Blanka Stiastna

EN CHEMIN VERS L'ORIENT DANS LA DEUXIÈME MOITIÉ DU XIXe SIÈCLE

Cet article a pour objectif de montrer selon quels itinéraires,[1] comment et dans quelles conditions se déroulait le voyage des Occidentaux qui s'aventuraient en Orient, plus particulièrement en Grèce, à une époque où l'on pouvait encore parler, à ce sujet, d'aventure ou de périple plutôt que d'un simple voyage. Les informations et les données que nous utilisons proviennent d'une source jusqu'à présent peu exploitée, les guides de voyage. Le guide de voyage, qui appartient à la littérature utilitaire, est au 19e siècle un genre florissant. Cela s'explique par la révolution des transports, qui a facilité les déplacements et incité aux voyages, tant à l'intérieur de chaque pays que dans des pays voisins, mais aussi dans des pays lointains. Plusieurs éditeurs ont alors saisi l'occasion et inclus dans leur politique éditoriale la publication de guides de voyage, certains d'entre eux se spécialisant particulièrement dans ce domaine. Citons ici les trois grands éditeurs de guides de voyage au 19e siècle qui se sont partagé – et disputé – le marché des guides de voyage de l'époque: il s'agit de l'éditeur anglais John Murray, de l'éditeur allemand Carl Baedeker et du Français Louis Hachette.[2]

Ce dernier domine sur le marché français durant tout le 19e siècle. Louis Hachette crée d'abord, en 1852, avec son plus proche collaborateur, Adolphe Joanne,[3] la collection «Bibliothèque des chemins de fer[4]» qui comprend notamment des guides de voyage.

1. Dans tout l'article, l'orthographe des noms géographiques est celle du guide correspondant.

2. Pour plus de détails au sujet de ces trois grands éditeurs, voir, entre autres, G. Guilcher, «Les Guides Murray», in *La Lettre du Marché du livre*, no 72 (26.1.2000), «Les Guides Baedeker I», in *La Lettre du Marché du livre*, no 70 (26.9.1999) et «Les Guides Baedeker II», in *La Lettre du Marché du livre*, no 71 (26.11.1999); J.-Y. Mollier, *Louis Hachette (1800-1864). Le fondateur d'un empire*, Paris, Fayard, 1999.

3. Adolphe Joanne, auparavant principal auteur chez Louis Maison, dont le fonds est racheté par Hachette, est engagé par ce dernier et nommé au poste de directeur de la collection à laquelle on finit par donner son nom [H. Morlier, *Les Guides-Joanne: genèse des Guides Bleus: itinéraire bibliographique, historique et descriptif de la collection de guides de voyage, 1840-1920*, Paris, Sentiers débattus, 2007, p. 35].

4. Sur les guides de la Bibliothèque des Chemins de fer de chez Hachette, voir G. Guilcher, «La rivalité Chaix-Hachette pour la conquête du marché de la lecture ferroviaire, 1846-1865», in *Revue d'histoire des chemins de fer*, Hors série no 3 (1992), pp. 279-305; et G. Guilcher et C. Witkowski, «Premières lectures sidérodromiques 1852-1869», in C. Witkowski, *Les Éditions populaires 1848-1870*,

Par la suite, les guides de voyage publiés par Hachette se voient consacrer une collection autonome qui prend le nom de Guides-Joanne, rebaptisés, en 1919, Guides Bleus.[5]

Les Guides-Joanne couvrent le territoire de la France par régions ou par unités géographiques tout en suivant le tracé du nouveau moyen de transport, le chemin de fer. Mais rapidement ils ne se limitent pas à la France et des guides de voyage pour visiter d'autres pays apparaissent: les guides d'Allemagne, d'Angleterre, de Belgique et Hollande, de Suisse, d'Italie et d'Espagne.[6] Et, en 1861, apparaît sur le marché le fameux guide de l'Orient intitulé *Itinéraire descriptif, historique et archéologique de l'Orient*,[7] dont les auteurs sont Adolphe Joanne lui-même et Émile Isambert, ancien membre de l'École française d'Athènes.[8]

Un prédécesseur de Louis Hachette, Louis Maison,[9] avait déjà tourné son attention vers cette partie du monde en publiant, dès 1851, le *Guide du voyageur en Orient*, par Richard et Quétin.[10] Louis Hachette, qui rachète la maison d'édition de Louis Maison en 1855, introduit ce titre dans son catalogue, mais charge ses collaborateurs de rédiger un volume entièrement nouveau, supérieur à celui de son prédécesseur; ce nouveau guide devait correspondre davantage à la nouvelle organisation et au nouveau classement opérés dans les guides de voyage de la deuxième moitié du 19e siècle.[11]

Paris, Les Amoureux des livres-Gippe, 1997, pp. 343-380.

5. Pour une histoire détaillée de la genèse de la collection des Guides-Joanne et Guides Bleus, voir H. Morlier, *Les Guides-Joanne: genèse des Guides Bleus: itinéraire bibliographique, historique et descriptif de la collection de guides de voyage, 1840-1920*, Paris, Sentiers débattus, 2007, de même que J.-Y. Mollier, *Louis Hachette (1800-1864), Le fondateur d'un empire*, Paris, Fayard, 1999.

6. Pour plus de détails au sujet des guides pour les pays étrangers de la maison Hachette, voir H. Morlier, ouvrage cité, pp. 260-347.

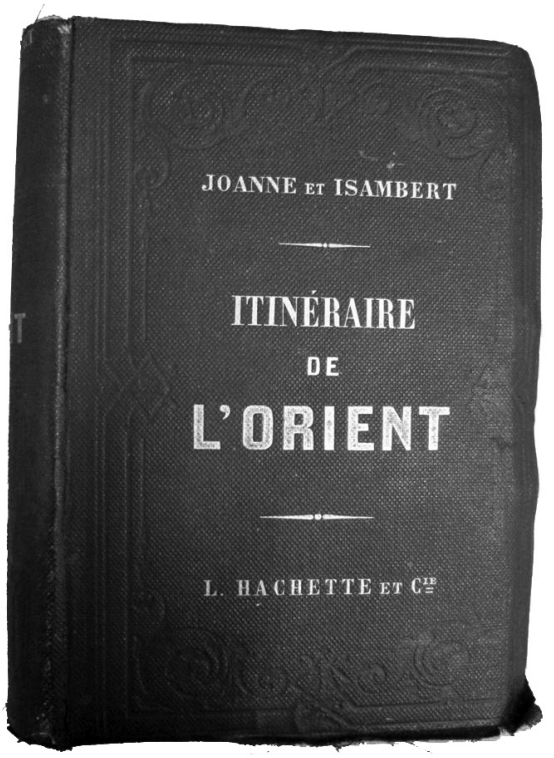
7. A. Joanne, E. Isambert, *Itinéraire descriptif, historique et archéologique de l'Orient*, Paris, Hachette, 1861.

