

Le tourisme ferroviaire ou le temps imposé

Marie-Suzanne Vergeade-Williot

Poser la question des relations entre le touriste et le chemin de fer conduit à définir au sein de la masse des voyageurs les particularités d'une clientèle spécifique mais difficile à cerner.

En effet, le chemin de fer impose des règles qui valent pour le touriste comme pour les autres. Même si un horaire, souvent incertain, était suivi par les voitures à chevaux, le train a introduit une nouveauté décisive : une heure de départ doit être respectée, une heure d'arrivée est théoriquement prévue. Au fur et à mesure de la diffusion du chemin de fer, la sécurité mais aussi la régularité sont devenues les deux priorités des compagnies ferroviaires. Il fallait répondre aux besoins réels des clients tout en assurant la régulation des flux.

Le mot « tourisme » est parvenu en France par le terme anglo-saxon « tourist » qui recouvrait dès la fin du XVIII^{ème} siècle une pratique répandue parmi l'aristocratie britannique. En effet, à la fin de leurs études classiques, ces jeunes gens effectuaient un voyage en Europe vers la France et l'Italie afin de parfaire leur éducation. Ce périple s'appelait le Grand Tour (« tour » étant issu de la langue française), et constituait comme le souligne Lucette Fontaine-Bayer un : « privilège des classes éclairées ... le point d'équilibre entre la culture et le simple plaisir de voyager. ¹ »

Le mot « touriste » entre dans la langue française en 1816, Stendhal l'utilise dans ses "Mémoires d'un touriste" en 1838 mais ce n'est qu'en 1841 que le terme « tourisme » pénètre véritablement en France, époque des toutes premières lignes de chemins de fer.

Le vocabulaire évolue comme la pratique du voyage et, au cours du XIX^{ème} siècle, le tourisme perd progressivement cette connotation à l'origine fondamentalement culturelle ; le touriste est ainsi défini dans le Dictionnaire de Littré : « se dit des voyageurs qui ne parcourent des pays étrangers que par curiosité et désœuvrement qui font une espèce de tournée dans des pays habituellement visités par leurs compatriotes »².

Le touriste parti pour des pérégrinations plus ou moins lointaines recherche l'évasion. On peut dès lors supposer que son temps n'est pas compté, qu'il prend en quelque sorte le loisir d'observer, de profiter de ses nouvelles découvertes. Par contre, comme les autres voyageurs, son voyage doit s'inscrire dans le cadre rigide de l'horaire ferroviaire et toute l'organisation de son périple en découle.

On comprend dès lors la difficulté méthodologique qui entrave une approche exhaustive. La statistique ferroviaire fait apparaître le touriste comme un usager de trains spéciaux -les fameux trains de plaisir ou les trains de bains de mer- ou de trajets bien spécifiques : billets circulaires, billets d'aller-retour vers les stations thermales, plus tard hivernales. Or, le touriste revêt une réalité bien plus vaste et les nombreux témoignages et récits nous permettent d'en donner une large définition. Sera donc considéré en définitive comme touriste celui qui se déplace afin de jouir ailleurs d'un site ou d'un lieu, justification personnelle ou suscitée de son voyage.

Les voyages d'agrément existaient bien avant l'apparition du chemin de fer. Les récits littéraires nous fournissent des exemples intéressants de découvertes faites à pied, à cheval, en diligence. Les rares privilégiés prenaient le temps d'admirer les nouvelles régions traversées. L'avènement du chemin de fer et la progression des vitesses transforment la perception du voyage, comme l'a analysé finement Christophe Studeny³. Le touriste n'échappe pas à cette accélération, il doit parvenir rapidement à destination. Il devient pour les compagnies ferroviaires un client exigeant, cible d'une politique commerciale, manifestée par des affiches, des prospectus, des tarifs, des brochures, tous documents d'archives qui permettent finalement de saisir ce touriste.

Les guides apparus dès les débuts du chemin de fer, généralisés au cours de la décennie 1880-1890, offrent au touriste, obligatoirement prévoyant ou qui souhaite échapper à l'imprévu, la possibilité d'organiser seul son voyage. C'est une première approche de ce voyageur, théorique et conditionnée. Un second regard s'ajoute à l'étude des conditions d'exploitation que les compagnies mettent en place, notamment afin de capter une demande latente. Elles gèrent ce nouveau flux, essaient de faire face aux difficultés d'exploitation, tentent d'éviter les retards pour assurer une parfaite régularité. L'objet de cette présentation cursive est d'approcher le touriste par ces sources et de dégager les formes de cette nouvelle gestion du temps, un temps de loisir initié et rythmé par le chemin de fer.

