècles*, Paris, Nouveau Monde Édition, 2016, pp. 119-139.

BARTHES Roland, *Sur Racine*, Paris, Seuil, 1963.

BARTKY Ian, *One time fits all. The campaigns for global uniformity*, Standford, Standford University Press, 2007.

BARTON Arnold, *Northern Arcadia : foreign travelers in Scandinavia, 1765 - 1815*, Carbondale, Southern Illinois University press, 1998.

BASCHET Jérôme, *Défaire la tyrannie du présent : temporalités émergentes et futurs inédits*, Paris, La Découverte, 2018.

BASSERMANN-JORDAN Ernst VON, *Montres, horloges et pendules*, Paris, PUF, 1964.

BASSNETT Susan, « Travel writing and gender », in Peter HULME et Tim YOUNGS (dirs.), *The Cambridge companion to travel writing*, Cambridge, CUP, 2002, pp. 225-241.

BAUDINO Isabelle (dir.), *Les voyageuses britanniques au XVIIIe siècle : l'étape lyonnaise dans l'itinéraire du Grand Tour*, Paris, L'Harmattan, 2015.

BAUDOIN Sébastien, *Poétique du paysage dans l'œuvre de Chateaubriand*, Paris, Garnier, 2011.

BAYLY Christopher Alan, *La naissance du monde moderne (1780-1914)*, Paris, Éditions de l'Atelier, 2007.

BEAUREPAIRE Pierre-Yves, *Atlas de l'Europe moderne, de la Renaissance aux Lumières*, Paris, Autrement, 2019.

BEAUREPAIRE Pierre-Yves, *Les Lumières et le monde. Voyager, explorer, collectionner*, Paris, Belin, 2019.

BEAUREPAIRE Pierre-Yves, *L'Europe des Lumières*, Paris, PUF, coll. « Que sais-je ? », 2017.

BEAUREPAIRE Pierre-Yves (dir.), *La communication en Europe. De l'âge classique au siècle des Lumières*, Paris, Belin, 2014.

BEAUREPAIRE Pierre-Yves, *La France des Lumières*, Paris, Belin, 2014.

BEAUREPAIRE Pierre-Yves et HERMANT Héloïse (dirs.), *Entrer en communication de l'âge classique aux Lumières*, Paris, Classique Garnier, 2012.

- BEAUREPAIRE Pierre-Yves et MARZAGALI Silvia, *Atlas de la Révolution française. Un basculement mondial 1770-1804*, Paris, Autrement, 2016.
- BEAUREPAIRE Pierre-Yves et POURCHASSE Pierrick (dirs.), *Les circulations internationales en Europe, années 1680 - 1780*, Rennes, PUR, 2010.
- BECKER Karin (dir.), *La Pluie et le beau temps dans la littérature française*, Paris, Hermann, 2012.
- BEHBAHANI Nouchine, *Paysages rêvés, paysages vécus dans « La Nouvelle Héloïse » de Jean-Jacques Rousseau*, Oxford, Voltaire Foundation, 1989.
- BELLANGER Yvonne (dir.), *Le temps et la durée dans la littérature au Moyen Âge et à la Renaissance*, Paris, Nizet, 1986.
- BELY Lucien et ASSOCIATION DES HISTORIENS MODERNISTES DES UNIVERSITES (dirs.), *Le voyage à l'époque moderne*, Paris, PUPS, 2004.
- BENICHOU Hélène, *Fêtes et calendriers. Les rythmes du temps*, Paris, Mercure de France, 1992.
- BENNASSAR Bartolomé et BENNASSAR Lucile, *Le voyage en Espagne : anthologie des voyageurs français et francophones du XVIe au XIXe siècle*, Paris, Robert Laffont, 1998.
- BENVENISTE Émile, *Problèmes de linguistique générale*, Paris, Gallimard, 1974, vol.2.
- BERCHET Jean-Claude, « La préface des récits de voyage au XIXe siècle », in György TVERDOTA (dir.), *Écrire le voyage*, Paris, Presses de la Sorbonne nouvelle, 1994.
- BERGSON Henri, *Essai sur les données immédiates de la conscience*, Paris, PUF, 2013. Première édition : 1889.
- BERGSON Henri, *Matière et mémoire. Essai sur la relation du corps à l'esprit*, Paris, PUF, 2004. Première édition 1896.
- BERNASCONI Gianenrico, *Objets portatifs au Siècle des Lumières*, Paris, CTHS, 2015.
- BERNEZ Marie-Odile, « Raison et Sentiment. Le voyage en Scandinavie de Mary Wollstonecraft », in Nicolas BOURGUINAT (dir.), *Voyageuses dans l'Europe des confins, XVIIIe - XXe siècles*, Strasbourg, PUS, 2014.
- BEROUJON Anne et COULOMB Clarisse, « Temps de l'écriture, écritures du temps », in Jean-Pierre BARDET et François-Joseph RUGGIU (dirs.), *Les Écrits du for privé en France. De la fin du Moyen Âge à 1914*, Paris, CTHS, 2014, pp. 195-222.
- BERQUE Augustin, *La pensée paysagère*, Bastia, Éditions éoliennes, 2016.
- BERQUE Augustin, *Les raisons du paysage*, Paris, Hazan, 1995.
- BERQUE Augustin (dir.), *Cinq propositions pour une théorie du paysage*, Seyssel, Champ Vallon, 1994.



- BERRANGER Marie-Paule (dir.), *Notes, notations et carnets de voyage*, Caen, PUC, 2009.
- BERTHO LAVENIR Catherine, *La roue et le stylo. comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999.
- BERTHOZ Alain, *Le sens du mouvement*, Paris, Odile Jacob, 2013.
- BERTRAND Gilles, « Du voyage utile et nécessaire : les arts de voyager et le débat sur les voyages au XVIIIe siècle », *Viatica* [en ligne], 2019, n° 6.
- BERTRAND Gilles, « Les transformations du voyage à l'époque de la Révolution et de l'Empire : le cas italien », *Viatica* [en ligne], 2017, n° 4.
- BERTRAND Gilles, « Quand le voyage sert à inventer un nouvel espace. Le cas des inspecteurs des Ponts et chaussées français en mission en Italie à l'époque napoléonienne (1805)1812) », *Annales historiques de la Révolution française*, 2016, vol. 3, n° 385, pp. 133-152.
- BERTRAND Gilles, « Voyage en Italie et expérience de la mémoire. Les Français face aux découvertes archéologiques. 1750-1815 », in Sarga MOUSSA et Sylvain VENAYRE (dirs.), *Le voyage et la mémoire au XIXe siècle*, Paris, Créaphis, 2011.
- BERTRAND Gilles, « Voyager dans l'Europe des années 1680-1780 », in Pierre-Yves BEAUREPAIRE et Pierrick POURCHASSE (dirs.), *Les circulations internationales en Europe, années 1680 - 1780*, Rennes, PUR, 2010, pp. 237-248.
- BERTRAND Gilles, *Le Grand Tour revisité. Pour une archéologie du tourisme : le voyage des Français en Italie, milieu XVIIIe siècle - début XIXe siècle*, Rome, École française de Rome, 2008.
- BERTRAND Gilles (dir.), *La culture du voyage : pratiques et discours de la Renaissance à l'aube du XXe siècle*, Paris, L'Harmattan, 2004.
- BERTRAND Gilles, « Aux sources du voyage romantique : le voyage patriotique dans la France des années 1760-820 », in Alain GUYOT et Chantal MASSOL (dirs.), *Voyager en France au temps du romantisme : poétique, esthétique, idéologie*, Grenoble, ELLUG, 2003, pp. 35-54.
- BERTRAND Gilles, « L'expérience géographique de l'Italie dans les guides de voyage du dernier tiers du XVIIIe siècle », in Gilles CHABAUD, Evelyne COHEN, Natacha COQUERY et Jérôme PENEZ (dirs.), *Les guides imprimés du XVIIe au XXe siècle*, Paris, Belin, 2000, pp. 377-389.
- BERTRAND Gilles et GUYOT Alain (dirs.), *Des « passeurs » entre science, histoire et littérature : contribution à l'étude de la construction des savoirs (1750-1840)*, Grenoble, ELLUG, 2011.
- BERTRAND Gilles et SERNA Pierre (dirs.), *La République en voyage 1770 - 1830*, Rennes, PUR, 2013.
- BERTY Valérie, *Littérature et voyage au XIXe siècle : un essai de typologie narrative des récits de voyage français en Orient au XIXe siècle*, Paris, L'Harmattan, 2002.

BESANÇON Guy, *L'écriture de soi*, Paris, L'Harmattan, 2002.

BESSON Grégoire, « L'écriture du temps dans le récit de voyage entre Lumières et romantisme », *Viatica* [en ligne], 2019, n° 6.

BESSON Grégoire, « L'exotisme religieux des confins européens entre Lumières et romantisme », in Gilles BERTRAND, Suzanne BERTHIER-FOGLAR, Frédéric MEYER et Andreas NIJENHUIS-BESCHER (dirs.), *Frontières et altérité religieuse. La religion dans le récit de voyage XVIe-XXe siècles*, Rennes, PUR, 2019, pp. 211-225.

BEYRER Klaus, « La révolution du réseau des malles-postes en Allemagne au début du XIXe siècle », in Muriel LE ROUX (dir.), *Postes d'Europe, XVIIIe-XXIe siècle : jalons d'une histoire comparée*, Paris, Comité pour l'histoire de La Poste, 2007, pp. 173-182.

BIDEAUX Michel, *Européens en voyage 1500 - 1800 : une anthologie*, Paris, PUPS, 2012.

BIDEAUX Michel, « Le voyage littéraire : Genèse d'un genre », *Littérales*, 1990, n° 7, pp. 179-199.

BIEMONT Émile, *Le règne du temps : des cadrans solaire aux horloges atomiques*, Bruxelles, Académie Royale de Belgique, 2016.

BIEMONT Émile, *Rythmes du temps : astronomie et calendrier*, Paris - Bruxelles, De Boek, 2000.

BLACK Jeremy, *France and the Grand Tour*, New York, Palgrave Macmillan, 2003.

BLACK Jeremy, *The British abroad : the Grand Tour in the eighteenth century*, New York, Sutton publishing, 1997.

BLAMONT Jacques, « La mesure du temps et de l'espace au XVIIe siècle », *XVIIe siècle*, 2001, vol. 4, n° 213, pp. 579-611.

BLANCHARD Marcel, *Essais historiques sur les premiers chemin de fer du midi languedocien et de la vallée du Rhône*, Montpellier, Imprimerie de la Presse, 1935.

BLANCHARD Marcel, *Les routes des Alpes occidentales à l'époque napoléonienne (1796-1815)*, Grenoble, J. Allier, 1920.

BLOCH Marc, *Apologie pour l'histoire ou Métier d'historien*, Paris, Armand Colin, 1997.

BLOCK Richard A., « Models of psychological time », in Richard A. BLOCK (dir.), *Cognitive models of psychological time*, Hillsdale, Erlbaum, 1990, pp. 1-35.

BLOCK Richard A., ZAKAY Dan et HANCOCK Peter A., « Human aging and duration judgments : A meta-analytic review », *Psychology and Aging*, 1998, vol. 13, n° 4, pp. 584-596.

BLOND Stéphane, « De long en large : voyages et séjours dans l'Europe des Lumières », in Pierre-Yves BEAUREPAIRE (dir.), *La communication en Europe. De l'âge classique au siècle des Lumières*, Paris, Belin, 2014, pp. 23-42.

BLOND Stéphane, *L'atlas de Trudaine : pouvoirs, cartes et savoirs techniques au siècle des Lumières*, Paris, CTHS, 2014.

BLOND Stéphane, « Les infrastructures du voyage en Europe à l'âge classique et aux Lumières », in Pierre-Yves BEAUREPAIRE (dir.), *La communication en Europe. De l'âge classique au siècle des Lumières*, Paris, Belin, 2014, pp. 11-22.

BLOND Stéphane, « N'oubliez pas le guide ! L'itinéraire d'une partie de l'Europe de Louis Dutens », in Pierre-Yves BEAUREPAIRE et Pierrick POURCHASSE (dirs.), *Les circulations internationales en Europe, années 1680 - 1780*, Rennes, PUR, 2010, pp. 259-278.

BLOND Stéphane, « L'atlas des routes royales de Trudaine », *Siècles*, 2007, n° 25, pp. 66-82.

BLONDÉ Bruno et VERHOEVEN Gerrit, « Against the clock : time awareness in early modern Antwerp, 1585-1789 », *Continuity and Change*, 2013, vol. 28, n° 2, pp. 213-244.

BODDICE Rob, *A History of feelings*, Londres, Reaktion Books, 2019.

BODDICE Rob, *The History of Emotions*, Manchester, MUP, 2018.

BODDICE Rob, « The History of Emotions : Past, Present, Future », *Revista de Estudios Sociales*, 2017, n° 62, pp. 10-15.

BOIA Lucian, *L'homme face au climat : l'imaginaire de la pluie et du beau temps*, Paris, Les Belles Lettres, 2004.

BOLLEME Geneviève, *Les almanachs populaires aux XVIIe et XVIIIe siècles*, Paris, Mouton, 1964.

BONIN Sophie, « Paysages et représentations dans les guides touristiques. La Loire dans la collection des Guides-Joanne, Guides bleues (1856 à nos jours) », *L'Espace Géographique*, 2001, vol. 2, n° 30, pp. 111-126.

BONNEAU Michel, *Les loisirs. Du temps délogé au temps géré*, Paris, Ellipses, 2009.

BONNIN Jérôme, *La mesure du temps dans l'Antiquité*, Paris, Les Belles Lettres, 2015.

BOQUET Damien et NAGY Piroska, « Pour une histoire intellectuelle des émotions », *L'Atelier du Centre de recherches historiques*, 2016, n° 16.

BOQUET Damien et NAGY Piroska, *Sensible au Moyen Âge. Une histoire des émotions dans l'Occident médiéval*, Paris, Seuil, 2015.

BOQUET Damien et NAGY Piroska, « Une histoire des émotions incarnées », *Médiévales*, 2011, n° 61.

BOSSI Maurizio et GREPPI Claudio (dirs.), *Viaggi e scienza. Le istruzioni scientifiche per i viaggiatori nei secoli XVII-XIX*, Florence, Leo S. Olschki Editore, 2005.

BOTTIN Jacques et CALABI Donatella (dirs.), *Les étrangers dans la ville*, Paris, MSH, 1999.

BOUCHARD Julie, *Comment le retard vient aux Français. Analyse d'un discours sur la recherche, l'innovation et la compétitivité, 1940-1970*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2008.

BOUDARD Jacqueline, *Rome au XIXe siècle, vue à travers les guides de l'époque*, Moncalieri, Centro Interuniversitario di Ricerche sul Viaggio in Italia, 2003.

BOULOUmie Arlette et TRIVISANI-MOREAU Isabelle (dirs.), *Le génie du lieu. Des paysages en littérature*, Paris, Imago, 2005.

BOURGUET Marie-Noëlle, « Sur les traces du temps. Le paysage au ras du sol (fin XVIIIe siècle - début XIXe siècle) », in Hélène BLAIS, Claire FREDJ, Alain MESSAOUDI et Isabelle SURUN (dirs.), *Histoires d'espaces. Territoires et limites. Autour de Daniel Nordman*, Saint-Denis, Éditions Bouchène, 2018, pp. 67-82.

BOURGUET Marie-Noëlle, *Le monde dans un carnet : Alexander von Humbolt en Italie (1805)*, Paris, Editions du félin, 2017.

BOURGUET Marie-Noëlle, « Une mémoire de papier. Carnets de notes et journaux de voyages savants (XVIIIe-XIXe siècles) », in Sarga MOUSSA et Sylvain VENAYRE (dirs.), *Le voyage et la mémoire au XIXe siècle*, Paris, Créaphis, 2011, pp. 61-80.

BOURGUET Marie-Noëlle, « L'explorateur », in Michel VOVELLE (dir.), *L'homme des Lumières*, Paris, Seuil, 1996.

BOURGUET Marie-Noëlle et LICOPPE Christian, « Voyages, mesures et instruments : une nouvelle expérience du monde au siècle des Lumières », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 1997, n° 5, pp. 1115-1151.

BOURGUINAT Nicolas, « *Et in Arcadia Ego...* » *Voyages et séjours de femmes en Italie 1770-1870*, Montrouge, Éditions du Bourg, 2017.

BOURGUINAT Nicolas (dir.), *Voyageuses dans l'Europe des confins, XVIIIe - XXe siècles*, Strasbourg, PUS, 2014.

BOURGUINAT Nicolas, « Le voyage de jeunesse de Lamartine en Italie : de la libre mémoire à la mémoire libérée », in Sarga MOUSSA et Sylvain VENAYRE (dirs.), *Le voyage et la mémoire au XIXe siècle*, Paris, Créaphis, 2011.

BOURGUINAT Nicolas, « Traces et sens de l'Histoire chez les voyageuses françaises et britanniques dans l'Italie préunitaire (1815-1860) + Liste des voyageuses », *Genre & Histoire*, 2011, vol. 2, n° 9.

BOURGUINAT Nicolas (dir.), *Le voyage au féminin : perspectives historiques et littéraires, XVIIIe - XXe siècle*, Strasbourg, PUS, 2008.

BOURGUINAT Nicolas, « Voyage et genre, une interrogation renouvelée », in Nicolas BOURGUINAT (dir.), *Le voyage au féminin : perspectives historiques et littéraires, XVIIIe - XXe siècle*, Strasbourg, PUS, 2008, pp. 7-18.

BOURGUINAT Nicolas et VENAYRE Sylvain (dirs.), *Voyager en Europe de Humboldt à Stendhal : contraintes nationales et tentations cosmopolites*, Paris, Nouveau Monde Édition, 2007.

BOUTIER Jean, « Le Grand Tour : une pratique d'éducation des noblesses européennes (XVIe-XVIIIe siècles) », in Lucien BELY et ASSOCIATION DES HISTORIENS MODERNISTES DES UNIVERSITES (dirs.), *Le voyage à l'époque moderne*, Paris, PUPS, 2004.

BOUTINET Jean-Pierre, *Vers une société des agendas : une mutation de temporalités*, Paris, PUF, 2004.

BOUVIER Yves et LABORIE Léonard (dirs.), *L'Europe en transitions : énergie, mobilité, communication : XVIIIe - XXIe siècles*, Paris, Nouveau Monde Édition, 2016.

BOVET Magali, GRECO Pierre et PAPERT Seymour (dirs.), *Perception et notion du temps*, Paris, PUF, 1967.

BOYER Marc, *Histoire générale du tourisme du XVIe au XXIe siècle*, Paris, L'Harmattan, 2005.

BOYER Marc, *Histoire de l'invention du tourisme. XVIe-XIXe siècles. Origine et développement du tourisme dans le Sud-Est de la France*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aubre, 2000.

BOYER Marc, « Les séries de guides imprimés portatifs, de Charles Estienne aux XIXe et XXe siècles », in Gilles CHABAUD, Evelyne COHEN, Natacha COQUERY et Jérôme PENEZ (dirs.), *Les guides imprimés du XVIIe au XXIe siècle*, Paris, Belin, 2000, pp. 339-352.

BRAHIMI Denise, « Femmes voyageuses au XIXe siècle : la possibilité d'un classement ? », in Frank ESTELMANN, Sarga MOUSSA et Friedrich WOLFFZETTEL (dirs.), *Voyageuses européennes au XIXe siècle : identités, genres, codes*, Paris, PUPS, 2012, pp. 257-272.

BRAUD Michel, *La forme des jours. Pour une poétique du journal personnel*, Paris, Seuil, 2006.

BRAUDEL Fernand, *Les ambitions de l'Histoire*, Paris, Éditions de Fallois, 1997.

BRAUDEL Fernand, *La méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1993, 3 vol. Première édition en 1949.

BRAUDEL Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle. 1 : Les structures du quotidien : le possible et l'impossible*, Paris, Armand Colin, 1979.

BRAUDEL Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle. 2 : Les jeux de l'échange*, Paris, Armand Colin, 1979.

BRETAGNOLLE Anne et VERDIER Nicolas, « Les routes de la poste à cheval, de 1632 à 1833 », in Éric ZADORA-RIO (dir.), *Atlas Archéologique de Touraine, 53ème Supplément à la Revue Archéologique du Centre de la France*, Tours, FERAC, 2014.

BRETAGNOLLE Anne et VERDIER Nicolas, « L'extension du réseau des routes de poste en France, de 1708 à 1833 », in Muriel LE ROUX (dir.), *Postes d'Europe, XVIIIe-XXIe siècle : jalons d'une histoire comparée*, Paris, Comité pour l'histoire de La Poste, 2007, pp. 155-172.

BRETAGNOLLE Anne et VERDIER Nicolas, « La mesure postale, reflet des évolutions dans le rapport au temps et à la distance au siècle des Lumières », *Cahier de métrologie*, 2006, vol. 22-23, pp. 63-74.

BRETAGNOLLE Anne et VERDIER Nicolas, « Images d'un réseau en évolution : les routes de poste dans la France préindustrielle (XVIIe siècle - début XIXe siècle) », *M@ppemonde*, 2005, vol. 79, n° 3.

BRIFFAUD Serge, « Face au spectacle de la nature », in Alain CORBIN, Georges VIGARELLO et Jean-Jacques COURTINE (dirs.), *Histoire des émotions. II- Des Lumières à la fin du XIXe siècle*, Paris, Seuil, 2016, vol.2, pp. 57-78.