8. Sur l'histoire de cette institution, voir G. Radet, *L'histoire et l'œuvre de l'École française d'Athènes*, Paris, Albert Fontemoing, 1901, et le volume collectif publié à l'occasion du cent-cinquantième anniversaire de l'École: *Bulletin de Correspondance hellénique*, tome 120, 1ère livraison (1996); ou C. Valenti, *L'École française d'Athènes*, Paris, Belin, Coll. Histoire de l'Education, 2006. Faisons remarquer que la majorité des auteurs de Guides-Joanne sur la Grèce, et par la suite de Guides Bleus de Grèce, étaient des membres ou anciens membres de cette École.

9. La maison d'édition de Louis Maison a été rachetée en 1855 par Louis Hachette et les ouvrages de chez Maison intégrés dans les catalogues Hachette jusqu'à épuisement des stocks. [H. Morlier, ouvrage cité, p. 348 et J.-Y. Mollier, ouvrage cité, p. 324].

10. Richard & Quétin, *Guide en Orient, Itinéraire scientifique, artistique et pittoresque*, Paris, Librairie de L. Maison (Éditeur des Itinéraires européens de Richard), 1851.

11. La méthode suivie est décrite en détail dans la Préface au premier volume de l'*Itinéraire de*



Première édition de l'*Itinéraire de l'Orient* dans la collection des Guides-Joanne, 1861.

---

l'Orient: «Le plan suivant lequel il [l'ouvrage] a été conçu et rédigé est le même que celui des autres itinéraires de notre collection. Se mettre constamment à la place du voyageur, lui fournir les renseignements préliminaires qui lui permettront de tracer son plan de voyage, d'en calculer la dépense, d'en faire les apprêts, le guider ensuite par les routes qu'il se sera décidé à parcourir, en lui indiquant en chemin tous les objets capables de l'intéresser, lui fournir tout d'abord, à son arrivée dans une ville importante, les renseignements indispensables sur la manière de s'y loger, d'y vivre, sur les moyens de transport, les guides et les interprètes, lui faire embrasser d'un coup d'œil la topographie générale de la localité, lui rappeler dans un résumé rapide les événements historiques dont elle a été le théâtre, décrire ensuite tous les monuments actuels, et toutes les ruines qu'a laissées le passé, soit dans la ville, soit dans ses environs, en cherchant à rétablir la topographie ancienne avec ces débris et les données de l'histoire, et enfin lui offrir un choix de routes par lesquelles il pourra revenir ou continuer son voyage: telle a été la méthode à laquelle nous nous sommes astreints avec une rigoureuse exactitude» [A. Joanne, E. Isambert, *Itinéraire descriptif, historique et archéologique de l'Orient*, Paris, Hachette, 1861, p. XV].

Dans son ensemble, la série des guides de l'Orient[12] de chez Hachette comprend une quarantaine de titres. Le premier *Itinéraire descriptif, historique et archéologique de l'Orient* (1861) paraît en un seul volume, mais, à partir de 1873, l'ensemble des informations et des contrées couvertes par ce guide augmente et cet ensemble est désormais réparti en 3 parties distinctes qui font régulièrement l'objet de rééditions, de refontes et d'extraits:

1) Première Partie: Grèce et Turquie d'Europe.[13]

2) Deuxième Partie: Malte, Égypte, Nubie, Abyssinie, Sinaï.

3) Troisième partie: Syrie et Palestine.

Ici, c'est la Première partie de *l'Itinéraire* qui nous intéresse exclusivement, à savoir le volume consacré à la Grèce et à la Turquie d'Europe.[14]

Comment conçoit-on géographiquement, à l'époque, cet espace qu'on appelle l'Orient ? Les limites de cet espace sont floues et le *Dictionnaire universel du XIXe siècle* de Pierre Larousse (tome XI, 1874) le confirme: «Rien de plus mal défini que la contrée à laquelle on applique ce nom[15]». Le nouvel *Itinéraire de l'Orient* de la collection Joanne de 1861 vient en quelque sorte consacrer dans la mentalité collective les contours imprécis d'un espace qui, dit Jean-Claude Berchet, «à la seule exclusion de la Mésopotamie et des Balkans, [l'Orient] couvre la totalité des pays de souveraineté ottomane, Grèce comprise, bien qu'une partie en soit devenue indépendante depuis 1829[16]».

Cette définition étant rappelée, examinons comment un voyageur occidental pouvait à l'époque accéder à cette partie du monde, par quels itinéraires, par quels moyens de transport et quelles étaient les conditions de son voyage. Pour le conduire à destination, le guide lui propose différents itinéraires à suivre et moyens et compagnies de transport à utiliser.

En premier lieu, le guide indique les itinéraires ferroviaires permettant d'accéder aux différents ports d'embarquement pour l'Orient, la longueur de chaque trajet, sa durée,

---

12. Sur les différentes éditions successives de l'*Itinéraire de l'Orient*, voir l'article d'H. Morlier «Une série de prestige des Guides-Joanne: l'Itinéraire d'Orient», in *Les guides de voyage: au fil du Rhin et ailleurs*..., Actes de la Journée d'Études du 19 mars 2004 sous la direction de Martine Breuillot et Thomas Beaufils, Université Marc Bloch Strasbourg II, Strasbourg, 2005.

