

LA MÉDITERRANÉE DES VOYAGEURS AU XIX^e SIÈCLE

Hassen EL ANNABI

Faculté des Sciences Humaines et Sociales de Tunis.

« Rien n'est moins net que la Méditerranée de l'océanographe, du géologue ou même du géographe. Ce sont là domaines reconnus, étiquetés, jalonnés », écrivait F. Braudel dans *La Méditerranée et le Monde Méditerranéen à l'époque de Philippe II*.

Peut-on en dire de même de la Méditerranée des voyageurs ?

Là, rien n'est moins sûr, car les images sont trop riches pour donner lieu à un inventaire précis et définitif et les données trop subjectives pour être représentées dans un quelconque graphique. Cette Méditerranée-là est complexe, d'abord parce qu'elle est modelée par des observations personnelles ensuite parce qu'elle reste empreinte de souvenirs, de mythes et de préjugés. Une Méditerranée aux contours variables qui porte la marque de son temps.

Aussi, toute recherche la concernant doit-elle passer par une enquête à la fois sur son contexte et sur ses créateurs que sont les voyageurs.

Or, ceux du XIXe siècle nous paraissent intéressants à connaître, même s'ils sont loin de nous dans le temps, parce qu'ils sont tout à la fois proches et différents de nous par les profils et les motivations.

Mais, avant de les suivre dans leurs pérégrinations, rappelons le contexte dans lequel ils ont vécu.

• Le XIXe siècle méditerranéen

Le XIXe siècle est connu pour être la période de transition entre le monde ancien, globalement perçu comme « l'Ancien Régime » et le monde nouveau qui est le notre.

Sans s'attarder sur les innombrables principes qui opposent ces deux mondes (la liberté, la souveraineté, la citoyenneté, la valorisation de l'avenir), disons que ce que ce siècle apporte concrètement au voyage et aux voyageurs en Méditerranée, c'est surtout un élargissement des horizons et ce, grâce à la révolution des transports et au rétablissement de la sécurité.

La révolution des transports consiste évidemment dans l'utilisation de la vapeur comme source d'énergie. C'est d'abord la navigation qui en tire profit.

Pour s'affranchir du vent l'idée est venue au début du XVIIIe siècle (Denis Papin, 1690 et Jonathan Hulls, 1736) d'associer la roue à aubes à une machine à vapeur. A la fin du siècle, plus exactement en 1783, le français Jouffroy d'Abbans réussit à faire naviguer le premier navire à vapeur (*le Pyroscaphe*) sur la Saône pendant un quart d'heure.

Les tentatives se multiplient pendant les années suivantes, mais essentiellement en Angleterre et surtout en Amérique. Là, Fulton parvient au succès commercial en assurant le premier service de navigation fluviale sur l'Hudson entre New-York et Albany.

En 1816 on franchit, pour la première fois, la Manche à la vapeur, mais, il faut attendre 1838 pour qu'on arrive à traverser l'Atlantique sous la puissance ininterrompue de la vapeur.

Vers 1840, la propulsion mécanique s'améliore grâce à l'adoption de l'hélice et de la construction métallique. Le premier vapeur à hélice, *le Napoléon*, construit au Havre, atteint aux essais la vitesse de onze nœuds (11 milles marin à l'heure). Mais, pendant un certain temps encore l'hélice et les roues à aubes sont employés simultanément.

Quant à la construction en fer, elle modifie le dessin et la structure des navires auxquels elle apporte solidité, étanchéité de la carène et possibilité de compartimentage.

Dans la seconde moitié du XIXe siècle les améliorations techniques se font de plus en plus rapides (chaudière tubulaire, alimentation à l'eau douce, machine à plusieurs cylindres, énergie électrique). Ce qui autorise l'augmentation des puissances, des vitesses et des dimensions.

Parallèlement, l'art de naviguer, réalise un net progrès en grande partie parce que les instruments d'observation bénéficient des progrès de l'optique.

Enfin, l'augmentation de la vitesse et de la précision de la navigation impose une nette activité hydrographique : relevés de côtes, sondages aux quels correspondent des milliers de cartes et d'ouvrages, tels que livres de phares, annuaires des marées, avis aux navigateurs.

La notion de sécurité en mer devient petit à petit une priorité. Pour l'atteindre, un règlement international - le premier code de la route - est promulgué en 1862. Il vient prévenir les abordages en mer, annoncer la création de services internationaux de météorologie et de sauvetage.

La révolution des transports paraît s'imposer en Méditerranée plus qu'ailleurs, car avec ses bassins étroits et ses îles, cette mer s'avère être particulièrement adaptée aux premiers vapeurs.

Obligés de charbonner fréquemment, ces machines sont d'abord employés pour la manœuvre d'accès aux ports. Le premier bateau de ce type à se hasarder en pleine Méditerranée est peut-être le *Ferdinando Primo* qui quitte Naples le 3 novembre 1818 en direction de Marseille. Les premières lignes régulières s'établissent entre Barcelone et Naples entre 1825 et 1835. Bientôt, les premières liaisons d'une rive à l'autre apparaissent, d'abord du nord au sud (Marseille-Alger en 1835) ensuite de l'est à l'ouest (Londres-Gibraltar-Alexandrie en 1838).

A partir de 1840, un service voyageurs est mis en place par la grande compagnie de navigation *Péninsulaire et Orientale* entre Southampton et Bombay par l'isthme de Suez. Ainsi, avant même la percée du canal la route des Indes passe par la Méditerranée pour les voyageurs pressés.

Les premiers steamers sont cependant toujours munis de voile, car la vapeur n'est utilisée que d'une manière auxiliaire, notamment pour faire des manœuvres à l'entrée et à la sortie des ports. C'est surtout à partir du milieu du siècle que la vapeur s'impose. Son succès ainsi que le coût de plus en plus élevé des bateaux transforment les conditions de la navigation et amènent la fondation de grandes compagnies comme les *Messageries Maritimes* ; *Marc Fraissinet et Cie* ; la *Société Rubattino et Cie* de Gênes ; la *Compagnie Russe de Navigation à vapeur et de Commerce d'Odessa* ; la *Compagnie du Lloyd Autrichien* de Trieste ; la *Compagnie Générale Transatlantique* et, bien entendu la *Compagnie Péninsulaire et Orientale* qui assure à la fin du siècle chaque semaine une liaison de Southampton à Alexandrie avec relâches à Gibraltar et Malte.

Le creusement du canal de suez est une importante étape dans le développement de la navigation en Méditerranée. Le canal, qui est inauguré le 17 novembre 1869, est un succès car il favorise les transports de marchandises et de personnes. Le trafic passagers passe ainsi de 26.000 en 1870 à 242.000 à la veille de la première guerre mondiale.