BRIOIST Pascal, *Espaces maritimes au XVIIIe siècle*, Neuilly, Atlande, 1997.

BROC Numa, *Les montagnes au siècle des Lumières*, Paris, CTHS, 1991.

BROC Numa, *La géographie des philosophes : géographes et voyageurs français au XVIIIe siècle*, Paris, Orphys, 1975.

BROC Numa, *Les montagnes vues par les géographes et les naturalistes de langue française au XVIIIe siècle*, Paris, Bibliothèque Nationale, 1969.

BROWN Christopher, *Encyclopedia of travel literature*, Santa Barbara, ABC-CLIO, 2000.

BRUNET Roger, « Analyse des paysages et sémiologie. Éléments pour un débat », in Alain ROGER (dir.), *La théorie du paysage en France (1974-1994)*, Seyssel, Champ Vallon, 1995, pp. 7-20.

BRUNOT André et COQUAND Roger, *Le corps des Ponts et Chaussées*, Paris, CNRS éditions, 1982.

BUISINE Alain, DODILLE Norbert et DUCHET Claude (dirs.), *L'exotisme : actes du colloque de Saint-Denis de la Réunion (7-11 mars 1988)*, Saint-Denis de la Réunion, Université de la Réunion, 1988.

BURKART Albrecht, BERTRAND Gilles et KRUMENACKER Yves (dirs.), *Commerce, voyage et expérience religieuse XVIe-XVIIIe siècle*, Rennes, PUR, 2007.

BUSER Pierre et DEBRU Claude, *Le temps, instant et durée : de la philosophie aux neurosciences*, Paris, Odile Jacob, 2011.

BUTOR Michel, *Œuvres complètes de Michel Butor. III, Répertoire 2*, Paris, La Différence, 2006.

BUZON Christine de et RICHARD-PAUCHET Odile (dirs.), *Littérature et voyages de santé*, Paris, Classique Garnier, 2017.

CABANTOUS Alain, *Histoire de la nuit XVIIe - XVIIIe siècle*, Paris, Fayard, 2009.

CABANTOUS Alain, CHAPPEY Jean-Luc, MORIEUX Renaud, RICHARD Natalie et WALTER François (dirs.), *Mer et montagne dans la culture européenne*, Rennes, PUR, 2011.

CABANTOUS Alain, LESPAGNOL André et PERON Françoise, *Les Français, la terre et la mer. XIIIe-XXe siècle*, Paris, Fayard, 2005.

CADOT Michel, « Train, modernité », in György TVERDOTA (dir.), *Écrire le voyage*, Paris, Presses de la Sorbonne nouvelle, 1994, pp. 25-36.

CAMPBELL John, *Past, space and self*, Cambridge, MIT press, 1994.

CARAION Marta, *Pour fixer la trace : photographie, littérature et voyage au milieu du XIXe siècle*, Genève, Droz, 2003.

CARDINAL Catherine, *La montre des origines au XIXe siècle*, Fribourg, Office du livre, 1985.

CARDINAL Catherine, HILAIRE-PEREZ Liliane, SPICQ Delphine et THEBAUD-SORGER Marie (dirs.), *L'Europe technicienne (XVe - XVIIIe siècle)*, Rennes, PUR, 2016.

CARNINO Guillaume, HILAIRE-PEREZ Liliane et KOBILJSKI Aleksandra (dirs.), *Histoire des techniques. Mondes, sociétés, cultures (XVIe-XVIIIe siècle)*, Paris, PUF, coll. « Nouvelle Clio », 2016.

CARON François, *Histoire des chemins de fer en France. I : 1740 - 1883*, Paris, Fayard, 1997.

CARON Jean-Claude et VERNUS Michel, *L'Europe au XIXe siècle : des nations aux nationalismes (1815-1914)*, Paris, Armand Colin, 2013.

CASSOU Jean, « Du voyage au tourisme », *Communications*, 1967, n° 10, pp. 25-34.

CATALA Michel, LEPAGE Dominique et MEURET Jean-Claude (dirs.), *Frontières oubliées, frontières retrouvées : marches et limites anciennes en France et en Europe*, Rennes, PUR, 2011.

CAUQUELIN Anne, *L'invention du paysage*, Paris, PUF, 2013.

CAUQUELIN Anne, *Le site et le paysage*, Paris, PUF, 2013.

CAVAILLES Henri, *La route française. Son histoire, sa fonction*, Paris, Armand Colin, 1946.

CHABAUD Gilles, « Les guides de Paris du XVIIe au début du XIXe siècle. Remarques sur une construction historique », in Gilles CHABAUD, Evelyne COHEN, Natacha COQUERY et Jérôme PENEZ (dirs.), *Les guides imprimés du XVIIe au XXe siècle*, Paris, Belin, 2000, pp. 71-80.

CHABAUD Gilles, COHEN Evelyne, COQUERY Natacha et PENEZ Jérôme (dirs.), *Les guides imprimés du XVIIe au XXe siècle*, Paris, Belin, 2000.

CHALVET Martine, *Une histoire de la forêt*, Paris, Seuil, 2011.

CHAPIRO Adolphe, *La Montre française du XVIe siècle jusqu'à 1900*, Paris, Ed. de l'Amateur, 1991.

CHAPIRO Adolphe, *Jean-Antoine Lépine, horloger (1720-1814) : histoire du développement de l'horlogerie en France, de 1760 à l'Empire*, Paris, Ed. de l'Amateur, 1988.

CHAPPEY Jean-Luc et GAINOT Bernard, *Atlas de l'Empire napoléonien 1799-1815. Ambitions et limites d'une nouvelle civilisation européenne*, Paris, Autrement, 2008.

CHAPRON Emmanuelle, « Du bon usage des recommandations : lettres et voyageurs au XVIIIe siècle », in Pierre-Yves BEAUREPAIRE et Pierrick POURCHASSE (dirs.), *Les circulations internationales en Europe, années 1680 - 1780*, Rennes, PUR, 2010, pp. 249-258.

CHAPRON Emmanuelle et MARIN Brigitte, « Voyages et construction du territoire, XVIIe-XIXe siècle », *Rives Méditerranéennes*, 2009, vol. 3, n° 34, pp. 7-9.

CHARBON Paul, *Au temps des malles-postes et des diligences. Histoire des transports publics et de la poste du XVIIe au XIXe siècle*, Schirmeck, Jean-Pierre Gyss, 1979.

CHARLE Christophe, *Discordance des temps : une brève histoire de la modernité*, Paris, Armand Colin, 2011.

CHARMASSON Thérèse (dir.), *Voyages et voyageurs : sources pour l'histoire des voyages / Actes du 130ème congrès national des sociétés historiques et scientifiques*, La Rochelle, 2005, Paris, CTHS, 2010.

CHARTIER Roger (dir.), *La correspondance. Les usages de la lettre au XIXe siècle*, Paris, Fayard, 1991.

CHARTIER Roger, « Le monde comme représentation », *Annales, Economies, Sociétés, Civilisations*, 1989, vol. 44, n° 6, pp. 1505-1520.

CHAUNU Pierre, *Histoire Science sociale. La durée, l'espace et l'homme à l'époque moderne*, Paris, Sedes, 1974.

CHENET François, *Le temps, temps cosmique, temps vécu*, Paris, Armand Colin, 2000.

CHENET Françoise et WIEBER Jean-Claude (dirs.), *Le paysage et ses grilles. Colloque de Cerisy*, Paris, L'Harmattan, 1996.

CHESNEAUX Jean, « Cinq propositions pour appréhender le temps », *Temporalités*, 2004, n° 1, pp. 107-117.

CHESNEAUX Jean, *Habiter le temps*, Paris, Bayard Éditions, 1996.

CHESSEX Pierre, « Voyages et voyageurs », in Michel DELON (dir.), *Dictionnaire européen des Lumières*, Paris, PUF, 1997.

CHEVALLIER Élisabeth, « Une méthode universelle pour voyager avec profit, par Léopold Berchtold », *Dix-huitième Siècle*, 1990, vol. 22, n° 1, pp. 13-23.

CHUPEAU Jacques, « Les récits de voyage aux lisières du roman », *Revue d'histoire littéraire de la France*, 1977, LXXVII, n° 3-4, pp. 536-553.

CHURCH Russel M., « Properties of the internal clock », *Annals of the New York academy of Sciences. Timing and time perception*, 1984, vol. 423, pp. 566-582.

CLAUZADE Laurent (dir.), « La mesure du temps », *Romantisme*, 2016, n°174, vol. 4.



COGNE Albane, BLOND Stéphane et MONTEGRE Gilles, *Les circulations internationales en Europe : 1680 - 1780*, Neuilly, Atlande, 2011.

COHEN Evelyne, « Les guides de voyages et de tourisme. Bibliographie indicative 1990-2010 », *In Situ*, 2011, n° 15.

COHEN Evelyne, « La hiérarchie monumentale de Paris au XXe siècle. Les étoiles dans les guides de tourisme consacrés à Paris », in Gilles CHABAUD, Evelyne COHEN, Natacha COQUERY et Jérôme PENEZ (dirs.), *Les guides imprimés du XVIIe au XXe siècle*, Paris, Belin, 2000, pp. 439-458.

COLLINI Silvia et VANNONI Antonella, *Les instructions scientifiques pour les voyageurs : XVIIe-XIXe siècle*, Paris, L'Harmattan, 2005.

COLLOT Michel, « Points de vue sur la perception des paysages », in Alain ROGER (dir.), *La théorie du paysage en France (1974-1994)*, Seyssel, Champ Vallon, 1995, pp. 210-223.

COMET Georges, « Les calendriers médiévaux, une représentation du monde », *Journal des savants*, 1992, vol. 1, n° 1, pp. 35-98.

COMPARATO Guillaume, *Barthélemy Faujas de Saint-Fond, parcours d'un homme de sciences mondain au tournant des Lumières (1741-1819)*, Université Grenoble Alpes, Grenoble, 2018.

CONCHON Anne, *Le péage en France au XVIIIe siècle. Les privilèges à l'épreuve de la réforme*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière, 2002.

CONSTANT Jean-Marie (dir.), *Les paysages à l'époque moderne*, Paris, PUPS, 2007.

CORBIN Alain, *Histoire du silence*, Paris, Albin Michel, 2016.

CORBIN Alain, « Les émotions individuelles et le temps qu'il fait », in Alain CORBIN, Georges VIGARELLO et Jean-Jacques COURTINE (dirs.), *Histoire des émotions. II- Des Lumières à la fin du XIXe siècle*, Paris, Seuil, 2016, vol.2, pp. 43-56.

CORBIN Alain, *La douceur de l'ombre. L'arbre, source d'émotions, de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Fayard, 2013.

CORBIN Alain (dir.), *La pluie, le soleil et le vent : une histoire de la sensibilité au temps qu'il fait*, Paris, Aubier, 2013.

CORBIN Alain (dir.), *L'avènement des loisirs, 1850 - 1960*, Paris, Flammarion, 2009.

CORBIN Alain, « La fatigue, le repos, la conquête du temps », in Alain CORBIN (dir.), *L'avènement des loisirs, 1850 - 1960*, Paris, Flammarion, 2009, pp. 363-392.

CORBIN Alain, *Le ciel et la mer*, Paris, Bayard, 2005.

CORBIN Alain, *L'homme dans le paysage*, Paris, Textuel, 2001.

CORBIN Alain, « Des origines de la perception du paysage », in Jean-Denys DEVAUGES et Didier MASEAU (dirs.), *Le voyage en France 1750 - 1914. Colloque de Compiègne 30 et 31*

mai 1997, Compiègne, Société des amis du Musée national de la voiture et du tourisme, 2000, pp. 59-61.

CORBIN Alain, *Les Cloches de la terre. Paysage sonore et culture sensible dans les campagnes au XIXe siècle*, Paris, Flammarion, 1994.

CORBIN Alain, « "Le vertige des foisonnements". Esquisse panoramique d'une histoire sans nom », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 1992, pp. 103-126.

CORBIN Alain, « L'arithmétique des jours au XIXe siècle », *Le Temps, le Désir et l'Horreur. Essais sur le XIXe siècle*, Paris, Aubier, 1991, pp. 9-22.

CORBIN Alain, « Histoire et anthropologie sensorielle », *Anthropologie et Sociétés*, 1990, vol. 14, n° 2, pp. 13-24.

CORBIN Alain, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage 1750-1840*, Paris, Aubier, 1988.

CORBIN Alain, *Le miasme et la jonquille : l'odorat et l'imaginaire social, XVIIIe-XIXe siècles*, Paris, Aubier - Montaigne, 1982.

CORBIN Alain, VIGARELLO Georges et COURTINE Jean-Jacques (dirs.), *Histoire des émotions. I- De l'Antiquité aux Lumières*, Paris, Seuil, 2016.

CORBIN Alain, VIGARELLO Georges et COURTINE Jean-Jacques (dirs.), *Histoire des émotions. II- Des Lumières à la fin du XIXe siècle*, Paris, Seuil, 2016.

CORVOL Andrée (dir.), *Forêt et paysage. Xe-XXIe siècle*, Paris, L'Harmattan, 2011.

COUDERC Paul, *Le calendrier*, Paris, PUF, coll. « Que sais-Je ? », 1993.

COUDREUSE Anne et SETH Catriona (dirs.), *Le Temps des femmes. Textes mémoriels des Lumières*, Paris, Classique Garnier, 2014.

COURCELLES Dominique et BAT Jean-pierre (dirs.), *Nature et paysages : l'émergence d'une nouvelle subjectivité à la Renaissance*. Paris, École des chartres, 2006.

COUSTANS Marie-Pia et GALAZZO Daniel, *Horlogerie française, le temps au quotidien*, Grenoble, Glénat, 2013.

COUSTILLAC Mechthild, Inderwildi Hilda et Lajarrig Jacques (dirs.), *Entre ombres et lumières : voyages en pays de langue allemande*, Toulouse, Presse universitaire du Midi, 2017.

COX Edward, *A reference guide to the literature of travel, including voyages, geographical descriptions, adventures, shipwrecks and expeditions*, Seattle, University of Washington, 1948, vol.1 -The Old World.

CRARY Jonathan, *Techniques de l'observateur : vision et modernité au XIXe siècle*, Bellevaux, Éditions Dehors, 2016.

CZEISLER Charles, DUFFY Jeanne, SHANAHAN Theresa et BROWN Joseph, « Stability, Precision, and Near-24-Hour Period of the Human Circadian Pacemaker », *Science*, 1999, vol. 284, n° 5423, pp. 2177-2181.

DAMIEN Elsa, *La notion de guide à l'épreuve du tourisme naissant. Les voyageurs anglo-saxons en Italie à l'ère industrielle*, Paris III - Sorbonne Nouvelle, Paris, 2004.

DAUMAS Maurice (dir.), *Histoire générale des techniques. 2 : Les premières étapes du machinisme : XVe - XVIIIe siècle*, Paris, PUF, 1996.

DAUMAS Maurice (dir.), *Histoire générale des techniques. 3 : l'expansion du machinisme : 1725-1860*, Paris, PUF, 1996.

DAUMAS Maurice, *Le cheval de César, ou le mythe des révolutions techniques*, Paris, Édition des Archives contemporaines, 1985.

DAUZET Pierre, *Le siècle des chemins de fer en France (1821-1938)*, Paris, Belin, 1948.

DEBRU Claude, *Le sens du futur : une science du temps au XIXe siècle*, Paris, Hermann, 2012.

DEBYSER Jacques, *Un nouveau regard sur la nature : Temps, espace et matière au siècle des Lumières*, Paris, EDP Sciences - Observatoire de Paris, 2007.

DEFOSSEZ Léopold, *Les Savants du XVIIe siècle et la mesure du temps*, Lausanne, Éditions du Journal suisse d'horlogerie et de bijouterie, 1946.

DEL LITTO Victor et KANCEFF Emanuele (dirs.), *Le journal de voyage et Stendhal*, Genève - Paris, Champion - Slatkine, 1986.

DELACROIX Christian, DOSSE François et GARCIA Patrick (dirs.), *Historicités*, Paris, La Découverte, 2009.

DELACROIX Christian, GARCIA Patrick, OFFENSTADT Nicolas et DOSSE François (dirs.), *Historiographies. Concepts et débats*, Paris, Gallimard, 2010, vol.2.

DELATTRE Simone, *Les douze heures noires : la nuit à Paris au XIXe siècle*, Paris, Albin Michel, 2000.

DELON Michel, « L'éveil de l'âme sensible », in Alain CORBIN, Georges VIGARELLO et Jean-Jacques COURTINE (dirs.), *Histoire des émotions. II- Des Lumières à la fin du XIXe siècle*, Paris, Seuil, 2016, pp. 11-41.

DELON Michel, *L'idée d'énergie au tournant des Lumières : 1770-1820*, Paris, PUF, 1988.

DELUERMOZ Quentin, « Les formes incertaines du temps. Une histoire des historicités est-elle possible ? », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2013, vol. 1, n° 117, pp. 3-11.

DELUERMOZ Quentin, FUREIX Emmanuel, MAZUREL Hervé et OUALDI M'hamed, « Écrire l'histoire des émotions : de l'objet à la catégorie d'analyse », *Revue d'histoire du XIXe siècle*, 2013, vol. 2, n° 47, pp. 155-189.

DELVIT Philippe et TAILLEFER Michel (dirs.), *À la conquête du temps et de l'espace : la révolution des transports*, Toulouse, PUT, 1998.

DEMARTINI Anne-Emmanuelle et KALIFA Dominique (dirs.), *Imaginaire et sensibilités au XIXe siècle. Études pour Alain Corbin*, Paris, Créaphis, 2005.

DENIS Vincent, « Administrer l'identité. Le premier âge des papiers d'identité en France (XVIIIe-milieu XIXe) », *Labyrinthe*, 2000, n° 5, pp. 25-42.

DENOYELLE Josef, « La réforme grégorienne », in Jacques LE GOFF, Jean LEFORT et Perrine MANE (dirs.), *Les calendriers. Leurs enjeux dans l'espace et dans le temps*, Paris, Hermann, 2016.

DEQUIDT Marie-Agnès, « Les horlogers parisiens et le temps : afficher l'heure officielle ou mesurer les durées ? », *Romantisme*, 2016, vol. 4, n° 174, pp. 20-28.

DEQUIDT Marie-Agnès, *Horlogers des Lumières. Temps et société à Paris au XVIIIe siècle*, Paris, CTHS, 2014.

DEQUIDT Marie-Agnès, « Comment mesurer l'intériorisation du temps ? (Paris, début XIXe siècle) », *Revue d'histoire du XIXe siècle*, 2012, n° 45, pp. 69-81.

DEQUIDT Marie-Agnès, « La qualité de l'horlogerie commune à Paris, à la fin du XVIIIe siècle », *Histoire & mesure*, 2012, vol. 2, XVII, pp. 137-164.

DESPOIX Philippe, *Le monde mesuré. Dispositif de l'exploration à l'âge des Lumières*, Genève, Droz, 2005.

DESPORTES Marc, *Paysages en mouvement : transports et perception de l'espace XVIIIe - XXe siècle*, Paris, Gallimard, 2005.

DESPORTES Marc et PICON Antoine, *De l'espace au territoire. L'aménagement en France, XVIe-XXe siècles*, Paris, Presses de l'école nationale des ponts et chaussées, 1997.

DEVANTHERY Ariane, *Itinéraires : guides de voyage et tourisme alpin, 1780-1929*, Paris, PUPS, 2016.

DEVANTHERY Ariane, « Quelles stratégies pour dire l'espace dans un guide voyage . L'entrée « Lausanne » dans quelques guides entre 1714 et aujourd'hui », in Paola POLITO et Alberto RONCACCIA (dirs.), *Entre espaces et paysage. Pour une approche interdisciplinaire*, Lausanne, Revue Etude de lettres, 2013, pp. 91-108.

DEVANTHERY Ariane, « Du savoir spécialisé au savoir vulgarisé, réflexion autour de la naissance des guides de voyage « modernes » », in Gilles BERTRAND et Alain GUYOT (dirs.), *Des « Passeurs » entre science, histoire et littérature. Contribution à l'étude de la construction des savoirs (1750-1840)*, Grenoble, ELLUG, 2011, pp. 109-123.

DEVANTHERY Ariane, « Entre itinéraires et trajets : représentations des déplacements dans les guides de voyage au tournant du XIXe siècle », *In Situ*, 2011, n° 15.

DEVAUGES Jean-Denys et MASSEAU Didier (dirs.), *Le voyage en France 1750-1914. Colloque de Compiègne 30 et 31 mai 1997*, Compiègne, Société des amis du Musée national de la voiture et du tourisme, 2000.

DIAZ Brigitte, *L'épistolaire ou la pensée nomade*, Paris, PUF, 2002.

DIDIER Béatrice, *Le journal intime*, Paris, PUF, 1976.

DINET Dominique, GRANDHOMME Jean-Noël et LABOULAIS Isabelle (dirs.), *Les formes du voyage*, Strasbourg, PUS, 2010.

DOCKES Pierre, *L'espace dans la pensée économique du XVIe au XVIIIe siècle*, Paris, Flammarion, 1969.

DOHRN-VAN ROSSUM Gerhard, *Histoire de l'heure. L'horlogerie et l'organisation moderne du temps*, Paris, MSH, 1997.