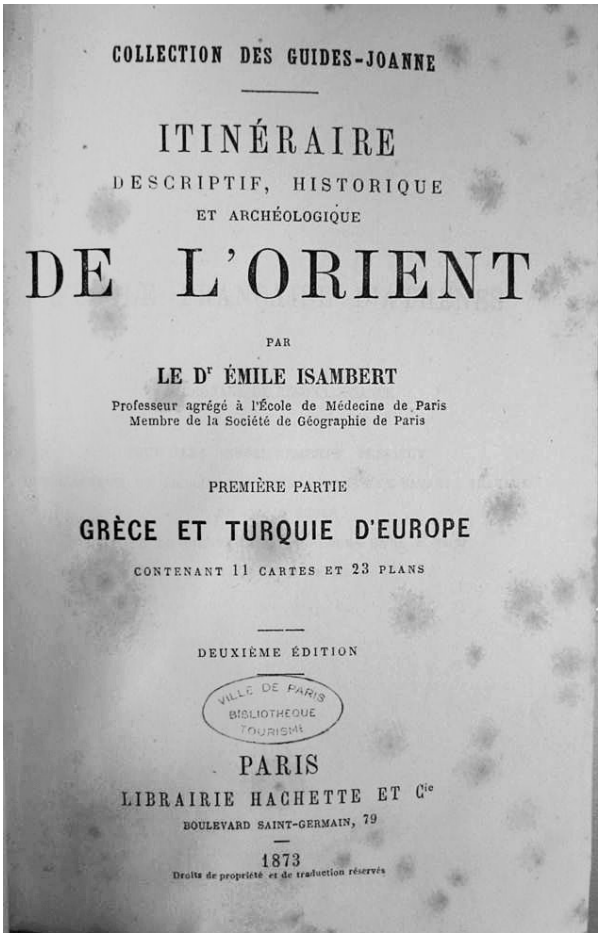
13. E. Isambert, *Itinéraire descriptif, historique et archéologique de l'Orient, Première Partie: Grèce et Turquie d'Europe*, Paris, Hachette, 1873. Désormais, nous citerons cet ouvrage: *Itinéraire de l'Orient* avec la date de sa parution.

14. Cet ouvrage, publié d'abord en 1873, a connu des réimpressions, puis une édition avec mise à jour des renseignements pratiques en 1881.

15. J.-C. Berchet, *Le voyage en Orient, Anthologie des voyageurs français dans le Levant au XIXe siècle*, Paris, Robert Laffont, 2001 (1ère édition 1985), p. 4.

16. J.-C. Berchet, *ibid*.

son prix; mais surtout il décrit très scrupuleusement tout l'itinéraire, avec des indications historiques sur les villes traversées, le nombre de leurs habitants; il donne la description du paysage, il signale les belles vues, les viaducs, les ponts, les embranchements ferroviaires et nombre d'autres détails. Les auteurs vont même jusqu'à conseiller au voyageur de quel côté du train s'asseoir pendant telle ou telle partie du trajet.[17]



COLLECTION DES GUIDES-JOANNE

ITINÉRAIRE
DESCRIPTIF, HISTORIQUE
ET ARCHÉOLOGIQUE
DE L'ORIENT

PAR
LE Dr ÉMILE ISAMBERT
Professeur agrégé à l'École de Médecine de Paris
Membre de la Société de Géographie de Paris

PREMIÈRE PARTIE
GRÈCE ET TURQUIE D'EUROPE
CONTENANT 11 CARTES ET 23 PLANS

DEUXIÈME ÉDITION

VILLE DE PARIS
BIBLIOTHÈQUE
TOURISME

PARIS
LIBRAIRIE HACHETTE ET Cie
BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 79
1873
Droits de propriété et de traduction réservés

L'*Itinéraire de l'Orient*, Première Partie: *Grèce et Turquie d'Europe*, 1873.

17. Sur l'itinéraire en train de Paris à Brindisi, au sujet du trajet de Bologne à Ancône, on indique: «Pour la vue sur la mer, on devra se placer à g. du train» [*Itinéraire de l'Orient*, 1873/1881, p. LVI]; et plus loin, sur le tronçon d'Ancône à Brindisi: «Pour la vue des Apennins, se placer à dr. du train» [*ibid*., p. LVII].

On trouve ensuite des descriptions minutieuses des traversées en bateau, qui suivent différents itinéraires en Méditerranée. Là aussi, pour chaque trajet sont indiqués l'itinéraire suivi, sa longueur et sa durée, les vues qui s'offrent au voyageur, les phares, les îles qu'on aperçoit, de même que les avantages ou les inconvénients de tel ou tel itinéraire.

Toutes ces indications et descriptions sont complétées, à la fin du volume, par des tableaux analytiques des services des nombreuses compagnies maritimes. Toutefois, on conseille vivement aux voyageurs, «les itinéraires, jours de départ de ces paquebots pouvant être incessamment modifiés, [de] se renseigner au moment du départ, à l'administration des *Messageries maritimes*, à Paris [...], à Marseille [...], à Lyon [...]. Les renseignements sur le Lloyd pourront être demandés à Paris au consulat d'Autriche [...][18]».

Regardons à présent plus en détail les informations contenues dans ce guide de l'Orient sur les itinéraires d'accès et sur certains services des compagnies maritimes à disposition du voyageur. Nous nous attarderons naturellement sur les informations qui concernent particulièrement la Grèce. Mais, étant donné la multitude de ces informations, nous ne pouvons les mentionner et les traiter toutes.

Comme il a déjà été dit ci-dessus, on trouve dans l'*Itinéraire*,[19] la description des itinéraires conduisant au pays de destination, description répartie selon le moyen de transport utilisé: on trouve ainsi d'abord la description de l'itinéraire ferroviaire de Paris aux différents ports d'embarquement, Marseille, Ancône, Brindisi ou Trieste; ensuite la description détaillée du voyage en mer, au départ de ces différents ports d'embarquement jusque dans les ports de débarquement en Grèce, Corfou, Patras, Le Pirée. Ces descriptions sont particulièrement minutieuses et elles témoignent du souci des auteurs des guides de permettre au voyageur de profiter au maximum de son périple, avant même qu'il pose le pied sur la terre grecque.[20]

A) Pour se rendre de Paris en train vers un des ports d'embarquement (Marseille, Brindisi ou Trieste), le guide mentionne trois itinéraires possibles:

1) De Paris à Marseille.

Le trajet, long de 863 kilomètres, passe par Dijon, Mâcon, Lyon, Valence, Avignon, Arles, Marseille et dure, en trains express,[21] selon l'*Itinéraire* de 1861, 19 h 55, en 1873

---

18. *Itinéraire de l'Orient*, 1873/1881, p. XLVIII.

