

Entre itinéraires et trajets : représentations des déplacements dans les guides de voyage au tournant du XIX^e siècle

Ariane Devanthery



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/insitu/661>

DOI : 10.4000/insitu.661

ISSN : 1630-7305

Éditeur

Ministère de la culture

Référence électronique

Ariane Devanthery, « Entre itinéraires et trajets : représentations des déplacements dans les guides de voyage au tournant du XIX^e siècle », *In Situ* [En ligne], 15 | 2011, mis en ligne le 29 juin 2011, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/insitu/661> ; DOI : 10.4000/insitu.661

Ce document a été généré automatiquement le 20 avril 2019.



In Situ Revues des patrimoines est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Entre itinéraires et trajets : représentations des déplacements dans les guides de voyage au tournant du XIX^e siècle

Ariane Devanthery

- 1 « Itinéraires » : un seul mot pour de nombreux sens et plusieurs formes. Après une mise au point lexicale, cet article s'intéressera aux représentations tant textuelles que graphiques qu'a connues cette notion, ainsi qu'aux conceptions de l'espace qu'elles sous-tendent. Car il est clair qu'un voyage dépend des figurations spatiales que l'on s'en fait, pouvant se révéler confortable et aisé ou éprouvant et anxiogène quand il est entouré d'inconnu et de peurs. Centrée sur la période de transition viatique que constitue le tournant du XIX^e siècle, cette lecture propose d'intégrer une nouvelle variable à l'étude du passage du Grand Tour au tourisme : les différentes perceptions de l'espace que génèrent les diverses manières de le représenter. Elle s'appuie pour cela essentiellement sur un corpus de littérature pratique de la route¹, littérature qu'elle définit pragmatiquement comme tout écrit ayant été conçu pour être utile aux voyageurs ou ayant été employé ainsi. Des textes² de nature très variée se trouveront ainsi convoqués, allant du récit de voyage au récit-guide³ et au guide touristique⁴, de la liste-itinéraire à la carte-itinéraire ou à la carte topographique et touristique. On s'apercevra alors que le tourisme n'est peut-être pas un voyage aussi limité et limitant qu'on a pu le dire.

Itinéraires, trajets, routes, cheminements...

- 2 Issu de l'*iter* (voyage, route) du latin classique, le mot « itinéraire » a une histoire complexe, puisqu'il a été utilisé, selon les époques et les dictionnaires, pour évoquer un chemin à suivre, une carte, un récit ou un guide de voyage, un recueil de prières viatiques ou un indicateur de chemin de fer⁵. Si elle est dense et variée, cette histoire n'est toutefois jamais contradictoire et justifie un très bref résumé lexical. Comme le mot « itinéraire » a

été immédiatement employé aussi bien dans un sens concret que dans un sens figuré, comme ses usages ont varié suite à différents glissements sémantiques, ses significations et ses applications se sont rapidement multipliées. On se trouve ainsi devant un mot à large spectre, qui confronte des objets (livres, cartes) et des concepts (cheminements), des déplacements physiques et des parcours beaucoup plus intérieurs, intimes ou spirituels. Qu'elle renvoie à un livre ou à un déplacement, à un cheminement concret ou plus abstrait, réalisé ou réalisable, la notion d'itinéraire trouve son principe dans le mouvement qui, en menant d'un endroit à un autre, décentre et déstabilise, mais enrichit aussi par la rencontre avec l'inconnu et l'ailleurs.

Entre monde physique et culture

- 3 Pour circonscrire l'ampleur sémantique du mot « itinéraire », nous ne prendrons en compte ici que les itinéraires conçus comme les déplacements de voyages culturels et d'agrément. Pourtant, là encore, la diversité reste de mise, les buts, les moyens et les lieux des voyages évoluant selon les époques. Témoin de la variété des possibles, la littérature viatique (qu'elle soit récit ou guide) recèle quantité d'informations pour qui cherche les traces des déplacements, des espaces traversés, des conditions de voyage, des étapes et des intentions des voyageurs.
- 4 Mais que sait-on des raisons pour lesquelles les voyageurs ont privilégié certains itinéraires ? Les conditions matérielles de déplacement suffisent parfois à répondre : tout le monde prend la même route, parce que c'est la seule voie sûre ou correctement entretenue. Différentes époques ont ainsi vu des itinéraires se fixer et relier invariablement les mêmes lieux. Cela a été le cas du circuit des grands sanctuaires dans la Grèce archaïque et classique, des itinéraires de pèlerinage dans l'Europe médiévale ou des routes du Grand Tour aux XVII^e et XVIII^e siècles. Leur logique est toutefois à interroger : est-elle uniquement matérielle ? Pourquoi certains parcours deviennent-ils un jour essentiels et presque obligatoires, des espaces que l'on se doit d'avoir traversés sous peine de voir au retour son voyage invalidé, non reconnu par ses pairs⁶ ?
- 5 Pour cerner la notion d'itinéraire, il faut donc considérer et traiter sur un même plan deux dimensions bien différentes qui, de prime abord, paraissent avoir peu en commun. Un itinéraire naît en effet au point de rencontre d'un espace physique et d'une culture. La présence d'une route, de moyens de transport et de lieux où se restaurer et dormir se trouve ici indissociablement liée aux idées et au terreau social et culturel d'une époque (la formation du goût esthétique et des jugements politiques ou l'affirmation de l'esprit de comparaison et des compétences sociales à l'époque classique, par exemple). Si l'espace physique, avec ses routes et ses points de vue, paraît d'abord primordial, on se rend compte rapidement que l'univers culturel est tout aussi important. C'est en effet au cœur de celui-ci que résident bon nombre des clés de compréhension des voyages et de leurs pratiques, car c'est lui qui médiatise l'ensemble du voyage, des motivations aux lieux de visite, de la cécité face à l'inconnu aux admirations convenues. Selon le type de médiation choisi, cet itinéraire pourra se développer aux dépens de cet autre, cette intention de visite prendre le pas sur celle-ci ou cette vision du monde remplacer celle-là. La création d'un nouvel itinéraire comme l'abandon d'un circuit jadis fréquenté se forment donc la plupart du temps dans le même creuset culturel et social.