DOIRON Normand, *L'art de voyager : le déplacement à l'époque classique*, Sainte-Foy, Presses Université de Laval, 1995.

DOLLFUS Charles, « Les origines de la construction métallique des navires », in Michel MOLLAT (dir.), *Les origines de la navigation à vapeur*, Paris, PUF, 1970, pp. 63-71.

DREVILLON Hervé, *Introduction à l'histoire culturelle de l'Ancien Régime*, Paris, Sedes, 1997.

DREVILLON Hervé, *Lire et écrire l'avenir : l'astrologie dans la France du Grand siècle, 1610-1715*, Seyssel, Champ Vallon, 1996.

DROIT-VOLET Sylvie, « Time does not fly but slow down in old age », *Time and Society*, 2016, 0(0), pp. 1-23.

DROIT-VOLET Sylvie, « L'estimation du temps : perspective développementale », *L'année psychologique*, 2000, vol. 100, n° 3, pp. 443-464.

DROIT-VOLET Sylvie et GIL Sandrine, « The time-emotion paradox », *Philosophical Transactions of the Royal Society B*, 2009, vol. 364, n° 1525, pp. 1943-1953.

DROIT-VOLET Sylvie et GIL Sandrine, « Time perception, depression and sadness », *Behavioural Processes*, 2008, vol. 80, pp. 169-176.

DROIT-VOLET Sylvie et MECK Warren H., « How emotions colour our perception of time », *Trends in Cognitive Sciences*, 2007, vol. 11, n° 12, pp. 504-513.

DUBAR Claude, « Régimes de temporalités et mutation des temps sociaux », *Temporalités*, 2004, n° 1.

DUBAR Claude et THOEMMES Jens (dirs.), *Les temporalités dans les sciences sociales*, Toulouse, Octarès, 2013.

DUBOST Jean-François et SAHLINS Peter, *Si on faisait payer les étrangers ? Louis XIV, les immigrés et quelques autres*, Paris, Flammarion, 1999.

DUCHENE Hervé, *Le voyage en Grèce ; anthologie du Moyen âge à l'époque contemporaine*, Paris, Robert Laffont, 2003.

DUCHET Michèle, *Anthropologie et histoire au siècle des Lumières*, Paris, Albin Michel, 1995.

DUFIEF Pierre-Jean (dir.), *La lettre de voyage*, Rennes, PUR, 2007.

DUFIEF Pierre-Jean, *Les écritures de l'intime. La correspondance et le journal. Actes du colloque de Brest, 23-24-25 octobre 1997*, Paris, Honoré Champion, 2000.

DUPONT Jean-Claude (dir.), *Histoire de la mémoire : pathologie, psychologie et biologie*, Paris, Vuibert, 2005.

DURAND Gilbert, *Les structures anthropologiques de l'imaginaire*, Paris, Dunod, 1992.

DURANTON Henri, « Le temps immobile de la continuité monarchique (XVIe-XVIIIe siècles) », in Paule PETITIER et Gisèle SEGINGER (dirs.), *Les formes du temps : rythmes, histoire, temporalité*, Strasbourg, PUS, 2007, pp. 21-32.

DURKHEIM Émile et MAUSS Marcel, « De quelques formes primitives de classification. Contribution à l'étude des représentations collectives », *L'Année Sociologique*, 1901-1902, vol. 6, pp. 1-72.

EHRARD Jean, *L'idée de nature en France dans la première moitié du XVIIIe siècle*, Paris, Albin Michel, 1994.

ELIAS Norbert, *Du temps*, Paris, Fayard, 1996.

ENGEL Claire-Éliane, *Les écrivains à la montagne : ces monts sublimes (1803-1895)*, Paris, Delagrave, 1936.

ENGEL Claire-Éliane, *Les écrivains à la montagne : ces monts affreux (1650-1810)*, Paris, Delagrave, 1934.

ENGEL Claire-Éliane, *La littérature alpestre en France et en Angleterre aux XVIIIe et XIXe siècles*, Chambéry, Dardel, 1930.

ESTELMANN Frank, MOUSSA Sarga et WOLFZETTEL Friedrich (dirs.), *Voyageuses européennes au XIXe siècle : identités, genres, codes*, Paris, PUPS, 2012.

FABIAN Johannes, *Le temps & les autres. Comment l'anthropologie construit son objet*, Toulouse, Anacharsis, 2006.

FARRUGIA Francis, « Une brève histoire des temps sociaux : Durkheim, Halbwachs, Gurwitsch », *Cahiers internationaux de sociologie*, 1999, vol. 106, n° 1, pp. 95-117.

FAU Élise, « Le cheval dans le transport public au XIXe siècle, à travers les collections du musée national de la Voiture et du Tourisme, Compiègne », *In Situ*, 2015, vol. 2, n° 27.

FAURE Elisabeth, *À la recherche de l'île oubliée : la Sardaigne des voyageurs 1792-1909*, Université Grenoble Alpes, Grenoble, 2017.

FAYOLLE Sophie, GIL Sandrine et DROIT-VOLET Sylvie, « Fear and time : Fear speeds up the internal clock », *Behavioural Processes*, 2015, vol. 120, pp. 135-140.

FEBVRE Lucien, *Le problème de l'incroyance au 16e siècle*, Paris, Albin Michel, 1968.

FEBVRE Lucien, « La sensibilité et l'histoire. Comment reconstituer la vie affective d'autrefois », *Annales d'histoire sociale*, 1941, vol. 3, n° 1-2, pp. 5-20.

FEDIER François, *Le temps et le monde. De Heidegger à Aristote*, Paris, Pocket, 2010.

FLECHON Dominique, *La conquête du temps : l'histoire de l'horlogerie des origines à nos jours : découvertes - inventions - progrès*, Paris, Flammarion, 2011.

FLICHY Patrice, *Une histoire de la communication moderne. Espace public et vie privée*, Paris, La Découverte, 1997.

FLONNEAU Mathieu et GUIGUENO Vincent (dirs.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, PUR, 2009.

FONTANILLE Jacques, « Paysages : le ciel, la terre et l'eau », in Paola POLITO et Alberto RONCACCIA (dirs.), *Entre espaces et paysage. Pour une approche interdisciplinaire*, Lausanne, Revue Etude de lettres, 2013, pp. 231-246.

FORDHAM Georges, *Guides routiers, itinéraires et cartes routières de l'Europe de 1500 à 1850*, Lille, Lefebvre-Ducrocq, 1926.

FOSTER Shirley, *Across new worlds. Nineteenth-century women travelers and their writings*, New York, Harvester Wheatsheaf, 1990.

FOUGERE Éric, *Les voyages et l'ancrage : représentation de l'espace insulaire à l'âge classique et aux Lumières 1615-1797*, Paris, L'Harmattan, 1995.

FOURNIER Vincent, *Le voyage en Scandinavie : anthologie de voyageurs 1627-1914*, Paris, Robert Laffont, 2001.

FRAISSE Paul, *Psychologie du rythme*, Paris, PUF, 1974.

FRAISSE Paul, *Psychologie du temps*, Paris, PUF, 1967.

FRANCK Michel, *Désirs d'ailleurs, essai d'anthropologie du voyage*, Québec, Presses Université de Laval, 2004.

FUREIX Emmanuel, *Le siècle des possibles 1814-1914*, Paris, PUF, 2014.

FUREIX Emmanuel et JARRIGE François, *La modernité désenchantée. Relire l'histoire du XIXe siècle français*, Paris, La Découverte, 2015.

FUSTIER Pierre, *L'homme et les routes. De la matière, de l'énergie, de la pensée*, Paris, A et J. Picard, 1972.

FUSTIER Pierre, *La route. Voies antiques, chemins anciens, chaussées modernes*, Paris, A et J. Picard, 1968.

- GANNIER Odile, « Auto-dénigrement et autodérision de l'écrivain voyageur : une rhétorique du chleuasme », in François MOUREAU, Marie-Christine GOMEZ-GERAUD et Philippe ANTOINE (dirs.), *Itinéraires littéraires du voyage*, Paris, ADIREL, 2013, pp. 231-242.
- GANNIER Odile, *La littérature de voyage*, Paris, Ellipses, 2001.
- GAPAILLARD Jacques, *Histoire de l'heure en France*, Paris, Vuibert, 2011.
- GARNIER Guillaume, *L'Oubli des peines. Une histoire du sommeil, 1770-1850*, Rennes, PUR, 2013.
- GAUTIER DALCHE Patrick, « Le temps et l'espace », in Jacques DALARUN (dir.), *Le Moyen Âge en lumière*, Paris, Fayard, 2002, pp. 35-63.
- GENDRAT-CLAUDEL Aurélie, *Le paysage « fenêtre ouverte » sur le roman. Le cas de l'Italie romantique*, Paris, PUPS, 2007.
- GENETTE Gérard, *Discours du récit*, Paris, Seuil, 2007.
- GEORGEON François et HITZEL Frédéric, *Les ottomans et le temps*, Leyde, Brill, 2012.
- GIGASE Marc, HUMAIR Cédric et TISSOT Laurent (dirs.), *Le tourisme comme facteur de transformation économiques, techniques et sociales (XIXe-XXe siècles)*, Neuchâtel, Éditions Alphil - Presses universitaires suisses, 2014.
- GIORDANO Nanni, *The colonization of time : ritual, routine and resistance in the British Empire*, Manchester, MUP, 2012.
- GIRAULT René, *Peuples et nations d'Europe au XIXe siècle*, Paris, Hachette, 1996.
- GLENNIE Paul et THRIFT Nigel, *Shaping the Day. A History of Timekeeping in England and Wales 1300-1800*, Oxford, OUP, 2009.
- GOGER Jean-Marcel, « Les mutations routières dans la France du XIXe siècle », in Philippe DELVIT et Michel TAILLEFER (dirs.), *À la conquête du temps et de l'espace : la révolution des transports*, Toulouse, PUT, 1998.
- GOGER Jean-Marcel, « Le temps de la route exclusive en France 1750 - 1850 », *Histoire, économie et société*, 1992, n° 4.
- GOGER Jean-Marcel, *La politique routière en France de 1716 à 1815*, Paris, EHESS, 1988.
- GOLDBETER Albert, *La vie oscillatoire. Au cœur des rythmes du vivant*, Paris, Odile Jacob, 2010.
- GOMEZ-GERAUD Marie-Christine (dir.), *Les modèles du récit de voyage*, Nanterre, Centre de Recherches du département de français de Paris X Nanterre, 1990.
- GONZALEZ BERNALDO Pilar et HILAIRE-PEREZ Liliane (dirs.), *Les savoirs-monde? Mobilité et circulation des savoirs depuis le Moyen Âge*, Rennes, PUR, 2015.



- GOUBERT Pierre et ROCHE Daniel, *Les français et l'Ancien Régime. 2 : Culture et société*, Paris, Armand Colin, 1991.
- GOULEMOT Jean, LIDSKY Paul et MASSEAU Didier, *Le voyage en France : anthologie des voyageurs européens en France*, Paris, Robert Laffont, 1995, 2 vol.
- GRANGER Christophe, « La montre », in Pierre SINGARAVELOU et Sylvain VENAYRE (dirs.), *Histoire du monde au XIXe siècle*, Paris, Fayard, 2017.
- GRANGER Christophe, « Retour sur la méthode », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2014, n° 123, pp. 173-191.
- GRANGER Christophe et MAZUREL Hervé, « L'histoire des sensibilités en cinquante classiques », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2014, vol. 3, n° 123, pp. 49-51.
- GRANIER Jean, *La mesure du temps*, Paris, PUF, coll. « Que sais-je ? », 1958.
- GREEN André, *Le temps éclaté*, Paris, Édition de Minuit, 2000.
- GREVE Claude, *Le voyage en Russie, anthologie des voyageurs français*, Paris, Robert Laffont, 1990.
- GRIENER Pascal, *La république de l'oeil. L'expérience de l'art au siècle des Lumières*, Paris, Odile Jacob, 2010.
- GRIEP Wolfgang et PELZ Annegret, *Frauen reisen : ein bibliographisches Verzeichnis deutschsprachiger*, Bremen, Temmen, 1995.
- GRIMALDI Nicolas, *Ontologie du temps : l'attente et la rupture*, Paris, PUF, 1993.
- GRIMALDI Nicolas, *Le désir et le temps*, Paris, PUF, 1971.
- GROSSER Thomas, « La perception du paysage chez les voyageurs allemands en France », *Revue germanique internationale*, 1997, vol. 7, pp. 31-46.
- GUENTNER Wendelin, *Esquisses littéraires : rhétorique du spontané et récit de voyage au XIXe siècle*, Saint-Genouph, Nizet, 1997.
- GUENTNER Wendelin, « Comment le récit de voyage devient littéraire au XVIIIe siècle », *Studies on Voltaire and eighteenth century*, 1992, n° 296.
- GUEVARA Iolanda et PUIG Carles, *Les mesures du monde : calendriers, longueurs et mathématiques*, Paris, RBA, 2013.
- GUIGUENO Vincent, « Les paysages de la vitesse », in Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO (dirs.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, PUR, 2009, pp. 97-102.
- GUILCHER Goulven, « Les guides européens et leurs auteurs : clefs de lecture », *In Situ*, 2011, n° 15.

GUILCHER Goulven, « Naissance et développement du guide de voyage imprimé : du guide unique à la série, une stratégie de conquête des lecteurs ? », in Gilles CHABAUD, Evelyne COHEN, Natacha COQUERY et Jérôme PENEZ (dirs.), *Les guides imprimés du XVIIe au XXe siècle*, Paris, Belin, 2000, pp. 81-93.

GUILCHER Goulven, « Les Guides de voyage : pistes de recherche et bibliographie sommaire », *Revue française de civilisation britannique*, 1996, vol. 8, n° 4, pp. 123-147.

GUILLERME André, *Corps à corps sur la route. Les routes, les chemins et l'organisation des services au XIXe siècle*, Paris, Presses de l'école nationale des ponts et chaussées, 1984.

GURVITCH George, *La multiplicité des temps sociaux*, Paris, Centre de la documentation française, 1961.

GUSDORF Georges, *Les sciences humaines et la pensée occidentale. XI : l'Homme romantique*, Paris, Seuil, 1984.

GUSDORF Georges, *Les sciences humaines et la pensée occidentale. IX : Fondements du savoir romantique*, Paris, Seuil, 1982,

GUSDORF Georges, *Les sciences humaines et la pensée occidentale. VII Naissance de la conscience romantique au siècle des Lumières*, Paris, Seuil, 1976..

GUSDORF Georges, *Les sciences humaines et la pensée occidentale. V : Dieu, la nature, l'homme au siècle des Lumières*, Paris, Seuil, 1972,

GUSDORF Georges, *Les sciences humaines et la pensée occidentale. IV : Les principes de la pensée au siècle des Lumières*, Paris, Seuil, 1971.

GUSDORF Georges, *Mémoire et personne*, Paris, PUF, 1950, 2 vol.

GUYOT Alain, *Analogie et récit de voyage : voir, mesurer, interpréter le monde*, Paris, Garnier, 2012.

GUYOT Alain, « Le Grand Nord : un modèle pour les Alpes au XVIIIe siècle ? », in Éric SCHNAKENBOURG (dir.), *Figures du Nord : Scandinavie, Groenland, Sibérie : perceptions et représentations des espaces septentrionaux du Moyen Âge au XVIIIe siècle*, Rennes, PUR, 2012, pp. 205-214.

GUYOT Alain, « Le récit de voyage en montagne au tournant des Lumières », *Sociétés & Représentations*, 2006, vol. 1, n° 21, pp. 119-134.

GUYOT Alain, « Le Nord : un paysage à lire ou à inventer ? Ampère et Marmier en Scandinavie (1827-1839) », in Kajsa ANDERSON (dir.) *L'image du Nord chez Stendhal et les Romantiques*, Örebro, Université d'Örebro, 2004, vol.1, pp. 330-344.

GUYOT Alain et LE HUENEN Roland, *L'Itinéraire de Paris à Jérusalem : l'invention du voyage romantique*, Paris, PUPS, 2006.

HABERMAS Jürgen, *Le Discours philosophique de la modernité*, Paris, Gallimard, 1988.

HAFID-MARTIN Nicole, « Voyage et connaissance au tournant des Lumières (1780 - 1820) », *Studies on Voltaire and eighteenth century*, 1995, vol. 334.

HALBWACHS Maurice, *La mémoire collective*, Paris, Albin Michel, 1997. Première édition (posthume) en 1950.

HALBWACHS Maurice, *Les cadres sociaux de la mémoire*, Paris, Albin Michel, 1994. Première édition en 1925.

HALL Edward T., *La danse de la vie : temps culturel, temps vécu*, Paris, Seuil, 1984.

HANCOCK Claire, *Paris et Londres au XIXe siècle. Représentations dans les guides et récits de voyage*, Paris, CNRS éditions, 2003.

HARDER Hermann, « Le « déjà-vu » et le second séjour de Goethe en Italie », in François MOUREAU (dir.), *Le second voyage ou le déjà-vu*, Paris, Klincksieck, 1996, pp. 87-98.

HAROCHE-BOUZINAC Geneviève, ESMEIN-SARRAZIN Camille, RIDEAU Gaël et VICKERMANN Gabriele (dirs.), *L'anecdote entre littérature et histoire : à l'époque moderne*, Rennes, PUR, 2015.

HARP Stephen L., « Time and tourism : taylorism in guides to the French regions », *Entreprises et histoire*, 2007, n° 47, pp. 61-72.

HARTOG François, « Faire du temps / faire avec le temps », in Jean BIRNBAUM (dir.), *Où est passé le temps ?*, Paris, Gallimard, 2012, pp. 49-64.

HARTOG François, « Historicité / régimes d'historicité », in Christian DELACROIX, Patrick GARCIA, Nicolas OFFENSTADT et François DOSSE (dirs.), *Historiographies. Concepts et débats*, Paris, Gallimard, 2010, vol.2, pp. 766-771.

HARTOG François, *Régimes d'historicité. Présentisme et expérience du temps*, Paris, Seuil, 2003.

HATWELL Yvette et FRAISSE Paul, *Toucher l'espace : la main et la perception tactile de l'espace*, Villeneuve d'Ascq, PUL, 1986.

HAVELANGE Carl, *De l'œil et du monde. Une histoire du regard au seuil de la modernité*, Paris, Fayard, 1998.

HAY Louis (dir.), *De la lettre au livre : sémiotique des manuscrits littéraires*, Paris, CNRS éditions, 1989.

HAZARD Paul, *La crise de la conscience Européenne (1680-1715)*, Paris, Fayard, 2005.

HEIDEGGER Martin, *Être et temps*, Paris, Gallimard, 1986.

HENIN Emmanuelle, « Rome, un lieu commun ? Usage et usure du topos dans les récits des voyageurs français à Rome au XVIIe siècle », *Revue d'histoire littéraire de la France*, 2004, vol. 104, n° 3, pp. 597-619.

HENRY Philippe, « La perception et l'usage du temps au XIIIe siècle », in Catherine CARDINAL, François JEQUIER, Jean-Marc BARRELET et André BEYNER (dirs.), *L'homme et le temps en Suisse, 1291-1991*, La Chaux-de-Fonds, Institut L'homme et le temps, 1991.

HERMON-BELOT Rita, « Le calendrier révolutionnaire », in Jacques LE GOFF, Jean LEFORT et Perrine MANE (dirs.), *Les calendriers. Leurs enjeux dans l'espace et dans le temps*, Paris, Hermann, 2016.

HERR-LAPORTE Catherine, « « Rien ne sert de courir ; il faut partir à point » : temps et mobilité dans un long XVIIIe siècle », *Artefact. Techniques, histoire et sciences humaines*, 2019, n° 19, pp. 177-201.

HERSANT Yves, *Italie : anthologie des voyageurs français aux XVIIIe et XIXe siècles*, Paris, Robert Laffont, 1988.

HERSCH Jeanne et POIRIER René (dirs.), *Entretiens sur le temps*, Paris, Mouton, 1967.

HILAIRE-PEREZ Liliane, « Les échanges techniques entre la France et l'Angleterre au XVIIIe siècle : la révolution industrielle en question », in Pierre-Yves BEAUREPAIRE et Pierrick POURCHASSE (dirs.), *Les circulations internationales en Europe, années 1680-1780*, Rennes, PUR, 2010, pp. 197-212.

HILAIRE-PEREZ Liliane, *L'invention technique au siècle des Lumières*, Paris, Albin Michel, 2000.

HILAIRE-PEREZ Liliane, *L'expérience de la mer : les Européens et les espaces maritimes au XVIIIe siècle*, Paris, Seli Arslan, 1997.

HILAIRE-PEREZ Liliane et GARÇON Anne-Françoise (dirs.), *Les chemins de la nouveauté : innover, inventer au regard de l'histoire*, Paris, CTHS, 2003.

HILAIRE-PEREZ Liliane, SIMON Fabien et THEBAUD-SORGER Marie (dirs.), *L'Europe des sciences et des techniques. Un dialogue des savoirs, XVe-XVIIIe siècle*, Rennes, PUR, 2016.

HILAIRE-PEREZ Liliane et VERNA Catherine, « Histoire économique et histoire des techniques (XVe-XVIIIe siècle) », *Artefact. Techniques, histoire et sciences humaines*, 2016, n° 4, pp. 13-30.