Certes, la modernisation de la navigation en Méditerranée est le fait des grandes puissances occidentales, mais, l'empire ottoman ne demeure pas en reste. Ainsi, après la destruction de sa flotte en 1827 dans la rade de Navarin, la Turquie fait l'acquisition en Angleterre de son premier bâtiment à vapeur (le *Sürat* : le Rapide), gage de sa renaissance. Un second navire de ce type est acheté deux ans plus tard et dès les années 1838-39 des ingénieurs américains commencent à construire des bateaux à vapeur à machinerie anglaise.

Par ailleurs, la proclamation des Tanzimat a pour effet d'établir en 1840 un conseil maritime (le *Bahriye Meclisi*) qui joue un rôle important dans la mise en œuvre des réformes concernant les arsenaux et la flotte.

C'est en premier lieu aux lignes de Smyrne, de Trabzon et des escales intermédiaires que l'arsenal impérial affecte les bâtiments à vapeur. Ces navires augmentent peu à peu, une compagnie d'Etat est fondée en 1844 pour assurer des conditions de service meilleures et plus

régulières en Mer de Marmara, en Mer Egée et en Mer Noire. Quelques années plus tard est fondée la première compagnie privée turque.

Mais, la vapeur, c'est aussi le chemin de fer. Il faut dire que la locomotive remonte aux premières années du XIXe siècle et que c'est en Angleterre que naît l'idée de combiner le tracteur à vapeur et le roulement sur rails en fonte.

L'ouverture en 1837 de la ligne Liverpool-Manchester, suivie, sept ans plus tard par la ligne Paris-Saint-Germain, sont les premières grandes réalisations dans ce domaine. Au milieu du siècle le chemin de fer compte déjà 90.000 km de lignes dans le monde parmi lesquels 10.500 km se trouvent en Angleterre, 5.800 en Allemagne, 4.800 en Espagne et moins de 4.000 en France.

Bientôt la vocation des chemins de fer change d'envergure et devient internationale, puisque à l'intérieur de l'Europe (sauf pour l'Espagne et la Russie) le franchissement des frontières est rendu facile grâce à l'écartement normalisé des rails et dès 1872 est instituée une conférence européenne des horaires.

En Orient, le chemin de fer connaît également un essor rapide quoique limité à certaines régions. Ainsi, en Egypte, le réseau du delta est commencé dès les années 1850 par la ligne Alexandrie-Le Caire, mais, la seconde grande ligne Le Caire-Assouan ne sera opérationnelle que dans les années 1880. En Turquie c'est autour de Constantinople (vers Andrinople ou Brousse) et aussi dans la région de Smyrne que le chemin de fer fait des progrès. L'apparition du chemin de fer est plus tardive en Syrie. Ainsi, en 1872, Vogüé est encore obligé de prendre la diligence pour aller de Beyrouth à Damas. La dernière grande entreprise ferroviaire en Orient est la construction du chemin de fer de Bagdad qui, de Constantinople à Alep, traverse le plateau anatolien puis la chaîne du Taurus, mais cette importante ligne n'est achevée qu'en 1914. En 1884, la compagnie des wagons-lits inaugure la ligne Paris-Varna et c'est en 1890 que le célèbre Orient Express arrive enfin en plein cœur d'Istanbul.

Au Maghreb le réseau ferroviaire reste aussi d'importance inégale. C'est en Algérie qu'il se développe le plus rapidement. La première ligne Alger-Blida, commencée en 1850, est suivie de très près de celle d'Alger-Oran et de celle de Philippeville-Constantine en 1860. En 1872, on compte 1.100 km de voies et de tronçons épars. Moins d'une vingtaine d'années plus tard la longueur du réseau triple presque quoique ce réseau manque toujours de cohésion.

En Tunisie, à la même époque, on reste encore très loin de ces chiffres, car l'unique ligne ferroviaire qui existe à la fin du siècle est celle qui relie Tunis à La Marsa et elle ne s'étend que sur vingtaine de km.

Reste à dire que le transport fluvial profite aussi de cette révolution. Ainsi, pour l'Européen qui désire gagner directement les rives du Bosphore, il existe, à partir de 1856, une autre possibilité, à savoir le Danube et c'est surtout la réglementation de la navigation internationale sur le fleuve qui donne un élan jusque-là inconnu au trafic par cette voie.

Tout compte fait, le voyage à travers la Méditerranée devient au XIXe siècle rapide, facile et programmable. Mais, ce progrès que la vapeur et les capitaux ont rendu possible s'explique aussi par le renforcement de la sécurité.

Si les grands bouleversement européens des années de la Révolution et de l'Empire n'affectent pas directement le monde méditerranéen, l'expédition de Napoléon Bonaparte en Egypte, en 1798-1799, est déjà un geste précurseur qui annonce la grande poussée de l'Europe dans cet espace.

L'Europe met à profit la rupture d'équilibre pour imposer une paix bien européenne. Les traités de 1815 qui restaurent l'Europe laissent à l'Angleterre le rôle de gendarme de la Méditerranée. Celle-ci s'installe à Malte et dans les îles Ioniennes et impose la fin de la course barbaresque.

Malgré ses déboires militaires, la France conserve d'autres atouts, notamment des ports actifs (Marseille et Toulon), une présence ancienne au Levant où elle joue le rôle de protectrice des chrétiens et une image de pays libérateur. D'ailleurs, le Français gagne du terrain en Méditerranée comme langue diplomatique et langue de l'élite éclairée. Mais, il faut attendre encore plusieurs années avant que la France ne retrouve sa puissance en Europe.

Les premiers ébranlements qui affectent l'empire ottoman, loin de mettre en danger la paix en Méditerranée, rapprochent les rivaux européens, car toutes les puissances du moment trouvent un profit dans le règlement de ce qui est alors appelé la Question d'Orient.

Certes, les intérêts de la France, de l'Angleterre et de la Russie, ne sont pas convergents. Pourtant, ce sont bien les flottes des trois pays qui détruisent à Navarin en 1827 au large de la Morée la flotte égypto-turque. En fait, ce qui importe pour l'Angleterre c'est d'éviter que la Russie ne prenne pied dans les Balkans et que la France n'empiète sur son domaine méditerranéen, à savoir la route des Indes. Aussi appuie-t-elle le traité d'Andrinople de 1828-1829 qui vient mettre fin à la guerre russo-turque et affirmer l'indépendance grecque dans le cadre d'une vassalité envers l'empire ottoman et laisse-t-elle la France intervenir en Algérie en 1830.

