La place du voyage dans les sociétés européennes (XVI^e-XVIII^e siècle)

The Place of Journeying in European Society (16th-18th Centuries)

Gilles Bertrand

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/2834>

DOI : 10.4000/abpo.2834

ISBN : 978-2-7535-3601-2

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 15 novembre 2014

Pagination : 7-26

ISBN : 978-2-7535-3450-6

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Gilles Bertrand, « La place du voyage dans les sociétés européennes (XVI^e-XVIII^e siècle) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 121-3 | 2014, mis en ligne le 15 novembre 2016, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/2834> ; DOI : 10.4000/abpo.2834

La place du voyage dans les sociétés européennes (XVI^e-XVIII^e siècle)

Gilles BERTRAND

Professeur d'histoire moderne, université de Grenoble Alpes, CRHIPA, EA 599 –
Institut universitaire de France

Dans les sociétés européennes à l'époque moderne, le voyage fut tout sauf une activité marginale ou un luxe réservé aux élites. Il a joué un rôle essentiel dans le façonnement des groupes, révélant combien ceux-ci n'eurent jamais d'identités durablement stabilisées. On interrogera les modèles qui présidèrent à cette forme de mobilité en distinguant ici le voyage autant de l'errance des vagabonds, cherchant pitance sans savoir où ils allaient, que des grandes migrations collectives, ou « remues d'hommes », liées au travail ou à des contraintes religieuses et politiques. Certes ces dernières ont pu générer des expériences individuelles vécues comme des voyages. Mais en tentant de dégager quelques traits de ce phénomène en Europe, nous nous demanderons quelle a été, en premier lieu, la valeur heuristique du Grand Tour. Si cette pratique de voyage des élites en formation devint, dès les années 1530, une référence intellectuelle, sociale, esthétique, politique et morale, l'Europe n'en a pas moins connu de nombreuses autres sortes de voyages, du pèlerin au marchand et à l'érudit ou l'homme de science, sans oublier l'impact qu'eurent sur le continent les voyages des missionnaires, des explorateurs, des marins ou des soldats. Or, ces pratiques dessinent une cartographie façonnée par une série de modèles à travers lesquels la connaissance de l'espace s'est opérée et a modifié les relations entre les individus. En second lieu se pose la question des conditions de voyage. À l'époque antérieure aux chemins de fer qu'ont décrite Antoni Maczak, Jeremy Black et Daniel Roche¹, où l'on se déplaçait au rythme du vent, du cheval ou de la marche à pied, il importe d'évaluer le poids des contraintes matérielles et politiques et la manière dont elles

---

1. MACZAK, Antoni, *Travel in early modern Europe*, Cambridge, Polity press, 1995 ; BLACK, Jeremy, *The British abroad: the Grand tour in the eighteenth century*, Stroud, A. Sutton, 1992 ; ROCHE, Daniel, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard, 2003, réédité sous le titre *Les circulations dans l'Europe moderne, XVII^e-XVIII^e siècle*, Paris, Pluriel, 2011.

s'articulèrent avec des considérations d'ordre intellectuel, sachant que le voyage tire avant tout sa spécificité de la conscience de l'acte accompli et du désir d'en faire mémoire.

Le voyage est une activité humaine qui a évolué entre le ^{xvi}^e et le ^{xviii}^e siècle mais des éléments de définition récurrents peuvent être mis en évidence. S'écartant du vagabondage ou de la promenade, l'idée que l'on s'en fait alors se nourrit de ceux qui étaient pratiqués vers Rome ou vers Jérusalem. Il reste qu'au ^{xvi}^e siècle le terme « vient de ce mot Voye, et se prend pour le traict de tout un chemin entrepris par aucun, *Profectio, Peregrinatio* » et il se dit « aussi pour une expedition de guerre, *Expeditio*² » ; tandis qu'au ^{xviii}^e siècle il a perdu la connotation de « campagne de guerre³ » pour n'être plus qu'un « transport que l'on fait de sa personne d'un lieu où l'on est en un autre assez éloigné⁴ ». L'accumulation des connaissances et le divertissement y sont devenus prépondérants. La perspective d'un retour s'impose pour qu'un « voyage » soit vécu comme tel, même s'il existe des voyages sans retour.

Trois grands motifs vont nous aider à structurer une réflexion dont nous espérons que son degré de généralité ne la rendra ni trop abstraite, ni surtout erronée. Les voyages à l'époque moderne favorisèrent tout d'abord la répétition de modèles et servirent à confirmer ce que chacun savait déjà, à nouer des contacts entre partenaires qui se comprenaient, tels les nobles ou les marchands, ou encore à propager des idéaux auprès de ceux qui les ignoraient par le biais de l'évangélisation, du prosélytisme et de la propagande. Mais, en répondant à une logique de dépaysement consubstantielle à la culture occidentale, ils suscitérent aussi des changements par rapport aux visions de départ. Ils participèrent à un remodelage continu des identités, recomposant la carte du continent européen autant par la circulation des personnes que par celle des objets, des marchandises et même des valeurs et façons d'appréhender l'autre, en plaçant ce dernier au cœur ou aux marges d'un espace mental. Enfin, les voyages n'allèrent pas sans provoquer des souffrances. Ils furent souvent une expérience difficile et âpre, où chaque individu se heurtait à de nombreux obstacles, notamment physiques. Il y fallait sans cesse se prémunir contre l'incertitude et les risques encourus, en profitant de routes aplanies et régularisées, de guides, de descriptions, de cartes et d'instruments de mesure qui rassuraient et transmettaient des savoirs partageables.

---

2. NICOT, Jean, entrée « Voyage », dans *Le Thresor de la langue francoyse*, Paris, David, 1606.

3. HUGUET, Edmond, « Voyage », dans *Dictionnaire de la langue française du seizième siècle*, Paris, Didier, 1967, t. 7, p. 519.

4. Chevalier de Jaucourt, article « Voyage », dans *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, vol. 17, Neuchâtel, 1765. La définition est reprise de Furetière en 1690 : « transport qu'on fait de sa personne en des lieux éloignez ».

Le voyage légitime et renforce l'ordre social et politique au sein de l'Europe

Le modèle le plus emblématique du voyage entre le xvi^e et le xviii^e siècle reste celui des jeunes nobles que l'historiographie du xx^e siècle a célébré sous le vocable de Grand Tour, en en faisant un critère de définition pour une Europe qui avait besoin de se légitimer dans sa structure et ses pouvoirs. Pour les élites en formation, futurs administrateurs de l'Europe des princes, la pratique voyageuse faisait écho aux guerres et aux pèlerinages, mais elle s'imposa comme un mode d'être et devint un épisode éducatif obligé à partir du xvi^e siècle. Un voyage de connaissance se construit dans le sillage de la révolution éducative anglaise, où l'identité des plus riches Européens allait se forger à travers l'expérience de la rencontre et du contact avec les autres. Ce mode de déplacement supposait une durée assez longue et un retour dans la société de départ au bout de plusieurs mois, voire de plusieurs années. Il était motivé par la nécessité de connaître ses pairs et ses semblables en sillonnant le continent et il valorisait une Europe des villes et des cours, où les séjours se partageaient entre les académies, les églises, les salons, les théâtres, les bibliothèques et les collections d'art ou de science naturelle. Le modèle était certes plus complexe qu'on ne l'a parfois dit car on ne voyageait pas seulement du Nord au Sud de l'Europe, et les buts et la durée étaient variables. Les objets de la curiosité évoluèrent entre le xvi^e et le début du xix^e siècle, des savoirs antiques à l'archéologie, des villes aux montagnes, des rivages de la Méditerranée jusqu'à des territoires situés aux confins de l'Europe « civilisée ». Le Grand Tour, en outre, ne recouvrait pas toutes les pratiques de voyage de jeunes gens à cette époque, pas plus qu'il ne suffit à éclairer l'histoire des relations interculturelles. C'est pourquoi sa validité en tant que modèle explicatif des interactions culturelles fut critiquée par Edoardo Grendi dans le cas des relations anglo-italiennes⁵.