19. *Itinéraire de l'Orient*, 1861, 1873, 1881.

20. Intéressés uniquement par les routes vers la Grèce, nous omettons ici toutes les informations qui ne concernent pas les routes vers ce pays et que l'on trouve dans *l'Itinéraire*. Nous ne relevons que celles qui étaient utiles au voyageur se rendant en Grèce.

21. Il dure, en trains rapides, de 15 h à 15 h 28 en 1888, 13 h en 1896, 11 h ou 12 h 15 en 1909/1911,

seulement 16 h 15 (mais, par les trains omnibus, 29 h 30) et coûte alors 106 fr. 35.

Pour chaque ville du trajet sont indiqués la distance de Paris, le nombre d'habitants, les monuments, les vues, lieux et curiosités à voir, et si la gare dispose d'un buffet. Tout au long du trajet on attire l'attention du voyageur sur ce qu'il peut voir à tel ou tel endroit, à gauche ou à droite du train. Une description particulièrement détaillée est donnée pour la ville de Marseille, avec tout un itinéraire pour la visite de la ville.[22] De cette description ressort l'importance que prenait ce port dans le trafic méditerranéen et quelles en étaient les conséquences pour son aspect: «Marseille a depuis quinze ans subi une transformation presque complète. Les travaux gigantesques de ses nouveaux ports, et des grandes artères qu'on y a créées, même en perçant la colline du vieux Marseille, sont des améliorations incontestables. Elle a perdu toutefois de son aspect original par la construction de tant de maisons de ce style fastueux et lourd tellement vulgarisé à Paris sous l'administration Haussmann. Mais son beau ciel, et son port, lui garderont toujours une physionomie particulière[23]».

Mais les auteurs ne se limitent guère à la critique. Bien au contraire, ils soulignent le rôle de Marseille, de ce port ouvert sur l'Orient: «L'aspect grandiose de Marseille ouvre dignement le voyage d'Orient; dans la foule affairée qui se presse sur ses quais, les costumes bigarrés des peuples du Midi et du Levant commencent déjà à se mêler aux habits sombres et étriqués de l'Europe. Tout annonce ces pays aimés du soleil vers lesquels on va se diriger[24]». Par cette description du port qui joue le rôle «d'avant-goût de l'Orient» et qui constitue une sorte de porte qui s'ouvre vers des contrées lointaines et inconnues, les auteurs de *l'Itinéraire* entendent donner au voyageur une idée de ce à quoi il doit s'attendre, une première expérience de ce qu'il aura à vivre dans les semaines ou mois à venir. Les auteurs sont conscients du dépaysement qui l'attend et ils tentent en quelque sorte de l'y préparer. En parlant de

---

env. 12 h en 1932 et seulement 10 h en 1953 (voir les guides respectifs). A noter, qu'aujourd'hui ce trajet par le TGV ne dure qu'environ 3 h 30.

22. Les auteurs supposent que le voyageur aura plusieurs heures, voire une journée entière, à passer dans cette ville. D'ailleurs, pour le faire profiter pleinement de son court séjour à Marseille, on lui donne le conseil suivant: «Le voyageur fera de suite transporter à bord ses bagages de cabine (hangar des Messageries maritimes: traverse N. de la Joliette, porte P) par un omnibus de la gare retenu d'avance (se défier des exigences des cochers de fiacre, ou des offres de transport par charrettes). Les bagages de cale doivent être enregistrés à bord la veille ou expédiés d'avance au nom du directeur de la Cie. On retiendra sa cabine. Après quoi on sera libre de toute préoccupation jusqu'à l'heure du départ» [*Grèce*, 1909, p. XXIII].

23. *Itinéraire de l'Orient*, 1873/1881, p. L.

24. *Ibid.*

«pays aimés du soleil», ils essaient de susciter chez le voyageur une attitude positive envers le périple qui l'attend, une ambiance et un sentiment d'insouciance.

Du fait que le trajet de France par Marseille représente de très longues heures à bord du bateau et par souci pour ceux qui souffrent du mal de mer, qui, à l'époque, constituait une des craintes principales à l'égard des voyages en mer, les guides proposent à l'intention de ceux qui en souffrent une deuxième solution possible, à savoir le voyage en train par l'Italie jusqu'à Brindisi, d'où les voyageurs n'auront qu'une courte traversée vers Corfou; puis, après s'être un peu remis de leur possible malaise, ils poursuivront de Corfou à Patras. On les rassure en leur indiquant que la navigation après Patras, dans le golfe de Corinthe, «n'offre guère plus d'émotion que la navigation d'un lac[25]».

2) De Paris à Brindisi (par le Mont-Cenis).

L'*Itinéraire* répartit ce trajet en 4 sections:

a) de Paris à Turin, par Mâcon et Chambéry.

Ce trajet, long de 802 km et accompli en 22 h, passe par Aix-les-Bains, Modane, le col de Fréjus,[26] Bardonèche. Et le guide s'attarde sur les curiosités intéressantes à voir dans la ville de Turin.

b) De Turin à Bologne, d'où s'offre l'occasion de faire une excursion à Ravenne, excursion «extrêmement recommandée» par les guides.

c) De Bologne à Ancône.

Ce tronçon, long de 204 km, dure en chemin de fer direct 5 h 20.

Pour ce trajet de Bologne à Ancône par Rimini et Pesaro, il est conseillé de se placer à gauche du train pour pouvoir jouir de la vue sur la mer puisque le tracé longe la côte. Les auteurs n'omettent pas d'informer le voyageur sur l'histoire d'Ancône, histoire liée une fois de plus à celle de l'Orient: «L'antique Ancône (Αγκών), nom qui lui venait de sa forme coudée, ancienne colonie grecque fondée, en 380 av. J.C., par des exilés de Syracuse[27]».

d) D'Ancône à Brindisi.

Cette dernière section, longue de 559 km, dure 10 h 45 et traverse Termoli, Foggia, Bari et aboutit à Brindisi, port d'embarquement.

---

25. *Itinéraire de l'Orient*, 1873/1881, p. 48.