- 6 Un déplacement culturel naît en effet souvent d'une lecture : on veut aller ressentir, revivre sur les lieux mêmes ce qu'a éprouvé un maître. L'itinéraire est ainsi une sorte de condensé de ces deux notions : la lecture et la route ; la première donnant sens à la seconde pendant qu'en retour, cette dernière en permet la concrétisation pratique. Les voyages qui se déroulent, en donnant l'impression qu'ils ne sont qu'une suite de temps vides entre deux étapes, font clairement ressortir ce qui a été médiatisé et ce qui n'a pas été touché. En exaltant un paysage ou un monument, la culture d'une époque charge certains lieux de sens et/ou d'histoire et rend ainsi leur connaissance nécessaire. Ces endroits sortis du néant et valorisés s'opposent à tout l'« entre-deux » qui n'a été ni décrit ni connoté et reste donc vierge d'une signification positive. Le plus souvent par l'intermédiaire de livres, la culture en vogue plaque ainsi sur les lieux plusieurs grilles qui se superposent : celle du choix des sites (grille d'élection), celle des choses à voir et comprendre (grille de lecture) et enfin celle des émotions à ressentir (grille de prescription). Les étapes, qui se créent et existent par la qualité ou la quantité de ce qu'elles offrent, ressortent ainsi sur les trajets qui, eux, sont laissés à l'insignifiance et à l'atonie.
- 7 On le constate, la définition que nous proposons du mot « itinéraire » distingue ce terme du simple trajet. Non chargé, non alourdi par des attentes et une configuration culturelles, le trajet est un déplacement non codifié, tandis que l'itinéraire est un trajet particulier et pourvu de sens. Cheminement fixé, puis figé, l'itinéraire est plus qu'une route : c'est une route sélectionnée qu'une époque a choisie et jalonnée de savoirs, de devoirs, et d'émotions.
- 8 Suivre un itinéraire peut ainsi se révéler un geste respectueux d'un code social, un acte d'un conformisme absolu ou une solution de confort ou de facilité. Mais suivre un itinéraire particulier (le voyage aux glaciers de Chamonix au XIX^e siècle par exemple) ne peut non plus être considéré comme l'indice évident d'une absolue conformité ou d'un manque total d'imagination ; il faudrait en effet aussi avoir accès au savoir emmagasiné et aux émotions ressenties par le voyageur. Si ceux-ci ne correspondent pas à la charge culturelle, l'itinéraire commence déjà à sortir de sa gangue de codes et à tendre vers un cheminement différent. La superposition d'un espace, d'un savoir minimal et d'émotions identiques signe au contraire une sorte d'absolu de l'itinéraire, accepté avec l'ensemble de son lest et de ses codes culturels.

Le champ des possibles pour représenter l'espace à la fin du XVIII^e siècle

- 9 Comment figurait-on l'espace d'un voyage à la fin du XVIII^e siècle ? Quelles représentations de celui-ci en découlait-il ? Au moment où l'on constate le début de la particularisation des guides de voyage⁷, leurs auteurs ont à leur disposition différentes formes textuelles et graphiques. Si l'on ne peut pas être exhaustif ici, on présentera les réalisations les plus fréquentes. D'après nos recherches, celles-ci tiennent essentiellement en cinq formes, trois verbales et deux graphiques, à savoir les récits de voyage, les listes-itinéraires et un découpage logique pour les premières, les cartes-itinéraires et les cartes topographiques pour les secondes. Non exclusives, ces différentes formes sont fréquemment combinées dans un même ouvrage.

Les récits de voyage

- 10 Les récits de voyage et la très grande majorité des récits-guides présentent l'espace de manière linéaire et narrative, sous forme de boucle. Partant d'un point A, la narration progresse de façon continue et, après plus ou moins de temps et de détours, revient à ce point A ou rejoint un point B qui lui est proche. Le récit du déplacement commence souvent non pas dans l'intimité du chez-soi d'un voyageur, mais dans un lieu connu pour remplir la fonction de départ de voyage. La description du trajet se déroule ensuite de façon continue, rythmée par les journées et les conditions matérielles du voyage (arrêt à un relais de poste, douane, nuit dans une auberge, rencontre avec une personne importante, etc.). Le texte se construit dans une alternance de descriptions de paysages, de narrations d'événements du voyage et de dissertations sur des sujets politiques, religieux, sociaux ou esthétiques. Sa mise en forme est le plus généralement un écrit continu découpé en chapitres ou, plus fréquemment, en lettres. Si les récits de voyage sont très peu marqués typographiquement, les récits-guides le sont souvent un peu plus, ce qui facilite le repérage dans l'ouvrage et dans le texte⁸. Les illustrations (cartes ou vues) sont rares, et la structure du livre est aussi linéaire que le récit.
- 11 Cette forme est essentiellement avantageuse pour son auteur : sa construction, très simple, fait qu'il n'a besoin de mettre en ordre que le trajet effectivement réalisé et de ne rassembler des informations que sur les lieux parcourus. Utilisée comme guide, cette structure est très utile au voyageur qui a l'intention de suivre exactement le trajet décrit ; mais s'il lui prend l'envie de chercher des informations sur un lieu hors du parcours ou de sortir (même temporairement) de l'itinéraire, voire d'en emprunter une fraction en sens inverse, non seulement il ne trouvera rien sur ces endroits, mais il risquera de se perdre, dans le monde comme dans les pages de son livre.

Les listes-itinéraires

- 12 Les listes-itinéraires sont une énumération de noms de villes et de villages, souvent complétés par l'évocation de la distance (en lieues ou en postes) ou de la durée (en heures) les séparant. Alors que Guy Arbellot a qualifié les cartes-itinéraires de « l'expression la plus élémentaire de la cartographie routière⁹ », les listes-itinéraires sont leur équivalent verbal, l'évocation minimale (et presque ascétique) de l'espace d'un déplacement. Leur simple succession dessine en effet une route et on peut les lire comme ayant fréquemment été des substituts verbaux de cartes routières. Elles ont été, du XVI^e au XVIII^e siècle, l'une des manières les plus fréquentes de représenter un trajet dans la littérature pratique de la route, comme en atteste en 1552 *La Guide des chemins de France* de Charles Estienne.

Les découpages logiques : ordre alphabétique et découpage politique

- 13 Si, à la fin du XVIII^e siècle, les représentations les plus fréquentes de l'espace d'un déplacement dans la littérature pratique du voyage prennent la forme de listes-itinéraires ou d'une boucle selon une narration linéaire (voire une combinaison des deux, comme dans le cas du *Nouveau voyage d'Italie* de F.-M. Misson¹⁰), il est possible de rencontrer

d'autres organisations. La première est la présentation de l'espace selon l'ordre alphabétique. On peut en trouver des exemples durant toute la période d'un Grand Tour largement compté, notamment avec l'anonyme *Description historique de l'Italie en forme de dictionnaire* datant de 1776 et 1790¹¹. La seconde est une présentation de l'espace qui suit une organisation politique, comme l'attestent *Les Délices de la Suisse*¹² d'Abraham Ruchat en 1714. Mêlant la mise en forme linéaire des récits de voyage et une description du type de l'essai, ce dernier guide est moins un récit de voyage qu'un travail de cabinet : même si Ruchat dit avoir parcouru la plupart des espaces dont il parle¹³, l'organisation de son ouvrage garde la trace de la primauté accordée au savoir sur l'espace plutôt qu'à l'expérimentation de celui-ci.