Organiser son voyage touristique : échapper à l'imprévu

Le guide ferroviaire constitue un genre littéraire particulier. Il contient une masse d'informations rendues vite caduques et nécessite des mises à jour régulières. Son évolution nous permet de suivre l'offre faite au touriste et de connaître les besoins du voyageur. Ceux-ci ont évolué au cours du XIX^{ème} siècle et le guide s'est adapté à cette demande à la fois plus variée mais aussi plus ciblée.

Le guide, compagnon de voyage

C'est en 1837, avec la création de la première ligne de chemin de fer spécialement conçue pour le transport des voyageurs, reliant Paris à la gare du Pecq (près de Saint-Germain), que les premiers guides ferroviaires firent leur apparition. Ils décrivaient le paysage traversé et livraient des indications, parfois très détaillées, sur les localités que le voyageur aperçoit du wagon. Ce type de guide se présentait comme un compagnon de voyage, plaisant à feuilleter, le plus souvent illustré et accompagné d'une carte, il contenait des informations sur le déroulement même du voyage. Intitulé le plus souvent « Guide-Itinéraire », la description des lieux traversés étaient scrupuleusement rendue :

*« Le signal est donné, la vapeur siffle, la cheminée de la locomotive s'empanache d'une ondoyante fumée. Nous partons. Nous laissons Montmartre, le mont des Martyrs, d'autres disent le mont de Mars... Les voyageurs du chemin de fer font le trajet que parcourut le saint martyrisé... la voie traverse la Chapelle-Saint-Denis, qui est un des faubourgs de Paris... Ce parc dont vous apercevez là-bas les frais ombrages, est le parc du château de Saint-Ouen. »*⁴

Les commentaires géographiques, géologiques, historiques, artistiques ou ethnographiques suivaient en définitive le cheminement du train. Un autre type d'ouvrage, également riche en détails culturels, apportait en plus de nombreux renseignements pratiques.

Trois grands guides touristiques s'imposèrent au XIX^{ème} siècle : le Murray, le Baedeker et le Joanne. En 1836, le britannique John Murray lançait sa collection de guides à couverture rouge sur l'Europe. Un libraire installé à Coblenz, Karl Baedeker, eut l'idée, à son tour, d'éditer des ouvrages en langue allemande et contenant de nombreux renseignements pratiques. Les guides Baedeker connurent un tel succès qu'ils dépassèrent les ventes du Murray dès les années 1870. En France, Louis Hachette dominait le marché avec le fameux Guide Joanne, ancêtre de l'actuel Guide Bleu.⁵

Le touriste qui souhaitait préparer son voyage pouvait ainsi recueillir une quantité de recommandations utiles : le taux de change de la monnaie, les formalités pour le passeport, les distances d'un lieu à un autre, les grandes lignes ferroviaires, la mention des gares, les démarches à effectuer pour faire enregistrer ses bagages, les hôtels et les restaurants. Le lecteur choisissait de la sorte son excursion en fonction du temps dont il disposait. Des programmes étaient établis pour chaque journée. Le directeur de la collection, Adolphe Joanne définissait l'objectif de son guide en ces termes :

« Tracer son itinéraire, tel est le premier devoir du voyageur. Pour qu'un voyage soit en même temps utile et agréable, il faut qu'il ait été étudié avec intelligence et avec soin. »

Ne pas perdre son temps

Les circuits proposés dans les guides permettaient au touriste de ne pas errer inutilement et de gagner ainsi un temps précieux. Les auteurs du Guide Conty -un ouvrage « dont le texte est original, plaisant, familier et (qui) s'adresse aux petites bourses » comme l'indique Goulven Guilcher⁶ - s'obligent à faire gagner du temps au lecteur. Il est entendu que les touristes doivent voir un maximum de monuments en un minimum de temps.