HIRSCH Thomas, *Le temps des sociétés : d'Émile Durkheim à Marc Bloch*, Paris, EHESS, 2016.

HOBBSAWM Eric J., *L'ère des révolutions*, Bruxelles, Complexe, 1987.

HODGSON Barbara, *Les aventurières, XVIIe-XIXe siècles. Récits de femmes voyageuses*, Paris, Seuil, 2002.

HOERL Christophe et MCCORMACK Teresa, *Time and memory : issues in philosophy and psychology*, Oxford, OUP, 2001.

HORROCKS Ingrid, *Women Wanderers and the Writing of Mobility, 1784-1814*, Cambridge, CUP, 2017.

HUBERT Marie-Clotilde, *Construire le temps : normes et usages chronologiques du Moyen âge à l'époque moderne*, Paris - Genève, Honoré Champion - Droz, 2000.

HUBIER Sébastien, *Littératures intimes. Les expressions du moi, de l'autobiographie à l'autofiction*, Paris, Armand Colin, 2003.

HUGUET Michèle, *L'ennui ou la douleur du temps*, Paris, Masson, 1987.

HUGUET Michèle, *L'ennui et ses discours*, Paris, PUF, 1984.

HULME Peter et YOUNGS Tim (dirs.), *The Cambridge companion to travel writing*, Cambridge, CUP, 2002.

HUSSERL Edmund, *Leçons pour une phénoménologie de la conscience intime du temps*, 6<sup>e</sup> éd., Paris, PUF, 2012.

INGAMELLS John, *A dictionary of British and Irish travellers in Italy, 1701-1800*, New Haven - London, Yale University Press, 1997.

JAKOB Michael, *Paysage et temps : comment sortir du musée du paysage contemporain*, Gollion, Infolio éditions, 2007.

JAMAUX-GOHIER Théotiste, « Vitesse et durée des voyages au temps de la poste aux chevaux », in Claude MAZAURIC (dir.), *Temps social, temps vécu. 129<sup>e</sup> congrès national des sociétés historiques et scientifiques*, Besançon 2004, Paris, CTHS, 2007.

JANDOT Olivier, *Les délices du feu. L'homme, le chaud et le froid à l'époque moderne*, Ceyzérieu, Champ Vallon, 2017.

JARVIS Robin, *Romantic writing and pedestrian travel*, Basingstoke, Macmillan, 1997.

JONARD Norbert, *L'ennui dans la littérature européenne : des origines à l'aube du XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Honoré Champion, 1988.

JONG Herman J. DE, « Les transports intérieurs aux Pays-Bas avant et pendant la formation du réseau ferroviaire (1800-1880) », *Histoire, économie et société*, 1992, n° 1, pp. 71-79.

JOUANNIC Jean, « Historique de la mesure du temps », *Culture technique*, 1983, n° 9, pp. 127-135.

JOUHAUD Christian, RIBARD Dinah et SCHAPIRA Nicolas, *Histoire, littérature, témoignage : écrire les malheurs du temps*, Paris, Gallimard, 2009.

JULLIEN Vincent (dir.), *Le calcul des longitudes : un enjeu pour les mathématiques, l'astronomie, la mesure du temps et la navigation*, Rennes, PUR, 2002.

KANCEFF Emanuele, « Les différents visages du journal de voyage en Italie », in Victor DEL LITTO et Emanuele KANCEFF (dirs.), *Le journal de voyage et Stendhal*, Genève - Paris, Champion - Slatkine, 1986, pp. 183-189.

KARLA Anna, « Temporalité du témoignage sur la Révolution française », *Romantisme*, 2016, vol. 4, n° 174, pp. 62-71.

- KAUFMANN Pierre, *L'expérience émotionnelle de l'espace*, Paris, Vrin, 1999.
- KLARSFELD André, *Les horloges du vivant. Comment elles rythment nos jours et nos nuits*, Paris, Odile Jacob, 2009.
- KNOPPER Françoise et MONDOT Jean (dirs.), *Voyages... Voyages... Hommage à Alain Ruiz*, Pessac, PUB, 2010.
- KNOPPER Françoise et RUIZ Alain (dirs.), *Les voyageurs européens sur les chemins de la guerre et de la paix du temps des Lumières au début du XIXe siècle*, Pessac, PUB, 2006.
- KOSELLECK Reinhart, *Le futur passé. Contribution à la sémantique des temps historiques*, Paris, EHESS, 1990.
- KOYRE Alexandre, *Du monde clos à l'univers infini*, Paris, Gallimard, 1973.
- KURY Lorelai, *Histoire naturelle et voyages scientifiques (1780-1830)*, Paris, L'Harmattan, 2003.
- KURY Lorelai, « Les instructions de voyage dans les expéditions scientifiques françaises (1750-1830) », *Revue d'histoire des sciences*, 1998, vol. 51, n° 1, pp. 65-92.
- LABORIE Léonard, « Navigation, itinérance, enracinement : la mobilité aux frontières de l'histoire de la communication et de l'histoire des transports », in Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO (dirs.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, PUR, 2009, pp. 75-87.
- LABOULAIS Isabelle (dir.), *Les usages de la carte*, Strasbourg, PUS, 2008.
- LABOULAIS Isabelle, *Comblant les blancs de la carte*, Strasbourg, PUS, 2004.
- LACOSTE Claudine, « Le journal du voyageur romantique dans les Alpes », in Victor DEL LITTO et Emanuele KANCEFF (dirs.), *Le journal de voyage et Stendhal*, Genève - Paris, Champion - Slatkine, 1986.
- LACOSTE Claudine, *Les Alpes romantiques. Le thème des Alpes dans la littérature française de 1800 à 1850*, Genève, Slatkine, 1981.
- LACOSTE Jean, *Le « Voyage en Italie » de Goethe*, Paris, PUF, 1999.
- LAFARGA Francisco, « Voyageurs espagnols dans l'Europe du XVIIIe siècle », *Intercambio*, 1992, n° 3, pp. 17-28.
- LAMBLIN Bernard, *Peinture et temps*, Paris, Klincksieck, 1983.
- LANDES David, *L'heure qu'il est : les horloges, la mesure du temps et la formation du monde moderne*, Paris, Gallimard, 1987.
- LANDES David, *L'Europe technicienne ou le Prométhée libéré : révolution technique et libre essor industriel en Europe occidentale de 1750 à nos jours*, Paris, Gallimard, 1975.

LANGENDORF Jean-Jacques, *Les voyageurs de l'Empire. L'Autriche-Hongrie à la découverte du monde (1318-1918)*, Genève, Georg, 1995.

LAPLANTINE François, *Penser le sensible*, Paris, Pocket, 2018.

LAPLANTINE François, *Le social et le sensible, introduction à une anthropologie modale*, Paris, Téraèdre, 2005.

LAUBRIET P, « Les guides de voyages au début du XVIIIe siècle et la propagande philosophique », *Studies on Voltaire and eighteenth century*, 1956, vol. 32, pp. 269-325.

LE BRETON David, *Anthropologie du corps et modernité*, Paris, PUF, 2013.

LE BRETON David, « Le paysage pour le marcheur », *Études de lettres*, 2013, vol. 1-2, pp. 247-258.

LE BRETON David, *La Saveur du monde. Une anthropologie des sens*, Paris, Métailié, 2006.

LE GOFF Jacques, « Calendrier et culture », in Jacques LE GOFF, Jean LEFORT et Perrine MANE (dirs.), *Les calendriers. Leurs enjeux dans l'espace et dans le temps*, Paris, Hermann, 2016.

LE GOFF Jacques, *Histoire et mémoire*, Paris, Gallimard, 1988.

LE GOFF Jacques, *Pour un autre Moyen âge. Temps, travail et culture en Occident : 18 essais*, Paris, Gallimard, 1977.

LE GOFF Jacques, *La civilisation de l'occident médiéval*, Paris, Arthaud, 1967.

LE GOFF Jacques, « Le temps du travail dans la « crise » du XIVe siècle : du temps médiéval au temps moderne », *Le Moyen âge : bulletin mensuel d'histoire et de philologie*, 1963, vol. 69, pp. 597-614.

LE GOFF Jacques, « Au Moyen âge : temps de l'Église et temps du marchand », *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, 1960, n° 3, pp. 417-433.

LE GOFF Jacques, LEFORT Jean et MANE Perrine (dirs.), *Les calendriers. Leurs enjeux dans l'espace et dans le temps*, Paris, Hermann, 2016.

LE HUENEN Roland, *Le récit de voyage au prisme de la littérature*, Paris, PUPS, 2015.

LE HUENEN Roland, « Parler de soi par ricochet : le voyage au féminin ou l'impossible autobiographie (George Sand, Flora Tristan, Léonie d'Aunet) », in Frank ESTELMANN, Sarga MOUSSA et Friedrich WOLFZETTEL (dirs.), *Voyageuses européennes au XIXe siècle : identités, genres, codes*, Paris, PUPS, 2012, pp. 37-53.

LE HUENEN Roland, « Le voyage romantique : de la lecture à l'écriture », in Alain GUYOT et Chantal MASSOL (dirs.), *Voyager en France au temps du romantisme*, Grenoble, ELLUG, 2003.

LE HUENEN Roland, « Qu'est-ce qu'un récit de voyage ? », *Littérales*, 1990, n° 7, pp. 11-30.

LE ROUX Muriel (dir.), *Postes d'Europe, XVIIIe-XXIe siècle. Jalons d'une histoire comparée*, Paris, Comité pour l'histoire de La Poste, 2007.

LE ROY LADURIE Emmanuel, *Histoire humaine et comparée du climat. Tome II : Disettes et Révolutions 1740-1860*, Paris, Fayard, 2006.

LE ROY LADURIE Emmanuel, *Histoire du climat depuis l'an mil*, Paris, Flammarion, 1967.

LE ROY LADURIE Emmanuel, BERCHTOLD Jacques et SERMAIN Jean-Paul (dirs.), *L'événement climatique et ses représentations, XVIIe-XIXe siècle : histoire, littérature, musique et peinture*, Paris, Desjonquières, 2007.

LE SCANFF Yvon, *Le paysage romantique et l'expérience du sublime*, Seyssel, Champ Vallon, 2007.

LE SUEUR Bernard, « La voie d'eau : innovations techniques et mutations dans le transport fluvial au temps de la Révolution industrielle », in Philippe DELVIT et Michel TAILLEFER (dirs.), *À la conquête du temps et de l'espace : la révolution des transports*, Toulouse, PUT, 1998.

LEBRUN François, *Croyances et cultures dans la France d'Ancien Régime*, Paris, Seuil, 2001.

LEBRUN François, « Le calendrier agro-liturgique dans la société traditionnelle de la France de l'Ouest (XVIIe-XIXe siècle) », in François LEBRUN et Normand SEGUIN (dirs.), *Société villageoises et rapports villes-campagnes au Québec et dans la France de l'Ouest, XVIIe - XXe siècle*, Trois-Rivières - Rennes, 1987.

LEDUC Jean, *Les historiens et le temps. Conceptions, problématiques, écritures*, Paris, Seuil, 1999.

LEED Eric J., *The mind of the Traveler. From Gilgamesh to global tourism*, Basic Books, 1991.

LEFORT Jean, « Structures des calendriers : unité et diversité », in Jacques LE GOFF, Jean LEFORT et Perrine MANE (dirs.), *Les calendriers. Leurs enjeux dans l'espace et dans le temps*, Paris, Hermann, 2016.

LEGRAND Catherine, MEJANES Jean-François et STARCKY Emmanuel (dirs.), *Le Paysage en Europe du XVIe au XVIIIe siècle*, Paris, Éditions de la R.M.N., 1990.

LEJEUNE Philippe, *Le pacte autobiographique*, Paris, Seuil, 1975.

LEJEUNE Philippe, *L'autobiographie en France*, Paris, Armand Colin, 1971.

LEJEUNE Philippe et BOGAERT Catherine, *Le journal intime. Histoire et anthologie*, Paris, Textuel, 2006.

LEPETIT Bernard (dir.), *Les formes de l'expérience. Une autre histoire sociale*, Paris, Albin Michel, 1995.

LEPETIT Bernard, *Chemin de terre et voie d'eau, réseaux de transferts et organisation de l'espace en France 1740-1840*, Paris, EHESS, 1984.



LEPETIT Bernard et CLARK Peter (dirs.), *Capital cities and their hinterlands in early modern Europe*, Aldershot, Scolar Press, 1996.

LEPETIT Bernard et PUMAIN Denise (dirs.), *Temporalité urbaine*, Paris, Anthropos, 1999.

LEVIN David Mickael (dir.), *Modernity and the Hegemony of Vision*, Berkeley, UNCP.

LIAROUTZOS Chantal, « Les premiers guides français imprimés », *In Situ*, 2011, n° 15.

LIBOUREL Jean-Louis, *Voitures hippomobiles : vocabulaire typologique et technique*, Paris, Éditions du Patrimoine, 2016.

LIBOUREL Jean-Louis, « Les voitures de côté, ou l'art d'admirer la nature », in Jean-Denys DEVAUGES et Didier MASEAU (dirs.), *Le voyage en France 1750-1914 / Colloque de Compiègne 30 et 31 mai 1997*, Compiègne, Société des amis du Musée national de la voiture et du tourisme, 2000, pp. 34-40.

LIDSTRÖM Carina, « D'un enfer croulant sous la neige à une Arcadie nordique », in Kajsa ANDERSON (dir.), *L'image du Nord chez Stendhal et les Romantiques*, Örebro, Université d'Örebro, 2004, vol.2, pp. 404-425.

LINON-CHIPON Sophie, MAGRI-MOURGUES Véronique et MOUSSA Sarga (dirs.), *Poésie et voyage. De l'énoncé viatique à l'énoncé poétique*, La Napoule, La Mancha, 2002.

LINON-CHIPON Sophie, MAGRI-MOURGUES Véronique et MOUSSA Sarga (dirs.), *Miroirs de textes : récits de voyage et intertextualité*, Nice, Publications de la Faculté des lettres, arts et sciences humaines de Nice, 1997.

LINON-CHIPON Sophie et VAJ Daniela (dirs.), *Relations savantes ; voyages et discours scientifiques*, Paris, PUPS, 2006.

LIVET Georges, *Histoire des routes et des transports en Europe : des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*, Strasbourg, PUS, 2003.

LLINARES Sylviane, « Voyage par mer et tourisme aristocratique au XVIIIe siècle », *Histoire, économie et société*, 2009, vol. 2, pp. 15-35.

LO NOSTRO Gabriele, « Roger de Piles et la discursivité voyageuse. Le voyage français au siècle des Lumières, entre connaissance et sensibilité », *Viatica* [en ligne], 2017, n° 4.

LOUE Thomas, « Du présent au passé : le temps des historiens », *Temporalités*, 2008, n° 8.

LUSSAULT Michel, *L'homme spatial. La construction sociale de l'espace humain*, Paris, Seuil, 2007.

LYON-CAEN Judith, « Le « je » et le baromètre de l'âme », in Alain CORBIN, Georges VIGARELLO et Jean-Jacques COURTINE (dirs.), *Histoire des émotions. II- Des Lumières à la fin du XIXe siècle*, Paris, Seuil, 2016, vol.2, pp. 79-97.

MACAR Françoise, *Le temps. Perspectives psychophysiologiques*, Liège, Mardaga, 1980.

MACZAK Antoni, *Travel in early modern Europe*, Cambridge, CUP, 1995.

MAGRI-MOURGUES Véronique, *Le voyage à pas comptés : pour une poétique du récit de voyage au XIXe siècle*, Paris, Honoré Champion, 2009.

MAIELLO Francesco, *Histoire du calendrier : de la liturgie à l'agenda*, Paris, Seuil, 1996.

MAILLARD Alain, « Le temps de l'historien et du sociologue. Retour sur la dispute Braudel-Gurvitch », *Cahiers internationaux de sociologie*, 2005, vol. 119, n° 2, pp. 197-222.

MANDRESSI Rafael, « Le temps profond et le temps perdu. Usages des neurosciences et des sciences cognitives en histoire », *Revue d'histoire des sciences humaines*, 2011, vol. 2, n° 25, pp. 165-202.

MANDROU Robert, *Introduction à la France moderne 1500 - 1640. Essai de psychologie historique*, Paris, Albin Michel, 1989.

MANDROU Robert, « Pour une histoire de la Sensibilité », *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, 1959, vol. 14, n° 3, pp. 581-588.

MANE Perrine, « Calendrier et nature », in Jacques LE GOFF, Jean LEFORT et Perrine MANE (dirs.), *Les calendriers. Leurs enjeux dans l'espace et dans le temps*, Paris, Hermann, 2016.

MANE Perrine, *Calendriers et techniques agricoles (France - Italie, XIIe-XIIIe siècles)*, Paris, Le Sycomore, 1983.

MARCEL Odile (dir.), *Composer le paysage. Constructions et crises de l'espace (1789-1992)*, Seyssel, Champ Vallon, 1989.

MARCHAND Patrick, *Le maître de poste et le messager : une histoire du transport public en France au temps du cheval 1700-1850*, Paris, Belin, 2006.

MARCHAND Patrick, « Turgot et les messageries », in Jean-Denys DEVAUGES et Didier MASEAU (dirs.), *Le voyage en France 1750 - 1914 / Colloque de Compiègne 30 et 31 mai 1997*, Compiègne, Société des amis du Musée national de la voiture et du tourisme, 2000, pp. 17-25.

MARCIL Yasmine, *La fureur des voyages, les récits de voyage dans la presse périodique 1750-1789*, Paris, Honoré Champion, 2006.

MARGAIRAZ Dominique, « L'économie d'Ancien Régime comme économie de la circulation », in Denis WORONOFF (dir.), *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, pp. 1-5.

MARGAIRAZ Dominique et MINARD Philippe (dirs.), *L'information économique XVIe-XIXe siècle*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2008.

MARIENSTRAS Elise, « Les modalités du temps chez Benjamin Franklin », *Transatlantica*, 2009, n° 2.

MARNOT Bruno, *La mondialisation au XIXe siècle (1850-1914)*, Paris, Armand Colin, 2012.

MARTINET Marie-Madeleine, *Le Voyage d'Italie dans les littératures européennes*, Paris, PUF, 1996.

MARTINET Marie-Madeleine, CONTE Francis et MOLINE Annie (dirs.), *Le chemin, la route, la voie : figure de l'imaginaire occidental à l'époque moderne*, Paris, PUPS, 2005.

MARTY Michel, *Voyageurs français en Pologne durant la seconde moitié du XVIIIe siècle : écriture, Lumières et altérité*, Paris, Honoré Champion, 2004.

MATHIS Charles-François, *In Nature We Trust. Les paysages anglais à l'ère industrielle*, Paris, PUPS, 2010.

MAUSS Marcel, *Manuel d'ethnographie*, Paris, Payot, 1947.

MAUZI Robert, *L'idée du bonheur dans la littérature et la pensée françaises au XVIIIe siècle*, Paris, Albin Michel, 1994.

MAZAURIC Claude (dir.), *Temps social, temps vécu. Actes du 129e congrès national des sociétés historiques et scientifiques*, Besançon 2004, Paris, CTHS, 2007.

MAZEAU Guillaume, « Décélérer, soumettre le temps (États généraux, mai-juin 1789) », *Écrire l'histoire*, 2016, n° 16, pp. 83-89.

MAZUREL Hervé, « De la psychologie des profondeurs à l'histoire des sensibilités: Une généalogie intellectuelle », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2014, vol. 123, n° 3, p. 22.

MCVICKER Mary F., *Women Adventurers, 1750-1900. A Biographical Dictionary with Excerpts from Selected Travel Writings*, Jefferson (NC) et Londres, McFarland & Compagny, 2008.

MECK Warren H., « Neuropharmacology of timing and time perception », *Cognitive Brain Research*, 1996, vol. 3, n° 3-4, pp. 227-242.

MECK Warren H. et N'DIAYE Karim, « Un modèle neurobiologique de la perception et de l'estimation du temps », *Psychologie française*, 2005, vol. 50, pp. 47-63.

MEHL Jean-Michel et BOURGUINAT Nicolas (dirs.), *Les mises en scène(s) de l'espace : faux-semblants, ajustements et expériences dans la ville*, Strasbourg, PUS, 2006.

MEHL Véronique et PEAUD Laura (dirs.), *Paysages sensoriels. Approches pluridisciplinaires*, Rennes, PUR, 2019.

MELDOLESI Tommaso, « Le chemin de fer entre XIXe et XXe siècle : manifestations de l'inquiétude se penchant vers la folie pendant le voyage en train et à la gare », *Conserveries mémorielles*, 2015, vol. 17.

MELDOLESI Tommaso, *Sur les rails : la littérature de voyage de la réalité aux profondeurs de l'âme*, Paris, L'Harmattan, 2010.

MELDOLESI Tommaso, « La machine à vapeur, mythe fondateur de la modernité (en France et en Italie à partir de 1830) », in Aline LE BERRE (dir.), *De Prométhée à la machine à*

vapeur : cosmogonies et mythes fondateurs à travers le temps et l'espace, Limoges, PULIM, 2004, pp. 213-230.

MELDOLESI Tommaso, « De la fenêtre du train en mouvement », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2003, vol. 26, pp. 250-261.

MERCURE Daniel, *Les temporalités sociales*, Paris, L'Harmattan, 1995.