Les cartes-itinéraires

- 14 Les cartes-itinéraires ont une double ascendance. La première, thématique, les lie aux guides d'étapes des pèlerinages médiévaux, et la seconde, formelle, les fait remonter à 1675 et à l'Anglais John Ogilby, qui est, selon Guy Arbellot, le premier à avoir formalisé graphiquement les itinéraires en bandes. Même si l'historien de la cartographie les considère comme des représentations routières élémentaires, ces fractions de cartes sont un jalon important dans l'histoire que nous cherchons à retracer.
- 15 Si elles apparaissent chronologiquement plus tardivement que les listes-itinéraires, ce sont de parfaites adaptations graphiques de cette forme de mise en scène de l'espace. Elles aussi rendent le chemin plus que la profondeur, l'immédiat de la route et des étapes plus que l'horizon, le mouvement du déplacement plus que l'orientation dans l'espace. Leur nombre augmente à la fin du XVIII^e siècle et on en trouve dans les *Direzione pe' viaggiatori in Italia* de Barbieri en 1771¹⁴ ou dans le *Guide des voyageurs en Europe* de Reichard en 1802¹⁵ (**fig. n°1**).

Figure 1



Extrait de carte (bandes). REICHARD, Heinrich August Ottokar. **GUIDE DES VOYAGEURS EN EUROPE.** Weimar : Bureau de l'Industrie, 1802. Bibliothèque cantonale et universitaire de Zurich. Phot. A. Devanthéry.

Les cartes topographiques

- 16 À la fin du XVIII^e siècle, les cartes topographiques les plus accessibles aux voyageurs sont encore rarement routières et représentent généralement les montagnes sous forme de taupinières (**fig. n°2**). Si elles permettent de se faire une image générale d'un espace, elles n'autorisent toutefois pas de déplacements individuels à un voyageur étranger. Quelle route prendre, en effet, pour se rendre d'une ville à l'autre ? Y en a-t-il plusieurs ? S'il faut passer une rivière, où trouver un pont ? Quel type d'espace(s) va-t-on rencontrer ? Boisé, cultivé, dégagé, encaissé ? De plaine ou d'altitude ? Quelle sera la durée du trajet prévu ? Comment, en outre, circuler dans les vallées latérales des Alpes, les taupinières indiquant une région montagneuse, mais sans précision quant à ses accès ? Se déplacer dans un pays étranger sans l'aide d'une personne connaissant les lieux était alors non seulement impossible mais impensable.

Figure 2



Extrait de carte (taupinières). REICHARD, Heinrich August Ottokar. **GUIDE DES VOYAGEURS EN EUROPE**. Weimar : Bureau de l'Industrie, 1793. Bibliothèque cantonale et universitaire de Zurich. Phot. A. Devanthéry.

- 17 À la fin du XVIII^e siècle, les « outils » à disposition des voyageurs ne permettaient donc pas de se déplacer de manière autonome ou individuelle. Décrivant en général un espace linéaire ou déconnecté de ses accès (dans le cas de l'ordre alphabétique), ils étaient de plus lacunaires, ce qui ne poussait pas à l'inventivité et a longtemps accrédité les longs, stables et très normés itinéraires du Grand Tour. Difficilement concevable aujourd'hui, cette manière de voyager n'a toutefois pendant longtemps pas été ressentie comme gênante. Les nombreux métiers directement en prise avec les déplacements (cocher, postillon, avant-courrier...) confirment la dépendance de fait des voyageurs.

Le tournant du XIX^e siècle

- 18 Autour de 1800, en l'espace de quelques dizaines d'années, le monde du voyage se transforme considérablement. S'il est clair que le passage du Grand Tour au tourisme est la conséquence d'évolutions tant sociales, qu'esthétiques, économiques ou techniques, il s'accompagne aussi d'une transformation de la perception et la représentation de l'espace, ainsi que d'une remise en cause des buts, des chemins parcourus et de la durée du voyage, les voyageurs commençant à réclamer plus de liberté et de souplesse. Cartes topographiques modernes et guides participent au changement.

Les cartes topographiques modernes

- 19 Sans revenir sur l'histoire de la cartographie routière et touristique, réfléchissons aux transformations que la généralisation de cartes topographiques et routières de plus en plus précises apporte à la perception de l'espace d'un voyage. Plus faciles d'accès aux

voyageurs dans les premières années du XIX^e siècle¹⁶ (fig. n°3), elles se multiplient et se diversifient fortement dans la seconde moitié du siècle, les guides de voyage participant activement à cette diffusion.

Figure 3



Extrait de carte : KELLER, Heinrich. Reisekarte der Schweiz, 1^{ère} éd. Zurich, 1813. Bibliothèque cantonale et universitaire de Zurich. Phot. A. Devanthéry.

- 20 Comment évoquer l'espace décrit dans une carte topographique moderne ? Les localités, les rivières, les routes sont clairement représentées ; les vallées et les escarpements aussi ; l'aspect même de la terre (champs cultivés, vignes, forêts, zone des rochers et des glaciers) est rendu lisible. L'échelle de la carte et la hiérarchisation des routes permettent une évaluation de plus en plus précise des distances et des durées. Une bonne connaissance de l'espace, même étranger, devient possible. Outre la libération du voyageur de tout intermédiaire humain (son guide imprimé le lui répétera fréquemment), la perception de l'espace peut alors changer. La maîtrise de l'espace et des conditions du déplacement par le voyageur s'améliore ; les surprises et les dangers reculent. Mais la plus grande modification tient probablement à l'accès aux espaces cachés ainsi qu'à la disparition de l'horizon. Si on sait la lire, une carte permet en effet au savoir de dépasser la vision concrète d'un espace physique particulier. Alors que l'on ne voit pas l'autre flanc de la montagne, on peut connaître le nombre et le nom des villages qui occupent ses pentes. La carte topographique libère de l'inconnu, permet un regard panoptique, bien qu'abstrait et symbolique.
- 21 La carte topographique moderne est aussi la première représentation de l'espace dans la littérature pratique du voyage à ne pas représenter un ou des itinéraires. Comme elle retrace de nombreuses routes et d'innombrables chemins, elle abrite en effet moins un itinéraire qu'un réseau d'itinéraires possibles. À moins qu'une suite de routes ne soient