Le Grand Tour, une expression qui ne va pas de soi, mais qui désigne la circularité du voyage des élites

L'idée de Grand Tour n'en continue pas moins d'avoir un grand succès aujourd'hui, surtout en Italie, en Angleterre et dans une moindre mesure en France, pays tous profondément marqués par le concept de « civilisation » européenne forgé au cours des années 1750-1760 dans la continuité du principe humaniste de la « civilité ». Elle correspond à une pratique collective des élites européennes à l'époque moderne, à commencer par les Anglais dès les années 1530, ainsi que l'a montré Jean Boutier⁶. On n'utilisait pourtant pas encore l'expression de « Grand Tour » lorsque

---

5. GRENDI, Edoardo, « Dal Grand Tour a "la passione mediterranea" », *Quaderni storici*, avril 1999, n° 100, nuova serie, n° 1, p. 121-133.

6. BOUTIER Jean, « Le "Grand Tour" des élites britanniques dans l'Europe des Lumières : la réinvention permanente des traditions », dans MARTINET M.-M., CONTE F., MOLINIÉ A.,

William Cecil en 1609, puis Lord Granborne en 1636 évoquent leur « tour de France ». L'expression se serait répandue, dit-on, à partir de l'*Italian Voyage* de Lassels en 1670, mais en ne se référant qu'au tour dans un, tout au plus dans deux pays : « No man understands *Livy and Caesar, Guicciardin and Monluc*, like him, who hath made exactly the *Grand Tour of France and the Giro of Italy*⁷. » Il fallut plusieurs décennies, en passant par une période où l'on n'évoquait que le Grand Tour de France – *iter gallicum* –, d'Italie – *iter italicum* – ou d'Allemagne – *iter Allemannicum* –, pour en arriver au milieu du XVIII^e siècle à l'idée d'un tour d'Europe, véritable parcours désormais généralisé au sein du continent. L'expression Grand Tour fut cependant peu utilisée à l'époque de sa splendeur supposée même si la critique contemporaine, notamment anglo-saxonne, s'est souvent plu à définir le XVIII^e comme le siècle par excellence du voyage. C'est surtout au XX^e siècle qu'on en a parlé, et encore guère dans l'espace germanique, polonais ou russe, les Allemands préférant l'idée du « monde expérimenté » ou celle d'« apprendre le monde ». Dans son article « Voyage » de l'*Encyclopédie*, paru en 1765, Jaucourt l'ignore. On ne rencontre en définitive cette expression qu'une fois dans un titre du XVIII^e siècle, à savoir chez Thomas Nugent dans *The Grand Tour, or a journey through the Netherlands, Germany, Italy, and France*. Paru en quatre volumes en 1749, réédité en 1756 et en 1778, cet ouvrage informait sur les auberges, les routes, les liaisons maritimes et les lieux du continent à visiter. Les autres guides, repris par certains journaux de voyage, s'en tinrent au mieux au « Tour », tels ceux de Thomas Martyn en 1787 (*The gentlemen's Guide in his Tour through Italy*) ou de James Smith en 1793 (*A Sketch of a Tour on the continent in the year 1786-1787*).

Il reste que rien ne nous interdit de qualifier de « Grand Tour » un type de voyage marqué par l'idée de circularité, fût-il limité à quelques pays du centre-ouest européen : le « tour » implique une ligne courbe et qui se referme, un mouvement sur soi-même. Si les itinéraires fluctuent, ils restent perçus comme circulaires et sont ponctués d'étapes obligées avant le retour au lieu de départ. C'est ce que nous montre la carte des voyages accomplis par Thomas Coke sur le continent de 1712 à 1718. Se bornant à la France, à l'Italie, à la Suisse et à l'Allemagne jusqu'à Vienne et Prague, celle-ci contraste avec celle que l'on peut construire en visualisant les parcours qu'énumère le courrier vénitien Giovanni Maria Vidari. Dans son manuel des routes publié en 1718 et réédité en 1764, le *Viaggio in pratica*, ce dernier propose une multiplicité d'itinéraires enchevêtrés qui couvrent l'ensemble de l'Europe, de l'Espagne à la Russie. Cette différence achève

VALENTIN J.-M. (dir.), *Le Chemin, la Route, la Voie. Figures de l'imaginaire occidental à l'époque moderne*, Paris, PUPS, 2005, p. 225-242.

7. LASSELS, Richard, *The voyage of Italy, or a Compleat Journey through Italy*, Paris/Londres, John Starkey, 1670, t. 1, préface, p. xi non numérotée. Dans la traduction française, le « Grand Tour » disparaît et il n'est fait allusion qu'à « celui qui a fait avec soin le tour de la France, & celui d'Italie » (*Voyage d'Italie*, Paris, Billaine, 1671, préface, p. xi non numérotée).

de nous prouver que le Grand Tour est sélectif, à l'instar de la géographie « lotharingienne » que le *Nouveau Voyage d'Italie* de Maximilien Misson dessine en 1691, des Pays-Bas à l'Italie en passant par le Rhin, la Bavière, le Tyrol et au retour la Suisse.

Une éthique du voyage cultivé entre lecture, expérience du monde et écriture

Le Grand Tour se définit en relation avec la conception que l'on se faisait du voyage cultivé aux XVII^e et XVIII^e siècles, en tant que partie intégrante de l'éducation, utile aux jeunes gens. Cette vision esquissée par Juste Lipse en 1578 s'affirma dans l'essai de Bacon sur le voyage, « Of travail » (1625), et perdura jusqu'aux dictionnaires du XVIII^e siècle : « Voyager est pour la jeunesse une forme de l'éducation, pour les aînés une forme de l'expérience. [Il faut] que les jeunes gens voyagent sous la conduite d'un précepteur ou d'un serviteur [qui] possède la langue du pays. » Bacon énumérait ensuite les choses « à voir et à étudier ». Dignes « de mémoire » lui paraissaient les cours des princes et de justice ainsi que les assemblées ecclésiastiques, les églises, les monastères et leurs souvenirs issus du passé, les remparts et fortifications des villes, les ports, les antiquités, bibliothèques et universités, les navires de commerce et de guerre, les châteaux et jardins d'apparat, les arsenaux, marchés et entrepôts, les exercices d'équitation, les théâtres et cabinets de curiosité.

Pourquoi voyageait-on ? Le motif social était déterminant, mais le désir de connaissance entraînait en ligne de compte et c'est pour cette raison qu'on a parfois confondu le voyage des jeunes nobles avec celui des philosophes, bibliothécaires, hommes de lettres ou nobles d'âge plus avancé. De Leibniz, qui avait 43 ans en 1689, à Montesquieu, âgé de 39 ans en 1728, ou plus tard à Moszynski, noble polonais mort à Padoue en 1786 à l'âge de 55 ans, nous n'avons pas affaire à d'authentiques Grands Tours bien qu'ils aient parfois été ainsi qualifiés et qu'ils aient également été des voyages de découverte : ainsi Montesquieu découvrit-il l'art en Italie⁸. Le Grand Tour n'était pas un voyage d'adultes, mais une expérience de formation, élaborée en relation avec des théories éducatives. De ce fait, il était susceptible de s'appliquer aussi à de jeunes marchands ou artistes, pourvu que ceux-ci aient réalisé un tour articulé en ne se contentant pas de joindre leur destination en ligne droite ou en ne se limitant pas à leur activité professionnelle.

