

*Lectures critiques*

**Sylvain Venayre, *Panorama du voyage. 1870-1920***

Les Belles Lettres, 2012, 651 pages

**Vincent Vles**

---



**Édition électronique**

URL : <http://journals.openedition.org/tourisme/219>

DOI : [10.4000/tourisme.219](https://doi.org/10.4000/tourisme.219)

ISSN : 2492-7503

**Éditeur**

Éditions touristiques européennes

**Édition imprimée**

Date de publication : 1 juin 2013

Pagination : 115-116

ISSN : 2109-5671

**Référence électronique**

Vincent Vles, « Sylvain Venayre, *Panorama du voyage. 1870-1920* », *Mondes du Tourisme* [En ligne], 7 | 2013, mis en ligne le 30 septembre 2015, consulté le 22 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/tourisme/219> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/tourisme.219>

---

Ce document a été généré automatiquement le 22 septembre 2020.



*Mondes du tourisme* est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

---

*Lectures critiques*

## Sylvain Venayre, *Panorama du voyage. 1870-1920*

Les Belles Lettres, 2012, 651 pages

Vincent Vles

---

### RÉFÉRENCE

Sylvain Venayre, *Panorama du voyage. 1870-1920*, Les Belles Lettres, 2012.

- 1 Les chercheurs débutants trouveront du plaisir à lire cet ouvrage qui examine le phénomène du voyage par l'engouement et les représentations qu'il suscita à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle en Europe occidentale. Le projet de l'auteur part du constat que, si l'histoire du tourisme a produit des travaux souvent remarquables sur le phénomène du voyage, l'histoire du voyage n'existe pas en tant que telle. Il propose donc, à propos de ce siècle qui fut un des moments décisifs de son essor, une histoire générale et complète du phénomène à partir des tribulations d'innombrables explorateurs, pèlerins ou touristes, des bouleversements des moyens de locomotion, des récits des voyageurs les plus célèbres.
- 2 L'ouvrage évite soigneusement une interprétation théorique du phénomène en fonction des destinations, des pratiques, des comportements. C'est en cela qu'il déçoit le chercheur confirmé. Cet état des lieux en forme d'inventaire, que l'auteur revendique modestement comme tel, paraît assez exhaustif et du coup peu synthétique, dans son recensement de toutes les manières d'entreprendre, de comprendre et de ressentir le phénomène du voyage au XIX<sup>e</sup> siècle, surtout en Europe occidentale. On n'y trouve pas une synthèse historique – ce n'était pas le projet du chercheur – des voyages du tournant du XIX<sup>e</sup> siècle, mais plutôt une description appliquée des usages des nouvelles techniques de la locomotion qui rappelle le progrès des transports, la multiplication des voyageurs de commerce, la dimension guerrière et civilisatrice du voyage à travers la colonisation. On y découvre ces ponts que l'on visite, l'usage

laborieux de la vapeur puis de la voile sur les canaux et en haute mer, les premiers trajets puis la “révolution” des chemins de fer, celle de l’aviation, enfin de l’automobile. On y lit comment le commerce se saisit de ces moyens nouveaux de la mobilité pour fonder son emprise sur la liberté de circulation. On y voit les diverses figures de la science qui hésitent face à l’ampleur du phénomène, le mettent au service de la santé tout en le considérant parfois encore comme source possible de maladie : la nostalgie, ce “mal terrible”, n’était-elle pas identifiée comme liée aux voyages dans les années 1800 ? On regrette, ici comme ailleurs dans les 500 pages du livre étayées de 150 pages de notes, l’absence d’une mise en abîme de cette perception du voyage, de ses constructions sociales, mise en abîme qui aurait mieux révélé les spécificités du siècle si avait été mise en perspective la conception du voyage en cours dans les sociétés plus anciennes et contemporaines. Tout comme on aurait aimé trouver l’idée que le voyage produit aussi de l’éphémère. L’exemple des usages thérapeutiques du voyage – qui ont produit dans nombre de “stations climatiques” occidentales d’aujourd’hui des formes urbaines devenues souvent des “délaissés” – montre que l’essor peut être contredit plus tard, que le vieillissement et l’obsolescence des lieux d’accueil de ces premiers voyageurs produisent, un siècle plus tard, à l’heure de la mondialisation, des freins à la modernité, des handicaps à la gouvernance des stations touristiques, ces lieux d’arrêt des voyageurs.

- 3 L’auteur n’examine pas la place de ces quarante ans, de 1780 à 1920, dans l’histoire du voyage : l’idée que le passage du “voyage nécessité” au “voyage plaisir” se serait fait à partir de 1850 n’est-elle pas démentie, au moins partiellement, par l’existence du voyage d’agrément dès le XVI<sup>e</sup> siècle ? Si le mot “*tourism*” apparaît pour la première fois en 1811 dans la langue anglaise dans un article du *Sporting Magazine* intitulé “*Sublime Cockney Tourism*”, si le sport, l’alpinisme, le cyclisme guident souvent les voyages de 1870 à 1900, si la lecture des collections des guides, l’exigence de la notion de confort, la création des agences permettront, bien plus tard, la démocratisation du mouvement, peut-on ériger une période si courte comme moment crucial de l’avènement du “*creuset du plaisir*”, qui, nous dit l’auteur, “*emporta tout*” ? L’hypothèse d’une histoire du voyage qui n’aurait pas connu, pour l’heure, de rupture brutale, n’aurait-elle pas exigé quelques références examinées bien en amont dans l’histoire humaine ? L’auteur aborde pourtant explicitement la définition du voyage comme transformation de soi au contact d’une altérité, un moment d’une mutation individuelle. Pourquoi ne resitue-t-il pas cette fin de XIX<sup>e</sup> siècle dans un champ diachronique plus large, en faisant appel, par exemple, à la représentation que les civilisations anciennes se faisaient du voyage et de l’importance qu’elles lui accordaient ? Peut-on ignorer les legs de la Grèce antique, les leçons d’Homère ? Le voyage n’est-il pas consubstantiel à l’humanité, à sa recherche du contact et de la confrontation avec l’autre ? Les témoignages des voyageurs, que Sylvain Venayre qualifie “*d’espèces d’historiens*”, ne montrent-ils pas que l’homme du siècle de l’ère industrielle était aussi géographe, sociologue, voire philosophe et parfois poète ? Ainsi, ce recensement est si passionnant que le lecteur désire passer du panorama du voyage de 1780 à 1920 au paysage produit, qu’il souhaite réaliser cette construction interprétative lui-même, tant sa présence lui fait défaut.

---

## AUTEURS

VINCENT VLES

UMR5044 • Certop