

Daniel Roche, Alexandra Monot
25 novembre 2003

Humeurs vagabondes : à quoi servent les voyages ?

Invité :

Daniel Roche, professeur d'histoire moderne au Collège de France.

Le café de Flore, dans une salle comble, accueille en ce mardi 25 novembre un historien de renom qui nous fait voyager à travers l'histoire et la géographie, et nous fait oublier, l'espace de deux heures le froid et le vent qui se sont abattus sur Paris. La géographie n'est pas réservée aux géographes, Daniel ROCHE le prouve dans son immense ouvrage, *Humeurs vagabondes* (éditions Fayard, 2003), somme livresque consacrée à la mobilité dans l'Europe des XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles.

Est-il utile de présenter Daniel ROCHE ? Historien de la culture des apparences, il aurait pu être géographe en tant qu'ancien élève de Birot et licencié de géographie. Ses livres sont des synthèses magistrales de connaissances. Il tisse à travers le temps et l'espace une Europe de la mobilité dans laquelle apparaissent les figures emblématiques de l'étranger, du voyageur, de l'aventurier.

Daniel ROCHE est d'humeur vagabonde car il déteste les voyages et préfère le cheval, beaucoup plus calme et terre à terre, à l'avion. Son intérêt pour la mobilité des siècles des Lumières est de faire une histoire de la mobilité dans des siècles perçus comme ceux de l'immobilité par notre époque où l'on peut se déplacer n'importe où, n'importe quand et très vite. Mais cette vision n'est qu'occidentale. En effet, les deux tiers des voyageurs actuels sont issus des pays développés, Europe et Etats-Unis en tête, qui ont les moyens de se payer cette mobilité qui apparemment est celle de tous. Comment entre cette société traditionnelle et notre monde moderne avons-nous acquis des modes de mobilité sans frontières et sans obstacles ?

La mobilité ancienne est en partie liée à l'invention de la figure du commis voyageur dans la deuxième moitié du XVIII^{ème} siècle. A partir de cette époque, la production n'est plus locale et fixée à une clientèle proche : les produits vont aller aux clients. C'est dans le domaine de la porcelaine en Angleterre que la communication de la vente prend son essor, avec ces démarcheurs qui font du porte à porte pour vendre la porcelaine nécessaire à la consommation du thé, qui est alors très en vogue et qui va transformer la société anglaise. Ce sont de petits faits qui modifient l'histoire.

Qui bouge, pourquoi et où bouge-t-on dans ces siècles des Lumières ?

Aux XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles, 80 à 90% de la société est paysanne et coincée dans des liens locaux, avec une volonté faible de partir. Pour Pascal, tout le malheur de l'homme vient "de ce qu'il ne sait pas rester dans sa chambre" ! C'est ainsi une société qui se conçoit fixée par rapport à la localisation de sa terre, par rapport au foncier, dans un mode où l'absence de communication est de règle : ce sont autant de limites à la circulation. Alors, pourquoi dépasser ces horizons immobiles pour une série d'horizons lointains ? Le meilleur exemple

d'étude est le Voyage, le Grand Tour, qui a donné naissance à un genre littéraire en soi avec des milliers de publications de récits de voyage.

Le Grand Tour est un voyage de l'élite animée par deux volontés :

- mieux connaître le monde : les lieux, les peuples afin de développer sa personnalité. C'est une pédagogie de l'Humanisme qui a encore cours avec les bourses Erasmus,
- une incitation à penser l'imaginaire : c'est un espace ouvert recomposé au gré des lectures et des cartes. La conquête de l'espace ne se joue pas seulement à travers la réalité mais aussi par l'esprit. Montaigne et Kant étaient persuadés que la lecture des récits de voyage était aussi intéressante que le voyage lui-même, la fatigue en moins...