De même que Baudelot de Dairval recommandait aux voyageurs en 1686 de « s'instruire par eux-mêmes des choses » (*De l'utilité des voyages*), le huguenot Misson exigeait d'eux dans son « Mémoire pour les voyageurs » qu'ils recourent aux services d'un connaisseur, examinent de leurs propres yeux ce qui se présentait à eux « sans regarder les livres, autrement que comme des aides » et ne manquent pas « chaque soir, de transcrire les

---

8. EHRARD, Jean, *Montesquieu critique d'art*, Paris, PUF, 1965.

choses que l'on a observées » en vue de leur journal⁹. C'était là valoriser l'expérience personnelle, quand bien même Misson jugeait que le guide était nécessaire et dressait en même temps un « catalogue des principales choses dont on peut souhaiter d'être instruit ».

Les dictionnaires du XVIII^e siècle allèrent dans le même sens : « on voyage par curiosité. Les voyages sont nécessaires à la jeunesse pour apprendre à vivre dans le monde. [Même si] Strabon dit que quiconque raconte ses voyages ment [...], il n'y a rien de plus instructif que la lecture des voyages¹⁰ ». Aux voyages physiques s'ajoutait la lecture de leurs récits. Jaucourt précise encore dans l'*Encyclopédie* : « Les grands hommes de l'Antiquité ont jugé qu'il n'y avoit de meilleure école de la vie que celle des *voyages*, école où l'on apprend la diversité de tant d'autres vies, où l'on trouve sans cesse quelque nouvelle leçon dans ce grand livre du monde, & où le changement d'air avec l'exercice sont profitables au corps & à l'esprit. »

Le but du Grand Tour à travers l'Europe était donc triple. En continuité avec la révolution éducative anglaise du XVI^e siècle, le voyageur devait réaliser une expérience physique en se déplaçant loin des livres, au contact avec les gouvernants, les hommes et les paysages des pays « réels ». Sans négliger le divertissement et la jouissance, l'objectif était ensuite d'apprendre en voyageant. Emboîtant le pas à une historiographie certes réductrice par rapport à la variété des itinéraires accomplis, la vedette de la Bibliothèque nationale de Paris indique que « les Tours d'Europe sont des voyages effectués dans les principaux sites touristiques d'Europe par des jeunes des hautes classes de la Grande-Bretagne et d'Europe du Nord pour compléter leur éducation, du XVI^e au XIX^e siècle ». La composante éducative qualifiait le Grand Tour par opposition aux voyages du marin, du prêtre, du soldat ou du marchand, qui, eux, étaient liés à une activité ou à une profession spécifique. Enfin, l'expérience physique était doublée par un acte de restitution, l'écriture ou éventuellement le dessin. Le texte était soit destiné au seul voyageur et à sa descendance, soit à des pairs ou amis auxquels l'auteur s'adressait par lettre pendant le voyage. Le voyage était donc narré par celui qui l'accomplissait. Cette forme non matérielle a justifié que l'on parle de « voyages » à propos des livres de voyage et elle commençait dès le moment de la déambulation, grâce aux notes prises sur un carnet afin de ne pas oublier les détails qui le soir ou les jours suivants étaient mis en forme dans un journal ou récit.

---

9. MISSON, Maximilien, *Voyage en Italie*, Utrecht, Guillaume van de Water et Jacques van Poolsum, 1722 (1^{re} éd. 1691), t. 3, p. 195.

10. Article « Voyage », dans *Dictionnaire universel françois et latin*, dit *Dictionnaire de Trévoux*, 1743 (1^{re} éd. 1704).

Un voyage confortable, aux antipodes du risque : l'Europe à l'usage des élites

Les motivations sociales du voyage justifiaient la primauté des parcours urbains. Ce sont eux que privilégièrent les jeunes membres des élites européennes dans le cadre du Grand Tour. Complétant la formation reçue dans les collèges ou auprès de précepteurs, ils suivaient à travers le continent des voies fréquentées et recouraient aux lettres de recommandation. Un courrier précédait à cheval la voiture afin de régler les détails logistiques et d'assurer le meilleur accueil à chaque étape. L'important à l'arrivée dans une ville était d'y être déjà connu, de façon à trouver ouvertes les portes d'un palais où loger, et à être mis en contact avec les personnes qui faciliteraient la participation aux mondanités et aux spectacles musicaux ou théâtraux.

La lettre de recommandation, dont la pratique nous est maintenant mieux connue grâce à Emmanuelle Chapron¹¹, faisait partie de tout un ensemble d'« écritures » dont le voyageur se munissait avant de partir : passeports, lettres de crédit, billets de santé, certificats maçonniques, cartes et guides. C'était un accessoire de voyage destiné à créer du lien social dans un rituel de formation fondé sur la fréquentation des hommes. Grâce aux recommandations, le voyageur trouvait aisément un guide en chair et en os pour visiter les villes et leurs monuments. Il accédait à la sphère de la sociabilité urbaine en étant présenté aux gens de science et introduit dans les salons ou les loges d'opéra. Il bénéficiait des avantages matériels du logement, de la nourriture, du prêt de voitures, et était aidé pour préparer la suite de son voyage. Le nombre de ces lettres s'accrut toutefois si sensiblement, alors que l'on racontait de plus en plus les péripéties et aventures individuelles en voyage, qu'à partir des années 1770 elles suscitérent une méfiance qui mit en cause leur valeur sociale. Leur pratique s'affaiblit. Il y eut des voyageurs déçus, une subtile rhétorique de la lettre permettant à celui qui l'écrivait de faire comprendre à son correspondant qu'il ne devait pas se sentir trop « obligé » vis-à-vis de la personne recommandée. Après avoir réservé des espaces d'excellence à des voyageurs de rang élevé, membres des salons et des cours, le guidage des relations interpersonnelles fit place à une économie pré-touristique tournée vers la consommation. L'affaissement du signe distinctif de la recommandation conduisit à en repenser l'usage : la lettre se transforma en un instrument de travail professionnel pour les musiciens, les diplomates ou les gens de science.

Qu'allait-on voir ? Que l'on cherchât les sources de l'art en Italie ou des modèles politiques alternatifs en Suisse, aux Provinces-Unies ou en Angleterre, l'Europe des voyageurs du Grand Tour se limitait aux villes ; elle

---

11. CHAPRON, Emmanuelle, « "Avec bénéfice d'inventaire" ? Les lettres de recommandation aux voyageurs dans l'Europe du XVIII^e siècle », *Mélanges de l'École française de Rome – Italie et Méditerranée*, n° 122/2, 2010, p. 431-453.

était parcourue sans accorder d'importance aux paysages intermédiaires. Aux yeux de Montesquieu, qui à défaut d'accomplir un Grand Tour dont il n'avait plus l'âge n'en fit pas moins un tour d'Europe en 1728-1729, les montagnes étaient un « rien » et, pour être jugées dignes d'être observées par ce propriétaire viticole, les campagnes se devaient d'être bien cultivées. Il est vrai que Montesquieu vérifiait l'exactitude des distances indiquées sur les cartes de Delisle qu'il utilisait. Mais, dans la plupart des cas, les voyageurs n'ouvraient pas même les rideaux aux fenêtres de leurs voitures, à tout le moins jusqu'aux années 1770. C'est alors que se développa une attention à ce qui advenait durant la déambulation ainsi qu'aux paysages défilant sous les yeux du voyageur.