MERLEAU-PONTY Maurice, *Phénoménologie de la perception*, Paris, Gallimard, 2014. Première édition en 1945.

MERLEAU-PONTY Maurice, *L'œil et l'esprit*, Paris, Gallimard, 2003. Première édition en 1960.

MEROT Alain, *Du paysage en peinture dans l'Occident moderne*, Paris, Gallimard, 2009.

MESNARD Jean (dir.), *Les récits de voyage*, Paris, A.-G. Nizet, 1986.

METZGER Alexis et REMY Frédérique (dirs.), *Neiges et glaces : faire l'expérience du froid, XVIIe - XIXe siècles*, Paris, Hermann, 2015.

MICHAELIS Tatiana, « De Bernardin de Saint-Pierre à Chateaubriand : un tournant dans l'histoire du voyage en littérature », in Victor DEL LITTO et Emanuele KANCEFF (dirs.), *Le journal de voyage et Stendhal*, Genève - Paris, Champion - Slatkine, 1986, pp. 77-84.

MICHAUD-FREJAVILLE Françoise, DAUPHIN Noëlle et GUILHEMBET Jean-Pierre, *Entrer en ville*, Rennes, PUR, 2006.

MICHON John A., « Le traitement de l'information temporelle », in ASSOCIATION DE PSYCHOLOGIE SCIENTIFIQUE DE LANGUE FRANÇAISE (dir.), *Du temps biologique au temps psychologique. Symposium de l'Association de psychologie scientifique de langue française, Poitiers*, 1977, Paris, PUF, 1979.

MICHON John A., « Processing of temporal information and the cognitive theory of time experience », in J.T. FRASER, F.C. HABER et G.H. MUELLER (dirs.), *The study of Time*, Heidelberg, Springer Verlag, 1972.

MICHON Pascal, *Rythmes, pouvoir, mondialisation*, Paris, PUF, 2005.

MINOIS Georges, *L'Âge d'or : Histoire de la poursuite du bonheur*, Paris, Fayard, 2009.

MINSKI Alexander, *Le pré-romantisme*, Paris, Armand Colin, 1998.

MOLLAT Michel (dir.), *Les origines de la navigation à vapeur*, Paris, PUF, 1970.

MONICAT Bénédicte, « Sciences du voyage : le discours scientifique à l'épreuve des genres », in Frank ESTELMANN, Sarga MOUSSA et Friedrich WOLFZETTEL (dirs.), *Voyageuses européennes au XIXe siècle : identités, genres, codes*, Paris, PUPS, 2012, pp. 209-222.

MONICAT Bénédicte, *Itinéraires de l'écriture au féminin : voyageuses du XIXe siècle*, Amsterdam, Rodopi, 1996.

MONICAT Bénédicte, « Problématique de la préface dans les récits de voyages au féminin », *Nineteenth-Century French Studies*, 1994-1995, vol. 23, n° 1-2, pp. 59-71.

MONICAT Bénédicte, « Pour une bibliographie des récits de voyage au féminin (XIXe siècle) », *Romantisme*, 1992, n° 77, pp. 95-100.

MONTALBETTI Christine, *Le voyage, le monde et la bibliothèque*, Paris, PUF, 1997.

MONTANGERO Jacques, « La genèse des raisonnements et des concepts temporels », in ASSOCIATION DE PSYCHOLOGIE SCIENTIFIQUE DE LANGUE FRANÇAISE (dir.), *Du temps biologique au temps psychologique. Symposium de l'Association de psychologie scientifique de langue française*, Poitiers, 1977., Paris, PUF, 1979.

MONTCLOS Brigitte DE, « Almanachs parisiens au temps du Roi-Soleil ou la prise du temps par le pouvoir », in Jacques LE GOFF, Jean LEFORT et Perrine MANE (dirs.), *Les calendriers. Leurs enjeux dans l'espace et dans le temps*, Paris, Hermann, 2016.

MONTULET Bernard, « Introduction », in Bernard MONTULET, Michel HUBERT et Serge SCHMITZ (dirs.), *Mobilités et Temporalités*, Bruxelles, Publication des Facultés universitaires Saint-Louis, 2005, pp. 13-18.

MONTULET Bernard, HUBERT Michel, JEMELIN Christophe et SCHMITZ Serge (dirs.), *Mobilités et temporalités*, Bruxelles, Publication des Facultés universitaires Saint-Louis, 2005.

MORAVIA Sergio, « Philosophie et géographie à la fin du XVIIIe siècle », *Studies on Voltaire and eigtheenth century*, 1967, n° 57, pp. 937-1011.

MORLIER Hélène, « Les Guides Joanne : invention d'une collection », *In Situ*, 2011, n° 15.

MORNET Daniel, *Le sentiment de la nature en France, de J.-J. Rousseau à Bernardin de Saint-Pierre*, Paris, Hachette, 1907.

MORTIER Roland, « La transition du 18e au 19e siècle », *Dix-huitième Siècle*, 1982, n° 14, « Numéro spécial : Au tournant des Lumières : 1780 - 1820 », pp. 7-12.

MOTSCH Andreas, « La relation de voyage : itinéraire d'une pratique », *@nalyse*, 2014, vol. 9, n° 1, pp. 215-268.

MOTTET Jean (dir.), *L'arbre dans les paysages*, Seyssel, Champ Vallon, 2002.

MOUCHARD Christel, *Aventurières en crinoline*, Paris, Seuil, 1989.

MOURA Jean-Marc, *La littérature des lointains : histoire de l'exotisme européen au XXe siècle*, Paris, Honoré Champion, 1998.

MOURA Jean-Marc, *Lire l'Exotisme*, Paris, Dunod, 1992.

MOUREAU François, *La Plume et le Plomb. Espaces de l'imprimé et du manuscrit au siècle des Lumières*, Paris, PUPS, 2006.

MOUREAU François (dir.), *Le second voyage ou le déjà-vu*, Paris, Klincksieck, 1996.

MOUREAU François (dir.), *Métamorphoses du récit de voyage*, Paris - Genève, Champion - Slatkine, 1986.

MOUREAU François, GOMEZ-GERAUD Marie-Christine et ANTOINE Philippe (dirs.), *Itinéraires littéraires du voyage*, Paris, ADIREL, 2013.

MOUREAU François et POLINO Marie-Noëlle (dirs.), *Écritures du chemin de fer*, Paris, Klincksieck, 1997.

MOUSSA Sarga et STROEV Alexandre (dirs.), *L'invention de la Sibérie par les voyageurs et écrivains français, XVIIIe-XIXe siècles*, Paris, Institut d'études slaves, 2014.

MOUSSA Sarga et VENAYRE Sylvain (dirs.), *Le voyage et la mémoire au XIXe siècle*, Paris, Créaphis, 2011.

MUCHEMBLED Robert, « La violence et la nuit sous l'Ancien Régime », *Ethnologie française*, 1991, vol. 21, n° 3, pp. 237-242.

MUCHEMBLED Robert, *Société et mentalités dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 1990.

MUCHEMBLED Robert, *L'invention de l'homme moderne : sensibilités, mœurs et comportements collectifs sous l'Ancien Régime*, Paris, Fayard, 1988.

MUCHEMBLED Robert, *Culture populaire et culture des élites dans la France moderne (XVe - XVIIIe siècle)*, Paris, Flammarion, 1978.

MUMFORD Lewis, *Technique et civilisation*, Paris, Seuil, 1976.

MUNSTERS Wil, *La poétique du pittoresque en France de 1700 à 1830*, Genève, Droz, 1991.

NAHOUM-GRAPPE Véronique, *L'ennui ordinaire. Essai de phénoménologie sociale*, Paris, Éd. Austral, 1995.

NIJHAWAN Romi et KHURANA Beena (dirs.), *Space and time in perception and action*, Cambridge, CUP, 2010.

NORDMAN Daniel, *Frontières de France : de l'espace au territoire : XVIe-XIXe siècle*, Paris, Gallimard, 1998.

NORDMAN Daniel, « Les Guides-Joanne », in Pierre NORA (dir.), *Les lieux de mémoire*, Paris, Gallimard, 1997, vol. 1, pp. 1035-1072.

NOUGARET Pierre, « Le transport des diligences et des malles poste par chemin de fer », in Jean-Denys DEVAUGES et Didier MASEAU (dirs.), *Le voyage en France 1750 - 1914 / Colloque de Compiègne 30 et 31 mai 1997*, Compiègne, Société des amis du Musée national de la voiture et du tourisme, 2000, pp. 26-28.

NOWOTNY Helga, *Time : The Modern and Postmodern Experience*, Cambridge, Polity Press, 1996.

NOWOTNY Helga, *Le temps à soi. Genèse et structuration d'un sentiment du temps*, Paris, MSH, 1992.

NUGIER Armelle, « Histoire et grands courants de recherche sur les émotions », *Revue électronique de Psychologie Sociale*, 2009, n° 4, pp. 8-14.

OGLE Vanessa, *The global transformation of Time 1870-1950*, Cambridge, Harvard University Press, 2015.

OLLIVRO Jean, « Celui qui court plus vite avance-t-il davantage ? Vitesse, mobilité et inégalités sociales », in Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO (dirs.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, PUR, 2009, pp. 103-116.

OLLIVRO Jean, *Quand la vitesse change le monde. Essor de la vitesse et transformation des sociétés*, Rennes, Apogée, 2006.

OLLIVRO Jean, *L'homme à toutes vitesses. De la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, Rennes, PUR, 2000.

OLSCHKI Fiametta et DI MARCO Simona, *Viaggi in Europa. Secoli XVI-XIX : catalogo del fondo « Fiammetta Olschki »*, Florence, Leo S. Olschki Editore, 1990.

ORLANDINI CARCREFF Alessandra, *Au pays des vendeurs de vent. Voyager en Laponie et en Finlande XVe-XIXe siècle*, Aix-en-Provence, PUP, 2017.

ORNSTEIN Robert E., *On the experience of time*, Londres, Penguin Books, 1969.

OUELLET Réal, *La relation de voyage en Amérique (XVIe-XVIIIe siècles). Au carrefour des genres*, Québec, Presses Université de Laval, 2010.

OUELLET Réal, « Le statut du réel dans la relation de voyage », *Littératures classiques*, 1989, vol. 11, pp. 259-272.

PACHET Pierre, *Les baromètres de l'âme : naissance du journal intime*, Paris, Hatier, 1990.

PALIARD Jacques, *Pensée implicite et perception visuelle*, Paris, PUF, 1949.

PARINET Elisabeth, « Les bibliothèques de gare, un nouveau réseau pour le livre », *Romantisme*, 1993, vol. 2, n° 80, pp. 95-106.

PARISOT Jean-Paul et SUAGHER Françoise, *Calendriers et chronologies*, Paris, Masson, 1996.

PASQUALI Adrien, *Le tour des horizons : critiques et récits de voyage*, Paris, Klincksieck, 1994.

PASQUIER Pierre, *Le temps au XVIIe siècle*, Paris, Honoré Champion, 2001.

PASSERON Jean-Claude, « Acteur, agent, actant : personnages en quête d'un scénario introuvable », *Revue européenne des sciences sociales*, 2001, XXXIX, n° 121, pp. 15-30.

PECHEUX Julien, *La naissance du rail européen 1800-1850*, Paris, Berger-Levaul, 1970.

PECOUT Gilles (dir.), *Penser les frontières de l'Europe du XIXe au XXIe siècle*, Paris, PUF, 2004.

PELLETIER Monique, « Les guides routiers au XVIIIe siècle », in Jean-Denys DEVAUGES et Didier MASEAU (dirs.), *Le voyage en France 1750 - 1914 / Colloque de Compiègne 30 et 31 mai 1997*, Compiègne, Société des amis du Musée national de la voiture et du tourisme, 2000, pp. 7-16.

PENISSON Pierre, « Herder et le paysage italien », *Revue germanique internationale*, 1997, vol. 7, pp. 93-99.

PERIGORD Michel, DONADIEU Pierre et BARRAUD Régis, *Le paysage*, Paris, Armand Colin, 2012.

PERROT Michelle, *Histoire des Femmes. IV : Le XIXe siècle*, Paris, Plon, 1991.

PETER Jean-Pierre, « Temps de l'histoire et temps de l'historien », in Jeanne HERSCH et René POIRIER (dirs.), *Entretiens sur le temps*, Paris, Mouton, coll. « Actes du Colloque de Cerisy », 1967.

PETITIER Paule et SEGINGER Gisèle (dirs.), *Les formes du temps : rythmes, histoire, temporalité*, Strasbourg, PUS, 2007.

PETOT Jean, *Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées 1599-1815*, Paris, Librairie Marcel Rivière et Cie, 1958.

PEYLET Gérard, « « Paysages romantiques » : un état de l'âme et un état d'art », *Eidôlon. Cahiers du Laboratoire Pluridisciplinaire de Recherches sur l'Imaginaire appliquées à la Littérature (L.A.P.R.I.L.)*, 2000, n° 54, pp. 9-22.

PICON Antoine, *L'invention de l'ingénieur moderne. L'École des Ponts et Chaussées, 1747-1851*, Paris, Presses de l'école nationale des ponts et chaussées, 1992.

PIETTRE Bernard (dir.), *Le temps et ses représentations*, Paris, L'Harmattan, 2001.

PIETTRE Bernard (dir.), *Philosophie et science du temps*, Paris, PUF, coll. « Que sais-je ? », 1994.

PINAULT SORENSEN Madeleine, « Orages et tempêtes - Peinture et dessin, deuxième moitié du XVIIIe siècle et début du XIXe siècle », in Emmanuel LE ROY LADURIE, Jacques BERCHTOLD et Jean-Paul SERMAIN (dirs.), *L'événement climatique et ses représentations, XVIIe-XIXe siècle : histoire, littérature, musique et peinture*, Paris, Desjonquières, 2007, pp. 254-270.

PINOL Jean-Luc et WALTER François, *Histoire de l'Europe urbaine. IV : La ville contemporaine jusqu'à la seconde guerre mondiale*, Paris, Seuil, 2012.

PINON Pierre, « Des projets des Lumières aux réalisations de la Restauration », in DIRECTION DE L'ARCHITECTURE ET DE L'URBANISME (dir.), *Un canal, des canaux*, Paris, Picard, 1986.

PINTARIC Miha, *Le sentiment du temps dans la littérature française XIIIe - XVIe siècle*, Paris, Honoré Champion, 2002.



PIOFFET Marie-Christine, *Écrire des récits de voyage (XVe - XVIIIe). Esquisse d'une poétique en gestation*, Québec, Presses Université de Laval, 2008.

PIVETEAU Jean-Luc, *Temps du territoire : continuités et ruptures dans la relation de l'homme à l'espace*, Genève, Ed. Zoé, 1995.

PLAMPER Jan, *The history of emotions*, Oxford, OUP, 2015.

PLANTIN Christian, *Les bonnes raisons des émotions. Principes et méthode pour l'étude du discours émotionné*, Berne, Peter Lang, 2011.

PLASZEWSKA Olga, « Les « voyages d'Italie » comme espace de rencontre entre la Pologne littéraire et l'Europe : autour du Voyage d'Italie (1826-1827) de la comtesse Anna Potocka Wasowicz », *Recherches & Travaux*, 2016, vol. 89, pp. 19-27.

PLATONOVA Natalia, « Les services postaux dans la Russie du XVIIIe siècle », in Muriel LE ROUX (dir.), *Postes d'Europe, XVIIIe-XXIe siècle : jalons d'une histoire comparée*, Paris, Comité pour l'histoire de La Poste, 2007, pp. 115-126.

POLITO Paola et RONCACCIA Alberto (dirs.), *Entre espaces et paysage. Pour une approche interdisciplinaire*, Lausanne, Revue Etude de lettres, 2013.

POMEAU René, *L'Europe des Lumières*, Paris, Stock, 1991.

POMEAU René, « Voyage et lumières dans la littérature française du XVIIIe siècle », *Studies on Voltaire and eighteenth century*, 1967, n° 57, pp. 1269-1290.

POMIAN Krzysztof, *L'ordre du temps*, Paris, Gallimard, 1984.

POULET Georges, *Étude sur le temps humain*, Paris, Plon, 1951-1968, 4 vol.

POULLE Emmanuel, « L'horlogerie a-t-elle tué les heures inégales ? », *Bibliothèque de l'École des Chartes*, 1999, n° 157, pp. 137-156.

POULLE Emmanuel, « La mesure du temps et son histoire », *Bibliothèque de l'École des Chartes*, 1999, n° 157, pp. 221-229.

POUSSOU Jean-Pierre et MOUREAU François (dirs.), *Par monts et par vaux. Migrations et voyages*, Montbrison, Ville de Montbrison, 2001.

POUTHAS Viviane, « Le temps de la conscience, la conscience du temps », *Journal de la Société de Biologie*, 1999, vol. 193, n° 4-5, pp. 411-420.

PRIGOGINE Ilya et STENGERS Isabelle, *Entre le temps et l'éternité*, Paris, Fayard, 1988.

PRONOVOST Gilles, *Sociologie du temps*, Paris - Bruxelles, De Boek, 1996.

PROST Antoine, *Douze leçons sur l'histoire*, Paris, Seuil, 2010.

PROST Antoine, « Temps », in Christian DELACROIX, Patrick GARCIA, Nicolas OFFENSTADT et François DOSSE (dirs.), *Historiographies. Concepts et débats*, Paris, Gallimard, 2010, vol.2.

RACAULT Jean-Michel, « Instances médiatrices et production de l'altérité dans le récit exotique aux 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> siècles », in *L'exotisme. Actes du colloque de Saint-Denis de la Réunion 7-11 mars 1988*, Saint-Denis de la Réunion, Université de la Réunion, 1988.

RAMOS Jean-Marc, « Aperçu de la recherche sur le temps et les temporalités en psychologie sociale », *Temporalités*, 2008, n° 8.

RANNAUD Gérald, « Le journal de voyage : forme littéraire ou fait culturel ? », in Victor DEL LITTO et Emanuele KANCEFF (dirs.), *Le journal de voyage et Stendhal*, Genève - Paris, Champion - Slatkine, 1986, pp. 137-146.

RAUCH André, « Le voyageur et le touriste », *In Situ*, 2011, n° 15.

RAUCH André, « Du Joanne au Routard : le style des guides touristiques », in Gilles CHABAUD, Evelyne COHEN, Natacha COQUERY et Jérôme PENEZ (dirs.), *Les guides imprimés du XVII<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Belin, 2000, pp. 95-112.

REDDY William, *The navigation of feeling : A framework for the history of emotions*, Cambridge, CUP, 2001.

REICHLER Claude, *Les Alpes et leurs imagiers, voyage historique du regard*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2013.

REICHLER Claude, « Météores et perception de soi. Un paradigme de la variation liée », in Karin BECKER (dir.), *La Pluie et le beau temps dans la littérature française*, Paris, Hermann, 2012.

REICHLER Claude, « Air, orages et météores au tournant du XVIII<sup>e</sup> siècle », in Emmanuel LE ROY LADURIE, Jacques BERCHTOLD et Jean-Paul SERMAIN (dirs.), *L'événement climatique et ses représentations, XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle : histoire, littérature, musique et peinture*, Paris, Desjonquières, 2007, pp. 143-156.

REICHLER Claude, « Pourquoi les pigeons voyagent : remarques sur les fonctions de récit de voyage », *Versants*, 2005, n° 50, pp. 11-36.

REICHLER Claude, *La découverte des Alpes et la question du paysage*, Genève, Georg, 2002.

REICHLER Claude et RUFFIEUX Roland, *Le voyage en Suisse : anthologie des voyageurs français et européens de la Renaissance au XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Robert Laffont, 1998.

REINBERG Alain, *Le temps humain et les rythmes biologiques*, Monaco, Éditions du Rocher, 1998.

REINHARD Marcel, « Nostalgie et service militaire pendant la Révolution », *Annales historiques de la Révolution française*, 1958, n° 1.

REVERDY Georges, *Atlas historique des routes de France*, Paris, Presses de l'école nationale des ponts et chaussées, 2006.

REVERDY Georges, *Les travaux publics en France, 1817-1847*, Paris, Presses de l'école nationale des ponts et chaussées, 2003.

REVERDY Georges, *Histoire des routes de France du Moyen Âge à la Révolution*, Paris, Presses de l'école nationale des ponts et chaussées, 1997.

REVERDY Georges, *Histoire des routes de France du XIXe siècle*, Paris, Presses de l'école nationale des ponts et chaussées, 1993.

RIBEILL Georges, *La révolution ferroviaire. La formation des compagnies de chemins de fer en France (1823-1870)*, Paris, Belin, 1993.

RICHARDSON Annie et DILLE Catherine, *Women's travel writings in Italy*, Londres, Pickering & Chatto, 2009, 4 vol.

RICHEZ Sébastien, « « La poste sans interruption » : horaires et fonctionnement du service en France au XIXe siècle », in Claude MAZAURIC (dir.), *Temps social, temps vécu. 129e congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Besançon 2004*, Paris, CTHS, 2007.

RICOEUR Paul, *La mémoire, l'histoire, l'oubli*, Paris, Seuil, 2000.

RICOEUR Paul, *Temps et récit. III : Le temps raconté*, Paris, Seuil, 1985.

RICOEUR Paul, *Temps et récit. I : L'intrigue et le récit historique*, Paris, Seuil, 1983.