26. Il s'agit du tunnel des Alpes Cottiennes, ouvert à la circulation en 1871 et déjà mentionné dans l'*Itinéraire* de 1873, où on trouve une description détaillée de l'ouvrage et de ses caractéristiques techniques. On précise entre autre que «Le tunnel des Alpes Cottiennes est improprement appelé *Tunnel du Mont-Cenis*, car il en est éloigné de 27 kil. à l'O. 13 kil. le séparent du mont Tabor, à l'E. – On le désigne aussi sous le nom de *tunnel du col de Fréjus*» [*Itinéraire de l'Orient*, 1873/1881, p. LI].

27. *Itinéraire de l'Orient*, 1873/1881, p. LVII.

Deux pages du guide sont consacrées à l'histoire de Brindisi et les auteurs vont jusqu'à «s'en justifier», en quelque sorte, en déclarant que «bien qu'italienne, cette ville est trop liée avec l'Orient, par son passé et par son avenir, pour que nous ayons pu nous dispenser de lui consacrer cette notice[28]». On insiste particulièrement sur l'une des caractéristiques de cette ville à travers les siècles, à savoir qu'elle a toujours été «le point le plus fréquenté pour passer d'Italie en Grèce[29]»; et quant à l'état du port, on indique que «la rade de Brindisi est [...] le seul mouillage de la côte occidentale d'Italie qui puisse servir aux grands bâtiments. D'autre part, reliée par une ligne directe de chemin de fer avec le N. de l'Italie, et de là, par les passages de Brenner[30] et du Mont-Cenis avec l'Allemagne et avec la France, cette ville devient la route la plus directe de la Grèce, de l'Égypte, du Levant et des Indes par le canal de Suez[31]». Nous avons déjà mentionné plus haut l'intérêt du passage par Brindisi pour les voyageurs se rendant en Grèce et souffrant du mal de mer: il faisait gagner au voyageur «trois jours de traversée sur Marseille ou Trieste[32]».

Il est clair que les arrêts et les conseils pour les visites en route ne sont pas choisis au hasard. Dans leur majorité, ces informations sont en relation étroite avec le but du voyage: l'Orient d'abord, la Grèce ensuite. On attire l'attention du voyageur sur les villes en rapport avec le passé grec, ce passé qui l'attire et qu'il part chercher et espère retrouver en Grèce.

3) De Paris à Trieste par Vienne.

Ce trajet, sans doute le plus long et le moins avantageux pour le voyageur se rendant en Orient, passe alors par Strasbourg, Stuttgart, Ulm, Munich, Linz, pour atteindre Vienne en 37 h 30; de Vienne, le voyageur poursuit le trajet vers Trieste par le chemin de fer du Semmering,[33] Gratz, la vallée de la Save. De Vienne à Trieste, le

28. *Itinéraire de l'Orient*, 1873/1881, p. LIX.

29. *Itinéraire de l'Orient*, 1873/1881, p. LVIII.

30. «Le chemin de fer du Brenner, commencé en 1864, ouvert le 24 août 1867, long de 126 kil., est un des passages les moins élevés des Alpes. Il met en communication l'Allemagne et l'Italie. On compte 22 tunnels. Les vues sont magnifiques.» [*Itinéraire de l'Orient*, 1873/1881, p. LXX].

31. *Itinéraire de l'Orient*, 1873/1881, p. LIX.

32. *Ibid*.

33. «[...] le chemin de fer du Semmering, le premier qui ait franchi les Alpes (1854). On y compte, entre Gloggnitz et Murzzuchlag, 15 *souterrains* ayant une longueur totale de 3275 met. 234, le plus long étant de 1428 met. 475, et 16 *viaducs* dont la hauteur varie entre 11 met. 064 et 45 met. 678» [*Itinéraire de l'Orient*, 1873/1881, pp. LXVI-LXVII]. Les auteurs n'omettent pas de donner au voyageur des détails techniques que nous pouvons considérer comme superflus sur ce remarquable travail d'art si utile pour les transports ferroviaires.

trajet dure 14 h 40. Ce trajet est indiqué parce que c'est de Trieste que partait la ligne de la compagnie autrichienne du Lloyd pour Constantinople, ligne que pouvaient utiliser notamment les voyageurs se rendant en Grèce.

Dans l'ensemble, on peut conclure sur ces routes d'accès aux ports d'embarquement que le voyage de Paris à Marseille, long de 863 km, est le plus court en train, mais le plus long en traversée en bateau par la suite, alors que le voyage en train de Paris à Brindisi représente 1900 km en train avec souvent des transbordements. Cependant, il raccourcit sensiblement la traversée en bateau.[34]

Le trajet par Vienne ne pouvait être recommandé qu'aux voyageurs se rendant en Orient à partir de l'Allemagne ou de l'Autriche et il a été, à partir de la fin du XIXe siècle, remplacé par le trajet sensiblement raccourci à travers le tunnel du Saint-Gothard.

Tous ces détails sur les routes d'accès aux ports avaient un but précis: vu la longueur du trajet et la fatigue qu'il occasionnait, fournir un maximum d'informations pratiques pour mettre en confiance le voyageur et en même temps, le faire profiter au maximum, avant même d'accoster en Orient, des premières journées de son long périple.

Une fois arrivé au port d'embarquement, notre voyageur pouvait se référer à une autre partie du guide, celle qui fournit, cette fois-ci, la description détaillée du trajet qui l'attendait sur mer. Ces descriptions sont tout aussi analytiques que celles du trajet en train vers les ports d'embarquement.

Au sujet des traversées en bateau, l'*Itinéraire de l'Orient* affirme: «On se rend ordinairement en Orient et en Grèce par Marseille, Brindisi, Trieste ou Constantinople[35]». Et à cet effet sont indiquées deux compagnies maritimes qui ont établi des services d'une grande régularité: la Compagnie des Messageries maritimes[36] et le Lloyd autrichien. Les trajets proposés par ces deux compagnies sont les suivants:

---

34. Ce n'est donc pas par hasard qu'E. Isambert affirme, dans la Préface à son ouvrage: «Brindisi et la voie du Danube tendent à l'emporter sur l'ancienne voie de Marseille et de la Méditerranée. C'est un résultat que nous pouvons regretter à des points de vue divers, notamment pour l'impression première qui vient frapper les yeux et l'esprit, et le développement progressif des études anciennes; mais c'est un résultat que nous essayerions vainement de combattre dans notre siècle pressé. Trois jours d'épargnés sur le temps de la navigation, les chemins de fer et la voie de terre substitués aux traversées maritimes, ce sont des attraits contre lesquels l'immense majorité des voyageurs ne pourra se défendre» [*Itinéraire de l'Orient*, 1873/1881, p. XXII].