La force de ce centrage sur quelques lieux urbains au cours de l'expérience du Grand Tour ressort du récit qu'Edouard Gibbon fit de son périple de neuf mois sur le continent en 1764. Pascal Griener a montré la place capitale, réductrice des autres étapes, que Gibbon assigna, non dans son journal de voyage mais dans ses Mémoires, au choc éprouvé un jour d'octobre 1764 dans le forum romain :

« C'était à Rome, au 15 octobre 1764, alors que j'étais assis en contemplation parmi les ruines du Capitole, alors que les moines déchaussés chantaient les vêpres dans le temple de Jupiter, que l'idée d'écrire le déclin et la chute de la ville me vint à l'esprit pour la première fois¹². »

À l'âge de 27 ans, Gibbon vécut à Rome un moment dont il décida qu'y avait germé l'idée de son grand ouvrage achevé 25 ans plus tard, *The History of the Decline and Fall of the Roman Empire*, publié de 1776 à 1788. Tout comme chez Montesquieu, le voyage était rentabilisé par les connaissances et les plaisirs accumulés au cours de son effectuation. L'argent investi dans le tour d'Europe pouvait être comparé au poids de l'œuvre qu'il avait permis d'accomplir. Face à son grand œuvre, Gibbon accordait une importance majeure, de l'ordre « du miracle », à un instant infime de son voyage¹³.

Le voyage agent de transformation des sociétés européennes

Le voyage, à l'époque moderne comme en d'autres temps, fut aussi un facteur de changement et de redistribution des hiérarchies entre les espaces et les peuples européens. Ainsi que l'a montré l'anthropologue américain Eric J. Leed dans *The Mind of the Traveler*¹⁴, il provoqua des métamorphoses et ne laissa jamais ses acteurs indemnes. Il transformait les personnalités individuelles, qui y découvraient souffrance, liberté, volonté,

12. Traduit d'après le passage cité par Pascal GRIENER, « Le Grand Tour comme expérience mystique de la connaissance. Gibbon sur le Campo Vaccino », dans *La République de l'œil. L'expérience de l'art au siècle des Lumières*, Paris, O. Jacob, 2010, p. 131-148, ici p. 144.

13. *Ibidem*, p. 146.

14. LEED, Eric J., *The Mind of the Traveler. From Gilgamesh to Global Tourism*, New York, Basic Books, 1991.

plaisir, et bouleversait autant les sociétés des pays d'accueil que celles des pays d'origine, que les voyageurs retrouvaient à leur retour. Cela advenait dans le Grand Tour lui-même en dépit de sa composante ritualisée et bien que chacun tentât de vérifier sur place des connaissances déjà acquises. Cette énergie fut *a fortiori* à l'œuvre pour les voyageurs d'autres générations et groupes sociaux. Ainsi peut-on articuler la notion de Grand Tour, devenu un symbole quasiment abstrait, avec les expériences diversifiées des voyageurs européens et leurs modes d'effectuation concrets du voyage, aux durées et rythmes variables, tissés de rencontres, de séjours prolongés, d'objets et de lieux où les individus engageaient des processus de connaissance.

Une multiplicité d'acteurs

La typologie des voyages est presque infinie puisque, conformément au vœu de Socrate, on voyageait à tout âge et quel que soit le sexe. Tout en gardant à l'esprit que le voyage se définit par la conscience de l'acte accompli et une volonté d'en mémoriser les moments saillants, ce qui suppose de revenir dans la société de départ et d'utiliser cette expérience pour y affermir sa place, on relève qu'il a existé entre le xvi^e et le xviii^e siècle un large éventail de situations voyageuses. Antérieur à l'expansion du modèle du Grand Tour, celui des pèlerinages perdura, connaissant après deux phases de fléchissement au début et au milieu du xvi^e siècle une véritable relance au tournant des xvi^e et xvii^e siècles¹⁵. Ce qui cependant fut commun aux voyages d'étude qui peu à peu leur succédèrent, ce furent les arts et règlements dans l'art de voyager, l'écriture de notes et d'un journal, la volonté de savoir, l'accompagnement du déplacement physique par la lecture, l'usage de guides et de cartes, le souci d'échapper aux risques de l'inconnu, le besoin de divertissement... De nombreux déplacements furent ainsi vécus comme des expériences dignes d'être consignées. Si les voyages de pèlerins et d'hommes d'Église subsistèrent, ils côtoyaient ceux des marchands, des diplomates et des gens de lettres, puis les missions d'ingénieurs complétèrent celles des savants. La diversité des destinations pose dès lors la question des frontières de l'Europe au nord comme à l'est, vers l'orient comme du côté de la Méditerranée. Le bagage des savoirs accumulés à usage individuel ou collectif par les voyageurs fit, en tout état de cause, évoluer le continent dans sa conscience des autres et de lui-même.

De l'enchevêtrement des buts et des pratiques témoignent le célèbre voyage accompli par Montaigne pour des raisons de santé en 1580-1581, non moins que l'expérience européenne du duc de Rohan, proche d'Henri IV, à l'aube du xvii^e siècle. Après le traité de Vervins et au cours de la période la plus faste de sa vie, à laquelle succéda une phase plus controversée qui s'acheva au combat durant la guerre de Trente Ans, le jeune Henri II de

---

15. GOMEZ-GÉRAUD, Marie-Christine, *Le crépuscule du grand voyage. Les récits de pèlerins à Jérusalem (1458-1612)*, Paris, Champion, 1999.

Rohan (1579-1638) avait entrepris un grand voyage de vingt-deux mois, de mai 1599 à février 1601. Calviniste inconditionnel, il avait sillonné l'ensemble de la *Chrestienté* en combinant le voyage d'Italie « classique » avec une exploration plus inhabituelle des États protestants d'Allemagne, des nouvelles Provinces-Unies et des îles britanniques. Il aurait même voulu, sans y parvenir, « aller voir l'empire des Turcs : non par superstition [...] mais [...] pour passer autant de temps à voir la diversité de ces païs & de ces peuples-là¹⁶ ». Son désir était d'observer l'histoire, les hommes et leurs institutions. L'abrégé de sa pérégrination, finalement limitée à la chrétienté, servit à soulager sa mémoire en s'avérant utile pour lui et agréable aux amis entre les mains desquels circula le manuscrit jusqu'à son impression à Amsterdam en 1646.

Des gens de sciences aux femmes de lettres et des antiquaires aux archéologues, la péninsule européenne fut labourée par les voyages. L'abbé érudit allemand Martin Gerbert (1720-1793) accomplit de fréquents déplacements en Allemagne, Italie et France pour recueillir du matériel en vue d'une histoire médiévale de la liturgie et de la musique. Les voyages d'artistes s'ajoutèrent à ceux des administrateurs. Si le déplacement joua un rôle essentiel dans la carrière des artistes, on ne saurait cependant l'assimiler au rituel de connaissance par le voyage qui définit le Grand Tour. Paris et l'Italie étaient des cibles de choix pour les artistes venus de toute l'Europe, mais leur expérience se limitait souvent au séjour à Rome et les étapes franchies pour s'y rendre structuraient rarement un « tour » d'apprentissage. Le modèle romain était si prégnant pour de nombreux peintres et architectes qu'il leur était difficile de trouver ailleurs des sources d'inspiration. Peu mobiles sur place, les artistes habitaient durablement la capitale des papes. De leur côté, quelques architectes et « dessinateurs en voyage » se mirent dans la seconde moitié du XVIII^e siècle à parcourir toute l'Italie, de l'Istrie et de la Dalmatie à Paestum. Mais ni les uns ni les autres ne partageaient les stratégies d'apprentissage des élites du Grand Tour. Leurs voyages étaient spécialisés et leur servaient à apprendre un métier. Même les artistes russes, plus enclins que les Français à s'arrêter en cours de route, perfectionnaient à Paris leurs techniques et apprenaient à voir la beauté de l'antique à Rome. En outre, peu d'artistes laissèrent de journal de voyage. À côté d'un Grand Tour instable, ces circulations d'artistes donnent la mesure de la diversité des acteurs du voyage¹⁷. Dans la multiplicité des expériences de l'Europe, le regard sur les populations appelées à susciter au XIX^e siècle des images pittoresques, avec leurs costumes, s'ajouta à celui sur les lieux visités et leurs monuments, palais, églises cabinets et bibliothèques. L'image que renvoient ces voyages dépasse de loin les cadres du

16. ROHAN, Henri de, *Voyage du Duc de Rohan, fait en l'an 1600, en Italie, Allemagne, Pays-Bas Uni, Angleterre, & Escosse*, Amsterdam, Louys Elzevier, 1646, p. 1-2. Ce voyage fait l'objet d'un projet d'édition par Andreas Nijenhuis.