A partir de 1880-1890, les compagnies ferroviaires renforcèrent cette gestion du temps en proposant une vaste gamme tarifaire, qui structurait la durée des voyages, offrant jusqu'à 30% de réduction sur les longs trajets. Les grands réseaux ordonnaient, en quelque sorte, la saison touristique. Dès la fin du printemps, elles livraient des billets valables 33 jours, des billets pour les stations thermales délivrés à partir du mois de juin et jusqu'en octobre ainsi que des billets de bains de mer (du jeudi 5 heures du soir au lundi). Quant aux trains de plaisir, leur départ était fixé sur des créneaux horaires bien précis, les billets circulaires permettaient aux touristes de découvrir un itinéraire à leur guise. Ainsi, le Guide Conty se réfèrait aux billets de voyage circulaire pour offrir au touriste un emploi du temps minuté de 15, 20 ou 25 jours.⁷

Pour une grande partie de la population, un long voyage en chemin de fer demeurait exceptionnel. Si le dimanche permettait à de nombreux employés ou petits commerçants de faire des escapades dans les environs, la plupart d'entre eux ne dépassaient pas le bois de Vincennes ou les bords de Marne. Dans une petite nouvelle intitulée « Voyage circulaire », Emile Zola évoque l'histoire d'un jeune couple dont les deux familles tiennent une boutique à Paris et qui découvre le chemin de fer à l'occasion de leur voyage de noces :

« Le père de Lucien, le père Bérard, comme on le nomme dans le quartier ... s'écrie : « J'apporte un cadeau à nos enfants. » Et il tire triomphalement deux tickets de chemin de fer. « Qu'est-ce que c'est que ça? demande la belle-mère d'une voix étranglée.

-Ce sont deux places de première classe pour un voyage circulaire en Normandie... Hein, mes petits, un mois au grand air ! Vous allez revenir frais comme des roses. »⁸.

Suit une vive discussion entre le bienfaiteur qui considère que « tous les gens à leur aise s'accordent un mois de villégiature » et la mère de la jeune fille qui songe avant tout à son commerce : « Vous perdrez la maison avec ces goûts de courir le monde », conclut-elle.

En élèves appliqués, les deux amoureux suivent scrupuleusement le programme établi par leur guide, s'arrêtant quelques jours dans chaque ville importante marquée sur l'itinéraire mais ils commencent à s'ennuyer. Ce temps libre depuis si longtemps attendu ne correspond pas à leur attente. Le jeune marié descend dans une petite gare -qui n'est même pas citée dans leur guide- et « le premier soin de Lucien est de lancer le guide au milieu d'une mare. » Comme libéré d'une contrainte qu'en définitive ils s'imposaient eux mêmes, les jeunes mariés profitent enfin de cette nouvelle liberté.

Cette courte nouvelle montre bien le rôle essentiel que détenait le guide entre 1860 et 1890, tel un conseiller, il avait pour mission de rassurer le voyageur, de lui assurer un certain encadrement. Le touriste pouvait, à sa guise, calquer ses heures de loisir sur les programmes que proposaient certains guides, une constante néanmoins était incontournable : l'heure du départ.

La ponctualité ferroviaire

Le touriste restait libre de choisir son horaire mais le Guide Joanne conseillait :

« Quant au nombre et à la composition des trains, aux heures de départ et d'arrivée, aux correspondances, etc., comme ces renseignements varient à chaque saison et que souvent même ils subissent pendant une saison d'importantes modifications, nous renverrons les voyageurs aux indicateurs du mois ou de la semaine, dont on ne saurait se passer maintenant .»⁹

L'ouvrage de référence, dans ce domaine, demeurait l'inévitable Indicateur Chaix. Depuis le 5 août 1849, ce journal paraissait tous les dimanches. Les compagnies en contrôlaient directement le contenu régulièrement mis à jour. De nombreuses pages de réclame y étaient insérées. Son grand format permettait une meilleure lisibilité par rapport au livret Chaix qui, mensuel se divisait en cinq groupes : Ouest, Nord, Est, Orléans-Midi-Etat, Lyon. A l'été 1912, la présentation est totalement modifiée car les compagnies adoptent la nouvelle notation de l'heure de 0 à 24.

Connaître les horaires n'est pas tout, encore fallait-il apprendre la ponctualité.

La distribution des billets commençait, au plus tard, dans les grandes gares trente minutes avant l'heure réglementaire du départ du train, quinze minutes dans les autres gares ou stations. Dans la pratique, les chefs de station devaient donner toutes les facilités possibles à la clientèle, les billets pouvaient être délivrés et les bagages enregistrés jusqu'au dernier moment, « c'est à dire tant que le départ des trains ne risque pas d'être retardé. »¹⁰

Mais à Paris, les guichets de distribution des billets étaient ouverts en permanence et l'achat à l'avance permettait d'éviter les malentendus, les bousculades et les mécontentements.