Cette première secousse que subit l'empire ottoman au moment même où il commence à se réformer est aggravé par l'affranchissement de l'Égypte. Là, Mohammed-Ali tente de réformer en profondeur le pays. Il se mêle au jeu des puissances et affronte même Constantinople. Modèle de modernisation en cours, l'Égypte devient alors une menace pour l'Empire et même pour les intérêts anglais. On comprend alors que l'échec de Mohammed-Ali à partir de 1840 ouvre la voie au renforcement de la puissance britannique.

L'Angleterre et la France s'entendent en 1856 (date de la conclusion du traité de Paris qui met fin à la guerre de Crimée) pour garantir l'intégrité territoriale de l'empire ottoman, en échange de quoi le sultan proclame l'égalité de traitement de ses sujets chrétiens avec les musulmans, ainsi que l'ouverture de la Mer Noire et du Bas Danube à la navigation et au commerce.

De son côté, la France essaye d'exploiter les résultats de la guerre de Crimée pour aider l'Italie à construire son unité, renforcer sa colonisation en Algérie et soutenir les chrétiens maronites du Liban contre les Druzes.

Mais, la défaite de 1870 rend la France moins entreprenante. Pour un temps seulement, cependant, puisqu'elle finit par retrouver sa position en Méditerranée avec le traité de Berlin de 1878 qui lui laisse les mains libres en Tunisie. A l'Angleterre on reconnaît, par ailleurs, le droit d'établir un protectorat sur l'Égypte.

En somme, malgré leurs rivalités, la France et l'Angleterre imposent un nouvel ordre en Méditerranée, ce qui a de grandes répercussions sur la circulation des marchandises et des hommes.

Les négociants européens sont de plus en plus nombreux dans les ports musulmans. Ils sont organisés, regroupés en nations sous la protection de leurs consuls et jouissent du privilège d'exterritorialité.

La dissymétrie démographique qui joue en faveur de l'Europe au XIXe siècle, est un autre facteur de départ vers la rive sud. En effet, des péninsulaires (Grecs, Italiens, Espagnols) et des insulaires (Corses, Siciliens, Maltais) sont de plus en plus nombreux à partir vers les villes-ports du sud et de l'est de la Méditerranée. Mais cette question des flux migratoires relève de l'analyse démographique. C'est une autre catégorie de voyageurs qui nous intéresse ici, celle qui choisit de partir ailleurs pour des raisons autres que la recherche du travail.

• Les voyageurs

En fait, il est difficile de dresser un portrait-robot de ce type de voyageur tant les motivations et les profils sont variés. Essayons quand même de procéder à une typologie.

Le voyage a longtemps été le privilège des Anglo-Saxons. Le gentilhomme anglais représente le type même du voyageur qui part pour parfaire son éducation. Ainsi, le tourisme moderne a commencé par être anglais. N'oublions pas qu'après 1815 la Grande-Bretagne occupe dans le monde une place équivalente à celle des Etats-Unis après la seconde guerre mondiale.

Donc, sur la route des Indes des familles entières débarquent à Alexandrie, font la visite des pyramides avant de rembarquer à Suez ou d'entreprendre le pèlerinage de la Terre Sainte.

Cette présence anglaise est ressentie par les voyageurs français comme un phénomène envahissant. Certains voyageurs manifestent leur mauvaise humeur. C'est le cas du comte de Forbin, ancien colonel de la grande armée et directeur des musées qui renonce à visiter certains monuments en Egypte pour ne pas rencontrer d'Anglais. Gérard de Nerval préfère, lui, partager le sommet de la grande pyramide avec un prussien que de se trouver en bas avec des Anglais.

La comtesse de Gasparin relate quelques unes des histoires qu'on raconte en Grèce sur la sottise excentrique des Anglais. Elle les appelle les *anglaisades*. « La Grande-Bretagne envahit les hôtels égyptiens », dit-elle, « (...) Nous restons à bord jusqu'à demain matin, qu'elle aura pris en omnibus la route de Suez. Elle passera tout au travers du désert, comme elle a passé tout au travers des rives enchantées du Nil : en mangeant des côtelettes fautes de beefsteaks. (...) Les palmiers, les chameaux, les oiseaux sauvages ne lui ont même pas arraché le *beautiful national*. »

Mais, les voyageurs sont Français aussi. Il n'y a qu'à consulter la bibliothèque touristique pour s'en convaincre. Le premier guide est l'œuvre d'un Français Marchebeus, c'est un compte rendu d'une croisière entreprise en 1833 et publié en 1839 sous le titre *Voyage de Paris à Constantinople par bateau à vapeur*. Ce volume illustré est remplacé en 1846 par le guide en Orient de Quetin qui est, il est vrai imité du guide anglais de Murray de 1840.

Mais, c'est surtout le guide Joanne qui est la grande publication européenne du siècle. La première édition de ce guide apparaît en 1861 en un volume de 1.100 pages. La seconde édition comporte trois volumes de près de 800 pages chacun et paraissent respectivement en 1873 en ce qui concerne la Grèce et la Turquie, en 1878 pour ce qui est de l'Egypte et en 1882 concernant la Syrie-Palestine.

C'est une véritable encyclopédie orientale qui est régulièrement mise à jour et qui comporte des informations pratiques. Dans le cadre de cette collection on peut citer l'ouvrage rédigé par Louis Piesse et publié par Hachette en 1885 sous le nom *Itinéraire descriptif de l'Algérie de la Tunisie et de Tanger*.

D'autres collections circulent à la même période sur le marché français et européen dont celle dirigée par Marius Bernard et qui s'appelle *Autour de la Méditerranée*.

En fait, plus que la nationalité des voyageurs, ce sont les motivations du voyage qui restent à la base de toute typologie. Or, ce qui caractérise le XIXe siècle c'est le voyage pour le plaisir.

Le romantisme, ce vaste mouvement de sensibilité et d'idées qui touche dès le début du siècle plusieurs pays européens, explique cette donnée. Il est avant tout un état d'âme qui se caractérise par l'insatisfaction du présent et la quête d'autre chose. Annonçant le déclin de cette poursuite du bonheur dont avait rêvé le siècle de Mozart, de Jefferson et de Saint Just, il

préconise le retour à l'histoire en exaltant la mélancolie des ruines, l'exotisme des couleurs locales et la passion de la nature.

Ainsi, pour plusieurs générations le romantisme reste au XIXe siècle un besoin, une mode, voire une illusion qui permet d'échapper à la tutelle que font peser le rationalisme et le matérialisme.