S'intéresser aux voyages vécus, à la production du récit de voyages permet à l'historien de délimiter les contours de la mobilité des Lumières. Il y a déjà 30 ans, Daniel ROCHE avait fait l'analyse de la bibliothèque de récits de voyage de Boucher de la Richarderie. On peut tirer de cette étude une production forte de près de 6 000 titres à la fin du XVIIIème siècle dont un tiers qui date des débuts de l'imprimerie, un tiers du XVIIème siècle et un tiers du XVIIIème siècle (surtout de la fin du siècle). L'augmentation de la production de récits est proportionnelle à la hausse de la production de livres. Mais les thèmes changent : les XVIème et XVIIème siècles sont fascinés par les mondes exotiques (Orient, colonies américaines), alors que le XVIIIème siècle exerce sa fascination par la redécouverte de l'Europe. C'est une découverte de soi-même qui caractérise l'intérêt des gens. Rousseau dans les années 1760 préconise de ne pas se déplacer trop vite, mais plutôt à pied afin de voir ce qui est autour plutôt que de connaître les plis des statues et les colonnes du temple de Néron à Rome. Le voyage devient patriotique et local. Il s'agit d'un repli sur soi qui n'est pas sans rapport avec ce qui se passe dans le réel.

L'univers du discours lié aux voyages

Le discours du voyage est élaboré, certes à partir de la réalité du voyage effectué, mais il est aussi conforme à des normes fixées par l'éducation ou l'intertextualité des récits déjà écrits. Le problème de l'historien est de confronter l'univers des textes à des univers de pratiques. C'est une étude longue et laborieuse qui explique que le livre *Humeurs vagabondes* soit long de plus de 1000 pages, car la démonstration se nourrit de multiples cas d'espèces. Dans quelle mesure la mobilité ne fait-elle pas aussi partie de l'aventure contrainte de gens mobiles par obligation dans certaines fonctions comme l'administration, l'armée, l'Eglise ou le commerce ? Comment ces pratiques sont-elles perçues ? Il faut interroger la société des XVIIème et XVIIIème siècles sur la portée positive ou négative de cette pratique. Ce débat est un genre littéraire en soi. Il y a une contradiction entre la mobilité nécessaire et positive et la mobilité négative qui coûte cher aux familles et qui n'est pas profitable à la bonne moralité (les jeunes gens qui entreprennent le Grand Tour sont confrontés aux vices : prostitution,...). En 1760, l'Académie de Lyon lança un concours sur le thème "doit-on faire confiance à l'éducation par le voyage ?" Il y eut bien sûr des thèses pour et contre, mais le grand prix fut accordé à celui qui dit que cela dépendait de l'âge, des moyens, ... !

Il ne faut donc pas séparer le Voyage des autres formes de déplacement. La mobilité est une question d'échelle par rapport aux espaces. La définition du mouvement de circulation est établie à partir de la notion de transformation par rapport au monde physique : le déplacement d'objets, de choses, et cela commence donc chez soi ! La capacité de mobilité s'est accrue avec la multiplication des modes de déplacement et l'augmentation de la rapidité de ces déplacements. La France, l'Angleterre, l'Italie, les Allemagnes se désenclavent, s'ouvrent aux

XVIIème et XVIIIème siècles et sont amenées à cette hiérarchisation des espaces caractérisant les pratiques.

Y a-t-il eu progrès de la connaissance par les voyages ? Oui car les déplacements ont mis en place des pratiques et des normes comme les enquêtes, l'investigation du local, nécessaires à la gestion des espaces. Ils ont imposé le facteur de l'expérience, l'esprit d'ouverture et de cosmopolitisme. Mais ces siècles ont vu aussi l'opposition entre le contrôle et la libre circulation, entre l'accueil et le rejet, entre le local et le lointain. La question de l'hospitalité apparaît déjà dans la France et l'Angleterre des XVème et XVIème siècles car elle met en cause la place de la hiérarchie religieuse et la place de l'aristocratie dans la société. En effet, l'Eglise détenait traditionnellement la capacité d'accueil des pauvres et des pèlerins, mais à la suite de la Réforme, cette capacité se transforme par un contrôle de ceux qu'on reçoit. Les maisons d'hôtes se transforment en auberges payantes. Quant à l'aristocratie, à la fin du Moyen Age et au début de l'époque moderne, elle faisait preuve d'une grande ouverture, accueillant notamment les Tsiganes qui se mettaient à leur service, souvent par filouterie. Mais l'aristocratie les appréciait car ils savaient fabriquer et utiliser les armes. Dans le quotidien aristocratique, il est normal d'avoir maison ouverte, c'est un moyen de se positionner socialement. Mais cette mentalité se transforme avec la prise de distance (montée à Versailles de l'aristocratie) et les lois de l'Etat moderne.