passées en couleur, la carte offre la resille de toute une variété de trajets. La pénétration de l'espace en est ainsi directement affectée. Tandis que les voyageurs ont longtemps suivi les mêmes routes, tandis que rares étaient ceux qui s'aventuraient hors des chemins battus, la carte moderne ouvre à tout un chacun les régions qu'elle dessine. La perméabilité de l'espace qu'elle autorise ne se remarquera toutefois pas immédiatement, les voyageurs continuant pour un temps à être dépendants des moyens de transport alors en vigueur, soit, au XIX^e siècle, essentiellement les lignes de train, de bateau ou de diligences postales. C'est au tournant du XX^e siècle, avec le développement du cyclotourisme d'abord¹⁷, puis des voyages en automobile, que l'on verra se développer cette nouvelle manière de s'approprier l'espace. Les guides de voyage de l'époque seront d'ailleurs directement concernés, et devront revoir leurs itinéraires et adapter leur structure à cette nouvelle forme de mobilité¹⁸.

Les guides de voyage

- 22 Dès le dernier quart du XVIII^e siècle, de nombreuses transformations et adaptations sont aussi décelables dans les guides de voyage. La première, qui doit être considérée comme fondamentale malgré le peu d'intérêt qui lui a été porté jusqu'à présent, est la diminution de la durée du voyage. Si un voyage plus bref n'est pas encore pratiqué de manière générale, il devient envisageable, ce dont témoignent T. Martyn¹⁹ et H. A. O. Reichard²⁰. Bien qu'ayant tous deux réalisé un Grand Tour traditionnel, ils décident en effet de fractionner par pays le guide qu'ils en proposent, Martyn partageant son voyage en deux guides (l'Italie et la Suisse) et Reichard en faisant sept ouvrages séparés (le Portugal et l'Espagne, la République de France, la République helvétique, l'Italie, l'Allemagne, la « République batave et le Royaume uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande » et « Le Nord, la Hongrie et Constantinople »). Dans les pages consacrées à la Suisse, Reichard subdivise encore le voyage en trois itinéraires de longueurs différentes : « un plan de voyage de quelques mois pour voir la Suisse en détail », un « plan de voyage de 6 à 8 semaines, tel qu'il conviendrait aux dames et à la plupart des personnes, qui voyagent en Suisse » et un « plan de voyage rapide de 2 à 3 semaines²¹. »
- 23 Une autre possibilité d'assouplissement des parcours rigides du Grand Tour est l'itinéraire linéaire avec variantes ou excursions, que l'on peut imaginer sous la forme d'une marguerite. Bien que continues, les variantes et excursions sont une manière simple de se dégager de la contrainte d'un trajet déterminé et de l'agrémenter d'une touche personnelle, d'un détour peu fréquent ou inédit. Tant étymologiquement que pratiquement, l'excursion tient de l'excursus, de ce qui sort du (dis)cours planifié. En introduisant de la fantaisie et de l'irrégularité dans un déplacement par ailleurs toujours très codé, l'excursion peut être lue comme une proposition contestataire et innovante. C'est une structure extrêmement souple et très intéressante à l'époque de la différenciation qui s'opère entre guides et récits de voyage : elle permet de jeter une tête de pont en direction des pratiques neuves qu'impliquent l'éclatement des anciens usages et la prise en compte d'une liberté de plus en plus grande pour le voyageur, ainsi, peut-être qu'une première personnalisation de son trajet²².
- 24 La présentation par ordre alphabétique des lieux est aussi une manière de traduire un espace de façon non linéaire, puisqu'elle désolidarise absolument l'organisation du livre de la structure du déplacement. On a vu qu'elle n'est cependant pas propre à la fin du XVIII^e siècle. Cette mise en scène de l'espace implique, tant pour l'auteur que pour le

lecteur, un agencement et des procédés de consultation particuliers. Pour pouvoir toutefois remplir efficacement son rôle, un complément décrivant les cheminements possibles doit en général lui être adjoint.

« Itinéraire » au sens restreint

- 25 Aux différentes présentations de l'espace que l'on a évoquées (en boucle, en marguerite ou par ordre alphabétique) s'ajoute enfin un autre schéma, que les guides nomment souvent « itinéraire » dans un sens restreint²³. Ces plans de voyage prennent en général la forme d'une liste de noms de lieux et des distances les séparant (en heures ou lieues), et constituent la charpente des déplacements possibles. Utiles au moment de choisir les étapes d'un voyage, ils sont toutefois insuffisants pour réaliser un parcours particulier. Les auteurs de guide en proposent en général plusieurs (on peut en compter trois chez Reichard et jusqu'à trente-huit chez Ebel²⁴), déterminant ainsi des hauts lieux du tourisme et des durées approximatives. Ces « itinéraires » occupent un nombre restreint de pages, souvent placées en ouverture du guide. Avec le mode principal de représentation spatiale (linéaire, avec excursions et variantes ou par ordre alphabétique) élu par chaque guide, ils composent un double niveau de structuration des déplacements.
- 26 Présente de façon marquée dans les guides pendant plusieurs dizaines d'années au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles, cette organisation peut être vue comme une étape transitoire entre le cheminement presque unique des anciens Grands Tours et la liberté de durée, de but et de longueur revendiquée par le tourisme naissant.
- 27 Qu'elles soient graphiques ou textuelles, les manières de représenter l'espace d'un voyage connaissent, on le constate, un temps de grande inventivité au tournant du XIX^e siècle. Sur la base de structures connues, les diverses tentatives semblent avoir principalement pour but de remettre en cause les itinéraires traditionnels du Grand Tour en proposant des mises en forme viatiques aussi variées que nouvelles. Avec cet assouplissement, le voyageur se voit offrir d'autres manières de donner forme à son voyage, certes beaucoup plus libres, mais plus complexes aussi et lui demandant de prendre plus de responsabilités.