17. Sur ce point, voir ROCHE, Daniel, *op. cit.* ; BEAUREPAIRE, Pierre-Yves, POURCHASSE, Pierrick (dir.), *Les circulations internationales en Europe, années 1680-années 1780*, Rennes, PUR, 2010.

Grand Tour tournés vers les réseaux de pouvoir de l'Europe nobiliaire et la curiosité antiquaire.

De même que les déplacements des élites de l'époque moderne ne se réduisent pas au Grand Tour, ce dernier ne se confond pas avec le seul voyage des jeunes nobles. D'autres composantes de la société, comme les marchands, participèrent de ce modèle de déplacement, fût-il en perte de vitesse. En outre, après 1750, les académies nobiliaires virent s'écrouler l'afflux des étrangers qu'elles avaient connu au XVII^e siècle¹⁸, tandis que la composante de sociabilité mondaine et académique du Grand Tour se renforçait au détriment de celle « éducative ».

Une recomposition des géographies européennes

Combinant ses effets avec ceux des agents institutionnels de la transformation des territoires, tels les souverains, les administrateurs, les agronomes ou les urbanistes, le regard des voyageurs provoqua de nombreux bouleversements dans les hiérarchies de ce qui valait la peine d'être regardé et observé. Ils ont ainsi participé de la recomposition des paysages européens.

Les destinations de voyage tout d'abord s'élargirent. Par-delà le déplacement à l'échelle locale du château, du village, du chef-lieu et de la ville de foire voisine, une série de voyages s'orientèrent à l'époque moderne vers des ports qui n'étaient plus seulement ceux de la Méditerranée sur la route du Levant, mais vers des villes de manufacture et des capitales politiques et culturelles, sièges de palais princiers et d'œuvres d'art, d'académies et de cabinets de curiosité, de physique et d'histoire naturelle. Les sites naturels devinrent au XVIII^e siècle des lieux d'enquêtes, tels la Slovaquie et le Harz où Montesquieu visita des mines, le Dauphiné et l'Italie du nord examinés par Guettard, l'Écosse ou le Vicentin sillonnés par Faujas de Saint-Fond. La perception de la route elle-même évolua : « parent pauvre de la recherche historique », au statut resté longtemps faible parce que c'était moins la route que la ville qui attirait le voyageur, la route « se construit avec le voyageur et, ce dernier, avec la ville ou le paysage naturel qu'il recrée » : d'où l'intérêt « de considérer dans une vision d'ensemble l'image ou l'aventure de l'Europe et de ses confins dans le domaine routier¹⁹ ». La route fut admirée quand les travaux commandés par les princes y devinrent spectaculaires, comme au passage des Échelles en 1670, dans les Alpes autrichiennes à la fin du XVII^e siècle ou au Mont-Cenis et surtout au Simplon sous le Premier Empire.

Cette expérience des espaces fit bouger les hiérarchies. Les centres urbains et les palais princiers l'emportèrent sur les campagnes dans la

---

18. BOUTIER, Jean, « Le Grand Tour des gentilshommes et les académies d'éducation pour la noblesse. France et Italie, XVI^e-XVIII^e siècle », dans BABEL, R., PARAVICINI, W. (dir.), *Beihefte der Francia*, vol. 60, *Grand Tour*, Ostfildern, Thorbecke, 2005, p. 237-253, notamment p. 242.

19. LIVET, Georges, *Histoire des routes et des transports en Europe*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2003, p. 9-11.

première moitié du XVII^e siècle, attirant les voyageurs de toute nature, y compris les pèlerins, mais ils furent concurrencés dans la seconde moitié du XVIII^e siècle par les montagnes, les sites archéologiques, les rivages et les stations climatiques ou thermales (Spa, Bath). Les voyages favorisèrent un renouveau du regard sur certains espaces précédemment ignorés, considérés comme des « riens », formant dans les cartes des « vides²⁰ ». Ils accompagnèrent ou provoquèrent une évolution des goûts, dont ils étaient tantôt les effets et tantôt les causes, les deux allant de pair. Certes le désir d'une nature pittoresque ne fit pas délaisser les capitales politiques et les villes d'art, comme on le voit en Italie. Mais les montagnes acquirent à partir de la « découverte » du Mont-Blanc par les Anglais dans les années 1740 une force d'attraction qu'auparavant elles n'avaient pas. On se mit à contempler les paysages, on se tourna aussi vers la minéralogie et la botanique, transformant la nature en un « laboratoire²¹ ». Sur la lancée de cette nouvelle forme de curiosité, les géographies européennes se dilatèrent. Aux villes et au Vésuve s'ajoutèrent par exemple en Italie l'Etna ou les restes volcaniques de l'Italie centrale et du Vicentin. L'intérêt pour les sciences expérimentales alla de pair avec celui pour l'archéologie. À Naples, les visiteurs délaissèrent les Champs Phlégréens et les églises baroques du centre au profit des villes ensevelies autour du Vésuve. Lancé par la découverte d'Herculanum en 1738, cet intérêt se généralisa avec les fouilles, à partir de 1748, du site de Pompéi, ville dont l'identification eut lieu en 1763. S'élargissant à Rome, à la Grèce, au Levant et à l'Espagne, l'attrait des ruines permettant de reconstituer les villes du passé se transforma en mode, au point qu'un site comme Velleia, près de Parme, parvint à susciter, au début des années 1760, un engouement fugace des voyageurs.

Sachant que les peuples visités furent largement modelés par le regard des étrangers, notamment des artistes et gens de lettres, on en déduit que les déplacements des individus contribuèrent à modifier les hiérarchies entre les espaces et participèrent de l'élaboration de lieux désirés et de marges dans l'Europe. Venise avait fonctionné comme une utopie au XVI^e siècle, à l'époque d'Érasme, et l'Italie resta au cours de l'époque moderne une destination privilégiée, à l'instar de la Suisse au XVIII^e siècle. Certains pays attiraient parce qu'ils étaient le cœur d'une civilisation (l'Italie), le lieu d'émergence d'un modèle de la liberté (l'Angleterre et la Suisse), la destination privilégiée pour réaliser des projets économiques, éditoriaux ou artistiques (les Provinces-Unies). À l'inverse, face à ces pôles, des lieux déclinaient, comme la péninsule ibérique dont les universités avaient été très attractives au XVI^e siècle (Alcala de Henares), tandis qu'au XVII^e siècle montaient les Provinces-Unies ou que Leipzig bientôt l'emporta

20. LABOULAIS-LESAGE, Isabelle, *Comblant les blancs de la carte. Modalités et enjeux de la construction des savoirs géographiques (XVII^e-XX^e siècles)*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2004.