Jugeant avoir été trop long, alors que toute la salle était suspendue au récit ponctué d'anecdotes et de citations littéraires, Daniel ROCHE laisse le débat s'amorcer.

Débat

1) Y a-t-il de réels changements dans les déplacements ? Les problèmes des voyages en avion aujourd'hui équivalent sans doute les problèmes des voyages en carrosse d'autrefois ! Qu'y a-t-il de vraiment changé ?

Non, la vitesse d'aujourd'hui n'est pas celle d'hier. Les moyens techniques ont été élaborés progressivement. Il a fallu apprendre la vitesse. Autrefois on voyageait plus lentement et on ne voyageait que si on en avait les moyens. Le coût et la fatigue du voyage ancien sont sans commune mesure avec la réalité d'aujourd'hui, c'est une réelle différence. On peut définir 4 grandes catégories de voyageurs aux XVIIème et XVIIIème siècles : les grands propriétaires rentiers, les grands administratifs, les soldats et un petit lot d'étudiants ou de prolétaires.

De plus, c'était une autre manière de penser le monde. La mobilité était alors souvent une rupture, un départ plus ou moins définitif, souvent au cours d'une carrière (colportage, travail saisonnier). Or aujourd'hui, c'est davantage une mobilité de loisirs pour la culture, la découverte du monde, mais qui est réservée aux riches de l'Occident. Pour 700 euros on peut se rendre à Los Angeles, autrefois pour la même somme on atteignait peut-être Marseille !

2) Que voit un touriste moderne aujourd'hui ?

L'autre jour, Daniel Roche était dans une agence de voyage pour acheter un billet pour Valence. A côté, une femme et sa fille se renseignaient sur la Thaïlande. Le vendeur leur proposait un itinéraire en indiquant ce qu'il fallait voir : grottes, temples, villes, ... Le voyage d'aujourd'hui est un catalogue d'objets incontournables qu'il faut avoir vu. Ce n'est finalement pas très différent de ce qu'il y avait dans les récits de voyage : les voyageurs du Grand Tour se devaient aussi d'avoir vu la même chose selon ce qu'il fallait avoir vu.

Actuellement 80 à 90% du tourisme s'effectuent dans un tourisme estival, balnéaire. Mais les choses changent : on assiste à une extension vers des espaces plus lointains, exotiques, avec la création d'une véritable industrie du tourisme, ce qui n'était pas le cas autrefois.

3) La plupart des grandes figures intellectuelles étaient de grands voyageurs, à l'exception de Kant, qui est connu pour n'avoir pas bougé de son Königsberg natal.

Pourquoi ?

La réponse est difficile. C'est la position cohérente d'un intellectuel : il parle de géographie à partir de ce qu'il a lu. Mais il n'est pas le seul. Diderot était aussi un immobile : il a effectué 2 ou 3 fois le trajet Paris - Langres pour des raisons personnelles. Puis, il fit un voyage à l'invitation de Catherine II, impératrice de Russie, en 1773. Il s'attendait à être accueilli pour avoir un rôle à la hauteur mais il n'avait pas mesuré les difficultés de l'Etat russe. Il en a attrapé la détestation de la mobilité. Pourtant il a écrit de beaux témoignages sur sa découverte littéraire de la Hollande. On peut faire le même constat pour Montesquieu qui avait une mobilité aristocratique : il se rendait à Bordeaux et avait des liens avec l'Angleterre ou l'Allemagne pour le négoce du vin.

Voltaire a eu une mobilité de contrainte, due à ses impertinences. C'est la peur de la police qui le pousse à rechercher un lieu de sûreté. En Angleterre, il découvre un monde nouveau et rencontre l'aristocratie libérale anglaise. Puis s'installe chez Emilie en Lorraine. Il décide finalement de devenir un seigneur foncier par déception de la mobilité et s'installe à Ferney avant de faire un dernier voyage à Paris.

Rousseau, lui, au contraire, est le chantre du nomadisme. Dans la première phase de sa vie, il tente de trouver sa place et bouge beaucoup : Genève, Turin, Chambéry, Montpellier, Lyon, Paris. Dans la deuxième phase de sa vie, vers les années 1762, il est contraint par un condamnation et des persécutions à l'errance et à la fuite. Puis il termine sa vie à Paris, sa Promenade du rêveur solitaire. Sébastien Mercier aura, dans les Tableaux de Paris, un mot cinglant : "le génie va à pied, le despote va en voiture".