RIDON Jean-Xavier, « Lenteur et étrangeté », in Philippe ANTOINE (dir.), *Voyage de la lenteur*, Caen, Lettres modernes Minard, 2010, pp. 11-32.

RING Éva, « La poste de Hongrie et les récits de voyage aux XVIIIe et XIXe siècle », in Muriel LE ROUX (dir.), *Postes d'Europe, XVIIIe-XXIe siècle : jalons d'une histoire comparée*, Paris, Comité pour l'histoire de La Poste, 2007, pp. 145-152.

RIoux Jean-Pierre, *La révolution industrielle 1780-1880*, Paris, Seuil, 1989.

RIVELINE Éva, *Tempêtes en mer. Permanence et évolution d'un topos littéraire (XVIe-XVIIIe siècle)*, Paris, Garnier, 2015.

RIVET Félix, *La navigation à vapeur sur la Saône et le Rhône : 1783-1863*, Paris, PUF, 1962.

ROBINSON Jane, *Unsuitable for Ladies : an Anthology of Woman Travellers*, Oxford, OUP, 1994.

ROBINSON Jane, *Wayward Women : a guide to women travellers*, Oxford, OUP, 1990.

ROCHE Daniel, *La culture équestre de l'Occident XVIe - XIXe siècle : L'ombre du cheval. La gloire de puissance : essai sur la distinction équestre*, Paris, Fayard, 2011.

ROCHE Daniel, *La culture équestre de l'Occident XVIe - XIXe siècle : L'ombre du cheval. Le cheval moteur : essai sur l'utilité équestre*, Paris, Fayard, 2008.

ROCHE Daniel, *Les circulations dans l'Europe moderne XVIIe - XVIIIe siècle*, Paris, Fayard, 2011.

ROCHE Daniel, « Introduction », in Gilles CHABAUD, Evelyne COHEN, Natacha COQUERY et Jérôme PENEZ (dirs.), *Les guides imprimés du XVIIe au XXe siècle*, Paris, Belin, 2000, pp. 19-21.

ROCHE Daniel (dir.), *La ville promise, mobilité et accueil à Paris*, Paris, Fayard, 2000.

ROCHE Daniel (dir.), *Voitures, chevaux et attelages du XVIe au XIXe siècle*, Paris, Association pour l'Académie équestre de Versailles, 2000.

ROCHE Daniel, *Histoire des choses banales : naissance de la société de consommation XVIIIe - XIXe siècles*, Paris, Fayard, 1997.

ROGER Alain, *Court traité du paysage*, Paris, Gallimard, 1997.

ROGER Alain (dir.), *La théorie du paysage en France (1974-1994)*, Seyssel, Champ Vallon, 1995.

ROGER Alain, « Barbarus Hic Ego. Essai sur le dépaysement », in György TVERDOTA (dir.), *Écrire le voyage*, Paris, Presses de la Sorbonne nouvelle, 1994, pp. 17-24.

ROGER Alain, « Esthétique du paysage au siècle des Lumières », in Odile MARCEL (dir.), *Composer le paysage. Constructions et crises de l'espace (1789-1992)*, Seyssel, Champ Vallon, 1989.

ROGERS Rebecca et THEBAUD Françoise (dirs.), « Voyageuses », *Clio*, 2008, n° 28.

ROMANO Claude, *L'événement et le temps*, Paris, PUF, 1999.

RONCAYOLO Marcel, « Les guides comme corpus de la connaissance urbaine », *In Situ*, 2011, n° 15.

ROSA Hartmut, *Aliénation et accélération. Vers une théorie critique de la modernité tardive*, Paris, La Découverte, 2012.

ROSA Hartmut, *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010.

ROSENBERG Daniel et GRAFTON Anthony, *Cartographie du temps*, Paris, Eyrolles, 2013.

ROSENWEIN Barbara H., « Histoire de l'émotion : méthodes et approches », *Cahiers de Civilisation Médiévale*, 2006, n° 193, pp. 33-48.

ROSENWEIN Barbara H. et CRISTIANI Riccardo, *What is the History of Emotions*, Cambridge, Polity Press, 2018.

ROUSSEAU Pierre, *Histoire de la vitesse*, Paris, PUF, coll. « Que sais-je ? », 1963.

ROUSSEAU Pierre, *Histoire des transports*, Paris, Fayard, 1961.

ROUSSET Jean, *Le lecteur intime. De Balzac au journal*, Paris, José Corti, 1986.

ROVELLI Carlo, *L'ordre du temps*, Paris, Flammarion, 2018.

- ROVELLI Carlo, *Qu'est-ce que le temps ? Qu'est-ce que l'espace*, Bruxelles, Gilson, 2008.
- SAINT GIRONS Baldine, *Fiat Lux. Une philosophie du sublime*, Paris, Quai Voltaire, 1993.
- SANGSUE Daniel, « Le récit de voyage humoristique (XVIIe - XIXe siècles) », *Revue d'histoire littéraire de la France*, 2001, vol. 101, n° 4, pp. 1139-1162.
- SANSOT Pierre, *Chemins au vent. L'art de voyager*, Paris, Payot, 2000.
- SANSOT Pierre, *Du bon usage de la lenteur*, Paris, Payot, 1998.
- SARRAZIN-CANI Véronique, « Formes et usages du calendrier dans les almanachs parisiens au XVIIIe siècle », in Marie-Clotilde HUBERT (dir.), *Construire le temps : normes et usages chronologiques du Moyen âge à l'époque moderne*, Paris - Genève, Honoré Champion - Droz, 2000.
- SAUGET Stéphanie, « Les approches techniques et architecturales du voyage », *Sociétés & Représentations*, 2006, vol. 1, n° 21, p. 147-156.
- SAUGET Stéphanie, « L'ennui dans les gares au XIXe siècle », in Sylvain VENAYRE, Pascale GOETSCHER, Christophe GRANGER et Nathalie RICHARD (dirs.), *L'ennui, histoire d'un état d'âme XIXe - XXe siècle*, Paris, Publication de la Sorbonne, 2012, pp. 225-236.
- SAVATON Pierre, « Le temps fondateur de la géologie », *Romantisme*, 2016, vol. 4, n° 174, pp. 29-39.
- SAVOIE Denis, « L'aspect gnomonique de l'œuvre de Fouhy : La méridienne de temps moyen », *Revue d'histoire des sciences*, 2008, n° 61, pp. 41-62.
- SCHAMA Simon, *Le paysage et la mémoire*, Paris, Seuil, 1999.
- SCHIVELBUSCH Wolfgang, *The Railway journey : the industrialization of time and space in the 19th century*, Berkeley, UNCP, 1986.
- SCHMITT Jean-Claude, *Les rythmes au Moyen Âge*, Paris, Gallimard, 2016.
- SCHNAKENBOURG Éric (dir.), *Figures du Nord : Scandinavie, Groenland, Sibérie : perceptions et représentations des espaces septentrionaux du Moyen Âge au XVIIIe siècle*, Rennes, PUR, 2012.
- SCHNEEMANN Peter, « Composition du paysage et émergence du sens. La peinture de paysage et l'art des jardins autour de 1800 », *Revue germanique internationale*, 1997, vol. 7, pp. 155-170.
- SCHUH Julien, « Le temps du journal. Construction médiatique de l'expérience temporelle au XIXe siècle », *Romantisme*, 2016, vol. 4, n° 174, pp. 72-82.
- SEGAUD Marion, *Anthropologie de l'espace*, Paris, Armand Colin, 2010.
- SENECA Bernard, *La montre de carrosse & le temps mesuré du voyage*, Arras, Muses, Musons, Musée, 2013.

- SERNA Pierre et RIDEAU Gaël (dirs.), *Ordonner et partager la ville*, Rennes, PUR, 2011.
- SHAW Matthew, *Time and the French Revolution : the republican calendar, 1789 - Year XIV*, New York, Boydell & Brewer, 2011.
- SMITH Mark M., *Sensing the Past : Seeing, Hearing, Smelling, Tasting and Touching in History*, Berkeley, UCP, 2008.
- SMOLENSKY Michael et LAMBERG Lynn, *The body Clock Guide to Better Health : How to Use Your Body's Natural Clock to Fight Illness and Achieve Maximum Health*, New York, Henry Holt and Co, 2000.
- SOCIETE DES HISTORIENS MODERNISTES DES UNIVERSITES, *Le voyage à l'époque moderne*, Paris, PUPS, 2004.
- SPEAKE Jennifer, *Literature of travel and exploration : an encyclopedia*, New York ; Londres, Fitzroy Dearborn, 2003, 3 vol.
- SPRATT Philip H., « L'évolution de la propulsion marine à vapeur (1820-1870) », in Michel MOLLAT (dir.), *Les origines de la navigation à vapeur*, Paris, PUF, 1970, pp. 73-94.
- STAFFORD Barbara Maria, *Voyage into Substance. Art, Science, Nature and the Illustrated Travel Account 1760-1840*, Cambridge, MIT press, 1984.
- STAGL Justin, *A history of curiosity, the theory of travel 1500-1800*, Chur, Harwood, 1995.
- STIEGLER Bernard, *La technique et le temps*, Paris, Galilée / Cité des sciences et de l'industrie, 1994, 3 vol.
- STOPANI Antonio, « De l'itinéraire au territoire. Pratiques et mises en représentation de l'espace », *Rives Méditerranéennes*, 2009, vol. 3, n° 34, pp. 11-26.
- STRIEN-CHARDONNEAU Madeleine VAN, *Le Voyage de Hollande : récits de voyageurs français dans les Provinces-Unies 1748-1795*, Oxford, Voltaire Foundation, coll. « SVEC », n° 318, 1998.
- STUDENY Christophe, « L'emprise de l'heure », *Romantisme*, 2016, vol. 4, n° 174, pp. 10-19.
- STUDENY Christophe, « La révolution des transports et l'accélération de la France (1770 - 1870) », in Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO (dirs.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, PUR, 2009, pp. 117-133.
- STUDENY Christophe, « Une histoire de la vitesse : le temps du voyage », in Bernard MONTULET, Michel HUBERT et Serge SCHMITZ (dirs.), *Mobilités et Temporalités*, Bruxelles, Publication des Facultés universitaires Saint-Louis, 2005, pp. 113-128.
- STUDENY Christophe, « L'éveil de la vitesse : la France au galop de la malle-poste », in Daniel ROCHE (dir.), *Voitures, chevaux et attelages du XVIIe au XIXe siècle*, Paris, Association pour l'Académie équestre de Versailles, 2000, pp. 247-263.
- STUDENY Christophe, *L'invention de la vitesse : France XVIIIe - XXe siècle*, Paris, Gallimard, 1995.

SUE Roger, *Temps et ordre social*, Paris, PUF, 1994.

SUTTON Kevin, « L'accélération comme invention perpétuelle des traversées alpines », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2012, vol. 42-43, pp. 201-218.

SWEET Rosemary, VERHOEVEN Gerrit et GOLDSMITH Sarah Sue (dirs.), *Beyond the Grand Tour : northern metropolises and early modern travel behaviour*, Londres - New York, Routledge, 2017.

SZULMAN Éric, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique*, Rennes, PUR, 2014.

TABBONI Simonetta, *Les temps sociaux*, Paris, Armand Colin, 2006.

THERIEN Gilles, « La fin dans les récits de voyage », *Littérales*, 1990, n° 7, pp. 103-120.

THIBAUT Gabriel-Robert, « Bernardin de Saint-Pierre. Paysages de l'ingénieur, paysage du philosophe », in Gilles BERTRAND et Alain GUYOT (dirs.), *Des « passeurs » entre science, histoire et littérature : contribution à l'étude de la construction des savoirs (1750-1840)*, Grenoble, ELLUG, 2011, pp. 55-76.

THOMMERET Loïc, *La mémoire créatrice. Essai sur l'écriture de soi au XVIIIe siècle*, Paris, L'Harmattan, 2006.

THOMPSON Edward P., *Temps, discipline du travail et capitalisme industriel*, Paris, La Fabrique, 2004.

THUILLIER Guy, *Pour une histoire du quotidien au XIXe siècle en Nivernais*, Paris - La Haye, Mouton - EHESS, 1977.

TIEGHEM Paul VAN, *Le sentiment de la nature dans le préromantisme européen*, Paris, Nizet, 1960.

TIESSET Jean-Luc, *Le voyage en Allemagne, anthologie : les écrivains français et l'Allemagne*, Paris, Albin Michel, 1996.

TISSOT Laurent, *Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIXe siècle*, Lausanne, Payot, 2000.

TODOROV Tzvetan, *Les Morales de l'histoire*, Paris, Grasset, 1991.

TODOROV Tzvetan, *Nous et les autres. La réflexion française sur la diversité humaine*, Paris, Seuil, 1989.

TODOROV Tzvetan, *Les genres du discours*, Paris, Seuil, 1978.

TODOROV Tzvetan et GENETTE Gérard (dirs.), *Littérature et réalité*, Paris, Seuil, 1982.

TORPEY John, *The invention of Passport. Surveillance, Citizenship and the State*, Cambridge, CUP, 2000.

TVERDOTA György (dir.), *Écrire le voyage*, Paris, Presses de la Sorbonne nouvelle, 1994.

URBAIN Jean-Didier, *Le voyage était presque parfait : essai sur les voyages ratés*, Paris, Payot, 2008.

URBAIN Jean-Didier, *L'idiot du voyage : histoires de touristes*, Paris, Payot, 2002.

URBAIN Jean-Didier, *Secrets de voyage. Menteurs, imposteurs et autres voyageurs invisibles*, Paris, Payot, 1998.

VAJ Daniela, *Médecins voyageurs : théorie et pratique du voyage médical au début du XIXe siècle*, Genève, Georg, 2002.

VAJDA Joanne, « Paris en huit jours. À la découverte de la ville à travers les guides, les journaux pour touristes et les récits de voyage, 1855-1937 », *Sociétés & Représentations*, 2006, vol. 1, n° 21, pp. 255-273.

VASAK Anouchka, « Grandes émotions météorologiques collectives », in Alain CORBIN, Georges VIGARELLO et Jean-Jacques COURTINE (dirs.), *Histoire des émotions. II- Des Lumières à la fin du XIXe siècle*, Paris, Seuil, 2016, vol.2, pp. 79-97.

VASAK Anouchka, « Naissance du sujet moderne dans les intempéries. Météorologie, science de l'homme et littérature au crépuscule des Lumières », in Karin BECKER (dir.), *La Pluie et le beau temps dans la littérature française*, Paris, Hermann, 2012.

VASAK Anouchka, *Météorologies : discours sur le ciel et le climat, des Lumières au romantisme*, Paris, Honoré Champion, 2007.

VENAYRE Sylvain, « La ville mourante du voyageur européen, 1770-1830 », *Hypothèses*, 2016, vol. 1, n° 19, pp. 365-376.

VENAYRE Sylvain, « Le voyage : un champ de recherche ? », *Hypothèses*, 2014, vol. 1, n° 17, pp. 69-74.

VENAYRE Sylvain, *Panorama du voyage. 1780-1920*, Paris, Les Belles Lettres, 2012.

VENAYRE Sylvain, « Présentation. Pour une histoire culturelle du voyage au XIXe siècle », *Sociétés & Représentations*, 2006, vol. 1, n° 21, p. 5-21.

VENAYRE Sylvain, « Présentation », in Sylvain VENAYRE, Pascale GOETSCHER, Christophe GRANGER et Nathalie RICHARD (dirs.), *L'ennui, histoire d'un état d'âme XIXe - XXe siècle*, Paris, Publication de la Sorbonne, 2012, pp. 111-114.

VENAYRE Sylvain, GOETSCHER Pascale, GRANGER Christophe et RICHARD Nathalie (dirs.), *L'ennui, histoire d'un état d'âme XIXe - XXe siècle*, Paris, Publication de la Sorbonne, 2012.

VERDIER Nicolas, *La carte avant les cartographes*, Paris, Publication de la Sorbonne, 2015.

VERDIER Nicolas, « Les formes du voyage : cartes et espaces des guides de voyage », *In Situ*, 2011, n° 15.

VERDIER Nicolas, « Penser le réseau au XVIIIe siècle et au début du XIXe siècle : le cas de la Poste », in Annie BLETON-RUGET, Nicole COMMERÇON et Martin VANIER (dirs.), *Réseaux en*



*question : utopies, pratiques et prospectives*, Macon, Institut de recherche du Val de Saône-Mâconnais, 2010, pp. 129-138.

VERDIER Nicolas, « Le réseau technique est-il impensé du XVIIIe siècle : le cas de la poste aux chevaux », *Flux*, 2007, vol. 2, n° 68, pp. 7-21.

VERGEADE Suzanne, « Un aspect du voyage en chemin de fer : le voyage d'agrément sur le réseau de l'Ouest des années 1830 aux années 1880 », *Histoire, économie et société*, 1990, n° 1, pp. 113-134.

VERHOEVEN Gerrit, « Clockwise ? Time awareness in Early Modern London », in Gianenrico BERNASCONI et Susanne THÜRINGER (dirs.), *Material history of time. Objects and practices, 14th - 19th centuries*, Berlin, De Gruyter, 2020.

VERLEY Patrick, *La première révolution industrielle*, Paris, Armand Colin, 2006.

VERLEY Patrick, *La Révolution industrielle*, Paris, Gallimard, 1997.

VERNUS Michel, « Le temps au village. Le cas de la Franche-Comté (1750-1850) », in *Temps social, temps vécu. 129e congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Besançon 2004*, Paris, CTHS, 2007.

VERSTYNEN Timothy, OLIVER Michael et IVRY Richard B., « Experiencing the future : the influence of self-initiation on temporal perception », in Romi NIJHAWAN et Beena KHURANA (dirs.), *Space and Time in Perception and Action*, Cambridge, CUP, 2010, pp. 164-180.

VIGARELLO Georges, *Le sentiment de soi : histoire de la perception du corps, XVIe-XXe siècle*, Paris, Points, 2016.

VIGARELLO Georges, « Le temps du sport », in Alain CORBIN (dir.), *L'avènement des loisirs, 1850-1960*, Paris, Flammarion, 2009, pp. 253-290.

VIGARELLO Georges, *Passion sport. Histoire d'une culture*, Paris, Textuel, 1999.

VILLERBU Tangi, « Fabrication et usage du guide de voyage », *Sociétés & Représentations*, 2006, vol. 1, n° 21, pp. 275-295.

VIVIER Nadine, « La conscience du temps : les mutations de la perception du temps aux XIXe et XXe siècle », in Jean BIRNBAUM (dir.), *Où est passé le temps ?*, Paris, Gallimard, 2012, pp. 65-82.

VIVIES Jean (dir.), *Lignes de fuite. Littérature de voyage du monde anglophone*, Aix-en-Provence, PUP, 2003.

VIVIES Jean (dir.), *Lignes d'horizon. Récits de voyage de la littérature anglaise*, Aix-en-Provence, PUP, 2002.

VIVIES Jean, *Le récit de voyage en Angleterre au XVIIIe siècle. De l'inventaire à l'invention*, Toulouse, Presse Universitaire du Mirail, 1999.

VOTH Hans-Joachim, *Time and Work in England. 1750-1830*, Oxford, OUP, 2000.

VOYAT Gilbert, « Étude d'estimations temporelles », in Magali BOVET, Pierre GRECO, Seymour PAPERT et Gilbert VOYAT (dirs.), *Perception et notion du temps*, Paris, PUF, 1967.

WALTER François, *Hiver : histoire d'une saison*, Paris, Payot, 2014.

WALTER François, « Savoirs croisés de la mer et de la montagne au XVIIIe siècle », in Alain CABANTOUS, Jean-Luc CHAPPEY, Renaud MORIEUX, Natalie RICHARD et François WALTER (dirs.), *Mer et montagne dans la culture européenne*, Rennes, PUR, 2011, pp. 245-258.

WALTER François, *Les figures paysagère de la nation. Territoire et paysage en Europe (XVIe - XXe siècle)*, Paris, EHESS, 2004.

WALTER François (dir.), *Vivre et imaginer la ville 18e - 19e siècles*, Genève, Zoé, 1988.

WALTER François, « Perception des paysages, action sur l'espace : la Suisse au XVIIIe siècle », *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, 1984, vol. 1, n° 39, pp. 3-29.

WALTON John K., « Tourism and Industrialisation, c. 1730-1914 », in Marc GIGASE, Cédric HUMAIR et Laurent TISSOT (dirs.), *Le tourisme comme facteur de transformation économiques, techniques et sociales (XIXe-XXe siècles)*, Neuchâtel, Éditions Alphil - Presses universitaires suisses, 2014, pp. 41-57.

WAQUET Françoise, *Une histoire émotionnelle du savoir : XVIIe-XXe siècle*, Paris, CNRS éditions, 2019.

WAQUET Françoise, *L'ordre matériel du savoir. Comment les savants travaillent, XVIe-XXIe siècles*, Paris, CNRS éditions, 2015.

WAQUET Françoise, « L'Europe de la République des Lettres », in Gilles PECOUT (dir.), *Penser les frontières de l'Europe du XIXe au XXIe siècle*, Paris, PUF, 2004.

WEBER Anne-Gaëlle, « Le droit à l'ennui dans le récit de voyage du XIXe siècle », in Sylvain VENAYRE, Pascale GOETSCHER, Christophe GRANGER et Nathalie RICHARD (dirs.), *L'ennui, histoire d'un état d'âme XIXe - XXe siècle*, Paris, Publication de la Sorbonne, 2012, pp. 163-176.