21. GIACOMONI, Paola, *Il laboratorio di la natura: paesaggio montano e sublime naturale in età moderna*, Milan, FrancoAngeli, 2001.

sur Francfort. D'autres marges étaient en expansion comme la Scandinavie. Relayant l'intérêt pour l'Orient comme figure de l'exotisme, le Nord suscita en effet une vague d'intérêt durable. On a récemment montré²² que si la dimension septentrionale des curiosités européennes fut peu présente dans les grandes découvertes et demeura faiblement étudiée avant les années 1760, elle travailla pourtant le continent tout au long de l'époque moderne. Désignant un espace qui s'étirait du Groenland à la Sibérie, oscillant entre le « Nord », l'« espace nord-européen », l'« Europe du Nord », le « Grand Nord » ou les « îles de l'Extrême-Nord », cet espace aux marges incertaines formait une périphérie de l'Europe au climat extrême, diversement appréhendée selon que s'y rendaient des Vénitiens, des Anglais ou des Suédois. D'autres marges furent durablement ignorées par les voyageurs de l'Europe urbaine et policée. Il en alla ainsi du monde balkanique où les Uscoques, les Haiduks et les Morlaques de la Dalmatie étaient perçus comme des sauvages, à peine passibles d'être civilisés par Venise puis par la France du Premier Empire à l'époque de Marmont.

C'est le sens même des textes produits, des relations de voyage que de remettre de l'ordre dans ce désordre

L'écriture du voyage se situe au cœur des stratégies déployées à l'époque qui nous occupe pour rendre compte de ce qui étonnait les voyageurs et les amenait à créer de nouveaux repères. Certes un genre littéraire stabilisé ne se constitue pas avant la période romantique mais bien des textes de voyageurs fascinèrent le public au cours des siècles précédents, ainsi que le prouvent les compilations du *Recueil de voyages au Nord* de Jean-Frédéric Bernard (1716) ou l'*Histoire générale des voyages* de l'abbé Prévost (1745-1759)²³. La fonction de réorganisation du monde caractérise autant les relations des voyages de curiosité que celles, plus spécialisées, des administrateurs. François-Joseph Harvouin, receveur des finances de la généralité d'Alençon (1715-après 1787), fut chargé par le contrôleur général des finances Bertin d'enquêter sur les cadastres mis au point dans plusieurs capitales italiennes. Il se rendit de juillet 1763 à avril 1764 à Turin, Milan et Florence, visitant aussi Parme, Venise, Rome et Naples, alors que la France venait de décider en avril 1763 une réforme radicale du prélèvement fiscal direct par le recours au cadastre en vue de taxer les biens immeubles, donc fonciers, selon un principe de péréquation universelle. La réforme tourna court, mais Harvouin rédigea un journal circonstancié et technique sur son enquête. L'ingénieur des Ponts et chaussées Prony effectua pour le compte de Napoléon plusieurs missions en Italie de 1805 à 1811 et multiplia lui aussi les rapports à côté des notes quotidiennes de ses carnets de

---

22. SCHNAKENBOURG, Eric (dir.), *Figures du Nord. Scandinavie, Groenland et Sibérie. Perceptions et représentations des espaces septentrionaux du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2012.

23. Voir aussi, plus récemment, l'anthologie de BIDEAUX, Michel, *Européens en voyage, 1500-1800*, Paris, PUPS, 2012.

voyage, dessinant le programme d'un remodelage radical de l'Italie. Ce type d'écriture se faisait l'écho d'une volonté d'agir sur le monde.

Après M.-C. Géraud-Gomez pour le ^{xvi}^e siècle, Réal Ouellet s'est interrogé sur la relation de voyage alors qu'elle n'était pas encore un genre d'écriture littéraire et variait selon les attentes et la position du destinataire²⁴. Opérant sur un cadre géographique américain parcouru par des Européens, R. Ouellet a voulu expliciter l'hétérogénéité formelle des textes produits par les voyageurs de la Renaissance aux Lumières, qu'il appelle des « relations » de voyage pour les démarquer du « récit », terme qu'il juge plus restrictif. Il observe ainsi l'écart entre ce qui a été vécu physiquement et ce qui est retenu dans les écrits publiés. Cela l'amène à distinguer le journal de bord de la lettre et à observer le passage des carnets à une relation définitive. Or, trois exigences à ses yeux coexistent dans la relation de voyage. La première est celle du récit, chargé de restituer la chronologie et l'itinéraire de l'expérience vécue. La seconde dimension est celle de l'inventaire encyclopédique qui a pour but de représenter le monde découvert en sélectionnant dans le foisonnement du réel les données botaniques, zoologiques et ethnographiques. Cette description est utile ou exotique, mais autonome par rapport au « récit » car elle vise une exhaustivité que ne peut nourrir l'expérience réelle. Enfin, la composante du commentaire est disséminée dans les textes, encastrée dans la narration sous forme de dialogues, de monologues ou d'énoncés impersonnels qui oscillent entre l'assertion, l'interrogation et l'hypothèse, ou génèrent une réflexion indépendante de l'aventure racontée et des nouveautés décrites.

Spécialiste de l'âge classique, R. Ouellet a posé à partir de l'exemple américain les bases d'une poétique de la relation de voyage à l'époque moderne, différente du genre littéraire du récit de voyage d'époque romantique dont *l'Itinéraire de Paris à Jérusalem* de Chateaubriand (1811) reste le point de départ. Dans sa typologie, certains éléments acquièrent un relief particulier. D'une part, la parole amérindienne rapportée par les auteurs de relations manifeste leur fascination pour l'éloquence sauvage alors que Dieu reste parfois le seul interlocuteur de leurs épanchements. La diversité des auteurs permet d'autre part de mettre en évidence la nature du rôle qu'a chez eux la culture érudite et religieuse, avouée ou non. Ainsi les relations de voyage des ^{xvi}^e-^{xviii}^e siècles sont-elles de savantes constructions littéraires et idéologiques, prises entre l'appartenance des auteurs à une collectivité et l'affirmation de personnalités organisant les conditions d'une lecture agréable.

---

24. GOMEZ-GÉRAUD, Marie-Christine, *Écrire le voyage au ^{xvi}^e siècle*, Paris, PUF, 2000 ; OUELLET, Réal, *La relation de voyage en Amérique (^{xvi}^e-^{xviii}^e siècle). Au carrefour des genres*, Québec, Les Presses de l'Université Laval/Éditions du CIERL, 2010.

Le voyage est rupture, souffrance que les sociétés s'emploient à adoucir

Le voyage est aussi une épreuve que les sociétés ont essayé d'appri-voiser en limitant les éléments d'incertitude et de risque et en multipliant les aides à l'effectuation des voyages. Il en est résulté un déploiement de structures relevant de la culture matérielle, cet outil intellectuel qui nous permet d'allier, pour le dire avec Daniel Roche, la matérialité de l'intelligence et l'intelligence des choses matérielles.

C'est ainsi que l'expérience du voyage va de pair avec la mémoire de ses conditions matérielles. Que ce soit parmi les élites ou chez des voyageurs plus humbles, le voyage laisse une mémoire, des traces de l'impact qu'ont eu une série de conditionnements vécus comme des obstacles qui se sont articulés avec des considérations d'ordre plus intellectuel à cette époque d'avant les chemins de fer où, comme nous l'avons dit, l'on se déplaçait à la voile, à cheval ou à pied. Dans le voyage en Europe, les contraintes l'emportent-elles sur le sentiment de la liberté? Et comment la pensée sur les autres et sur soi-même en train de voyager a-t-elle été modelée par un ensemble de déterminations, telles que la qualité de l'accueil par des personnes de même rang, ou au contraire le sentiment d'étrangeté et d'abandon?

Avec l'extension des circulations et du transport des biens, des personnes, des curiosités et des savoirs, il a fallu gérer un ensemble de ruptures opposant l'univers stable de la résidence au monde instable du voyage. Lorsque le chevalier de Jaucourt parle dans l'*Encyclopédie* de l'hospitalité, il évoque le passage d'une économie du don à une économie de marché. L'accroissement de la mobilité a entraîné une multitude de transformations qui ont instauré un nouvel ordre d'exigences relayé par la pensée des Lumières.