Le tourisme comme nouvel accès à l'espace

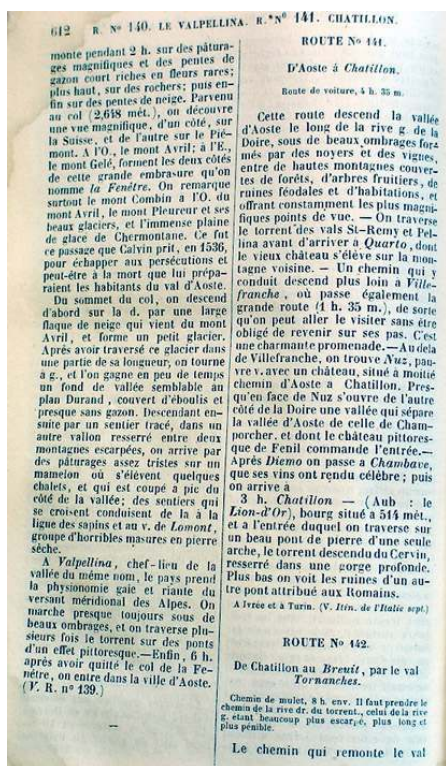
- 28 On a souvent dit qu'au XIX^e siècle, le tourisme était un ensemble de règles aussi strictes que prescriptives²⁵. Si de nouveaux codes se mettent assurément en place lors du passage des pratiques viatiques traditionnelles aux modes touristiques, l'accès à l'espace peut donc être considéré comme un cas particulier de cette construction culturelle. Libéré du Grand Tour, il n'a en effet jamais été aussi ouvert dans l'histoire du voyage, proposant des circuits neufs, des variations de plus en plus nombreuses, tentant des mises en forme de plus en plus souples, et offrant, finalement, au voyageur d'alors un rôle inédit de décideur actif et de plus en plus autonome.
- 29 Parce qu'elle ne peut se contenter de présenter des lieux déconnectés de leurs accès et qu'elle doit tenir compte de la liberté de chaque voyageur, la mise en scène de l'espace est l'un des grands défis des guides de voyage entre la fin du XVIII^e et le début du XIX^e siècle²⁶. Le fait d'avoir derrière soi une tradition de récits de voyage qui a plus de 200 ans d'usage et de réalisations diverses ne facilite toutefois pas le changement de formulation. C'est

pourtant précisément autour d'une nouvelle façon de représenter l'espace du voyage que se constituent les guides modernes.

Les « routes »

- 30 Aux alentours des années 1830-1840, c'est finalement une forme neuve de représentation de l'espace, ni absolument linéaire, ni complètement morcelée, que l'on voit émerger et être reprise par les trois grands guides culturels généralistes du XIX^e siècle européen, les Baedeker, Murray et Joanne : la « route », portion d'itinéraire souvent bornée par deux grandes villes, que les voyageurs adjoignent les unes aux autres comme les pièces d'un puzzle (**fig. n°4**). Donnant à lire un espace linéaire mais fragmenté, elle permet de composer son voyage de manière indépendante et originale. Le terme de « route » semble se trouver pour la première fois chez l'Anglais Murray²⁷, et les Guides Joanne et Baedeker le reprennent rapidement à leur compte sans changement linguistique (dès la première édition du Guide Joanne en 1841 et en tout cas dès la première édition – en allemand – du Baedeker consacré à la Suisse en 1844²⁸). Ce mot illustre le grand apport du XIX^e siècle à la représentation de l'espace dans la littérature pratique du voyage : la mise en forme linéaire-fragmentée. Les routes sont en effet des morceaux d'itinéraire (Dijon-Genève, Genève-Martigny par la rive nord ou la rive sud du Lac Léman, Genève-Chambéry et Genève-Chamonix, par exemple²⁹) que le voyageur assemble au fur et à mesure de sa progression. Les villes (c'est le cas le plus fréquent) en tête et en queue de route deviennent ainsi des carrefours à la fois géographiques, épistémiques (en prenant à droite plutôt qu'à gauche, le voyageur choisit de s'informer sur certains lieux et non sur d'autres) et structurants pour la lecture du guide. Cette organisation, qui constituera durant tout le siècle la structure des trois grands guides culturels européens, est ainsi intimement liée à la forme moderne des guides de voyage. Il est intéressant de remarquer que le terme « route » est employé ici dans une acception très proche de ce que l'on a pu dire du mot « itinéraire » : que ce soit en anglais ou en français, il compte des sens aussi bien matériels qu'immatériels, comme l'aspect physique d'un chemin et l'idée du déplacement.

Figure 4



Routes Joanne 1841. Bibliothèque cantonale et universitaire de Fribourg (CH). Phot. A. Devanthery. Dans JOANNE, Adolphe. **ITINÉRAIRE DESCRIPTIF ET HISTORIQUE DE LA SUISSE**, 1^{ère} éd. Paris : Paulin, 1841, p. 612.

- 31 À lire Adolphe Joanne, il semble bien que John Murray soit l'inventeur de cette forme de présentation de l'espace : « J'ai emprunté à M. Murray le plan de son livre, qui me paraît excellent ; car l'ordre alphabétique employé par Ebel nécessite des recherches continuelles et force le voyageur à avoir sans cesse une carte à la main³⁰. » Il existe cependant une forme graphique, dont Murray aurait pu s'inspirer, celle des cartes-itinéraires simplifiées et adaptées que l'on pouvait trouver dans les récits-guides de la fin du XVIII^e siècle. Cette idée est pour l'instant avancée à titre d'hypothèse. Bien que les cartes-itinéraires soient généralement construites selon une échelle homogène qui déroule un espace continu (qui n'est interrompu qu'au passage à la feuille suivante), le récit-guide de Barbieri, *Direzione pe' viaggiatori in Italia*, propose en 1771 des cartes-itinéraires aux échelles hétérogènes reproduisant la route reliant deux grandes villes. La planche XIII, qui représente le trajet de Turin à Milan d'une longueur de 10 postes et demie, montre ainsi une échelle beaucoup plus petite que la planche XXIII, qui déroule le chemin entre Rome et Naples sur une distance de 19 postes³¹. Ces cartes n'offrent donc pas un espace homogène et continu, mais le morcellent pour l'adapter à leur format et, pourrait-on dire, à leur discours. La présentation de l'espace que propose Murray dans les années 1830 trouve peut-être ici un modèle. Le fractionnement spatial en « routes » allant d'une grande ville à une autre pourrait ainsi être la conséquence du glissement d'une représentation graphique vers une représentation textuelle de l'espace. La préexistence d'un modèle expliquerait aussi que Murray ne se réclame pas particulièrement de cette nouvelle mise en forme dans la littérature de voyage, car il s'agirait alors plus d'adaptation que d'innovation.

