

"Temps" du voyage à la fin de l'Ancien Régime

La majorité des personnes qui voyagent vers 1800 ne sont pas les premiers touristes ou des aristocrates faisant leur Grand Tour mais des gens qui se déplacent pour exercer leur métier: artisans ambulants, compagnons accomplissant leur formation, commerçants, travailleurs saisonniers ou temporaires, tant d'autres encore. La vitesse du voyage n'est pas la même pour tous. Elle a un sens très différent selon les personnes et tous n'ont pas intérêt à voyager le plus vite possible. Par ailleurs, même lorsque les voyageurs parcourent une distance kilométrique égale à l'aller et au retour dans des temps comparables, la durée de leur voyage diffère pour eux.

La rapidité de déplacement peut se révéler capitale pour faire de bonnes affaires, comme le montre l'exemple du fabricant d'indiennes (étoffes imprimées) Christophe-Philippe Oberkampf évoqué par l'historien Serge Chassagne. En novembre 1775, il se rend à Londres pour y acheter des cotonnades ramenées par l'East Indian Company. Il est accompagné de deux collègues. A Calais, "il plante là ses deux compagnons de route et arrive à Londres le 8 [novembre], une semaine avant l'ouverture de la vente. *Cette avance qui vous procure de voir les ventes*, lui écrit malicieusement l'épouse du cher associé, *deviendra encore plus précieuse s'ils se trouvaient retardés jusqu'à l'ouverture de la vente*". En clair: le fait d'être arrivé plus vite que ses compagnons donne à Oberkampf un avantage décisif en matière de choix et d'achat de cotonnades. Des sources d'archives suisses des années 1800 permettent de suivre à la trace les déplacements de riches négociants. Certains d'entre eux vont en effet très vite et utilisent les infrastructures de transport les plus performantes. Cependant, une fois leur destination ou l'une de leurs destinations atteinte, ils peuvent s'y s'arrêter longuement et faire des séjours de plusieurs semaines dans les capitales ou les lieux de foires de réputation internationale, là où se trouvent les grandes banques et les clients les plus aisés. Il faut arriver le plus vite possible en raccourcissant le trajet, mais la durée totale du voyage peut être considérable (plusieurs mois).

La manière de voyager des gens moins aisés est très différente. Les colporteurs vont généralement à pied et transportent leurs marchandises sur leur dos. Lorsqu'ils le peuvent, ils les laissent sur le site où ils commercent, en les confiant par exemple à un aubergiste. Ils vont relativement lentement, mais certains ont parcouru le plus vite possible des centaines de kilomètres pour rejoindre la région où ils écoulaient leurs marchandises. Leurs étapes sont plus courtes que celles des négociants. Ils ne s'arrêtent pas seulement dans les villes, mais aussi dans les villages et les hameaux, où ils vont voir et revoir leurs clients. Ils passent et repassent dans les mêmes lieux. Le colporteur savoyard Joseph Violland par exemple, décrit par Gilbert et Chantal Maistre, "revient à plusieurs mois d'intervalle dans les mêmes villes, ce qui facilite les arrangements pour le paiement de ses fournisseurs".

La rapidité du déplacement et la manière de voyager dépendent donc du statut social. La croissance de la vitesse à la fin du 18^e siècle est sectorielle plutôt que générale. Ces différences de mobilités ne reflètent pas seulement des inégalités sociales mais aussi des modes de vie et des manières de s'adapter différents : une vitesse plus élevée n'est pas un progrès pour tous.

Les descriptions de voyage, qu'elles soient le fait de riches aristocrates ou de petites gens, évoquent parfois la durée subjective des déplacements, qui varie souvent indépendamment de la distance kilométrique parcourue et de la vitesse. Beaucoup de voyageurs décrivent longuement l'aller mais négligent le retour, qui peut pourtant être tout aussi mouvementé, voire plus. Ce silence a des interprétations multiples. Les voyageurs curieux de nouveautés se lassent lorsqu'il n'y a plus rien à découvrir. En 1779, Goethe et ses compagnons rentrent de Saint-Maurice à leur auberge sise à Martigny. Ils ont fait le même chemin à l'aller. "Nous sommes revenus de nuit à cheval, écrit Goethe, et *le chemin nous a paru plus long au retour qu'à la venue*, où nous étions attirés d'un objet à l'autre" (*Lettres de Suisse*, 8.11.1779). Le silence sur le retour peut aussi être dû aux craintes du narrateur, qui souhaite ne pas ennuyer le lecteur. Lorsque l'horloger neuchâtelois Pierre Frédéric Droz, du Locle, parcourt l'Amérique à pied, il va en 1771-1772 de Philadelphie à la nouvelle Géorgie puis revient à Philadelphie. "Je quittai alors la Nouvelle Géorgie pour rentrer dans la Caroline du sud et dans les autres gouvernements que j'avais déjà traversés; comme j'en ai fait la description depuis le chapitre XIVE jusqu'à celui-ci avec une entière impartialité: maintenant je ne parlerai donc que de quelques endroits qui sont situés dans les mêmes colonies, mais que je n'avais pas vus auparavant" (chapitre XX du *Récit fidèle de mes aventures...*, Amsterdam 1776). Pour certains, le retour semble plus court que l'aller, mais les preuves de cette affirmation sont difficiles à trouver. *Merci aux internautes qui en connaissent et voudraient bien me les signaler!* Les montagnards, si nombreux à courir les routes vers 1800, descendent pour se rendre dans les campagnes où ils proposent leur force de travail (journaliers agricoles) ou dans les villes et les villages où ils exercent leur art ou vendent leurs marchandises. Pour rentrer, il montent: le retour est forcément plus long que l'aller, mais pas nécessairement pour eux.

Ainsi, la vitesse n'est pas un progrès pour tous. La durée du voyage, comme d'ailleurs la distance géographique parcourue, ne sont pas des cadres indépendants des acteurs mais des objets influencés par la valeur que les voyageurs accordent aux sites qu'ils traversent et aux lieux où ils se rendent. Dans la mesure traditionnelle du temps, une heure est une heure, à l'aller comme au retour, que le trajet soit attrayant ou ennuyeux. Cette mesure ne permet pas d'appréhender de manière satisfaisante les "temps" du voyage. Il n'en reste pas moins qu'il faudrait pouvoir calculer ces temps, ainsi que les distances non réciproques, pour pouvoir les comparer rigoureusement. Mais comment?

Cette contribution doit beaucoup aux discussions avec le géographe Georges Nicolas (qu'est-ce que la distance géographique?) et avec le médiéviste Pierre Dubuis (qu'est-ce que le temps?). Certains thèmes ont été abordés dans des articles parus ou à paraître, cités dans Anne Radeff: "Loin des centres. Consommation et mobilités du 18^e au 19^e siècle", *Revue suisse d'histoire* 49, 1999, p. 115-125.