Le vieux fonds d'immobilité

Le vieux fonds d'immobilité constitue un modèle qui peut être opposé au Grand Tour. Il relève d'une culture qui a anciennement insisté sur la puissance du local et des relations de proximité. On songe aux résistances manifestées à l'égard du voyage par Pascal, La Fontaine dans *Les deux pigeons*, le Suisse Bêat de Muralt et jusqu'à Jean-Jacques Rousseau : tous invitèrent à ne pas se déplacer, alors qu'à l'inverse Descartes montrait que c'était le déplacement qui lui avait permis de penser. Aux XVI^e et XVII^e siècles, les mobilités de voisinage dominaient entre des villages où l'on allait chercher épouse. D'ailleurs ces déplacements d'une paroisse à l'autre étaient qualifiés de « voyages », puisque le *Dictionnaire de Trévoux* indique que le voyage « se dit aussi d'une petite course qu'on fait d'un lieu en un autre, soit dans les endroits circonvoisins, soit dans la ville, soit même dans sa maison²⁵ ».

---

25. *Dictionnaire universel françois et latin*, dit *Dictionnaire de Trévoux*, 1743 (1^{re} éd. 1704). Le passage ne se retrouve pas dans l'*Encyclopédie* en 1765.

On n'allait pas trop loin chercher foires et marchés, puis l'espace pour certains s'élargit, ainsi pour Marmontel qui du Toulousain monta à Paris. Ces mobilités à travers les villages élaboraient des espaces complexes au sein du monde rural, mais dans des rayons d'action réduits ainsi que l'illustrent les mémoires du sire de Gouberville au milieu du ^{xvi}^e siècle.

L'horizon est ici celui de la lenteur des déplacements. Un soldat marchait à raison de quatre kilomètres par heure. On se rend compte à quel point cette lenteur était ancrée dans les mentalités lorsqu'on observe qu'en France les paysans résistèrent souvent aux intendants désireux d'ouvrir de nouveaux chemins à partir du ^{xvii}^e siècle en y ôtant les cultures. Ces derniers n'étaient pas alors une donnée fixe. Entretenus à grands frais par les communautés, ils étaient également soumis aux aléas des saisons, des pluies et des inondations qui emportaient les ponts rares et fragiles. De ces incertitudes et de l'insécurité des voyages, un atlas italien de 1771 à l'usage des voyageurs porte la marque en indiquant scrupuleusement les gués et passages de fleuves qu'il était recommandé de bien connaître afin de prévoir l'éventualité d'interruptions par les crues²⁶.

La conquête d'une régularité des déplacements face aux obstacles

La lenteur de déplacements qui se pratiquaient souvent à pied contrastait avec la rapidité de l'intellect. À leurs contraintes, les classes les plus élevées tentaient d'échapper. Le journal de voyage de Charles Le Maistre nous le montre voyageant à travers l'Europe en 1664-1665 depuis Paris vers les champs de bataille de l'Empire ottoman en carrosse fermé. Face à la monotonie quotidienne qui affaiblissait les sensations, la mobilité stimulait l'activité intellectuelle. Par le voyage se jouait une transformation du rapport avec le monde.

Face aux aspérités de l'espace, auxquelles tous les voyageurs étaient soumis, les populations cherchaient à conquérir une régularité qui s'accompagna d'un désir croissant de vitesse. À défaut de toujours se concrétiser, comme le révèlent les difficultés d'usage de la vapeur ou des montgolfières, ce besoin correspondait à une demande intellectuelle jusque-là inconnue²⁷. D'ailleurs, les cahiers de doléances réclamèrent en 1789 une liberté de circulation que les améliorations du réseau routier justifiaient. La route était devenue au ^{xviii}^e siècle plus que jamais auparavant un objet de représentations, elle était mieux adaptée au relief grâce à l'empierrage qui assurait sa conservation et elle profita d'un volontarisme technique dans toute l'Europe. Les chemins royaux avaient en France un tracé régulier. Grâce à la corvée et à l'effort des Ponts et chaussées, 25 000 km de routes étaient prêts en 1789 et ne bougèrent plus jusqu'en 1830. En 1775 Turgot unifia un grand nombre de services de la poste en France et mit en place

26. BARBIERI, Carlo, *Direzione pei viaggiatori*, Bologne, G. B. Sassi, 1771.

27. STUDENY, Christophe, *L'invention de la vitesse : France, ^{xviii}^e-^{xx}^e siècle*, Paris, Gallimard, 1995.

les turgotines, qui permirent de réduire de sept jours à trois ou quatre jours le temps de voyage de Paris à Marseille. Les attelages étaient de quatre chevaux, et une économie d'artisans était générée par ce système.

D'A. Maczak à J. Black en passant par Attilio Brilli²⁸, on s'est penché depuis longtemps sur les modes de transport et la perception des chemins et des auberges. On a évoqué du XVI^e au XVIII^e siècle les aléas de l'accueil, de la nourriture et du couchage, la diversité des monnaies, l'obstacle des douanes, des certificats de santé et autres procédures de contrôle. Ces dernières étaient destinées à protéger villes et ports contre les épidémies, notamment jusqu'aux dernières grandes pestes, celles de Marseille en 1720 et de Messine en 1743. Des registres d'hôteliers comme à Venise ou Bressanone, ou encore les listes d'individus auxquels furent délivrés des passeports offrent dans toute l'Europe, surtout au XVIII^e siècle, la possibilité de saisir des signes concrets de la matérialité des voyages.

On peut souligner à la suite de Dominique Julia²⁹ la grande différence des manières de voyager entre le piéton pèlerin ou vagabond, le colporteur, voire l'homme de lettres qui cultive la marche à pied et les membres des hautes classes se déplaçant dans de puissantes berlines, que ce soit dans le cadre du Grand Tour ou pour des raisons professionnelles ou de curiosité à un âge plus avancé. L'association de l'exercice de la marche à la république est même au centre d'une investigation possible de l'espace à la fin du XVIII^e siècle. Pierre Serna a montré que la promenade républicaine au temps du Consulat s'est faite découverte du monde et d'une connaissance partagée, républicaine, du monde³⁰.

La problématique pourrait alors devenir la suivante, compte tenu de ce qu'on ne peut pas embrasser le sujet de façon exhaustive : quelle place occupe cette dimension matérielle dans le voyage des pauvres comme des élites ? A-t-elle engendré de l'impatience ou fait l'objet de développements particuliers ? La mémoire des voyages, inscrite dans les papiers manuscrits ou les récits imprimés, en a souvent fait un *topos*, marqué par des stéréotypes tels que celui des mauvaises auberges. De leur côté, les risques du réel, l'imprévu du voyage ont pu laisser des traces par le recours à l'anecdote qui, en s'insinuant dans le récit, donne de la véracité à la relation de voyage. Des textes manuscrits, comme au XVIII^e siècle les notes tirées des voyages en Europe de Montesquieu, du baron de Castille ou d'Antonio Casati, nous aident à traquer les différentes facettes de la pratique voyageuse, même si l'on sait que jusque dans le manuscrit pénètrent des modèles subrepticement normatifs.

---

28. BRILLI, Attilio, *Le voyage d'Italie : histoire d'une grande tradition culturelle du XVI^e au XIX^e siècle*, Paris, Flammarion, 1989 (1^{re} éd. ital. 1987).

29. JULIA, Dominique, *Gilles Caillotin, pèlerin. Le Retour de Rome d'un sergier rémois, 1724*, Rome, Ecole française de Rome, 2006.

30. SERNA, Pierre, « Conclusion. La République est toujours un peu plus loin... », dans BERTRAND G., SERNA P. (dir.), *La République en voyage, 1770-1830*, Rennes, PUR, 2013, p. 407.