4) La mobilité de pouvoir à une dimension géographique claire, mais, il y a une exception majeure : Charles Quint. Ses déplacements à cheval étaient si fréquents qu'il fut si fatigué qu'il préféra se retirer dans un couvent. Or, c'est cette fatigue de la mobilité qui a entraîné le déclin de son empire. Est-ce parce que ses successeurs avaient moins de courage pour les déplacements que ce fut la fin du parcours de l'empire ?

La mobilité royale est générale jusqu'au début du XVIIème siècle. Le déplacement est une manière de gouverner, ce sont les noces avec le royaume. Le dernier grand voyage royal en France est celui de Louis XIV partant à la rencontre de sa femme, l'infante Marie-Thérèse, pour se marier en 1659. Puis, le prestige du roi cavalier décline avec l'affirmation du pouvoir par la conquête des clientèles locales. Les voyages ne sont plus qu'à but militaire. Cette tendance appartient à la transformation générale du rapport du pouvoir au sujet.

5) Existait-il d'autres lieux de découverte par les voyages au XVIIIème siècle que l'Europe ?

Oui, mais Daniel Roche a volontairement écarté tous les déplacements maritimes de son livre. La poussée vers l'extérieur a été une formidable incitation à l'ouverture au monde, à "se frotter la cervelle aux autres" (Montaigne). Ce phénomène existe dès le Moyen Age avec les Croisades qui permirent la découverte de l'Orient, dont une grande part du bagage culturel

actuel est héritée. L'apprentissage des civilisations externes a incité à aller voir ce qui s'y passait. Dans la deuxième moitié du XVIIIème siècle sont organisés des voyages de découverte scientifique des Amériques et du Pacifique afin de comprendre les dimensions de l'univers physique et humain, avec de grands noms : Bougainville, Humboldt, Darwin. Ces recherches scientifiques ont abouti à une mise en fiches et en cartes du monde avec une multiplication des expérimentations., qui ont parfois abouti à une forme d'acculturation des civilisations découvertes par cette volonté scientifique, expérimentale et analytique.

6) La littérature, notamment le théâtre, n'a-t-elle pas également développé la figure de l'aventurier ?

La figure de l'aventurier est en lien avec la *jet set* actuelle. Cette figure de l'aventurier comble un vide dans une société immobile : il est conforme à ce qu'on attend de lui et sait s'adapter à la société qui l'accueille. Les aventures de ces personnages permettaient aux contemporains de rechercher et de trouver ce qu'ils n'étaient pas. Il n'y a pas seulement la littérature, car ces personnages ont parfois réellement existé. Prenons l'exemple de Casanova au XVIIIème siècle. Il a parcouru un nombre étonnant de kilomètres. Il était très mobile dans cette Europe immobile. Dès qu'il arrivait dans un lieu, il racontait aux gens ce qu'ils voulaient entendre, si bien que l'on a perdu de vue qu'avant d'être un aventurier et un amateur de femmes, il était un homme politique, franc-maçon et grand penseur. Mandrin est une figure différente : il est considéré comme un bandit, volant aux riches pour redonner aux pauvres, une sorte de Robin des Bois à la française, alors qu'il est fils de marchand de cheval et aubergiste. Il vivait entre deux Etats, la Savoie et la France, en utilisant la frontière pour ses affaires. Il a mis en évidence la contradiction du système fiscal : sa contrebande est une utilisation du différentiel d'impôts de part et d'autre de la frontière (thème très à la mode). Il a ridiculisé l'administration fiscale, ce qui lui a valu d'être poursuivi par la cavalerie au delà de la frontière française et un procès retentissant dont il reste les "plaintes de Mandrin".

7) Existe-t-il des récits des accompagnateurs des grands voyageurs ? Les récits sont prêtés aux grands voyageurs, mais sont-ils vraiment d'eux ?

On peut prendre la question en sens inverse. Tout le monde connaît le Grand Voyage de Monsieur de Marigny, Abel Poisson de son nom, frère de Madame de Pompadour, destiné à remplacer le Contrôleur général des bâtiments. Il fut envoyé en Italie pour un voyage d'étude afin de préparer sa fonction. Il partit avec de nombreux architectes dont Soufflot. Il existe plusieurs récits de ce voyage, mais aucun de Monsieur de Marigny lui-même.