Transformation de la perception de l'espace du voyage

- 32 La nouvelle mise en forme que constituent les « routes » implique plusieurs modifications profondes. La première touche au rôle du voyageur, qui n'est plus l'aristocrate téléguidé par un texte n'éclairant que certains chemins et laissant dans l'ombre (donc dans l'absence de désir et l'ignorance) de grandes portions d'espace. Le voyageur-lecteur peut en effet endosser un rôle plus actif que précédemment, celui de dessinateur de son trajet et de « metteur en sens » de son itinéraire, qu'il charge de plus en plus librement de significations culturelles et/ou personnelles. Est-ce à cause du temps réduit à disposition du touriste, de l'élargissement des espaces à visiter³² ou de changements socioculturels, les raisons et les moyens du voyage sont plus ouverts qu'auparavant. Le mentor du Grand Tour qui accompagnait et instruisait le jeune noble, ainsi que les textes qu'il fallait lire en voyage étaient les garants d'une transmission socialement normée. Avec le passage au tourisme, cette fonction est revue ; les précepteurs s'effacent, remplacés par les guides de voyage qui, même si on peut les juger très prescriptifs, n'ont par définition que le pouvoir qu'on leur accorde.
- 33 La lecture et la compréhension du monde en sont affectées à leur tour, qui ne se dévoilent plus de manière absolument linéaire, ni selon un ordre conceptuel. Le monde cesse d'être un donné absolu qui dirige le mouvement et les corps, imposant des montées et des descentes, des longueurs et des fatigues ; dans le même temps, il cesse aussi d'être perçu comme la source d'une encyclopédie déconnectée du réel³³, fonctionnant dans le circuit fermé de la connaissance. En devenant une suite de routes combinables, ajustables, modifiables, le monde devient un espace sur lequel l'homme peut avoir prise, que le voyageur peut appréhender de différentes façons. Dans un parallélisme logique avec le positionnement plus actif du voyageur, la nouvelle organisation formelle des guides modernes permet de moins subir et l'espace physique et la connaissance qui y est attachée. Régulièrement, il doit en effet y avoir réflexion et prise de décision concernant la route à suivre, comme il peut (doit ?) y avoir tri dans les lectures informatives. Contrairement à la plupart de leurs prédécesseurs, les guides modernes nécessitent des choix de la part de leurs lecteurs-voyageurs, choix qui engagent aussi bien les gestes que les apprentissages culturels et/ou intellectuels.

D'un voyage à l'autre

- 34 Bien que peu étudiés dans cette perspective jusqu'à présent, la représentation de l'espace et le type de construction du voyage qu'elle autorise sont certainement deux des grands enjeux des débuts du tourisme. Ils se réalisent parallèlement à la transformation de l'ancienne littérature pratique de la route. La constitution de la forme moderne des guides de voyage qui s'opère entre la fin du XVIII^e siècle et les années 1830-1840 n'est donc pas une création *in vitro*, déconnectée de son rapport au monde et aux pratiques viatiques. Au contraire, on a vu que les formes développées dans les guides étaient une réponse aux questions de leur temps, spécialement celles en prise avec la représentation de l'espace.
- 35 Au regard de la définition donnée au mot « itinéraire » en début d'article (un trajet chargé de sens par une culture), il ne fait pas de doute que les routes du Grand Tour ont été des itinéraires au sens fort de cette acception. La transformation que les auteurs de

guides font subir au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles à ces longs cheminements en les adaptant à des voyages plus courts n'enlève rien à leur qualité d'itinéraires fortement lestés : on assiste en effet, *via* les esthétiques du pittoresque d'abord, du sublime ensuite, à un renouvellement de la charge culturelle et affective du voyage. L'évolution de celui-ci dans le courant du XIX^e siècle, avec, notamment, l'ouverture de nombreux nouveaux espaces au tourisme et la poursuite d'un fractionnement des temps et des lieux du voyage, demande toutefois de reconsidérer la question pour la fin du XIX^e et le début du XX^e siècle. Comme le voyage (et spécialement le voyage en Suisse et dans les Alpes³⁴) commence alors à se désenchanter, peut-être faut-il aussi admettre que l'itinéraire se décharge d'un sens qui lui a longtemps donné vie et signification. On sait que la deuxième moitié du XIX^e siècle est, pour ce mot, une période de diète lexicale qui lui fait perdre rapidement plusieurs de ses sens, dont celui de « guide de voyage ».

- 36 Prêter intérêt aux aspects que prennent les itinéraires dans la littérature pratique du voyage a permis d'aborder les structurations mentales qui informent la perception que l'on peut avoir d'un espace. Représenter l'espace d'une façon absolument linéaire ou dans le morcellement de l'ordre alphabétique, avec ou sans les assouplissements que constituent les excursions et les variantes, ou de manière linéaire mais fragmentée et donc à composer, n'est ainsi pas sans significations. Au-delà des formes, c'est elles que l'on peut approcher. Sans aller jusqu'à soutenir que la pratique viatique développe avec le début du tourisme une sorte d'esthétique du fragment, il semble clair que le fractionnement du voyage en routes combinables a pour corollaire des idées tendant vers plus de souplesse et de plasticité. Plus brefs, plus libres (tant dans leurs chemins que dans leurs intentions) et plus fréquents, les itinéraires du tourisme ont assurément renouvelé non seulement le voyage, mais aussi ses livres.

NOTES

1. - Nous reprenons ici une partie du corpus de guides de notre travail de doctorat, relatif à l'espace suisse et alpin : HEIDEGGER, Henri. **Manuel pour les voyages par la Suisse**. Zurich : Orell-Füssli et Cie, 1787, 1790, 1819. MARTYN, Thomas. **Guide du voyageur en Suisse**. Lausanne : Jean Mourer, 1788, 1790 et 1794. REICHARD, Heinrich August Ottokar. **Guide des voyageurs en Europe**. Weimar : Bureau de l'Industrie, 1793, 1802. EBEL, Johann Gottfried. **Manuel du voyageur en Suisse**. Zurich : Orell-Fussli, 1795, 1805, 1810-1811, 1817-1818. MURRAY, John. **Handbook for travellers in Switzerland**. Londres : Murray, 1838, 1886. JOANNE, Adolphe. **Itinéraire descriptif et historique de la Suisse**, 1^{ère} éd. Paris : Paulin, 1841. BAEDEKER, Karl. **Die Schweiz**, 1^{ère} éd. Koblenz : K. Baedeker, 1844. BAEDEKER, Carl. **La Suisse**, 1^{ère} éd. en français. Coblenz : C. Baedeker, 1852.
2. - Voir MCKENZIE, D. F. **La Bibliographie et la sociologie des textes**. Paris : Cercle de la librairie, 1991.
3. - Pour utiliser la formulation de l'historien Gilles Bertrand. Voir BERTRAND, Gilles. L'expérience géographique de l'Italie dans les guides de voyage du dernier tiers du XVIII^e siècle. In CHABAUD, Gilles et al. éd. **Les Guides imprimés du XVI^e au XX^e siècle**. Paris : Belin, 2000, p. 377-389.