Le touriste avait consulté l'Indicateur Chaix, préparé ses bagages, les avait faits enregistrer. Il emportait avec lui son nécessaire de voyage et éventuellement un panier contenant son repas. Il avait également la possibilité de prendre une collation au buffet d'une grande gare ou dans une gare de correspondance. L'arrêt buffet variait de 15 à 25 minutes et même en cas de retard, la pause devait être maintenue.

Une gestion des compagnies de plus en plus rigoureuse

Partir à l'heure

L'ordonnance du 15 novembre 1846 stipule à l'article XVII qu' « aucun train ne pourra partir d'une gare, ni y arriver avant l'heure déterminée par le règlement de service ». Cette heure doit scrupuleusement être observée.

Pour régler leur départ, les compagnies ferroviaires avaient adopté l'heure légale retardée de cinq minutes. Ce retard a été fixé au début de l'exploitation des chemins de fer par les compagnies afin d'éviter aux voyageurs « alors habitués à une exactitude très approximative dans le départ des voitures publiques, de manquer le train pour un retard de quelques instants. »¹¹

Cet usage est sanctionné par le ministère des Travaux publics qui recommande aux compagnies, dans le souci d'éviter toute confusion, d'ajouter sur les affiches cette mention : « La marche des trains est fixée sur l'heure légale avec un retard de cinq minutes. »¹²

L'usage de ces cinq minutes de grâce a perduré jusqu'à la loi du 14 mars 1911, lorsque l'heure universelle est adoptée. A partir de cette date les cadrans intérieurs et extérieurs des gares marquent la même heure. A l'été 1912 le cadran dit « des 24 heures » entre en vigueur.

Eviter les retards

De la régularité des trains dépend la sécurité. Il va donc de soi que les compagnies se montrèrent très attentives à limiter les retards.

Toujours en 1846 il fut prescrit, à l'article XLII de l'ordonnance citée :

« Aux stations qui seront désignées par le ministère des Travaux publics, il sera tenu des registres sur lesquels on mentionnera les retards excédant dix minutes pour les parcours dont la longueur est inférieure à 50 km, et 15 minutes pour les parcours de 50 km et au-delà. Ces registres indiqueront la nature et la composition des trains, le nom des locomotives qui les ont remorqués, les heures de départ et d'arrivée, la cause et la durée du retard. Ces registres seront représentés, à toute réquisition, aux ingénieurs, fonctionnaires et agents de l'administration publique chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation. »

Source indispensable pour mesurer la régularité du trafic, celle-ci n'offre pas pour autant une mention des voyageurs qui vilipendaient la Compagnie ou se plaignaient sous forme de réclamations écrites nous permettant d'isoler le touriste de ses compagnons d'infortune.

Les compagnies étaient tenues de faire arriver leurs trains aux heures indiquées par les affiches et en cas de retard, leur responsabilité était engagée pour inexécution partielle du contrat. Mais pour que le voyageur puisse réclamer des dommages et intérêts, il devait prouver qu'il avait subi un préjudice réel.

Le voyageur pouvait obtenir réparation si, par suite d'un retard, il devait prendre une voiture pour arriver en temps utile à un rendez-vous d'affaires fixé à l'avance. Pour le touriste, il est forcément difficile de prouver un tel impératif. Cependant la jurisprudence montre que le fait d'avoir passé une nuit dans une salle d'attente, lorsqu'un retard a fait manquer la correspondance est suffisant pour justifier des dommages et intérêts.

Un arrêté du Tribunal de Commerce de Nevers, cité par Alfred Picard comme ayant fait jurisprudence, montre que le dédommagement du touriste n'était pas à exclure. Ainsi, des dommages étaient justifiés si « la privation d'une jouissance, d'une distraction, sur laquelle le voyageur devait légitimement compter » était prouvée.¹³

Pour modérer ceci, il est entendu que le voyageur, et a fortiori le touriste qui faisait un long parcours, ne devait pas compter sur une précision absolue à l'arrivée. La responsabilité de la compagnie cessait lorsque le retard provenait d'un cas de force majeure. Les tribunaux pouvaient alors seuls apprécier s'il y avait eu ou non force majeure : cas difficile à trancher au regard de la complexité des causes de retard !...

