

Dorottya MIHÁLYI

Renseignements généraux pour touristes vers l'Algérie et la Tunisie dans la deuxième moitié du XIX^e siècle

Il ne faut pas rappeler que les habitudes de voyager au XIX^e siècle étaient très différentes de celles de nos jours. Pour les caractériser, nous pouvons évoquer la lenteur et le manque de confort. Néanmoins, le voyage avait un certain romantisme : longues attentes, découvertes, nostalgie, exotisme et des sentiments semblables apparaissent entre les lignes des récits de voyage. Le XIX^e siècle peut être marqué par un développement important au niveau des moyens de transport, ce qui rend les déplacements plus simples et ce qui augmente le désir de voyager. Ainsi, l'homme de la deuxième moitié du XIX^e siècle prend la route de plus en plus souvent, et il va de plus en plus loin (Gyömrői 1934). Cela amène le changement de l'attitude à l'égard des déplacements et entraîne une différenciation des objectifs des voyages.

Avec la colonisation, l'Afrique du Nord apparaît comme une nouvelle destination qui attire les Français¹. À partir des premières actions militaires en Afrique du Nord (prise d'Alger en 1830), de plus en plus de personnes partent à la découverte du territoire : soit pour des raisons officielles ou économiques, soit menées par la curiosité. Au début, la traversée de la mer n'est permise qu'aux officiers de l'État et aux soldats, mais, vu qu'une demande se manifeste de la part des touristes, ceux-ci auront bientôt la possibilité d'aller en Algérie ou en Tunisie. Par conséquent, il sera bientôt possible de se rendre en Afrique du Nord même sans être employé de l'État. Ainsi, le nombre des séjours touristiques se multiplie rapidement. C'est le contexte dans lequel nous allons étudier les différentes manières de se rendre en Algérie et en Tunisie avant l'an 1900 et les précautions proposées par des guides touristiques de l'époque.

Même si les objectifs des voyageurs sont très variés (repos, thérapie, curiosité, plaisir, travail) la présence en grand nombre des guides de voyage peut nous surprendre. Surtout si on prend en considération que le genre des guides de voyage modernes naît aux années 1830². Avec ces livres, les voyages touristiques deviennent programmés et uniformisés. Même si selon la définition, le voyageur ne suit jamais les itinéraires proposés pour touristes (Gannier 2001 : 118-119), les guides touristiques nous offrent beaucoup d'informations sur le contexte des voyages. Nous y trouvons des indications sur les itinéraires, les moyens de transport, les prix, les logements, les attractions, les propositions de programme et les croyances sur le pays décrit.³

¹ Tandis que le grand nombre des récits de voyage et d'autres types de publications montrent que l'Afrique du Nord (notamment l'Algérie et la Tunisie) est une destination populaire pour les Français, les ouvrages critiques traitant le sujet ne mentionnent que les montagnes et les stations balnéaires comme lieux privilégiés du tourisme.

² En Europe, Karl Baedeker rédige la première série de guides touristiques (Mittl 2007).

³ Les guides de voyage sont d'excellentes sources au service du chercheur qui veut connaître et comprendre le contexte d'un voyage. Cependant, ils restent encore très peu exploités. Pour cette raison, plusieurs

Pour comprendre les renseignements pratiques des guides touristiques, il est d'abord nécessaire de présenter brièvement le développement technique et les principales caractéristiques des déplacements du siècle.

Même si des changements techniques importants surviennent, les moyens de transport qui existaient déjà avant la première révolution industrielle restent en usage, même s'ils ne sont plus de solutions exclusives pour aller d'un point à l'autre (Marchand 2006). L'explication réside dans le fait que le train et le bateau à vapeur circulent sur une voie fixe : le premier a besoin de rails, le dernier de l'eau d'une certaine profondeur. Ainsi, la plus grande partie du territoire des pays n'est accessible qu'à pied ou à dos d'animal.