4. - Pour une définition plus précise des guides de voyage modernes, voir DEVANTHÉRY, Ariane. « À la défense de mal-aimés souvent bien utiles : les guides de voyage. » <http://articulo.revues.org/index747.html>, 2008.
5. - Résultat de la consultation de l'article « itinéraire » de nombreux dictionnaires : NICOT, Jean. **Thresor de la langue française, tant ancienne que moderne**. Paris, 1606. COTGRAVE, Randle. **A French and English Dictionary**. London, 1673 [1611]. RICHELET, Pierre. **Dictionnaire françois contenant les mots et les choses**, 1^{ère} éd. Genève : Jean Herman Widerhold, 1680. RICHELET, Pierre. **Dictionnaire de la langue française ancienne et moderne**. Amsterdam : La Compagnie, 1732. FURETIÈRE, Antoine. **Dictionnaire universel**. 1^{ère} éd. La Haye et Rotterdam : Arnout et Reinier Leers, 1690. **Dictionnaire de l'Académie française**, 1^{ère} éd. Paris : Coignard, 1694. **Dictionnaire de l'Académie française**, 3^{ème} éd. Paris : Coignard, 1740. **Dictionnaire de l'Académie française**, 4^{ème} éd. Paris : Brunet, 1762. **Dictionnaire de l'Académie française**, 6^{ème} éd. Paris : Firmin-Didot, 1835. **Dictionnaire de l'Académie française**, 7^{ème} éd. Paris : Firmin-Didot, 1878. LAROUSSE, Pierre. **Grand dictionnaire universel du XIX^e siècle**, 1^{ère} éd. Paris : Administration du Grand dictionnaire universel, 1866. LITTRÉ, Emile. **Dictionnaire de la langue française**. Paris : Hachette, 1873. LITTRÉ, Emile. **Dictionnaire de la langue française**. Paris : Hachette, 1883. REY, Alain (dir.). **Dictionnaire historique de la langue française**. Paris : Le Robert, 1995.
6. - Rappelons que c'est ce que disent A. Brilli et A. Corbin des itinéraires du Grand Tour : « Au retour, la similarité du parcours autorisera la connivence des touristes et la confrontation des émotions. » In CORBIN, Alain. **Le Territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage**. Paris : Aubier-Flammarion, 1988, p. 59 ; et « Pour « le voyageur du Grand Tour » il est inconcevable de s'arrêter dans des lieux qui ne seraient pas des étapes prévues à l'avance ou des villes de grand renom. » In BRILLI, Attilio. **Quand voyager était un art, le roman du Grand Tour**. Paris : Monfort, 2001, p. 46. Cette vision très rigide des itinéraires du Grand Tour touche toutefois plus les lieux de séjour que les routes du voyage.
7. - Dans les dernières décennies du XVIII^e siècle, on voit en effet les récits-guides du Grand Tour entamer une période de transformation. Celle-ci verra se préciser deux formes jusqu'alors facilement mêlées : celle des récits de voyage et celle des futurs guides de voyage modernes. En libérant chacune de ces formes des contraintes de l'autre, ce dégroupement autorisera les récits de voyage à revendiquer subjectivité et sélection, tout en réservant désormais la recherche (atteignable ?) de l'exhaustivité, de l'objectivité et des informations pratiques aux guides.
8. - Sur l'importance du marquage typographique dans les guides de voyage, voir notre thèse de doctorat : DEVANTHÉRY, Ariane. **Itinéraires. Les guides de voyage en Suisse de la fin du XVIII^e siècle à 1914. Contribution à une histoire culturelle du tourisme**. Littérature et histoire culturelle. Lausanne : Université de Lausanne, 2008.
9. - ARBELLOT, Guy. **Autour des routes de poste : les premières cartes routières de la France, XVII^e-XIX^e siècle**. Paris : Bibliothèque nationale, musée de la poste, 1992, p. 46.
10. - MISSON, François-Maximilien. **Nouveau voyage d'Italie**, 5^{ème} éd. Utrecht : 1722 [1691]. Dans ce récit-guide, le récit en boucle prédomine toutefois clairement, la présentation en listes-itinéraires étant réservée à une sorte de résumé de quelques dizaines de pages à peine, en fin d'ouvrage.
11. - **Description historique de l'Italie en forme de dictionnaire**. La Haye : P. Gosse, 1776, 1790.
12. - RUCHAT, Abraham. **Les Délices de la Suisse, une des principales Républiques de l'Europe ; où l'on peut voir tout ce qu'il y a de plus rémarquable dans son Pays et dans celui de ses Alliez, qui composent avec elle le louable Corps Helvetique**, 1^{ère} éd. Leyde : Pierre van der Aa, 1714.
13. - « J'ai vû moi-même une bonne partie des choses que je décris, ayant fait un voyage exprès dans la Suisse pour ce dessein. » In RUCHAT, Abraham. **Les Délices de la Suisse, une des**

principales Républiques de l'Europe ; où l'on peut voir tout ce qu'il y a de plus remarquable dans son Pays et dans celui de ses Alliez, qui composent avec elle le louable Corps Helvétique, 1^{ère} éd. Leyde : Pierre van der Aa, 1714, « Préface de l'auteur ».

14. - BARBIERI, C. **Direzione pe' viaggiatori in Italia**. Bologne : G. B. Sassi, 1771.

15. - REICHARD, Heinrich August Ottokar. **Guide des voyageurs en Europe**. Weimar : Bureau de l'Industrie, 1802.

16. - Mentionnons plus particulièrement l'une des premières cartes touristiques modernes : KELLER, Heinrich. **Reisekarte der Schweiz**, 1^{ère} éd. Zurich, 1813.

17. - Voir BERTHO-LAVENIR, Catherine. **La Roue et le Stylo. Comment nous sommes devenus touristes**. Paris : Odile Jacob, 1999.

18. - Nos recherches indiquent que cela a lieu peu après la Première Guerre mondiale.