Les retards importants sont toutefois assez rares au XIX^{ème} siècle. L'enquête sur la sécurité, tenue en 1857, montre que, de toute façon, les compagnies cherchaient à en atténuer les effets. Ainsi, à la Compagnie des Chemins de fer du Nord, les mécaniciens devaient rattraper le retard au risque de perdre leur prime. Les compagnies de Lyon, de Méditerranée et de l'Ouest attestent que, passées 20 minutes de retard, on dépêchait une machine de secours. Sur le chemin de fer du Nord on n'attend pas plus de 10 minutes.

L'enquête de 1863¹⁴ montre que les retards supérieurs à une heure ne concernent que 0,9% des trains sur l'ensemble d'une année. Dès le Second-Empire, face aux réclamations, les chefs de gare étaient invités à porter, le cas échéant, par voie d'affiche, à la connaissance du public, pour calmer ses inquiétudes, le retard et ses causes « toutes les fois que cette mesure (était) justifiée par l'importance de la perturbation du service. »¹⁵

Les retards étaient d'autant plus pénalisants que pour un parcours non direct, un simple décalage pouvait mettre en péril voire annuler toute « une mécanique savamment ajustée » de correspondances ; comme le souligne Laurent Tissot : « maîtriser un voyage en train, même pour un passager expérimenté, n'est pas une chose facile. »¹⁶

Le télégraphe permettait de faire circuler plus rapidement les informations. La Compagnie du Nord l'utilise sur son réseau à partir du mois de juillet 1849. Le service de l'exploitation en fut facilité. On put constater notamment une meilleure répartition du matériel. « Nous évitons les parcours inutiles des locomotives de secours... nous donnons une plus prompte solution aux réclamations » déclare ainsi l'ingénieur en chef de l'Exploitation.¹⁷

Les compagnies n'étaient évidemment pas obligées, en cas de retard de mettre leur télégraphe à la disposition du public mais elles autorisaient parfois les voyageurs, lorsque le service le permettait à prévenir du retard leur famille ou les personnes qui les attendaient. Ce moyen permettait aux compagnies de « considérablement amoindrir le dommage et par suite atténuer leur responsabilité. »¹⁸

Les causes de retard étaient multiples : incidents techniques, trop grande affluence sur les quais, imprudences des voyageurs, conditions météorologiques difficiles. La neige en particulier entraînait des difficultés importantes jusqu'à bloquer purement et simplement la circulation ferroviaire. Des machines pilotes étaient alors envoyées pour frayer un chemin et la traction des trains doublée. Les solutions ne furent pas parfaites. Dans un article récent, Michèle Merger montre qu'en Italie la solution des chasse-neige fut lente à se mettre en place, certains procédés employés en France, comme le salage des voies, s'avéraient trop coûteux.¹⁹

Avec ce type d'intempérie, les retards ne se comptaient plus en minutes mais en heures. Ainsi le 25 décembre 1860, l'express Boulogne-Paris prévu pour la Gare du Nord à 8 h20 du soir arriva à destination en pleine nuit à 3h45 du matin après 7h15 de retard entre Saint-Quentin et Creil²⁰ !

Non seulement considérablement ralenti, le trafic était parfois radicalement supprimé sur certaines destinations. Encore sur le réseau du Nord, les trains de marée vers Folkestone ou Boulogne étaient annulés plusieurs jours de décembre ou janvier lorsque la liaison maritime avec l'Angleterre était rendue impossible par le brouillard ou une mer trop forte. Les conditions atmosphériques guidaient en quelque sorte le mouvement touristique qui s'établissait de préférence aux beaux jours.

Assurer la régularité des trains

L'un des griefs qui revient le plus fréquemment est la longue attente que les voyageurs subissent aux points de croisement. Pour y remédier, il est préconisé de diminuer la durée des temps d'arrêt aux stations et d'éviter de s'arrêter à des stations peu importantes.²¹

François Caron souligne les imprévisions initiales des ingénieurs de chemins de fer confrontés, dit-il, à « des difficultés d'adaptation des technologies face à la complexification croissante de l'exploitation. »²²

En effet, dans les premières années, les incidents d'exploitation furent nombreux : encombrements sur des points névralgiques, erreurs de signalisation, retards. La commission d'enquête créée en décembre 1853 par le ministre des Travaux publics devait définir les moyens d'assurer la régularité du service.