35. Nous ne nous attarderons pas sur le trajet à partir de Constantinople, car il était utilisé par ceux qui, s'étant rendus en Orient, voulaient faire une escale à Athènes pour ne pas manquer de voir cette ville, plutôt que comme route d'accès en Grèce.

36. Auparavant, «Messageries impériales françaises» [*Itinéraire de l'Orient*, 1861, p. XXXV].

– Les paquebots français se rendent de Marseille au Pirée en passant par le détroit de Messine et en remontant ensuite le long du Péloponnèse vers le Pirée.

– Les paquebots autrichiens partent de Trieste, soit directement pour Corfou, soit en faisant escale à Ancône et à Brindisi, d'où les voyageurs peuvent aussi s'embarquer s'ils ont préféré s'y rendre directement en train en traversant l'Italie. Puis, de Corfou au Pirée, les paquebots continuent soit en contournant la Morée, soit seulement jusqu'à Patras; et, de Patras, on poursuit par la correspondance grecque du golfe de Corinthe.

Ainsi, le voyageur pouvait emprunter, suivant le service choisi (paquebots français ou autrichiens), une des trois routes maritimes possibles pour atteindre la Grèce:

1) Celle de Marseille au Pirée (par les Messageries françaises):

a) par la ligne directe qui passe par les Bouches de Bonifacio [= entre la Corse et la Sardaigne], le détroit de Messine et, en contournant le Péloponnèse par le cap Matapan et le cap Malée, conduit au Pirée ou

b) par la ligne qui longe la côte occidentale de l'Italie par Gênes, Livourne, Naples, Messine, et suit ensuite le même trajet que la ligne précédente.

2) Celle de Brindisi au Pirée (par le Lloyd autrichien):

Ce trajet passe par Corfou, puis continue vers Leucade, Ithaque et Patras. De Patras, deux itinéraires sont proposés:

a) soit par le golfe de Corinthe, puis une fois traversé l'isthme, en paquebot grec de Kalamaki au Pirée,

b) soit en contournant le Péloponnèse, comme dans le cas de la traversée à partir de Marseille.

3) Celle de Trieste à Corfou (par le Lloyd autrichien):

a) soit par la ligne directe d'Egypte et de Constantinople,

b) soit par la ligne indirecte, dite ligne gréco-orientale, faisant escale à Ancône et à Brindisi.

Les guides indiquent, outre la distance et parfois le nombre d'heures de la traversée, le trajet exact que suit le paquebot avec en détail les noms des îles et des caps qu'on aperçoit à gauche ou à droite et des vues qui s'offrent au voyageur, de même que les possibles escales. Cette description du trajet en mer est minutieuse, surtout dès qu'on approche des côtes grecques. Elle est absente dans le cas du voyage en paquebots directs de Trieste à Corfou car «les paquebots qui font le trajet direct entre Trieste et Corfou tiennent constamment le milieu de l'Adriatique, et ce n'est que par exception qu'on peut apercevoir les îles de la Dalmatie et les montagnes du Monténégro[37]».

---

37. *Itinéraire de l'Orient*, 1873/1881, p. 381.

Nous ne nous attarderons pas ici sur la description des trajets dans leur totalité, mais uniquement à partir du moment où le voyageur entre en contact visuel avec la terre grecque.

Sur la route de Marseille au Pirée par le détroit de Messine (1959 kil. ou 1058 milles marins), après Messine, «La première terre qu'on aperçoit après env. 40 h de navigation est le *cap Matapan*, dominé au N. par la chaîne du Taygète».[38] Pour préparer le voyageur à ce qu'il va découvrir et aux impressions provoquées par ce spectacle, on cite un passage du livre d'Edmont About[39] pour montrer que ce tout premier contact avec la terre grecque n'a rien d'enchanteur: «Je ne crois pas, dit About, qu'il existe au monde un désert plus triste et plus désolé que les presqu'îles méridionales de la Morée, qui se terminent par le cap Matapan et le cap Malée. Ce pays, qu'on appelle *le Magne*, semble abandonné des dieux et des hommes[40]». Une description qui, sans doute, répondait à la réalité, mais qui, chez le voyageur, pouvait conduire à une attitude négative vis-à-vis du premier contact avec cette terre grecque tant rêvée. Et les auteurs poursuivent ainsi leur description détaillée du trajet qu'effectue le bateau, énumèrent les îles jusqu'à l'arrivée dans le golfe Saronique et poursuivent: «Peu de temps après, on entre par un étroit goulet dans un bassin entouré de toutes parts; c'est le port du Pirée[41]». Cette description donne une idée bien claire du souci des auteurs et de leur volonté de ne pas faire perdre au voyageur une seule île, une seule vue. On peut aller jusqu'à se demander si cette description détaillée était vraiment nécessaire au voyageur qui venait admirer et confronter sa représentation du pays avec la réalité plutôt qu'apprendre dans ses moindre détails la géographie du pays.

Sur la route de Brindisi au Pirée par Corfou, le trajet qui longe la côte d'Albanie et conduit à Corfou, est décrit ainsi: «La côte d'Albanie conserve ce caractère sauvage et désolé, mais pittoresque [...] sans apparence de culture et de végétation[42]». Ce spectacle un peu triste est toutefois remplacé, dès que le bateau s'approche de Corfou, par «les côtes gracieuses et couvertes d'une végétation luxuriante[43]», qui «forment un contraste délicieux avec les rochers abrupts de l'Albanie[44]». Le bateau passe par le canal de

38. *Itinéraire de l'Orient*, 1873/1881, p. 56.

39. E. About, *La Grèce contemporaine*, Paris, Hachette, 1851. On retrouve à différents sujets dans l'*Itinéraire* des citations de ce fameux livre d'E. About sur la Grèce du milieu du 19e siècle, livre qui, lors de sa parution, avait suscité de vives critiques et réactions de la part des Grecs.

40. *Itinéraire de l'Orient*, 1873/1881, p. 56.

41. *Ibid*.