Guides de voyage et prégnance de modèles

Au cours de l'époque moderne, les moyens intellectuels de compréhension de la mobilité se transformèrent, à commencer par ceux dont disposaient les voyageurs pour se confronter à l'espace. Les arts de voyager s'en firent l'écho, en prévenant des dangers et précautions à prendre, et en insistant sur la manière d'utiliser les cartes ou guides mis à la disposition des voyageurs³¹.

Pour la plupart des voyageurs, il était essentiel pendant le voyage d'être « guidés ». C'est ce qui explique que les itinéraires et la présence du précepteur ou d'un dessinateur, voire d'un artiste faisant fonction de « guide du goût », tel Fragonard avec Bergeret de Grancourt en 1773-1774, constituent un élément clé du voyage. À la grande époque de l'encyclopédisme, qui présuppose une curiosité variée, les voyageurs se concentrent sur des étapes où ils s'arrêtent plus longuement qu'à d'autres. En Italie par exemple, l'idée se répand dès le ^{xviii}^e siècle d'un parcours canonique conforté par les guides. On ne passe que quelques jours dans les villes du nord (Turin, Milan, Gênes, Bologne), avant de descendre vers le sud par Florence ou l'Adriatique. Puis on séjourne plusieurs mois à Rome jusqu'aux cérémonies de Pâques, en se ménageant quelques semaines durant l'hiver à Naples, avant de remonter vers Venise où l'on ne manque pas d'assister aux fêtes données à l'Ascension en y demeurant une quinzaine de jours.

Les guides et les récits, ainsi que ces livres de l'époque des Lumières qu'on peut appeler des « récits-guides », étant donné leur longueur allant jusqu'aux huit volumes de Lalande en 1769, nous renvoient à la continuité et à la force de ce modèle qui est tout à la fois une entreprise de connaissance (culture), de regard (exercice de l'œil, expérience concrète des espaces) et de dépense (donc une activité économique). On a également tendu à distinguer depuis le ^{xviii}^e siècle deux modes d'approche des objets de curiosité, en fonction de choix confessionnels. Du côté catholique se rangent des guides comme les *Délices de l'Italie* de Rogissart, motivé par la ferveur à l'égard des reliques, des églises, des sanctuaires, auquel succède l'abbé Richard encore fasciné en 1766 par le mythe de l'Italie fertile et regorgeant de « mirabilia », églises, reliques de saints et fragments d'antiquités relayant les médailles, monnaies et inscriptions. De l'autre côté, un voyage plus critique s'est installé, marqué par la défiance de huguenots comme Misson à l'égard de la catholicité romaine ou se situant dans la ligne de Cochin qui lance la critique d'art au sein du voyage d'Italie. Tous ces guides impliquent cependant les mêmes parcours, le même type de curiosité pour les monuments non seulement religieux, mais aussi de l'Antiquité, de la Renaissance et de la période baroque.

---

31. DOIRON, Normand, *L'art de voyager : le déplacement à l'époque classique*, Sainte-Foy/Paris, Presses de l'Université Laval/Klincksieck, 1995.

La vision donnée dans ces pages peut paraître relativement statique et générale. Il s'est agi surtout de mettre en lumière quelques clés d'interprétation pour appréhender la force entraînant des voyages comme agent historique qui influe sur le fonctionnement des sociétés. Celles-ci ne cessent de se recomposer, de recevoir et de donner aux autres sociétés des éléments que celles-ci s'approprient par le jeu d'influences, de transferts, et sous l'effet des déplacements d'individus autant que de la circulation d'objets, de livres ou d'idées. Il reste que par-delà ce schéma général il convient de prendre en compte la diversité des situations et des acteurs, et de saisir les évolutions qui se dégagent. Il faut se prémunir contre l'idée que le xviii^e siècle serait le siècle par excellence de la mobilité, comme d'ailleurs d'une démarche expérimentale, alors même que les siècles précédents ont eux aussi connu ces attitudes ainsi que le prouvent les exemples de Jacques Cartier ou de Montaigne. À l'intérieur de l'Europe comme vers les nouveaux mondes, le xvi^e et surtout le xvii^e siècle ont été des siècles du voyage. Anton Maczak le montre parfaitement dans son ouvrage sur les *Voyages et voyageurs dans l'Europe moderne*. Il est donc temps sans doute pour nous de relativiser l'approche exagérée d'un xviii^e siècle perçu comme siècle du Grand Tour et des voyages devenus un mode d'être qui, depuis les élites, se serait peu à peu répandu aux autres classes de la société, jusqu'à donner naissance au tourisme au milieu du xix^e siècle.

C'est ainsi que l'on retrouve le vieux débat entre sociétés d'Ancien Régime rurales et sédentaires, d'une part, et, d'autre part, comportements des élites urbaines qui se caractériseraient par une mobilité accrue. Certes on peut s'accorder sur la très nette supériorité numérique des populations sédentarisées au cours des siècles antérieurs à la Révolution. Pourtant s'impose désormais avec évidence un phénomène que nous aide à déceler une histoire monde telle que celle esquissée par Timothy Brooks à partir de quelques tableaux hollandais du xvii^e siècle dans *Le chapeau de Vermeer*. À savoir que l'on ne peut faire l'économie de la dimension voyageuse, en tant que celle-ci est fondatrice du binôme associant l'ordre au désordre sans le double signe desquels il serait difficile de comprendre, entre xvi^e et xviii^e siècles, l'histoire des sociétés européennes.

RÉSUMÉ

Loin d'être une activité marginale ou un luxe réservé aux élites, les voyages ont joué un rôle essentiel dans le façonnement des sociétés européennes à l'époque moderne, révélant combien les groupes humains n'ont jamais eu d'identités totalement stabilisées. À côté du Grand Tour qui se constitua dès le xvi^e siècle comme un modèle alternatif à celui des pèlerinages, l'Europe d'avant les chemins de fer connut de nombreuses autres pratiques du voyage, de l'administrateur au marchand ou à l'homme de science. Tous ces voyages favorisèrent la répétition de modèles et servirent à confirmer ce que chacun savait déjà, à nouer des contacts entre partenaires qui se comprenaient, tels les nobles, ou encore à propager des idéaux auprès de ceux qui les ignoraient. Mais, en obéissant à une logique de dépaysement consubstantielle à la culture occidentale, la circulation des personnes bouleversa aussi les visions de départ et amena à recomposer la carte du continent européen. L'imposante activité d'écriture des relations de voyage contribua de son côté à marginaliser ou à rapprocher les espaces. Les voyages n'allèrent pas non plus sans provoquer des souffrances. Ils furent une expérience difficile et âpre, où chaque individu se heurtait à des obstacles, notamment physiques, et tentait de se prémunir contre les risques encourus en faisant pression sur les États pour qu'ils favorisent la sécurité et l'entretien des routes et en recourant à des instruments de guidage et de mesure de l'espace.

ABSTRACT

Far from being a marginal activity or a luxury that was the preserve of the elites, journeys played a vital role in the development of European societies in the early modern period. It demonstrates that groups of people have never had fully stable identities. There was the Grand Tour that offered from the 16th century onwards an alternative model to pilgrimages, but pre-railway Europe also witnessed other types of journeys involving administrators, merchants or scientists. All these journeys encouraged the repetition of models and helped to confirm what was already known, put similar people in contact with each other (as with members of the nobility), or to disseminate ideals. But with such changes of scenery within the western world, the circulation of people transformed their founding vision and brought about a reconfiguration of the map of Europe. The substantial writing activity that accompanied these journeys either marginalised or reduced distances. The journeys were not without suffering. They were difficult and harsh, every individual faced obstacles, some of which were physical, and sought to reduce risks by pressurising states into improving the safety and state of the roads and by using guidance tools and instruments to measure distances.