C'est vers l'Orient que la plupart de ces voyageurs romantiques se dirigent au XIXe siècle. Ce terme d'Orient signifie à l'époque « la terre maternelle », pour reprendre la formule de Gérard de Nerval, la matrice originelle, le fantasme de son enfance. Cela commence en Grèce ou en Asie Mineure par une sorte de pèlerinage dont le but est de réactualiser le souvenir scolaire et cela continue par une redécouverte du lieu même du sacré en Egypte et en Palestine.

Mais, le mot Orient implique aussi une possibilité de renaissance, un élan vital sans cesse renouvelé. Le voyageur laisse derrière lui les contraintes absurdes de son existence « mondaine » pour accéder à un nouveau rythme vital dans une nature qui lui rappelle la grandeur primitive de la création. Il retrouve le plaisir enfantin de la liberté, de la vie de voyage, des rêveries à cheval, du bivouac, du ciel étoilé et aussi la splendeur du matin vierge et des couchers de soleil doré.

Une autre catégorie de voyageurs est plutôt intéressée par l'exploration scientifique. Cette préoccupation est également caractéristique du XIXe siècle méditerranéen, car partout on procède à un vaste inventaire, à la fois hydrographique, climatique, botanique, zoologique, minéralogique, archéologique, sociologique, etc.

La France instaure une véritable entreprise d'exploration autour de la Méditerranée au XIXe siècle. Les trois plus importantes missions sont celles d'Egypte, de Morée et d'Algérie.

En Egypte, les explorateurs suivent de près les militaires. Dès le débarquement, Napoléon Bonaparte nomme une commission de 167 membres et crée l'Institut d'Egypte. Un des résultats de cette entreprise est la publication de la *Description de l'Egypte* qui s'étalera sur la période de l'Empire et de la Restauration et comportera 24 volumes.

La seconde exploration, celle de Morée, suit en 1829 l'indépendance de la Grèce et accompagne aussi l'intervention française dans ces contrées. Les travaux de cette expédition seront publiés très rapidement sous la direction de Bory de Saint Vincent, botaniste, mais également historien, géographe et archéologue.

La troisième exploration, appelée l'Exploration scientifique de l'Algérie, démarre en 1838 et sera conclue par une publication qui commence en 1840 et comporte 37 volumes.

Le service des missions et voyages qui voit le jour en 1842 finance, surtout sous le Second Empire, des missions permanentes sous la forme des Ecoles d'Athènes, de Rome et du Caire.

Fort de sa position coloniale en Algérie et moyennant un effort institutionnel plus grand et plus soutenu, la pénétration saharienne deviendra un domaine presque exclusivement français autour de 1875 malgré les problèmes de sécurité divers et malgré l'ancienneté et le succès des missions anglaises et allemandes.

En Tunisie, les explorateurs qui visitent le pays sont à la fois des militaires, des voyageurs de commerce, des journalistes, des médecins qui se font archéologues, naturalistes, géologues, etc.

Dans cette typologie on ne doit pas oublier les pèlerins. Ils constituent une catégorie assez particulière de voyageurs, car le pèlerinage n'est pas un simple voyage, c'est un cheminement, une épreuve au vrai sens du mot. Les lieux vénérés ne manquent pas en Méditerranée. Rome, capitale historique, Saint-Jacques-de-Compostelle dans la péninsule ibérique, Lourdes et Lisieux en France, Jérusalem, capitale par excellence du monothéisme, Bethléem, lieu de la Nativité, Hebron, lieu supposé du tombeau d'Abraham, les sanctuaires de

Moulay Idriss au Maroc, de Abu Madyan à Tlemcen, de Sidi Mehrez à Tunis, ceux de Ahmad el-Badaoui, de Saïda Zaynab et de l'imam Husayn au Caire sont des hauts lieux de pèlerinage.

Dans cette liste il faut réserver une importante place au pèlerinage de la Mecque, car c'est le seul qui soit prescrit par une religion au point d'en faire un des principaux piliers de la foi, drainant ainsi bon nombre de Méditerranéens de partout, des deux sexes et de toutes conditions. C'est également un pèlerinage particulièrement éprouvant, ne serait-ce que parce que les rituels sont nombreux et obligatoires et que les pèlerins sont soumis systématiquement à l'épreuve de la mise en quarantaine.

Dans les annales des réglementations sanitaires du pèlerinage en Tunisie, par exemple, l'année 1865 reste particulièrement terrible. En effet, cette année-là le choléra se déclare au Hijaz et les pèlerins tunisiens embarqués dans le navire turc le *Sammanout*, sont durement éprouvés par l'épidémie puisque pendant le voyage d'Alexandrie à Tunis, qui dure une cinquantaine de jours, le navire perd plusieurs centaines de pèlerins. A l'arrivée devant le golfe de Tunis, il se voit interdire l'accès au port de La Goulette. Les tergiversations du gouvernement beylical durent vingt longs jours avant qu'on ne se décide à transférer les voyageurs vers l'île inhabitée de Zembra au large du Cap Bon et ce en vue de purger la quarantaine.

Beaucoup moins nombreux que les pèlerins, les missionnaires constituent une autre catégorie de voyageurs. Certes, les missions chrétiennes ne datent pas du XIXe siècle, mais, à partir de ce siècle elles connaissent un grand développement grâce à l'expansion commerciale et militaire de l'Europe. Certaines, comme la *Société des Missionnaires d'Alger*, s'intéressent aux Musulmans, notamment aux Kabyles, d'autres, protestantes, comme la *Société Londonienne de Promotion de la Chrétienté*, poursuit le but d'évangéliser les juifs.

L'étude du profil du voyageur devrait enrichir cette typologie, or, là le travail risque d'être trop fastidieux, car, au préalable il faudrait constituer un corpus exhaustif des voyageurs de l'époque.

Mais, certains corpus ont quand même été établis, comme par exemple celui de Berchet qui concerne les voyageurs français en Orient. Ce corpus comporte une quarantaine de noms et fournit de multiples indications sur les profils et les motivations de cette catégorie de voyageurs. Quelques remarques peuvent être émises à ce propos.

D'abord, les voyageurs sont presque tous des hommes. La seule voyageuse connue pour avoir laissé quelques écrits de son périple en Orient, d'après cette étude de Berchet, est la comtesse de Gasparin.

De bonne famille vaudoise, Valérie Boissier est l'épouse d'Agénor de Gasparin qui représente, lui, la noblesse protestante du Midi de la France. En 1843, elle publie, à l'âge de 30 ans, *Le Mariage du point de vue chrétien*, première réflexion sur le couple idéal. Aussi, est-ce une sorte de voyage de noce différé que le ménage - enfin disponible - entreprend en Orient. C'est elle qui rédige la relation de voyage *Journal d'un voyage au Levant* qui paraît en 1848 et qui est réédité en 1850. Quinze ans plus tard, un voyage à Constantinople lui inspire un nouveau livre qui pose pour la première fois la question de la femme en Orient.