WEBER Anne-Gaëlle, « Le genre romanesque du récit de voyage scientifique au XIXe siècle », *Sociétés & Représentations*, 2006, vol. 1, n° 21, pp. 59-78.

WEBER Anne-Gaëlle, *A beau mentir qui vient de loin. Savants, voyageurs et romanciers au XIXe siècle*, Paris, Honoré Champion, 2004.

WEINRICH Harald, *Le temps : le récit et le commentaire*, Paris, Seuil, 1973.

WELLS Marie (dir.), *The discovery of nineteenth century Scandinavia*, Londres, Norvik Press, 2008.

WEVER Patrick DE, *Temps de la Terre, temps de l'Homme*, Paris, Albin Michel, 2012.

WEVER Patrick DE (dir.), *Le temps mesuré par les sciences*, Paris, Vuibert - Muséum d'histoire naturelle, 2002.

WINFREE Arthur, *Les horloges de la vie. Les mathématiques des rythmes biologiques*, Paris, Pour la science / Belin, 1994.

WOLFF Philippe, « Le temps et sa mesure au Moyen Âge », *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, 1962, vol. 17, n° 6, pp. 1141-1145.

WOLFZETTEL Friedrich, « Récit de voyage et écriture féminine », in Frank ESTELMANN, Sarga MOUSSA et Friedrich WOLFZETTEL (dirs.), *Voyageuses européennes au XIXe siècle : identités, genres, codes*, Paris, PUPS, 2012, pp. 19-34.

WOLFZETTEL Friedrich, « « Souvenirs d'un voyage... » : esquisse d'une théorie du souvenir au temps du romantisme », in Alain GUYOT et Chantal MASSOL (dirs.), *Voyager en France au temps du romantisme : poétique, esthétique, idéologie*, Grenoble, ELLUG, 2003, pp. 91-114.

WOLFZETTEL Friedrich, *Le discours du voyageur : pour une histoire littéraire du récit de voyage en France du Moyen-âge au XVIIIe siècle*, Paris, PUF, 1996.

WORONOFF Denis, *Histoire de l'industrie en France, du XVIe siècle à nos jours*, Paris, Seuil, 1998.

WORONOFF Denis (dir.), *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998.

YATES Frances, *L'art de la mémoire*, Paris, Gallimard, 1987.

ZAKAY Dan et BLOCK Richard A., « The role of attention in time estimation processes », in M.A. PASTOR et J. ARTIEDA (dirs.), *Time, internal clocks and movement*, Amsterdam, Elsevier Science, 1996, pp. 143-164.

ZANANIRI Chérif, *L'espace et le temps*, Paris, Ellipses, 2002.

ZANONE Damien, *Écrire son temps. Les Mémoires en France de 1815 à 1848*, Lyon, PUL, 2006.

ZELLER Olivier, *Histoire de l'Europe urbaine. III : la ville moderne (XVIe - XVIIIe siècle)*, Paris, Seuil, 2012.

ZERUBAVEL Eviatar, « The French Republican Calendar : A Case Study in the Sociology of Time », *American Sociological Review*, vol. 42, n° 6, pp. 868-877.

ZUMTHOR Paul, *La mesure du monde*, Paris, Seuil, 2014.

# TABLE DES FIGURES

---

FIGURE 1 - RYTHME CIRCADIEN HUMAIN.....	44
FIGURE 2 - MODELE DE "TIMER" INTERNE.....	53
FIGURE 3 - CALENDRIER AGRO-LITURGIQUE.....	78
FIGURE 4 - MONTRE DE CARROSSE (SUSPENDUE DANS UN SUPPORT), ABRAHAM-LOUIS BREGUET, PARIS, VERS 1815.....	102
FIGURE 5 – MONTRE DE CARROSSE, LEPINE, PARIS, VERS 1800,.....	102
FIGURE 6 – ILLUSTRATION D'UN GNOMON A EQUATION DU TEMPS.....	107
FIGURE 7 – MERIDIENNE A EQUATION DE TEMPS DATANT DE 1829. FAÇADE DU PALAZZO DEL GOVERNATORE, PARME (ITALIE).....	107
FIGURE 8 - HORLOGE ASTRONOMIQUE SITUEE PLACE SAINT-MARC A VENISE (ITALIE). FIN XV <sup>E</sup> SIECLE.....	110
FIGURE 9 - HORLOGE DE PAOLO UCCELLO SITUEE DANS LE DUOMO DE FLORENCE (ITALIE). MILIEU XV <sup>E</sup> SIECLE.....	110
FIGURE 10 – HORLOGE ASTRONOMIQUE DE L'HOTEL DE VILLE DE PRAGUE (REPUBLIQUE TCHEQUE). VERS 1410.....	110
FIGURE 11 - TABLE DU MIDI EN HEURES ITALIQUES POUR LES PRINCIPALES VILLES D'ITALIE. D'APRES JEROME DE LALANDE.....	113
FIGURE 12 - CERCLE DE COMPARAISON DES HEURES DE GOETHE.....	114
FIGURE 13- ÉCART EN ANNEES ENTRE LE RETOUR DU VOYAGE ET LA PUBLICATION DU RECIT.....	140
FIGURE 14 - NOMBRE DE RECITS DE VOYAGE PAR FORME DU CORPUS.....	147
FIGURE 15 - NOMBRE ET FORMES DES RECITS DE VOYAGE DU CORPUS PAR DECENNIE DE PUBLICATION.....	147
FIGURE 16 – NOMBRE DE RECITS DU CORPUS CLASSE PAR CATEGORIES D'ECRITURE DU TEMPS.....	188
FIGURE 17 – NOMBRE DE RECITS EPISTOLAIRES DE VOYAGE CLASSES PAR ECRITURE DU TEMPS.....	189
FIGURE 18 - NOMBRE DE JOURNAUX DE VOYAGE CLASSES PAR ECRITURE DU TEMPS.....	189
FIGURE 19 - NOMBRE DE RECITS HYBRIDES EPISTOLAIRES/JOURNAUX CLASSES PAR ECRITURE DU TEMPS.....	190

FIGURE 20 - NOMBRE DE RECITS SOUS FORME DE « TABLEAUX » ET ASSIMILES CLASSES PAR ECRITURE DU TEMPS.....	190
FIGURE 21 - NOMBRE DE RECITS DE FORMES MINORITAIRE CLASSES PAR ECRITURE DU TEMPS .....	190
FIGURE 22 - CLASSEMENT DE L'ECRITURE DU TEMPS DES RECITS DE VOYAGE DU CORPUS PAR DECENNIE DE VOYAGE.....	192
FIGURE 23 - CLASSEMENT DE L'ECRITURE DU TEMPS DANS LE RECIT EN FONCTION DE LA DUREE DU VOYAGE .....	193
FIGURE 24 - CLASSEMENT DE L'ECRITURE DU TEMPS DANS LE RECIT D'APRES LE TYPE DE VOYAGE .....	195
FIGURE 25 - SCHEMA DE L'ECRITURE DU TEMPS DANS LE VOYAGE.....	197
FIGURE 26 — NOMBRE DE MODES DE TRANSPORT UTILISES PAR VOYAGE ETUDIE DANS LE CORPUS ....	203
FIGURE 27 — PROPORTION DES MODES DE TRANSPORT UTILISES PAR LES VOYAGEURS DU CORPUS ....	203
FIGURE 28 — JOSEPH VERNET, <i>LA CONSTRUCTION D'UN GRAND CHEMIN</i> , 1774.....	234
FIGURE 29—JOHN ROCQUE, <i>A GENERAL MAP OF THE POST ROADS OF EUROPE</i> , LONDRES, 1786.....	240
FIGURE 30 —LA CONSTITUTION DU RESEAU POSTAL FRANÇAIS ENTRE 1708 ET 1833.....	241
FIGURE 31 - VICTOR JEAN ADAM, <i>MESSAGERIES LAFFITE, CAILLARD ET CIE</i> , S. D.....	246
FIGURE 32 - AUGUSTE XAVIER LEPRINCE, <i>L'ARRET DE LA DILIGENCE A LA POSTE ROYALE</i> (DETAIL), VERS 1820.....	246
FIGURE 33 - MASCHINE ZUM ÜBERSETZEN DER DILIGENCEN AUF EISENBahnWAGGONS [MACHINE POUR TRANSPOSER UNE DILIGENCE EN WAGON DE CHEMIN DE FER], 1844.....	269
FIGURE 34 - WILLIAM TURNER, <i>RAIN, STEAM AND SPEED – THE GREAT WESTERN RAILWAY</i> , 1844..	274
FIGURE 35 - ITINERAIRE DE MARSEILLE A NICE EXTRAIT DE DUTENS LOUIS .....	372
FIGURE 36 - ITINERAIRE DE MILAN A VENISE, IN <i>ITINERAIRE D'ITALIE</i> [...], FLORENCE, PAGNI, 1807. P. 139.....	374
FIGURE 37 - ITINERAIRE DE MILAN A VENISE, IN <i>ITINERAIRE D'ITALIE</i> [...], MILAN, VALLARDI, 1817. P. 46 .....	374
FIGURE 38 - ITINERAIRE DE MILAN A VENISE, IN <i>ITINERAIRE D'ITALIE</i> [...], MILAN, VALLARDI, 1844. P. 170.....	374
FIGURE 39 - TABLEAU RECAPITULATIF DES EXCURSIONS D'AMBROISE RICHARD ET ACHILLE LHEUREUX .....	433
FIGURE 40 - AUGUSTUS LEOPOLD EGG, <i>THE TRAVELLING COMPANIONS</i> , 1862.....	480
FIGURE 41 - CARL SPITZWEG, <i>GNOME REGARDANT LE TRAIN</i> , VERS 1848.....	483

FIGURE 42 — TEMPS DE PARCOURS EN LIGNES ISOCHRONES SUR LES GRANDS AXES ROUTIERS FRANÇAIS AU DEPART DE PARIS EN 1765 ET 1780.....	486
FIGURE 43 - TEMPS DE PARCOURS DEPUIS PARIS EN LIGNES ISOCHRONES EN 1840 ET 1870.....	487
FIGURE 44 – L'ACCELERATION DES VOYAGES EN FRANCE DEPUIS 200 ANS. <i>ALBUM DE STATISTIQUE GRAPHIQUE</i> , 1888.....	490
FIGURE 45 - LE RESEAU DU TELEGRAPHE CHAPPE EN 1813.....	493



# INDEX DES NOMS

---

## A

Acerbi Giuseppe, 164, 206, 316, 329, 345, 350, 352, 354, 439, 458, 523, 541  
Adam Victor-Jean, 246, 557, 558, 610  
Alfieri Vittorio, 354, 440, 462, 463, 523, 541  
Algarotti Francesco, 523, 541  
Alhoy Maurice, 253, 489, 554  
Ampère Jean-Jacques, 262, 290, 325, 346, 437, 523, 541  
Andrés Juan, 394, 524, 541  
Anonyme (voyageur suisse), 108, 236, 320, 438, 439, 440  
Anquetin Modeste, 499, 551  
Arbantès Laure Junot, duchesse d', 334  
Audin Jean-Marie (Richard), 368, 385, 387, 388, 549, 550  
Aunet Léonie d', 224, 254, 262, 299, 329, 330, 342, 345, 416, 417, 443, 463, 464, 524, 541

## B

Bacon Francis, 123, 548  
Baedeker Karl, 346, 347, 368, 369, 376, 378, 379, 388, 390, 412, 435, 478, 495, 507, 548  
Balzac Honoré de, 275, 324, 524, 541, 554  
Baretti Giuseppe, 99, 149, 210, 293, 299, 300, 336, 337, 348, 349, 409, 461, 524, 541  
Barillon François-Guillaume, 469, 552  
Bartholdy Jakob Ludwig, 138, 344, 460, 524, 541  
Berard Pierre-Clément, 288, 464, 541  
Berchtold Leopold, 99, 122, 123, 125, 126, 129, 253, 386, 548  
Berlioz Hector, 271, 276, 308, 462, 525, 541, 553  
Berthoud Ferdinand, 98, 103, 104, 551, 552  
Beudant François-Sulpice, 230, 231, 255, 296, 297, 310, 334, 338, 340, 343, 399, 400, 401, 428, 429, 449, 450, 525, 542

Blanqui Adolphe, 155, 156, 207, 208, 221, 222, 224, 225, 250, 251, 264, 265, 279, 287, 292, 305, 310, 311, 315, 319, 331, 426, 427, 454, 458, 525, 542  
Blayney Andrew Thomas Lord, 321, 350, 525, 542  
Boccage Anne-Marie du, 127, 128, 220, 334, 415, 460, 463, 526, 542  
Born Ignaz von, 526, 542  
Boruwłaski Jozef, 447, 526, 542  
Boswell James, 438, 439, 526, 542  
Boucher de la Richarderie Gilles, 142, 143, 554  
Bougrenet de la Tocnaye Jacques-Louis, 327, 394, 448, 526, 542  
Bradshaw George, 504, 548  
Bray François Gabriel, 317, 318, 399, 526, 542  
Breguet Abraham-Louis, 100, 101, 102, 551, 609  
Brosses Charles de, 154, 160  
Buchon Jean-Alexandre, 236, 292, 320, 323, 337, 343, 443, 527, 542  
Burja Abel, 139, 527, 542  
Burke Edmond, 306

## C

Cardinal de Bernis François Joachim de Pierre, 316, 554  
Carr John Sir, 109, 173, 280, 331, 463, 527, 542  
Cassini Jean-Dominique, 377, 378, 387, 548  
Chabrier Ernest, 509, 552  
Chaix Napoléon, 270, 276, 277, 378, 454, 475, 481, 488, 489, 491, 495, 510, 548  
Chappe d'Auteroche Jean, 256, 352, 354, 355, 527, 542  
Chaptal Jean-Antoine, 97  
Chateaubriand François René de, 132, 309, 465, 466, 518, 527, 542, 554  
Chevalier de Jaucourt, 10, 164, 284, 459, 554  
Clarétie Jules, 482, 554



Coghlan Francis, 379, 548  
Colbert Jean-Baptise, 200, 232  
Collini Cosimo, 527, 542  
Colomb Romain, 129, 130, 251, 252, 259, 296, 297, 319,  
427, 476, 527, 542  
Condillac Etienne Bonnot de, 286, 554, 555  
Coxe William, 254, 356, 528, 543  
Craven Elizabeth, 176, 177, 215, 224, 334, 335, 336, 338,  
353, 528, 543  
Creuzé de Lesser Auguste, 226, 287, 462, 543  
Custine Astolphe, marquis de, 127, 183, 184, 204, 231,  
255, 295, 296, 300, 324, 325, 340, 341, 344, 346, 356,  
426, 450, 528, 543  
Cuvillier-Fleury Alfred-Auguste, 271, 555

## D

Dalkeith Holmes Tryphina, 528, 543  
De Galvez Diego Alejandro, 408, 427, 528, 543  
Del Pielago Celestino, 426, 543  
Delattre Eugène, 271, 341, 438, 466, 481, 494, 505, 548  
Depping Georges, 208, 209, 310, 428, 529, 543  
Desnos Louis Charles, 485, 548, 549, 552  
Diderot Denis, 10, 84, 88, 100, 151, 164, 284, 294, 317,  
360, 459, 467, 529, 543, 548, 554, 555, 556, 557, 558  
Dom Bédos de Cellés, 106, 551  
Doré Gustave, 475, 476, 555  
Dortous de Mairan Jean-Jacques, 44, 45, 555  
Du Camp Maxime, 272, 273, 555  
Dumont d'Urville Jules, 276  
Duroy Victor, 474, 555  
Dutens Louis, 226, 364, 365, 366, 367, 371, 372, 375,  
387, 548, 553, 610

## E

Ebel Johann, 380, 383, 387, 389, 549  
Egg Augustus Leopold, 480, 558, 610  
Ehrensward Carl August, 173, 529, 543  
Estienne Charles, 362, 363, 366, 367, 370, 402

## F

Fabre d'Églantine, 82

Faujas de Saint-Fond Barthélemy, 126, 178, 179, 297,  
344, 352, 399, 400, 401, 529, 543  
Fielding Henry, 175, 529, 543  
Fleming Sandford, 501  
Forster Georg, 182, 184, 245, 323, 324, 342, 529, 543  
Fortia de Piles Alphonse, 157, 343, 394, 529, 543  
Fortis Alberto, 287, 401, 530, 543  
Franklin Benjamin, 378, 468  
Friedrich Caspar David, 160, 294, 555  
Fulton Robert, 258  
Furetière Antoine, 87, 165, 467, 555  
Furne Charles, 137, 316, 356, 427, 533, 545  
Fürst von Pückler-Muskau Hermann, 129, 225, 530, 544  
Fusil Louise, 172, 173, 394, 530, 544

## G

Galilée, 40, 94  
Gamba Jean-François, chevalier de, 530, 544  
Gasparin Valérie de, 128, 259, 260, 291, 296, 297, 329,  
330, 340, 417, 427, 429, 445, 530, 544  
Gastineau Benjamin, 481, 482, 555  
Gautier Théophile, 163, 275, 277, 278, 293, 489, 530,  
544  
Genlis Stéphanie-Félicité, 123, 386, 387, 549, 551  
Giegler Jean-Pierre, 549  
Girardin René-Louis de, 295, 304, 309, 315, 555  
Giraudeau de Saint-Gervais Jean, 126, 127, 183, 184,  
263, 264, 412, 413, 458, 530, 544  
Girault de Saint-Fargeau, 549  
Goethe Johann von, 114, 115, 127, 140, 174, 210, 226,  
287, 289, 291, 319, 335, 356, 458, 530, 544, 555, 609  
Gouberville Gilles de, 93, 555  
Guinot Eugène, 274, 275, 379, 549

## H

Haller Albrecht von, 311  
Harrison John, 96  
Hartig Franz von, 224, 225, 347, 348, 531, 544  
Haussez Charles Lemercier de Longré, baron d', 172,  
215, 216, 228, 230, 247, 248, 254, 287, 288, 290, 292,

300, 312, 321, 322, 333, 337, 341, 342, 410, 411, 425,  
426, 431, 433, 451, 531, 544

Heinzmann Johann, 214, 244, 443, 531, 544

Herder Johann, 531, 544

Hommaire de Hell Adèle, 255, 353, 417, 544

Hugo Victor, 163, 472, 473, 482, 518, 519, 556

Huguet Paul, 253, 474, 502, 503, 549

Humboldt Alexandre de, 124, 134, 136

Huygens Christian, 94, 95, 96

## J

Jacqmin François, 503, 553

Janin Jules, 271, 301, 553, 556

Janvier Antide, 504, 551

Jullien Marc-Antoine, 177, 178, 326, 506, 551, 552

## K

Kant Emmanuel, 12, 50, 306

Karamzine Nicolai, 445, 458, 462, 532, 544

Kerguelen Tremarec Yves de, 408, 532, 545

Klaproth Julius, 214, 215, 427, 532, 545

Krüdener Alexis Konstantin von, 210, 216, 532, 545

## L

La Crenne Jean René Verdun, marquis de, 532, 545

La Garde de Chambonas Auguste de, 183, 185, 310, 345,  
532, 545

La Grandville Caroline de, 185, 186, 532, 545

La Roche du Maine Jean-Pierre-Louis Luchet, marquis de,  
225, 226, 250, 342, 477, 478, 533, 545

Lachambeaudie Pierre, 482, 556

Lake John William, 385, 435, 452, 549

Lalande Jérôme de, 111, 112, 113, 157, 364, 365, 366,  
533, 545, 552, 609

Lamartine Alphonse de, 132, 162, 163, 292, 466, 556,  
569

Langlois Hyacinthe, 330, 388, 549

Le Cat Claude-Nicolas, 286, 556

Lecot V., 271, 481, 499, 500, 549

Lepaute Jean-André, 497, 552

Leprince Auguste Xavier, 246, 558, 610

Lettsome John Coackley, 377, 549

Lezay-Marnésia Adrien de, 316, 317, 556

Lheureux Achille, 137, 170, 171, 217, 288, 316, 329, 356,  
427, 432, 433, 456, 533, 536, 545, 546, 610

Linguet Simon Nicolas, 168, 556

Link Heinrich, 533, 545

Linné Carl von, 377, 396, 549

Locke John, 286, 556

Lynch Piozzi Hester, 533, 545

## M

Mallet Edme François dit l'Abbé, 87, 88, 556

Marchebeuse Jean, 136, 137, 204, 252, 263, 264, 265,  
412, 413, 533, 545

Marcillac Pierre-Louis, marquis de, 212, 330, 349, 534,  
545

Marmier Xavier, 131, 138, 251, 262, 265, 334, 409, 534,  
545

Marshall Joseph, 220, 334, 534, 545

Martins Charles, 346, 398, 534, 545

Marum Martin van, 440, 535, 546

Meister Jacques-Henri, 172, 443, 535, 546

Merveilleux Charles-Frédéric de, 226, 556

Michel Claude Sidoine, 485, 549

Michelet Jules, 518, 556

Milton John, 309, 310, 556

Montaigne Michel de, 29, 393, 396

Montesquieu, 283, 328, 556

Moore John, 235, 347, 350, 353, 354, 434, 444, 471, 535,  
546

Morford Henri, 470, 549

Murray John, 174, 265, 368, 369, 376, 381, 382, 383,  
384, 385, 387, 390, 405, 412, 469, 478, 479, 549