19. - Pour les éditions consacrées à la Suisse : MARTYN, Thomas. **Guide du voyageur en Suisse**, 1^{ère} éd. Lausanne : Jean Mourer, Paris : Guillaume Debure l'aîné, 1788. MARTYN, Thomas. **Guide du voyageur en Suisse**, 2^{ème} éd. Lausanne : Jean Mourer, 1790. MARTYN, Thomas. **Guide du voyageur en Suisse**, 3^{ème} éd. Lausanne : Jean Mourer, 1794.

20. - Deux premières éditions en français : REICHARD, Heinrich August Ottokar. **Guide des voyageurs en Europe**, 1^{ère} éd. Weimar : Bureau de l'Industrie, 2 vol., 1793. REICHARD, Heinrich August Ottokar. **Guide des voyageurs en Europe**, 2^{ème} éd. Weimar : Bureau de l'Industrie, 8 vol., 1802.

21. - REICHARD, Heinrich August Ottokar. **Guide des voyageurs en Europe**, 1^{ère} éd. Weimar : Bureau de l'Industrie, 2 vol., 1793, tome 1, p. 513-514.

22. - Nous ne sous-entendons cependant pas que tous les voyageurs ont nécessairement envie de réaliser des voyages très personnalisés. Nous essayons simplement de suivre les conditions de possibilité permettant de construire et de réaliser des voyages librement.

23. - Si l'on s'intéresse ici essentiellement aux réalisations du tournant du XIX^e, on voit cette forme perdurer dans les guides modernes. Elle prend alors pour nom : « modèles d'itinéraires » chez Joanne, « plan de voyage » chez Baedeker et « skeleton tour » chez Murray.

24. - Voir EBEL, Johann Gottfried. **Manuel du Voyageur en Suisse. Ouvrage où l'on trouve les directions nécessaires pour recueillir tout le fruit et toutes les jouissances que peut se promettre un étranger qui parcourt ce pays-là**, 2^{ème} éd en français. Zurich : Orell-Fussli et cie, 4 vol., 1805. Leur nombre se fixera à une petite dizaine dans les guides modernes. Cette pratique n'a d'ailleurs pas disparu des guides actuels et connaît différentes figurations, allant du texte présentant les choses à voir absolument si l'on ne reste que trois jours dans une ville, aux cartes thématiques proposant des circuits (les sites clunisiens en Bourgogne ou les grottes préhistoriques de la région de Lascaux, par exemple).

25. - Voir, entre autres : RAUCH, André. « Du Joanne au Routard : le style des guides touristiques. » In CHABAUD, Gilles et al. éd. **Les Guides imprimés du XVI^e au XX^e siècle**. Paris : Belin, p. 95-112. NORDMAN, Daniel. « Les Guides Joanne. Ancêtres des Guides Bleus. » In **Les Lieux de mémoire, II La nation**, Pierre Nora dir. Paris : Gallimard, 1986, p. 1035-1071. TISSOT, Laurent. **Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIX^e siècle**. Lausanne : Payot, 2000.

26. - Ce défi est inhérent au genre.

27. - Présent dans MURRAY, John. **Murray's Handbook for Travellers in Switzerland 1838**, facsimilé de la 1^{ère} éd. New-York et Leicester : Humanities Press et Leicester University Press, 1970 [1838].

28. - BAEDEKER, Karl. **Die Schweiz. Handbüchlein für Reisende, nach eigener Anschauung und der besten Hilfsquellen bearbeitet**, 1^{ère} éd. en allemand. Koblenz : K. Baedeker éditeur, 1844.

29. - Routes n°53, 56, 57, 120 ou 121, et 115 de MURRAY, John. **Murray's Handbook for Travellers in Switzerland 1838**, facsimilé de la 1^{ère} éd. New-York et Leicester : Humanities Press et Leicester University Press, 1970 [1838].

30. - JOANNE, Adolphe. **Itinéraire descriptif et historique de la Suisse, du Jura français, de Baden-Baden et de la Forêt Noire, de la Chartreuse de Grenoble et des eaux d'Aix, du Mont-Blanc, de la vallée de Chamouni, du Grand-St-Bernard et du Mont-Rose**, 1^{ère} éd. Paris : Paulin, 1841, « Préface », p. XII.

31. - BARBIERI, C. **Direzione pe' viaggiatori in Italia**. Bologne : G. B. Sassi, 1771, planches XIII et XXIII.

32. - À partir du moment où est fait le choix de laisser le voyageur maître de ses mouvements et de ses trajets, il n'est plus possible de passer sous silence de trop nombreux coins de pays. La majeure partie d'un territoire se doit alors d'être couverte dans les guides, pour des questions de logique interne. Rappelons que les années 1800-1840 sont celles qui ont vu sortir de l'ombre des régions des Alpes jusqu'alors délaissées, comme le Piémont, la Savoie ou les Grisons.

33. - Ce terme est employé ici d'une manière très large, pour évoquer le monde ou l'espace physique que traversent les voyageurs.

34. - Voir REICHLER, Claude, RUFFIEUX, Roland. **Le Voyage en Suisse. Anthologie des voyageurs français et européens de la Renaissance au XX^e siècle**. Paris : Laffont, 1998.

RÉSUMÉS

Un itinéraire est plus qu'une route : c'est une route sélectionnée, choisie par une époque et jalonnée de savoirs, de devoirs et d'émotions. Le Grand Tour ayant connu des itinéraires fortement codés, comment se fait le passage au tourisme ? En douceur ou avec fracas ? Y a-t-il alors abandon de tout itinéraire, invention de nouveaux cheminements ou redéfinition ? Et si la transformation du Grand Tour en tourisme se jouait aussi dans les manières de mettre en scène l'espace des voyages ?

An itinerary is more than a route: it is a selected route, chosen by a time and lined with knowledge and emotions. As the *Grand Tour* had known some strongly coded itineraries, how does the transition to tourism happen? Smoothly or with a crash? Is then a giving up of all itineraries, new ways invented, or redefinition? And what if the *Grand Tour* converting into tourism was also been acted in the way of displaying the travelling space?

INDEX

Mots-clés : cartes topographiques, cartes-itinéraires, cheminement, déplacement, Grand Tour, guides de voyage, itinéraire, listes-itinéraires, littérature pratique du voyage, mise en scène de l'espace, récits de voyage, route, tourisme, trajet

AUTEUR

ARIANE DEVANTHÉRY

Docteure ès Lettres, Université de Lausanne, (2008), ariane.devanthery@sunrise.ch