Deuxième remarque : Pour la plupart des voyageurs, le départ hors du pays est effectué pendant la trentaine ou la quarantaine, c'est-à-dire à l'âge adulte et ceci en rapport, soit avec la fin des études, soit avec la poursuite d'une carrière. Evidemment, on peut trouver des cas extrêmes. Le jeune Charles Reynaud n'a que 23 ans lorsqu'il effectue son premier voyage en Orient en 1844. De son côté, le savoyard Joseph Michaud est déjà âgé de 63 ans au moment où il quitte Marseille en mai 1830 pour un voyage en Orient.

Troisième remarque : Les profils et les motivations sont très variés, mais, on peut distinguer en particulier :

- Les littéraires et les artistes (écrivains, poètes, écrivains-poètes, peintres). Certains sont poussés par le rêve littéraire et sont en quête de repérages. C'est le cas de Chateaubriand qui dit « j'allais chercher des images, voilà tout » ou de Flaubert qui finit par trouver au bord du Nil le nom de sa future héroïne, Madame Bovary. D'autres recherchent le sacré et l'expérience des sociétés humaines comme Lamartine. Pour ce dernier, le désir d'affronter sur le terrain la question religieuse passe avant la quête d'images. D'autres encore veulent effectuer une promenade archéologique en s'arrêtant à tout ce qui est monument et débris historiques. Ainsi, le journal de voyage d'Eugène Fromentin, par exemple, est une sorte de carnet de notes de peintre, destiné à être aquarellé plus tard.

- Les universitaires, en particulier les diplômés de l'Ecole Française d'Athènes, appelés *Athéniens*, comme Edmont About qui poursuit une carrière de littérateur, Charles-Ernest Beulé qui examine les ruines à la lumière des sources littéraires, Pierre-Antoine Grenier qui, à son retour en France, publie un livre sur la Grèce.

- Les voyageurs officiels, c'est-à-dire ceux qui sont chargés d'une mission politique ou scientifique. Nous y trouvons, par exemple, le peintre Antoine-Laurent Castellan, qui participe comme dessinateur à la mission militaire envoyée à Constantinople à la fin de 1796 par la République sur la demande du sultan Sélim. Il rapporte de son voyage un journal détaillé, ainsi que des dessins qui seront à la base de ses publications ultérieures : *Lettres sur la Morée* (1808), *Lettres sur Constantinople* (1811), *Mœurs, usages, coutumes des Othomans* (1812). Il y a également Louis-Auguste comte de Forbin qui est nommé directeur des musées sous la Restauration et qui dirige à ce titre en 1817 une véritable expédition en Orient en vue d'acheter des antiquités.

- Les spécialistes du voyage comme Théophile Gautier qui se transforme vers la quarantaine en un voyageur infatigable. Il visite l'Espagne en 1840, l'Algérie en 1845, puis l'Italie en 1850, ensuite Constantinople en 1852 en faisant des escales à Malte et Smyrne. Par la suite, il regagne la France par Athènes et Venise.

Quatrième remarque : L'itinéraire choisi par la plupart de ces voyageurs reprend celui qui a été « inventé » en quelque sorte par Chateaubriand au début du siècle. Un itinéraire circulaire qui est repris par la suite non sans variantes et qui finit d'ailleurs par être codifié par le guide Joanne. Ainsi, le périple idéal comprend la visite de l'Egypte, la Palestine, le Liban, l'Asie Mineure, Constantinople, Athènes et la Grèce. Baptistin Pujoulat est l'un des rares à sortir des sentiers battus, puisqu'il visite Laodicée, Hiérapolis, Aphrodisias et remonte jusqu'à Constantinople par Kula, Usak, Kutaya, Brousse et qu'il décide de gagner la Syrie par voie de terre. Par Urfa, Alep et Homs il arrive jusqu'à Palmyre. Le retour par Damas, le Liban, la Palestine puis le delta du Nil est plus banal.

Essayons maintenant de suivre nos voyageurs dans leurs pérégrinations pour examiner les conditions du voyage et voir avec leurs yeux le monde méditerranéen de leur époque.

• La Méditerranée vue par les voyageurs

La traversée, l'arrivée, l'hébergement et la visite du pays sont les quatre importantes étapes sur lesquelles nous allons nous arrêter.

C'est en général par mer qu'au XIXe siècle on aborde sur l'autre rive. Mais, les conditions de la traversée sont différentes d'un voyageur à l'autre. Lamartine est l'un des rares à choisir de voyager en grand prince. Pour transporter la nombreuse troupe d'amis et de domestiques ainsi que sa bibliothèque, il nolisera un brick de 250 tonnes avec une quinzaine d'hommes d'équipage. Il procède ainsi probablement pour avoir le coup d'œil du passager « assis sur le pont de son navire », dit-il, « qui voit fuir des paysages devant lui, et qui, pour s'en souvenir le lendemain jette quelques coups de crayon sans couleur sur les pages de son journal. Quelquefois le voyageur, oubliant la scène qui l'environne, se replie sur lui-même, se

parle à lui-même, s'écoute lui-même penser, jouir ou souffrir ; il grave aussi alors un mot de ses impressions lointaines, pour que le vent de l'Océan ou du désert n'emporte pas sa vie tout entière. »

Mais, tout le monde n'a pas les moyens de nolisier un navire. En général, il faut se résoudre à utiliser les courriers et de partager l'espace avec d'autres passagers.

Envoyé par la *Gazette de France* à Athènes, en 1896, pour rendre compte des premiers Jeux Olympiques rénovés par Pierre de Coubertin, le journaliste et poète Charles Maurras montre dans sa relation de voyage l'atmosphère lourde qui règne dans ces bateaux où les gens ne se connaissent pas.