N'oublions pas que des milliers de récits n'ont jamais été publiés, car l'écriture des récits de voyage était réalisée pour une finalité avant tout familiale voire pour le cercle d'amis ou de clients, et qu'ils n'étaient pas forcément publiés tout de suite, parfois par les descendants. Sans oublier, qu'un récit d'un personnage illustre sera plus facilement publié que celui d'un inconnu.

8) Que s'est-il passé dans l'Europe du XVIIIème siècle pour que l'aristocratie, traditionnellement ouverte, passe du don à l'économie de l'hospitalité ?

La transformation débute au XVIème siècle avec la curialisation de la très haute aristocratie qui avait la plus grande capacité d'hospitalité. Progressivement, c'est prouvé en Angleterre, mais le phénomène est le même en France, la haute aristocratie est rapatriée à la cour dans la capitale. L'ouverture au local s'est alors transformée : il y a eu une perte du contact immédiat.

En Angleterre, les aristocrates se contentaient de revenir dans les bourgs pour trouver des suffrages. L'hospitalité s'est alors retraduite dans la politique.

9) Gilles Fumey demande à Daniel Roche quelle est cette passion qu'il cultive pour le cheval. Ce n'est pas à proprement parler une passion qui s'explique par des motivations personnelles, même si Daniel Roche est un cavalier, ou plutôt, avec modestie, il précise qu'il sait monter à cheval et surtout en tomber. D'ailleurs, dans la littérature, il n'a trouvé que 4 récits de chutes de cheval : dans Montaigne (livre III, chap.6), dans Chateaubriand (*Itinéraire de Paris à Jérusalem*, 1811), dans Stendhal et dans Alfieri. En fait, cette passion est une reconnaissance pour un animal qui, du 4^{ème} millénaire av. J.-C. au XIX^{ème} siècle a permis à l'homme de réaliser son Humanité. Tout a dépendu du cheval : un tiers des énergies qui ont rendu possible le développement des sociétés est du au cheval. Le cheval est donc un formidable instrument d'observation pour comprendre comment une société mobilise ses différentes potentialités et comment elle va évoluer.

10) Comment expliquer l'évolution de notre société qui se ferme à l'étranger de plus en plus, alors que durant plusieurs siècles il y avait une véritable culture du voyage ? Avez-vous pensé à envoyer votre ouvrage à M. Sarkozy ?

La notion d'étranger est une notion historique, donc construite. Dans la France ancienne, l'étranger existait mais on ne lui demandait rien car il n'y avait pas de papiers. Au XVII^{ème} siècle, pour des raisons morales, religieuses et philosophiques sont instaurés les premiers papiers, afin de savoir d'où on vient et où on va. La royauté française avait pour politique d'attirer les étrangers dans un but mercantile et d'ouverture. C'était une pratique courante pour ceux qui pouvaient se payer cette naturalisation. Peu à peu, avec la création des Etats- nation, apparaît la nécessité de se différencier par la définition identitaire nationale qui est alors exigée et réglée par les traités et les conventions internationales. Mais les étrangers avaient des droits, dont le droit d'aubaine : leurs biens ne sont pas susceptibles d'être confisqués au moment du décès.

Le contrôle de la mobilité a été surtout instauré dans des périodes troublées, pendant les crises économiques, sanitaires ou religieuses. S'est alors développée la recommandation, lettre détenue par le pèlerin ou le négociant, certifiée par le curé ou le patron qui permettait de traverser les frontières. Le passeport est mis en place en 1792, mais il a une longue histoire. A l'origine, le passeport est collectif : y sont inscrits le cheval, le chien, la femme, les domestiques, le chariot,..., puis il devient une preuve individuelle.

Le bouclage progressif des territoires s'est réalisé dans le contexte d'une volonté de plus en plus importante de sûreté.

"*Humeurs vagabondes*" (Baudelaire) est une image de la fascination de ce qui bouge et de l'écart à cette fascination. Dans notre société où la mobilité est si facile, il ne faut pas hésiter à aller à l'étranger afin de "frotter sa cervelle aux autres" (Montaigne).

Compte rendu : Alexandra Monot (université de Strasbourg)