En France, la poste est le premier fournisseur du transport en commun (Bretagnolle et Verdier 2014). En assurant quelques sièges pour les voyageurs sur les diligences, elle devient le premier service régulier et fiable qui circule (plus ou moins) selon des horaires fixes. Sur le territoire de l'Empire germanique, en 1748, Marie-Thérèse rend obligatoire par sa patente de Poste l'installation des bureaux de poste dont l'une des conséquences serait la circulation régulière des diligences⁴. Cela va marquer le début du transport en commun régulier, lié aux horaires fixes. L'exemple va bientôt se répandre en France et entraîne la création du système de diligences et de malle-poste. La première assurait des places pour plusieurs voyageurs, tandis que la deuxième ne pouvait se charger que de quatre voyageurs au maximum⁵ (Marchand 2006). La diligence ne peut garantir que le transport d'un nombre limité de voyageurs et ses frais sont élevés. Les prix vont seulement baisser avec l'apparition du transport en commun au sens strict, plus concrètement avec le train. En France, la poste aux chevaux fonctionne depuis le XVII^e siècle. La fréquence des diligences et la qualité du transport varient selon des régions. La poste offre d'ailleurs plusieurs sortes de service : il est possible de louer des chevaux pour une distance concrète, allant d'un bureau de poste à l'autre, ou de louer un « maître de poste » qui accompagne le voyageur comme un guide. Dans ce cas-là, l'itinéraire est lié à celui du maître de poste. À partir du XIX^e siècle, la poste loue des voitures avec ou sans cheval (Marchand 2006).

Après l'invention du chemin de fer en 1825, ce moyen de transport se développe rapidement. En France, la première ligne destinée au transport des voyageurs s'ouvre entre Paris et Saint-Germain en 1837. Elle sera suivie par celle de Paris-Lyon-Marseille inaugurée en 1857. Cette ligne relie les villes les plus importantes de la France (Czére 1989). Elle est aussi considérable du point de vue des voyages, car la plupart des voyageurs partent de Paris vers l'Algérie (Dupuy 2001).

chercheurs s'occupant des voyages attirent l'attention sur la nécessité de l'analyse des guides de voyage. Ainsi Stéphan Blond dans son étude intitulée « N'oubliez pas le guide ! *L'itinéraire d'une partie de l'Europe* de Louis Dutens » (Blond 2010) ou Géza Szász dans son étude intitulée « Instrument du voyage ou source ? La contribution des guides de voyage à la connaissance de la Hongrie au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles » (Szász 2018).

⁴ Site officiel du musée numérique de la Hongrie. [En ligne] <https://hu.museum-digital.org/portal/singleimage.php?imagenr=384409>.

⁵ Il faut cependant noter que l'emploi du mot est incertain tant dans les ouvrages consacrés au sujet que dans les récits de voyage.

La vapeur transforme aussi la circulation fluviale et maritime. Avant, les navires dépendaient avant tout du vent. Même si le bateau est toujours exposé aux conditions météorologiques, la vapeur combat le vent avec succès, et le voyage devient plus prévisible, ponctuel et fiable⁶ (Marjai 1981). À cela s'ajoute que les bateaux à vapeur sont construits en métal (en non pas en bois), ce qui les rend encore plus résistants. Après une courte lutte entre partisans du voilier traditionnel et du bateau à vapeur, ce dernier gagne, et assure la correspondance régulière entre les deux rives de la Méditerranée.

Les deux nouveautés techniques, le bateau à vapeur et le train, sont rapidement devenues accessibles pour une grande partie de la population occidentale. Tout d'abord, les bateaux circulaient essentiellement au service de la poste et, à l'instar des diligences, ils se chargeaient de quelques voyageurs. Après la colonisation, de plus en plus de bateaux sont partis pour transporter les fonctionnaires d'État et les touristes entre la France et l'Afrique du Nord. Le déclin de la piraterie en Méditerranée (J. Nagy 2014) a aussi augmenté la fréquence de la circulation des paquebots⁷.