« La belle vie qu'on mène à bord ! Si, comme c'est mon cas, vous avez un ami d'esprit, de cœur docile, enfin qui soit doué pour la vie monastique, dont il soit détourné par l'incrédulité, n'hésitez pas, je vous en prie : conseillez-lui la vie du bord. C'est toute la joie du couvent. Au milieu d'étrangers, en général peu sympathiques et à qui néanmoins ne se marchandent pas les témoignages de déférence, on est tout entier à soi-même. (...) Le son d'une cloche règle l'heure des deux repas que l'on prend en commun sous la présidence et faut-il même dire la surveillance des officiers. Ce dernier bruit du monde qui consiste à choisir un menu, à s'acquitter du prix d'un repas, s'est évanoui. L'on est aux mains du commandant, du commissaire, du maître d'hôtel. Avec le prix du passage, on s'est remis à eux de tout soin temporel. On n'a qu'à faire son salut, c'est-à-dire je l'imagine, à bien voir le paysage, en conservant à ce propos les plus belles idées. »

En fait, pour avoir de belles idées durant la traversée il faut que celle-ci se passe sans problèmes. Or, la Méditerranée est une mer capricieuse qui devient dangereuse en particulier à la période des équinoxes.

Chateaubriand est l'un des rares voyageurs à s'être continuellement confronté aux éléments. Les orages sont fréquents, les écueils, surtout en Mer Egée, multiples ; on doit attendre les vents favorables, on embarque un peu au hasard. Quant à son voyage d'Alexandrie à Tunis, il est, dit-il, « un naufrage continu de plus de quarante jours ».

Après lui, Lamartine connaît à son tour quelques unes de ces mauvaises sensations que cause la tempête en mer. « Le soir », dit-il, « le vent rafraîchit, la lame se forme et commence à rouler pesamment sur les flancs du brick. (...) Le vaisseau descend et remonte lourdement chacune de ses ravines profondes. Pour la première fois, dans ce voyage, nous entendons les plaintes, les gémissements du bois ; les flancs écrasés du brick rendent, sous le coup de chaque lame, un bruit auquel on ne peut rien comparer que les derniers mugissements d'un taureau frappé par la hache et couché sur le flanc dans les convulsions de l'agonie. Ce bruit mêlé dans la nuit aux rugissements de cent mille vagues, aux bonds gigantesques du navire, aux craquements des mâts, au sifflement des rafales, à la poussière de l'écume qu'elles lancent et qu'on entend pleuvoir en sifflant sur le pont, aux pas lourds et précipités des hommes de quart qui courent à la manœuvre, aux paroles rares, fermes et brèves de l'officier qui commande ; tout cela forme un ensemble de sons significatifs et terribles qui ébranlent bien plus profondément l'âme humaine que le coup de canon sur le champ de bataille. »

Les aléas climatiques se font encore sentir au milieu du siècle, comme en témoigne la comtesse de Gasparin : « Le navire en vue ce matin était un malheureux paquebot français, parti samedi pour Beyrouth », dit-elle. « Après deux jours et trois nuits de tempête, il revient sans avoir pu parvenir à destination. Pauvres passagers ! ils se décident à traverser le petit désert et la Syrie, plutôt que de remettre le pied sur un vaisseau. »

Mais, il n'y a pas que le mauvais temps ou les vents contraires, les voyageurs craignent aussi les pirates. Le médecin François Pouqueville, membre de la commission des Sciences et des Arts française en Egypte est capturé en 1798 par des corsaires barbaresques qui l'amènent à Morée, puis à Constantinople où il reste 18 mois enfermé en prison.

A mesure qu'on avance dans le siècle, surtout après 1815 la course devient un souvenir lointain. De plus, l'utilisation de la vapeur améliore le confort. A la fin du siècle, les progrès de la navigation sont tels qu'on peut programmer son voyage en se souciant plus de la qualité du service à bord que du mouvement des vagues et des marées.

Un grand voyageur du XIXe siècle, Jean Lubomirski, qui a à son actif une trentaine de croisières livre dans son livre *La Côte Barbaresque et le Sahara* quelques conseils à l'intention des voyageurs sur la Méditerranée. « Je leur recommande », dit-il, « de prendre les bateaux des Messageries Nationales et du Lloyd autrichien, de préférence aux autres. Ces deux compagnies se valent », ajoute-t-il, « je préfère cependant les Messageries pour les longues traversées, les bateaux étant plus grands et mieux installés ; le Lloyd, en revanche, est plus agréable pour les trajets de vingt-quatre heures. Une courtoisie extrême dans les rapports entre officiers et passagers règne à bord de ces excellents navires. Malheureusement le Lloyd et les Messageries ne desservent pas tous les ports de la Méditerranée. Si on se trouve dans un de ces ports (tels que Tunis, Bône ou Tanger), on fera bien d'attendre un navire français (Cie Valery, Freycinet), de se défier des navires italiens (Rubattino, Florio) pour la plupart sales et mal tenus, d'éviter les navires anglais, tous petits et avariés et de fuir comme la peste les bateaux espagnols, turcs ou égyptiens. Non seulement le confort y est inconnu, mais encore la vie des passagers y court les plus grands risques, à cause de l'incurie des armateurs et à l'incapacité des marins. »

En somme, les quelques jours passés entre ciel et mer, par quoi le voyage commence, ne sont pas toujours une partie de plaisir, mais, le désir de voyager finit toujours par renaître à la vue des côtes. « A mesure que nous approchons et que le cap de Byserte, puis le cap de Carthage se détachent de l'obscurité et semblent venir au-devant de nous », écrit Lamartine, « toutes les grandes images, tous les noms fabuleux ou héroïques qui ont retenti sur ce rivage, sortent aussi de ma mémoire et me rappellent les drames poétiques ou historiques dont ces lieux furent successivement le théâtre. »

Mais, là aussi on doit vite déchanter, car le débarquement est parfois un voyage en soi. Très peu de ports méditerranéens disposent d'eau profonde pour accoster : on mouille au large et les caïques permettent de gagner le rivage. En mer Egée, c'est une felouque grecque qui conduit le voyageur à Smyrne. Ecoutons De Flaux nous raconter son arrivée à Tunis en 1861 : « ...Après avoir admiré le magnifique spectacle que nous offrait la nature, j'étais désireux de sortir de ma prison et surtout d'arriver à Tunis avant la chaleur qui s'annonçait devoir être ardente. Mais, ici le temps n'est pas estimé comme en Angleterre. Nous étions arrivés depuis deux heures que je n'avais vu aucun bateau quitter le port pour venir nous prendre. A sept heures du matin, une petite barque très élégante aborda *La Clyde*. Elle portait deux fonctionnaires du bey, un médecin et un employé de la douane. Le médecin venait voir si aucun de nous n'avait eu la peste en route et le douanier si nous n'avions pas quelques marchandises de contrebande. (...) Ils se bornèrent à une visite de politesse, se contentant, sans rien vérifier, de la parole de notre capitaine. Cependant, le port restait toujours immobile. Pas une barque qui fit mine de se détacher et de venir à notre rencontre. Enfin, à huit heures du matin, je vis déboucher du chenal un vieux bateau, datant de quatre siècles pour le moins, dirigé par quatre rameurs et prenant lentement la direction du point où nous avions jeté l'ancre. Il était seul et destiné à tous les voyageurs, quel que fût leur rang et leur sexe. Nous avions à bord une masse d'Arabes en guenilles ramassés sur les côtes de l'Algérie. Européens, indigènes, femmes, enfants, riches ou pauvres, tout fut entassé pêle-mêle, au milieu d'une masse énorme de bagages. L'opération du chargement fut longue, faite par des gens nonchalants et apathiques. Elle se termina pourtant et à dix heures nous étions à la porte de la douane. »