Dès les débuts de son exploitation, la Compagnie des Chemins de fer du Nord proposa à ses mécaniciens une prime de régularité de marche et en janvier 1847, l'ingénieur en chef de l'exploitation, Jules Petiet, insiste « pour que la prime de régularité de marche soit augmentée et pour que des amendes et des retenues effectives soient infligées aux mécaniciens dont la marche a été irrégulière et inexacte. »²³

De leur côté, lors de l'Assemblée générale du 31 mars 1881, les administrateurs du P.L.M. font le point sur la régularité du trafic : 94,51% des trains de banlieue sont arrivés à l'heure réglementaire et 92,62% des trains de grande ligne, ce qui, compte tenu de la longueur des trajets, semble honorable.

Les plaintes des voyageurs demeurent pourtant récurrentes et les ingénieurs de l'exploitation n'y furent pas insensibles. Il est certain par exemple que l'accroissement progressif du nombre des voyageurs a augmenté sensiblement le temps nécessaire à la manutention des bagages.

Augmenter la vitesse des express

A la séance parlementaire du 24 juin 1861, une question importante fut soulevée : pourquoi les trains français n'adopteraient pas une marche plus rapide, à l'instar des trains d'Outre-Manche? Ernest de Franqueville, alors Directeur des Ponts et Chaussées, répondit clairement aux députés que les trains britanniques ne roulaient pas beaucoup plus vite que les trains français mais qu'ils s'arrêtaient beaucoup moins souvent et n'avaient qu'un petit nombre de points d'arrêt.

Les ingénieurs français avaient tout de même opté pour une vitesse plus modérée que celle de leurs homologues anglais. La vitesse de marche des express s'établissait entre 60 et 80 km/h en 1863. Ce maximum de 80 km/h était possible sur le réseau du P.L.M. mais la vitesse effective était plus basse car des arrêts étaient indispensables pour permettre aux voyageurs de se restaurer. Cette pause d'une vingtaine de minutes s'imposait mais ne laissait pas le loisir de faire un repas gastronomique, le corps médical, d'ailleurs déconseillait fortement les repas trop copieux en chemin de fer. L'une des gravures d'Honoré Daumier montre bien la bousculade sans pitié des voyageurs affamés courant, éperdus, vers le buffet. Une vingtaine d'années après, en 1888, les pauses sont moins fréquentes, Pierre Giffard remarque : « Dîner en roulant et en regardant défiler le paysage, voilà une chose d'aujourd'hui. »²⁴

D'autres arrêts, plus techniques, s'imposaient : ravitaillement des locomotives en eau, service de la poste, remplacement des bouillottes et desserte de villes moins importantes.

Une grande différence s'observe entre la vitesse des trains express et les autres. Ainsi, les touristes aisés empruntant l'express qui ne comportait que des voitures de première classe effectuaient la distance Paris-Marseille en 16 heures 15 en 1863 alors que ceux qui utilisaient les omnibus mettaient 29 heures 25 !

La vitesse devint sans conteste un moyen d'attirer les voyageurs en général, et les touristes en particulier. Les premiers trains rapides de toutes classes apparaissent en 1897 sur le réseau de l'Etat (Paris-Royan). Au tournant du siècle, les express ont considérablement augmenté leur vitesse, notamment sur les réseaux du Nord et du P.L.M. : la distance Paris-Londres s'effectuait en 7 h20 mn alors qu'en 1861, le voyage durait 11 h.

Saisir le voyageur au travers des enquêtes et des archives de la politique commerciale des compagnies donne bien une approche des conditions du voyage que le touriste appréciait ou subissait. Le voyage en lui-même est vécu par le touriste comme la première étape de l'évasion, un moment privilégié de repli, de méditation :

*« On ne voyage pas par les chemins de fer ... On arrive... Quand le charbon ne manque pas et que la chaudière est pacifique. Mais on roule dans le chaos ; par conséquent nulle impression si ce n'est sous les noirs tunnels, où l'oeil ne voit rien et où par conséquent l'imagination a le droit de faire ses évocations les plus hardies. »*²⁵

Le chemin de fer a permis à un plus grand nombre de s'échapper quelques jours, de quitter son quotidien et découvrir de nouveaux horizons. Cette histoire est bien connue. Plus difficile est de saisir comment le touriste, dans sa diversité, a évolué en fonction de l'offre ferroviaire. Les formes du voyage d'agrément ont-elles été modifiées par des conditions techniques qui n'ont cessé de s'améliorer? Ou bien est-ce plutôt, au contraire, la demande protéiforme du touriste qui a contraint les compagnies à proposer des voyages ajustés à de nouvelles exigences sociales?