42. *Itinéraire de l'Orient*, 1873/1881, p. 62.

43. *Ibid*.

44. *Ibid*.

Corfou, qui sépare l'île de la terre ferme, et «ici tout prend un aspect riant et enchanteur». Cette vue est donc bien plus attrayante que celle décrite par Edmont About.

Mais le guide ne contient pas seulement, au sujet du voyage, ces descriptions analytiques du trajet. Les tableaux des services des compagnies maritimes donnent une idée précise de la régularité de leurs services, des escales, des durées de voyage d'un port à l'autre, des heures de départ et d'arrivée des bateaux, des correspondances, des prix pratiqués pour les voyageurs, les bagages et les excédents. Le guide donne notamment le règlement appliqué par les compagnies au cours de la traversée. Ils donnent ainsi une image très précise et même détaillée des conditions dans lesquelles se déroulait à l'époque le voyage en Méditerranée vers les contrées de l'Orient et des efforts, du temps et de l'argent que le voyageur devait y consacrer.

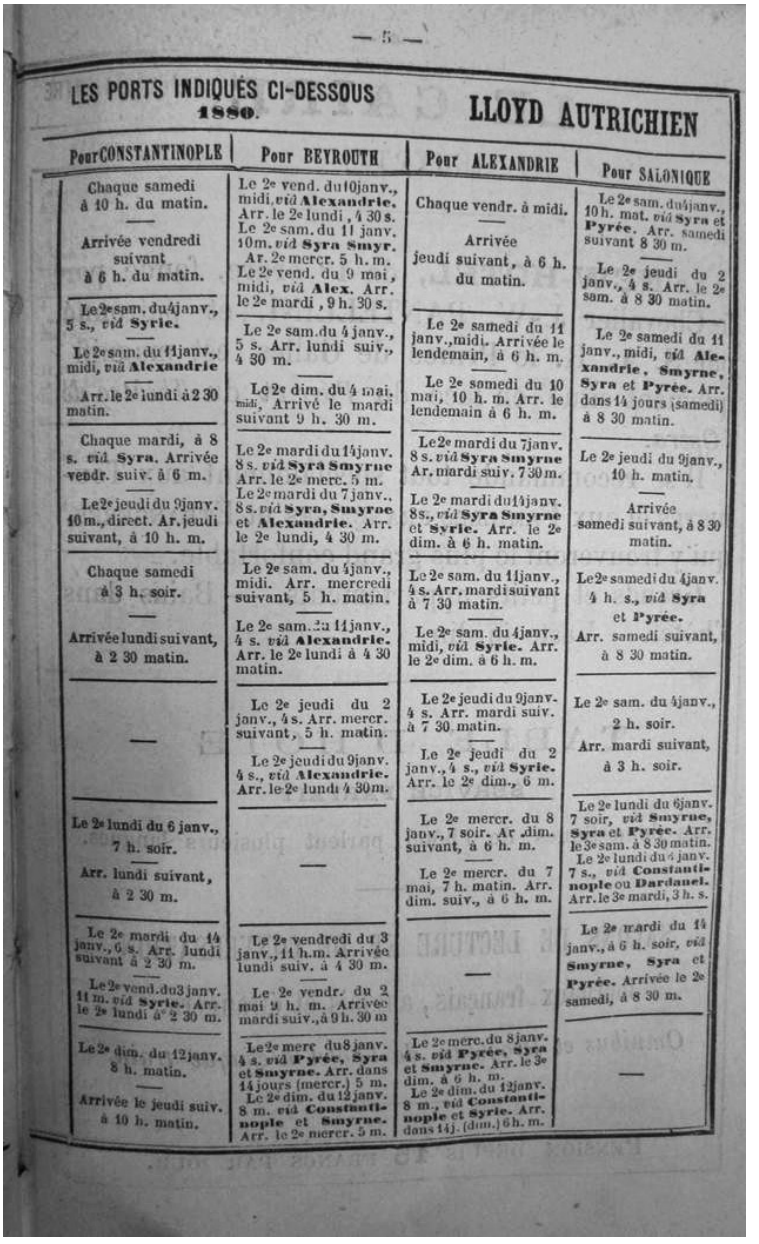
Toutes ces pages des guides consacrées au choix des routes à suivre, des moyens de transport et des compagnies à utiliser pour se rendre en Grèce, devaient permettre au voyageur, avant même d'entamer son voyage, «d'arrêter un premier plan», c'est-à-dire de se faire une idée du temps qu'il lui faudrait pour arriver à destination, puis pour en revenir, des conditions dans lesquelles se ferait son voyage, des compagnies auxquelles il pouvait faire appel, de leurs horaires et de leurs prix et ainsi, du budget à prévoir. En même temps, les guides, par leur description détaillée des villes et des paysages traversés en cours de route vers un des ports d'embarquement pour l'Orient, autant que par celle – tout aussi détaillée – de la traversée en bateau, jouaient pour le voyageur le rôle d'un accompagnateur précieux et omniprésent, qu'il pouvait emporter et consulter à tout moment pendant le voyage pour s'informer, se repérer géographiquement, acquérir des connaissances ou visiter des lieux et des villes lors d'un arrêt[45] ou d'une escale.[46] Toutes ces informations avaient pour but principal de rendre le voyage le plus confortable et le plus profitable possible pour le voyageur.[47]

---

45. A titre informatif, un arrêt de 8 jours est autorisé à Lyon, dans le cadre du service combiné des chemins de fer et de la compagnie maritime: «Les voyageurs ont la faculté de s'arrêter huit jours à Lyon» [*Itinéraire de l'Orient*, 1873/1881-p. 1069].

46. En général, les compagnies maritimes permettent des escales allant jusqu'à 4 mois. Dans le règlement de bord des Messageries maritimes françaises qui figure dans l'*Itinéraire*, on trouve les indications suivantes: «Voyages par escales. – Les passagers ont la faculté de s'arrêter dans un ou plusieurs ports intermédiaires, et de continuer leur voyage par les paquebots suivants de la Compagnie dans le délai de quatre mois» [*Itinéraire de l'Orient*, 1873/1881-p. 1070].

47. Cette étude a fait l'objet d'une communication orale au 14ème Congrès annuel de la *Mediterranean Studies Association* qui s'est tenu à Corfou, du 26 au 28 mai 2011. Elle a été pourvue de l'annotation nécessaire en vue de la présente publication.