Notre voyageur n'est pas au bout de ses peines d'ailleurs, puisqu'il doit se débrouiller pour traverser le lac de Tunis sans avoir à utiliser le même bateau. Moyennant finance, De Flaux réussit à traverser le lac « avec la rapidité d'une flèche » comme il dit. Ce n'est pas le cas de ceux qui n'y mettent pas le prix. Guérin est de ceux-là. Embarqué à La Goulette sur un *sandal* muni d'une voile latine, il se trouve bloqué au beau milieu du lac et n'arrive à Tunis que trois heures plus tard. C'est que le vent venant à tomber, la voile s'affaisse, ce qui contraint les matelots à prendre leurs perches pour ramer, évidemment, sans trop se presser.

En fait, l'arrivée peut être moins pénible si on est recommandé. Ainsi, quand on s'appelle Chateaubriand, le voyage est facilité par l'obligeance des représentants de la France. Dans tous les ports où il débarque, Chateaubriand est accueilli et guidé par les consuls. Partout, il est accompagné d'un drogman et de gardes du corps. En général, les voyageurs plus ou moins célèbres ou qui ont des correspondants, ou encore qui sont chargés d'une mission n'ont pas de difficulté à être pris en charge. Il n'en est pas de même des autres.

En Orient, les institutions religieuses d'accueil sont rares et mal adaptées à la demande. Il n'y a pas toujours d'hôtels dignes de ce nom. Flaubert, comme Chateaubriand d'ailleurs, avant lui, loge dans un caravansérail plein de cafards, de puces et de poux. Xavier Marmier Joseph de Saulcy s'y risque, lui, en compagnie de voleurs.

On comprend alors pourquoi Lady Egerton conseille en 1861 d'emporter avec soi des tentes selon le nombre des voyageurs, une cantine contenant des couteaux, fourchettes, cuillères, plats, assiettes, tasses et soucoupes, des gourdes à eau, des bouchons de bouteilles et de solides tire-bouchons, des bougeoirs et une provision de chandelles, des lits de fer, des moustiquaires, etc. et ceci en plus des provisions.

Les recommandations de notre voyageuse britannique peuvent certes, paraître pittoresques, elles ne sont pas cependant sans fondement. Selon le guide Joanne du milieu du siècle « à l'intérieur de la Grèce, de l'Asie, de la Syrie on ne peut voyager qu'à cheval et loger sous la tente ». La situation paraît meilleure en Turquie et en Egypte.

Selon certains voyageurs le bassin occidental de la Méditerranée n'est pas mal pourvu en hôtels, quoique le réseau souffre de certaines insuffisances. Revenons à Lubomirski. S'adressant aux gens qui veulent voyager « grandement » comme il dit, il livre ainsi son expérience : « Sur le littoral de l'Adriatique, on ne rencontre plus de ces hôtels bâtis sur le modèle suisse, avec table d'hôte, cabinets de lecture, appartements, restaurants et prix affichés dans les chambres. Si vous demandez un appartement dans un hôtel de l'Adriatique ou de la Sicile et si vous vous faites servir chez vous, on vous donnera des chambres énormes, démeublées, avec des lits à ressorts, on vous servira une nourriture nauséabonde et on vous prendra plus cher que dans le meilleur hôtel de Rome ou de Milan. (...) En général, la vie n'est pas chère dans cette partie de l'Italie, mais le voyageur est indignement exploité, s'il ne se défend pas. (...) Le manque de confort est tel qu'on quitte la Sicile avec plaisir, surtout pour se rendre à Malte où la présence des Anglais fait espérer une compensation. Sans être extraordinairement bon, l'hôtel *Imperial* de Malte est habitable, à raison de 20 Fr par personne et par jour et de 10 Fr pour les domestiques. L'hôtel *Bertrand* de Tunis est un des meilleurs de la côte africaine. Le cuisinier de l'hôtel, ancien employé de la maison Potel et Chabot cuisine délicieusement et si les appartements ne sont pas luxueux, ils sont au moins propres et bien tenus. Quand *Au Bon Marché*, il est fabuleux. (...) En Algérie la vie est aussi à très bon marché dans les petites villes ; la pension, en usage pour les voyageurs de passage, comme pour les clients, est de 7Fr 50 c. par jour (indistinctement, maîtres et domestiques), mais, on est mal couché, mal logé, mal couvert et le moindre extra augmente la note dans des proportions inquiétantes. A Constantine, l'hôtel *de Paris* est bien tenu, les prix sans être bas sont très raisonnables. Les hôtels d'Alger sont détestables et les prix exorbitants. On y achète

fort cher un confort incomplet. Les hôtels de Bône, Philippeville sont mauvais, ceux de Batna, Elkantra, Biskra, Sétif ressemblent aux auberges de rouliers. »

Lubomirski présente donc ici le réseau hôtelier avec le souci de donner le meilleur rapport qualité-prix. Mais, certains voyageurs choisissent de loger suivant d'autres critères. Castellan, par exemple, déclare « lorsque, dans mes voyages, j'ai fait quelque séjour dans une ville, j'ai cherché, autant qu'il m'a été possible, à me loger dans un endroit élevé, d'où je pusse découvrir un vaste horizon ou un bel aspect. Indépendamment de cet avantage, on y jouit toujours d'une plus grande clarté, on y respire un air plus pur ». A Péra la petite maison sur les hauteurs de la ville qu'il choisit d'habiter a un autre avantage. « Elle appartient à une bonne veuve », dit-il, « qui se prétend d'origine française et qui parle en effet notre langue avec assez de facilité. Les conseils de cette brave femme nous ont déjà été fort utiles, et, dans la simplicité de son cœur, elle nous donne beaucoup de renseignements que nous n'obtiendrions pas de ceux qui, sous le nom de drogmans, font le métier d'interprète et de courtier de bien des marchandises ».