Musset Alfred de, 144, 556

## N

Nugent Thomas, 333, 389, 549

## O

Orry Philibert, 228, 229, 233, 267

**P**

Pagni Nicolo, 365, 372, 374, 550, 610  
 Palmer John, 238  
 Pascal Blaise, 10, 93, 94, 556  
 Pétrarque, 283, 284, 354, 433  
 Pictet Marc-Auguste, 183, 238, 239, 331, 459, 461, 535, 546  
 Pilati Carlantonio, 348, 535, 546  
 Pinkerton John, 142  
 Pockocke Richard, 311  
 Ponz Antonio, 478, 535, 546  
 Potocka Anna, 380, 456, 535, 546  
 Potocki Jan, 450, 557  
 Prévost Abbé, 123, 142, 557  
 Prony Gaspard de, 400

**Q**

Quadri Antonio, 384, 391, 550

**R**

Radcliffe Ann, 220, 332, 535, 546  
 Recke Elisa von der, 235, 236, 287, 296, 297, 310, 312, 332, 333, 342, 347, 348, 350, 351, 353, 433, 434, 449, 536, 546  
 Reclus Élisée, 14, 557  
 Rees van Tets Henrica, 126, 246, 344, 449, 536, 546  
 Reichard Heinrich August Ottokar, 123, 253, 367, 368, 372, 382, 383, 414, 550  
 Reuilly Jean de, 536, 546  
 Richard Ambroise, 170, 171, 217, 288, 329, 432, 433, 456, 536, 546, 610  
 Richelet Pierre, 164, 557  
 Rieussec Nicolas, 508  
 Rigby Elizabeth, 174, 265, 536, 546  
 Rocque John, 240, 558, 610  
 Romer Isabella Frances, 275, 332, 456, 457, 536, 546  
 Romilly Jean, 100, 557  
 Rousseau Jean-Jacques, 133, 161, 210, 295, 305, 311, 312, 326, 396, 417, 465, 476, 550, 557  
 Ruskin John, 473, 557

**S**

Saint Augustin, 10, 11, 133, 134, 185, 283, 314, 557  
 Saint-Edme B., 258, 550  
 Saint-Pierre Bernardin de, 284, 303, 557  
 Salaberry Charles-Marie Irumberry, comte de, 225, 252, 306, 307, 410, 412, 537, 546  
 Sand George, 163, 217, 287, 332, 537, 546  
 Schreiber Aloys, 259, 550  
 Serres Marcel de, 221, 291, 323, 398, 537, 547  
 Shakespeare William, 62, 82, 557  
 Smith Adam, 102, 103  
 Smollett Tobias, 301, 537, 547  
 Spitzweg Carl, 483, 559, 610  
 Staël Germaine de, 317, 394, 537, 547  
 Starke Mariana, 537, 547, 550  
 Stendhal, 129, 318, 365, 404, 557  
 Strutt Elizabeth, 245, 246, 409, 537, 547  
 Struve Johann Christian von, 210, 448, 537, 547  
 Sulzer Johann, 138, 221, 222, 229, 230, 289, 290, 336, 347, 355, 356, 430, 443, 538, 547  
 Swinton Andrew, 538, 547

**T**

Tatichtev Vassili, 23  
 Thibaudeau Antoine, 83, 84, 557  
 Tobler Adolf, 499, 500, 552  
 Töpffer Rodolphe, 477, 557  
 Townson Robert, 231, 255, 256, 297, 319, 320, 449, 538, 547  
 Trudaine de Montigny Philibert, 229  
 Trudaine Jean-Charles, 229, 233, 280  
 Turgot, 233, 243, 244  
 Turner William, 274, 559, 610

**V**

Valentin Louis, 538, 547  
 Valhebert Simon de, 558  
 Vauban Sebastien le Prestre de, 218, 219, 229  
 Vaugondy Gilles Robert de, 240  
 Verne Jules, 457, 511, 558

Vernet Joseph, 234, 294, 317, 559, 610

Vialla de Sommières Jacques Louis, 99, 340, 538, 547

Viera y Clavijo José de, 427, 538, 547

Vigée Le Brun Elisabeth, 320, 321, 438, 538, 547

Vigny Alfred de, 472, 473, 482, 558

Volney, 143

## **W**

Walsh Joseph Alexis, vicomte de, 128, 311, 312, 357,  
461, 538, 547

Wheatstone Charles, 493

Windham William, 311

Wollstonecraft Mary, 333, 346, 417, 539, 547

Wraxall Nathaniel Sir, 175, 438, 448, 458, 471, 539, 547

## **Y**

Young Arthur, 148, 149, 440, 441, 539, 547



# TABLE DES MATIERES

---

<b>REMERCIEMENTS</b> .....	<b>3</b>
<b>AVERTISSEMENT</b> .....	<b>5</b>
<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>7</b>
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>9</b>
LE TEMPS, L'ESPACE-TEMPS ET LA MOBILITE .....	10
« Quid est ergo tempus ? » .....	10
Le temps de l'homme .....	12
L'espace-temps, le mouvement et la vitesse.....	14
DES LUMIERES AU ROMANTISME OU LE CHEMIN VERS LA MODERNITE .....	16
La mise en mouvement de l'Europe.....	16
L'ère des révolutions.....	18
D'un régime d'historicité à l'autre, l'accélération du temps .....	19
BORNES CHRONOLOGIQUES ET LIMITES SPATIALES DE LA THESE .....	22
EXPLORER LES TEMPORALITES VIATIQUES, EXPLIQUER LES TEMPORALITES DE LA SOCIETE .....	23
TEMPS, VOYAGE ET EMOTIONS : POUR UNE HISTOIRE SENSIBLE DU VOYAGE .....	25
Une histoire du temps en construction .....	25
Les bases solides de l'histoire du voyage.....	27
L'histoire des sensibilités ou la clé méthodologique .....	28
ENTRE RECITS ET GUIDES DE VOYAGE, TRAITES TECHNIQUES ET POEMES, LES SOURCES DE LA RECHERCHE .....	32
PLAN DE LA THESE .....	34
<b>CHAPITRE 1 : TROIS ASPECTS FONDAMENTAUX DU TEMPS : TEMPS DE L'HOMME, TEMPORALITES HUMAINES ET TEMPS MECANIQUE</b> .....	<b>37</b>
LE CORPS ET L'ESPRIT : ASPECTS BIOLOGIQUES ET PSYCHOLOGIQUES DU TEMPS .....	40
Les rythmes de la vie : rythmes du corps et neurophysiologie .....	40
Les révolutions des sphères célestes et les rythmes du vivant .....	40
Rythme circadien et horloges biologiques humaines .....	43
La mécanique cérébrale et le traitement de l'information temporelle.....	47
Aspects psychologiques et cognitifs de la conscience du temps .....	50
Le conditionnement au temps.....	50
Les modifications physiologiques et les conduites temporelles humaines .....	55
La subjectivité de l'appréciation du temps .....	58
LES TEMPORALITES HUMAINES : CALENDRIERS ET TEMPS SOCIAUX.....	64
Des rythmes de la nature aux calendriers.....	64
Astronomie et calendriers : les fondements de la chronologie .....	64
La construction culturelle des calendriers .....	67
Temps de l'Église, temps du marchand, et de quelques autres .....	71

Temps, culture et société : les temps sociaux d'après la sociologie.....	71
Les temps sociaux en Europe aux XVIII <sup>e</sup> et XIX <sup>e</sup> siècles.....	75
Les calendriers européens aux XVIII <sup>e</sup> et XIX <sup>e</sup> siècles .....	81
Coexistence de trois calendriers : julien, grégorien et républicain.....	81
Du calendrier à l'almanach : de la mesure à l'anticipation.....	84
L'HEURE DU VOYAGEUR : A LA CONQUETE DE LA PRECISION TEMPORELLE.....	89
L'horlogerie et la mesure du temps qui passe .....	89
La mesure du temps et l'organisation temporelle de la journée.....	89
La précision et la démocratisation : l'horlogerie européenne au XVIII <sup>e</sup> et dans la première moitié du XIX <sup>e</sup> siècle .....	94
La montre du voyageur : entre précision technique et flou temporel .....	98
L'équipement des voyageurs : des dispositifs de mesures du temps précis.....	98
La difficulté à garder une montre réglée : prédominance d'une hétérogénéité temporelle européenne..	104
<b>CHAPITRE 2 : RACONTER LE TEMPS QUI PASSE : L'EXPRESSION DU SENTIMENT ET DES PERCEPTIONS DU TEMPS DANS LE RECIT DE VOYAGE.....</b>	<b>119</b>
LE TEMPS DE L'ECRITURE : LES PRATIQUES DE L'ECRITURE VIATIQUE .....	122
Écrire son récit en voyage.....	122
De l'idée au texte : le cheminement intellectuel de l'écriture du voyage.....	122
La multiplicité des modalités d'écriture viatique.....	125
Des notes manuscrites à la publication : l'emprise du processus éditorial sur l'écriture du temps.....	130
Les modifications et la réécriture du récit.....	130
La démarche de publication .....	135
Le succès de la littérature de voyage aux XVIII <sup>e</sup> et XIX <sup>e</sup> siècles.....	141
FORMES ET COMPOSITION DU RECIT DE VOYAGE : UN CONDITIONNEMENT POUR L'ECRITURE DU TEMPS .....	145
Un genre polymorphe : multiplicité des approches rédactionnelles et éditoriales.....	145
Diversité des formes des récits du corpus.....	145
Le journal de voyage .....	150
La relation épistolaire .....	153
Le tableau descriptif et chronologique.....	154
Les formes marginales de récit de voyage.....	157
Anatomie du discours des voyageurs .....	159
L'écriture du monde et l'écriture de soi : changement d'approche rédactionnelle au tournant des Lumières.....	159
Les structures discursives du récit de voyage ou l'impossible écriture de la réalité .....	162
Influences réciproques et lieux communs du discours viatique.....	165
L'ECRITURE DU TEMPS DANS LE RECIT DE VOYAGE .....	169
L'inscription de la date et des indications temporelles.....	170
La date : élément central du récit de voyage.....	170
L'écriture du temps court : de l'horaire aux expressions relatives.....	176
Raconter inconsciemment ou consciemment sa perception et son sentiment du temps.....	179
Les temporalités narratives .....	179
L'expression explicite du sentiment du temps.....	182
Les temporalités du récit : analyse statistique de l'écriture du temps des récits du corpus .....	187

### **CHAPITRE 3 : DES CADRES DE LA MOBILITE AUX CONTRAINTES TEMPORELLES DU VOYAGE..... 199**

DIVERSITE DES MODES ET MOYENS DE TRANSPORT EN EUROPE : LES LIMITES TEMPORELLES DU DEPLACEMENT.....	202
L'utilisation de plusieurs modes et moyens de transport .....	202
L'intermodalité du transport en Europe.....	202
De l'obligation du moyen de transport à la possibilité du choix.....	205
Multiplicité des moyens de transport terrestre et pluralité des vitesses .....	209
De la marche à la traction animale : état des lieux des moyens de transport terrestre disponibles.....	209
Du chariot au carrosse en passant par la kibitka : hétérogénéité des véhicules tractés.....	213
Entre rapidité et relâche : la navigation fluviale et maritime.....	218
La navigation fluviale : entre canaux et rivières.....	218
La navigation maritime : navigation côtière et mers intérieures.....	223
LES ACCELERATEURS ET FREINS DU VOYAGE : INFRASTRUCTURES, SYSTEMES ET ENTRAVES.....	227
Progrès technique et développement des infrastructures routières .....	227
Diversité des routes : de la grande route au chemin de traverse .....	227
Les progrès des Ponts et Chaussées : techniques et construction des routes.....	232
Faciliter le déplacement en Europe : l'élaboration progressive de l'organisation du transport.....	237
Le système postal : premier « réseau » de transport.....	237
Le premier transport en commun : les messageries, voitures publiques ou services de diligences .....	243
Les freins à la mobilité.....	248
Les blocages institutionnels : passer les frontières et barrières douanières.....	248
L'accident, la casse, les mauvais conducteurs : dangers et contretemps sur la route.....	253
REVOLUTION DE LA VAPEUR ET DES VITESSES DE TRANSPORT .....	257
La navigation à vapeur : l'affranchissement des conditions naturelles.....	257
La régularité de la navigation fluviale .....	257
La navigation maritime : l'émancipation du vent.....	260
Le chemin de fer : croissance exponentielle des vitesses de déplacement et nouvelles possibilités de transport.....	266
Puissance mécanique et rapidité du transport par rail.....	266
Entre progrès du genre humain, enthousiasme et réticence : perception et analyse du chemin de fer par les premiers voyageurs en train.....	270

### **CHAPITRE 4 : ENVIRONNEMENT NATUREL, PERCEPTION DU TEMPS ET RYTHMES DE VOYAGE... 283**

CAPACITE D'OBSERVATION, PAYSAGE ET VITESSE DE DEPLACEMENT.....	286
La vision du voyageur .....	286
Voyager pour voir ou l'importance de la vision chez le voyageur.....	286
La recherche du point de vue.....	289
L'observation en mouvement.....	294
Les moments de l'observation : luminosité et perception de l'espace .....	294
Vitesse de déplacement et capacité d'observation .....	298
VOIR ET VIVRE LA DIVERSITE DES PAYSAGES EUROPEENS .....	302
Déplacement du regard et nouvelles émotions des Lumières au romantisme.....	302
Culture sociale du paysage en Europe : influences réciproques de la peinture, des jardins et de la littérature.....	302



Le pittoresque et le sublime : découverte esthétique et émotionnelle de la nature.....	305
Les stéréotypes paysagers : la campagne, la plaine, la montagne et la mer .....	309
L'homme dans, et face au paysage .....	313
De la perception de l'espace aux sensations et émotions paysagères .....	313
Paysages en mouvement et perception du temps.....	318
Paysages exotiques, éloignement culturel et déformation du temps et de l'espace.....	322
LE SOLEIL ET LA PLUIE, LE JOUR ET LA NUIT ... ET LE VOYAGEUR.....	325
Conditions météorologiques et rythmes de voyage.....	325
Le voyageur face aux conditions météorologiques.....	325
Les saisons du voyage.....	330
Le déplacement dicté par les conditions météorologiques.....	335
Le jour et la nuit : rythme élémentaire du voyage.....	341
Activité diurne et quête du repos nocturne.....	341
L'auberge, du sommeil réparateur à l'insomnie .....	346
Changer de rythme : le déplacement de nuit .....	351
<b>CHAPITRE 5 : ENTRE MODELES DE VOYAGE ET DIVERSITE DES PRATIQUES TEMPORELLES :</b>	
<b>L'INFLUENCE NORMALISATRICE DES GUIDES FACE A L'HETEROGENEITE DES VOYAGEURS.....</b>	<b>359</b>
L'EVOLUTION DES MODELES DE VOYAGE ET DES PRESCRIPTIONS TEMPORELLES DES GUIDES ENTRE LUMIERES ET	
ROMANTISME .....	362
Itinéraires des guides de voyage entre Lumières et romantisme.....	362
Diversité des guides disponibles.....	362
La création des guides de voyage modernes : mutations des formats et des pratiques d'utilisation .....	366
Représenter l'espace et le temps dans les guides entre le milieu du XVIII <sup>e</sup> et le milieu du XIX <sup>e</sup> siècle .....	369
Les modèles temporels proposés par les guides.....	376
Les prescriptions temporelles des guides et manuels de voyage : rationaliser le temps .....	376
Les rythmes des guides : fournir au voyageur une organisation temporelle du voyage.....	380
Les conduites temporelles des guides : apprendre au voyageur à bien gérer son temps en voyage .....	386
DIVERSITE DES VOYAGES, DIVERSITE DES VOYAGEURS : DIVERSITE DES TEMPORALITES.....	392
Du voyage traditionnel à de nouvelles pratiques viatiques : des modèles temporels attachés au type de	
voyage ?.....	392
Le voyage traditionnel : des modèles temporels mal définis.....	392
Le cas spécifique du voyage savant et des voyageurs en mission.....	396
Du voyage d'agrément au tourisme : standardisation des guides, standardisation des pratiques ? .....	402
L'impossible portrait-robot du voyageur .....	407
Des voyageurs et des voyages chacun uniques.....	407
Un conditionnement temporel spécifique aux femmes en voyage ? .....	415
<b>CHAPITRE 6 : ORGANISATION DU DEPLACEMENT ET MODERNITE : RYTHMES, VITESSES ET</b>	
<b>NOUVELLES OPPORTUNITES DU VOYAGE .....</b>	<b>423</b>
LES ETAPES : RYTHME ET DECOUPAGE SPATIO-TEMPOREL DU VOYAGE .....	425
La physionomie du voyage : l'aller, le retour et l'excursion.....	425
Le début et la fin du voyage, deux temporalités distinctes.....	425
La parenthèse (temporelle) de l'excursion.....	430

L'arrêt court et l'arrêt prolongé comme repères spatio-temporels du déplacement.....	436
Les étapes sur la route ou les balises du déplacement.....	436
L'arrêt prolongé ou le voyage statique.....	442
L'imprévu : un puissant organisateur du voyage qui tend à être dominé.....	446
Le rythme de l'imprévu.....	446
Du règne de l'imprévu à sa relative domestication.....	451
<b>VIVRE LE TEMPS DE SON VOYAGE OU LE CHOIX DE LA VITESSE.....</b>	<b>458</b>
Entre ennui et impatience, l'appréciation de l'espace-temps en voyage.....	458
Entre conquête et réticences à la célérité du voyage : perceptions de l'accélération des transports par les voyageurs.....	467
Profiter des nouvelles vitesses de déplacement.....	467
Des résistances nobiliaires à la vitesse bourgeoise ?.....	470
Train, tourisme et modernité : l'influence de la vitesse sur les pratiques du voyage.....	477
<b>TEMPS DU VOYAGE ET TEMPS DE LA SOCIÉTÉ.....</b>	<b>484</b>
Entre anciennes et nouvelles temporalités du voyage : les nouveaux enjeux de la vitesse.....	484
Accélération des transports et perception de l'espace-temps ou le rétrécissement de l'espace.....	484
La vitesse de l'information : le télégraphe et les progrès des communications.....	491
Les répercussions de la vitesse dans la société : l'Europe en transition.....	496
La création du temps légal ou l'uniformisation temporelle par les transports et communications.....	496
Vers plus de précision : changement de paradigme des temps sociaux.....	502
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>513</b>
DES TEMPORALITÉS IMPOSÉES PAR LA NATURE À LA VITESSE ET AUX CADENCES MÉCANIQUES, UN SIÈCLE D'AMÉNAGEMENTS ET DE DÉVELOPPEMENT TECHNIQUE.....	514
DES LUMIÈRES AU ROMANTISME, L'ACCELERATION VERS LA MODERNITÉ.....	516
LES INDIVIDUS FACE À LA PRÉCISION ET À LA RATIONALISATION CROISSANTE DU TEMPS EN VOYAGE.....	519
<b>ANNEXE - TABLEAU SYNTHÉTIQUE DES VOYAGEURS ET DES VOYAGES ÉTUDIÉS.....</b>	<b>523</b>
<b>SOURCES.....</b>	<b>541</b>
SOURCES PRIMAIRES.....	541
Récits de voyage.....	541
Guides et manuels de voyage.....	548
Sources imprimées sur le temps et l'horlogerie.....	551
Sources imprimées sur les transports.....	552
SOURCES SECONDAIRES.....	554
CORPUS ICONOGRAPHIQUE.....	558
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>561</b>
<b>TABLE DES FIGURES.....</b>	<b>609</b>
<b>INDEX.....</b>	<b>613</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES.....</b>	<b>619</b>

## Résumé

L'objectif de cette thèse est d'analyser l'articulation entre temps et mobilités dans le contexte des évolutions plus ou moins brutales que subit l'Europe entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et celui du XIX<sup>e</sup> siècle. L'étude se base sur l'analyse de voyages, plus précisément sur l'examen d'émotions et de perceptions ressenties par une centaine de voyageurs de nationalités différentes et de conditions sociales variées à travers l'Europe. Dans le contexte de l'industrialisation du vieux monde qui entraîne une modification profonde des sociétés et notamment des temps sociaux, nous proposons une archéologie des temporalités modernes du voyage. Après avoir déjoué les pièges de l'écriture de soi dans le récit de voyage pour appréhender au plus près les émotions vécues par les voyageurs, il sera question d'étudier l'évolution des cadres du voyage, c'est-à-dire les transports. De la voiture hippomobile à la révolution de la vapeur à partir des années 1830, la vitesse des déplacements augmente considérablement en quelques dizaines d'années. Conjointement à l'évolution des conceptions esthétiques et philosophiques, à l'image du passage des Lumières au romantisme, la perception de l'environnement et des paysages procure des émotions nouvelles aux voyageurs. Le recours aux guides de voyage étant quasi systématique, l'étude de ces ouvrages met en lumière les modèles temporels viatiques et leurs mutations, parallèlement aux pratiques de voyage qui tendent vers le tourisme moderne. Toutes ces évolutions politiques, techniques, culturelles et sociales aboutissent à une modernisation de l'Europe entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> et le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Cette modernisation se caractérise notamment par une évolution des temporalités sociales, dont les temporalités plus spécifiques du voyage, vers plus de précision, de rationalisation et une conscience du temps accrue.