— 5 —

LES PORTS INDIQUÉS CI-DESSOUS
1880.

LLOYD AUTRICHIEN

Pour CONSTANTINOPLE	Pour BEYROUTH	Pour ALEXANDRIE	Pour SALONIQUE
Chaque samedi à 10 h. du matin. — Arrivée vendredi suivant à 6 h. du matin.	Le 2e vend. du 10 janv., midi, *vid* **Alexandrie.** Arr. le 2e lundi, 4 30 s. Le 2e sam. du 11 janv. 10 m. *vid* **Syra Smyr.** Ar. 2e mercr. 5 h. m. Le 2e vend. du 9 mai, midi, *vid* **Alex.** Arr. le 2e mardi, 9 h. 30 s.	Chaque vendr. à midi. — Arrivée jeudi suivant, à 6 h. du matin.	Le 2e sam. du 4 janv., 10 h. mat. *vid* **Syra** et **Pyrée.** Arr. samedi suivant 8 30 m. — Le 2e jeudi du 2 janv., 4 s. Arr. le 2e sam. à 8 30 matin.
Le 2e sam. du 4 janv., 5 s., *vid* **Syrie.** — Le 2e sam. du 11 janv., midi, *vid* **Alexandrie** — Arr. le 2e lundi à 2 30 matin.	Le 2e sam. du 4 janv., 5 s. Arr. lundi suiv., 4 30 m. — Le 2e dim. du 4 mai, midi, Arrivé le mardi suivant 9 h. 30 m.	Le 2e samedi du 11 janv., midi. Arrivée le lendemain, à 6 h. m. — Le 2e samedi du 10 mai, 10 h. m. Arr. le lendemain à 6 h. m.	Le 2e samedi du 11 janv., midi, *vid* **Alexandrie, Smyrne, Syra** et **Pyrée.** Arr. dans 14 jours (samedi) à 8 30 matin.
Chaque mardi, à 8 s. *vid* **Syra.** Arrivée vendr. suiv. à 6 m. — Le 2e jeudi du 9 janv. 10 m., direct. Ar. jeudi suivant, à 10 h. m.	Le 2e mardi du 14 janv. 8 s. *vid* **Syra Smyrne** Arr. le 2e mercr. 5 m. Le 2e mardi du 7 janv., 8 s. *vid* **Syra, Smyrne** et **Alexandrie.** Arr. le 2e lundi, 4 30 m.	Le 2e mardi du 7 janv. 8 s. *vid* **Syra Smyrne** Ar. mardi suiv. 7 30 m. — Le 2e mardi du 14 janv. 8 s., *vid* **Syra Smyrne** et **Syrie.** Arr. le 2e dim. à 6 h. matin.	Le 2e jeudi du 9 janv., 10 h. matin. — Arrivée samedi suivant, à 8 30 matin.
Chaque samedi à 3 h. soir. — Arrivée lundi suivant, à 2 30 matin.	Le 2e sam. du 4 janv., midi. Arr. mercredi suivant, 5 h. matin. — Le 2e sam. du 11 janv., 4 s. *vid* **Alexandrie.** Arr. le 2e lundi à 4 30 matin.	Le 2e sam. du 11 janv., 4 s. Arr. mardi suivant à 7 30 matin. — Le 2e sam. du 4 janv., midi, *vid* **Syrie.** Arr. le 2e dim. à 6 h. m.	Le 2e samedi du 4 janv. 4 h. s., *vid* **Syra** et **Pyrée.** Arr. samedi suivant, à 8 30 matin.
—	Le 2e jeudi du 2 janv., 4 s. Arr. mercr. suivant, 5 h. matin. — Le 2e jeudi du 9 janv. 4 s., *vid* **Alexandrie.** Arr. le 2e lundi 4 30 m.	Le 2e jeudi du 9 janv. 4 s. Arr. mardi suiv. à 7 30 matin. — Le 2e jeudi du 2 janv., 4 s., *vid* **Syrie.** Arr. le 2e dim., 6 m.	Le 2e sam. du 4 janv., 2 h. soir. Arr. mardi suivant, à 3 h. soir.
Le 2e lundi du 6 janv., 7 h. soir. — Arr. lundi suivant, à 2 30 m.	—	Le 2e mercr. du 8 janv., 7 soir. Ar. dim. suivant, à 6 h. m. — Le 2e mercr. du 7 mai, 7 h. matin. Arr. dim. suiv., à 6 h. m.	Le 2e lundi du 6 janv. 7 soir, *vid* **Smyrne, Syra** et **Pyrée.** Arr. le 3e sam. à 8 30 matin. Le 2e lundi du 4 janv. 7 s., *vid* **Constantinople** ou **Dardanel.** Arr. le 3e mardi, 3 h. s.
Le 2e mardi du 14 janv., 6 s. Arr. lundi suivant à 2 30 m. — Le 2e vend. du 3 janv. 11 m. *vid* **Syrie.** Arr. le 2e lundi à 2 30 m.	Le 2e vendredi du 3 janv., 11 h. m. Arrivée lundi suiv. à 4 30 m. — Le 2e vendr. du 2 mai 9 h. m. Arrivée mardi suiv., à 9 h. 30 m	—	Le 2e mardi du 14 janv., à 6 h. soir, *vid* **Smyrne, Syra** et **Pyrée.** Arrivée le 2e samedi, à 8 30 m.
Le 2e dim. du 12 janv. 8 h. matin. — Arrivée le jeudi suiv. à 10 h. matin.	Le 2e merc. du 8 janv. 4 s. *vid* **Pyrée, Syra** et **Smyrne.** Arr. dans 14 jours (mercr.) 5 m. Le 2e dim. du 12 janv. 8 m. *vid* **Constantinople** et **Smyrne.** Arr. le 2e mercr. 5 m.	Le 2e merc. du 8 janv. 4 s. *vid* **Pyrée, Syra** et **Smyrne.** Arr. le 3e dim. à 6 h. m. Le 2e dim. du 12 janv. 8 m., *vid* **Constantinople** et **Syrie.** Arr. dans 14 j. (dim.) 6 h. m.	—

Les horaires des services vers l'Orient de la compagnie de navigation autrichienne Lloyd en 1880.