Cette curiosité, cette soif de comprendre constituent une autre dimension dans la personnalité du voyageur du XIXe siècle. L'histoire naturelle et la géographie, deux disciplines devenues maintenant traditionnelles dans les préoccupations des voyageurs, conservent tout leur intérêt parmi eux. Mais, en plus l'attention se focalise de plus en plus sur le passé antique ainsi que sur la vie sociale (en particulier la diversité ethnique, les métiers, les femmes, les lieux de sociabilité, les coutumes, etc.)

Evidemment, des divergences d'appréciation peuvent être relevées entre les voyageurs. Prenons le cas de la vieille ville arabe ou turque. Celle-ci reste un objet de curiosité à cause de sa forme circulaire ou ovale et à l'étroitesse de ses rues et grâce aussi à son architecture et ses monuments. Mais tous ne la voient pas de la même manière. Ainsi de la ville d'Istamboul Alexis de Valon retient une image pour le moins disgracieuse.

« Ses rues », dit-il, « sont plus étroites, plus immondes, plus puantes encore que celles de Galata ou de Péra. Des baraques de bois mal construites et mal peintes, sortes de cages percées d'une infinité de fenêtres grillées, avec des étages en saillie sur le rez-de-chaussée, bordent à droite et à gauche ces passages où se presse sans bruit une foule de toutes couleurs. Le pavé, fait de petites pierres posées dans la poussière, se dérange sous vos pieds et vous expose à des chutes continuelles, fort désagréables dans ces rues où, faute d'écoulement, chaque trou est une flasque d'eau et de boue noire ».

Maxime du Camp, quant à lui, se plaît à montrer l'aspect enchanteur de la même ville. « Lorsque je sortis, je marchai devant moi, laissant au hasard le soin de me conduire à travers mille ruelles entrecroisées où le ciel disparaît sous les toits avancés des maisons. A chaque pas ce sont des spectacles inattendus et charmants ; au bout d'une rue c'est la silhouette d'une mosquée effilant ses minarets à travers les arbres ; à mes côtés, c'est un flocon de pampre que le vent balance et que le soleil vient doré en riant. Toute la ville est ainsi remplie d'aspects enchantés, partout on les rencontre, toujours beaux et toujours neufs. On a dit dans bien des livres que l'intérieur de Constantinople était laid et infect ; on a eu tort : chaque coin de rue a son paysage, chaque maison ses merveilles ; ceux qui se sont plaints n'ont point eu le courage d'affronter les innombrables chemins d'Istamboul ».

Par ailleurs, il faut remarquer que le regard porté sur l'autre ne dépasse pas toujours les stéréotypes. Là aussi, certains sont positifs, d'autres négatifs.

Les premiers voyageurs du siècle annoncent la couleur en faisant du Turc à la fois « le tyran des Grecs et l'esclave du Grand Seigneur; le bourreau d'un peuple sans défense et la servile créature qu'un pacha peut dépouiller de ses biens, enfermer dans un sac de cuir et jeter au fond de la mer » (Chateaubriand), en somme, une personne qui passe ses jours à « ravager le monde ou à dormir sur des tapis, au milieu des femmes et des parfums ».

Pour Lubomirski « la journée d'un Arabe, malgré son désarroi apparent, est réglée », dit-il, « comme un papier à musique et tout aussi uniforme ; le matin : prière, ablutions, flânerie et bavardage toute la journée ; trois autres oraisons ; au coucher du soleil, prière ; la nuit, orgie. Quant au manger, l'Oriental en général et le Tunisien en particulier n'ont pas d'heure fixe pour ce faire. Ils avalent un fruit, un bonbon, un gâteau, rongent une tête de mouton grillée, chez eux, au café, au restaurant, dans la rue, boivent force tasses de café et se portent admirablement malgré cette étrange hygiène ».

Les Grecs ne sont pas mieux traités. Sont-ils dignes de leurs ancêtres alors qu'ils ne sont plus capables de parler le grec ancien et qu'ils ne savent rien de leur glorieux passé ?

« Ô Grèce ! Terre classique ! » S'écrie Gautier à la vue de deux Grecs coiffés de bonnets de coton. « Ton intention était-elle de me navrer le cœur et de me faire perdre ma dernière illusion en m'apparaissant sous la figure de deux de tes fils mitrés du casque à mèche bourgeois ? »

D'autres stéréotypes sont à mettre cette fois-ci à l'actif de l'Orient, à savoir l'hospitalité, la discrétion, la beauté de la physionomie, etc. Là on peut se contenter de citer Castellan qui nous raconte comment il en est venu à juger de la bonne moralité des Turcs.

« Un de nos amis revenait de Constantinople avec un sac de mille piastres », dit-il. « En débarquant à l'échelle de Tophana, le sac se crève, les pièces tombent et s'éparpillent sur le quai et quelques-unes même roulent jusque dans la mer. Aussitôt, la foule se précipite, chacun ramasse autant de piastres qu'il peut. Le propriétaire, fort inquiet, suit tous leurs mouvements ; mais il se rassure un peu lorsqu'il voit que, de toutes parts, on vient déposer les pièces dans le sac qui était resté sur la grève. Les bateliers plongent même dans la mer, pour y repêcher les pièces qui y étaient tombées. L'Européen voulait être généreux envers cette foule : chacun se retire en disant qu'il n'a fait que son devoir, et que d'ailleurs, il y aurait trop de gens à récompenser. Un hamal se charge ensuite du sac, et l'apporte chez notre ami. On juge bien qu'il eut la curiosité de compter la somme ; il s'attendait à un mécompte, mais, à sa grande surprise les mille piastres y étaient. Ne pouvant en croire ses yeux, il les recompta ; il n'en manquait pas une seule. » Et notre voyageur d'ajouter : « Ne serait-ce que chez les Turcs, qu'on trouverait autant de délicatesse dans la classe la plus pauvre du peuple ? Quoi qu'il en soit, elle indique au moins un principe de justice et de bonne foi qui leur fait honneur ».

Mais, quelque soit le jugement porté et le préjugé qui le sous-tend le regard porté sur l'autre reste riche et évocateur.

Que peut-on dire en conclusion sinon remarquer que la Méditerranée des voyageurs est au XIXe siècle moins vaste et plus sélective qu'elle ne l'est aujourd'hui.

Moins vaste parce que le limes touristique, qui ne s'éloigne pas encore beaucoup des franges côtières, est en-deçà des limites fixées par les voyageurs dans leurs guides.

Plus sélective parce que en attendant les congés payés, le voyage reste le privilège de gens riches qui sont en plus disponibles.

Mais, en faisant valoir le départ pour le plaisir de la découverte les voyageurs du XIXe siècle annoncent la démocratisation du rêve et c'est ce que vivent aujourd'hui bon nombre de méditerranéens.