La réponse est sans doute empreinte de l'une et l'autre hypothèse. Toutefois, force est de constater que certains imprévus, retards ou désagréments du voyage, ont conduit le touriste à saisir dès son apparition l'évasion qu'offrait l'automobile.

N'est-ce pas reconnaître que le « temps imposé » du chemin de fer formait une contrainte trop radicale, passé le parfum des premières libertés? L'exigent horaire rappelé au fronton de la gare signifiait malgré tout l'assurance d'un temps maîtrisé.

¹ Lucette FONTAINE-BAYER, « Un Grand Tour au XVIII^e siècle » in *Le voyage en France. Du maître de poste au chef de gare. 1740-1914*, Catalogue de l'exposition du Musée national de la voiture et du tourisme, château de Compiègne, 1997, Paris, 1997, pp.59-61

² *Dictionnaire de Littré*, 1872.

³ Christophe STUDENY, *L'Invention de la vitesse, France, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1995

⁴ Eugène GUINOT, *De Paris à Boulogne, à Calais et à Dunkerque, Guides-Itinéraires*, ouvrage illustré de 80 vignettes dessinées d'après nature par Daubigny, Foulquier, etc. et accompagné d'une carte, Paris Librairie de L. Hachette et Cie, 1855, pp.3-5.

⁵ Cf. Daniel NORDMAN, « Les Guides Joanne : ancêtres des Guides Bleus » in P. NORA, (dir.), *Les Lieux de mémoire*, T.II, La Nation, 1986, p.529 et suiv.

⁶ Goulven GUILCHER, « Naissance et développement du guide de voyage imprimé : du guide unique à la série, une stratégie de conquête des lecteurs ? » in *Les Guides imprimés du XVI^e au XXI^e siècles. Villes, paysages, voyages*, Mappemonde, Belin, 2000, p.89.

⁷ Guide Conty, *Paris en poche*, 17^e édition, 1898.

⁸ Emile ZOLA, « Voyage circulaire » in *Le Messager de l'Europe* (revue russe), 1875.

⁹ Adolphe JOANNE, *Itinéraire Général de la France. Réseau du P.L.M.*, première partie, Paris, Hachette, 1861, p.XXXIII.

¹⁰ *Ordre de service de l'exploitation des Chemins de fer du Midi*, n°84, 26 novembre 1858.

¹¹ A. BONNAL, *Exploitation commerciale des Chemins de fer*, Paris, Dunod, 1909, p.141.

¹² Ministère des Travaux publics, circulaire du 24 septembre 1892.

¹³ Tribunal de commerce, Nevers, 12 novembre 1869 ; cité par Alfred Picard, T.IV, p.209.

¹⁴ Ministère des Travaux publics, *Réponse des diverses Compagnies au questionnaire de la Commission d'enquête sur les chemins de fer. Extrait de Procès-verbaux et rapport de la sous-commission*. Paris, 1862.

¹⁵ Circulaires ministérielles, 8 décembre 1855, 29 décembre 1855 et 30 juillet 1856.

¹⁶ Laurent TISSOT, *Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIX^e siècle*, Editions Payot Lausanne, 2000, p.120.

¹⁷ A.N. 48 AQ 3680-33-4 1849.

¹⁸ A. BONNAL, *op. cit.*, 1909, p.143.

¹⁹ Michèle MERGER, « La neige ; un des ennemis des chemins de fer italiens au XIX^e siècle », in *Les entreprises et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs, XIX^e-XX^e siècles, Mélanges en l'honneur de François Caron*, Presse de l'Université de Paris-Sorbonne, , 1998, pp.269-281 .

²⁰ AN 48 AQ 3787 -21 (1860)

²¹ "Sécurité des voyageurs dans les trains en marche" Rapport de la commission instituée par le Ministre, 23 février 1861 composé de Thoyot, Couche, de Fourcy.

²² François CARON, *Histoire des Chemins de fer en France. 1740-1883*, p.245.

²³ 48 AQ 3554, Lettre du 11 janvier 1847.

²⁴ Pierre GIFFARD, *La vie en chemin de fer*, Paris, Librairie illustrée, 1888, p.133.

²⁵ Maurice ALHOY, *Physiologie du voyageur*, Paris, Aubert, 1847, chap.VII.