Les cabines du bateau sont divisées en trois ou quatre classes en fonction du niveau de confort. La différence entre la première et la quatrième classe était importante : tandis que les voyageurs de la première classe ont été logés dans des cabines luxueuses, et ont pu fréquenter le restaurant et regarder des spectacles, les voyageurs de la classe la plus pauvre étaient enfermés dans les pièces du fond, étroites, encombrées et sans aération (Marjai 1981 : 103). Pour eux, le prix du billet ne comprenait pas de restauration. En général, cette dernière classe a été occupée par des gens pauvres, désespérés qui ont pris la route pour s'enfuir et pour recommencer leur vie. Au début, les bateaux entre la France et l'Algérie ont été réservés aux fonctionnaires d'État et aux soldats. Ils sont partis tous les huit jours, et le trajet durait en général plus de soixante heures. Les particuliers ou les touristes ne pouvaient voyager qu'à partir de 1835 et seulement en nombre limité : 8 personnes en deuxième classe, 10 en troisième. La première classe était réservée aux fonctionnaires d'État (Dormoy 2003). À partir des années 1840, le trajet était plus rapide et plus fréquent. Suite à l'augmentation du nombre des passagers, plusieurs compagnies maritimes (gouvernementales et privées) ont été créées, ainsi la *Compagnie des Messageries royales*, fondée par Charles Bazin, ou la *Compagnie générale transatlantique* par Emile et Isaac Pereire. Cette dernière est devenue l'une des plus importantes, et est restée en activité jusqu'en 1975. Nous pouvons donc voir que le trafic entre la France et l'Afrique du Nord est de plus en plus soutenu. Cependant, le niveau de confort ne change que lentement. D'après l'un des guides écrits en 1862 :

Il est à désirer que la compagnie des Messageries impériales ou Arnaud et Touache frères fasse le service des côtes de l'Algérie, et donne ainsi satisfaction aux trop justes réclamations des voyageurs parqués comme des bêtes sur le pont ou dans les cabines des paquebots de l'État, quand toutefois ils peuvent y trouver de la place, même avec

⁶ Dans des conditions météorologiques extrêmes, il arrive que les voyageurs doivent attendre plusieurs jours au port.

⁷ L'appellation « paquebot » est le plus souvent utilisée dans les guides touristiques pour désigner les véhicules qui circulait entre les deux bords de la Méditerranée.

leur argent et au prix de grandes tortures. Les officiers de la marine impériale ne se plaindront pas de cette modification importante, et le public encore moins ; tous n'auront qu'à y gagner. Les voyageurs qui, du reste, redoutent la traversée d'Alger à Oran ou à Bône, pourront s'y rendre par terre, et en diligence, mais en été seulement (Piesse 1862 : XVII-XVIII).

La vitesse modifie la sensation du voyage, et provoquant un débat entre traditionalistes (préférant les moyens de transport sans vapeur) et modernes (partisans du développement technique). Elle est aussi à l'origine d'une nouvelle pensée philosophique (Onfray 2011). Évidemment, il ne faut pas penser à la vitesse au sens du XXI^e siècle, comme le TGV ou le Shinkansen ; pourtant, le mouvement du train choque le voyageur de l'époque. Pour certains, la vitesse a un caractère hostile : le train qui roule trop vite ne permet pas de contemplation tranquille car le paysage glisse rapidement devant la fenêtre. En plus, par un phénomène inexplicable, les voyageurs n'aiment pas autant échanger dans le train que dans la diligence. Ainsi, avec le train, on perd la possibilité de lier de nouvelles amitiés et de connaître profondément le pays parcouru (Schivelbusch 2008). Pour faire sentir ce qui est derrière cette vitesse inimaginable, aujourd'hui pour aller de Paris à Marseille, il nous faut trois heures vingt minutes en TGV ; à l'époque, le même trajet durait à peu près seize heures (Dupuy 2001). Au lendemain de l'invention du bateau à vapeur, la durée d'un trajet entre Marseille et l'Algérie pouvait atteindre les cinquante heures (ou même plus en cas de mauvaises conditions météorologiques) ; aujourd'hui, en avion, cela fait à peu près une heure trente minutes. Même si cela se double avec le temps d'embarquement et de décollage, le trajet dure seize fois moins de temps qu'au XIX^e siècle⁸.

En ce qui concerne l'ensemble du voyage, nous pouvons distinguer trois étapes. Dans la première, le voyageur se rend de chez lui jusqu'à un port (le plus souvent à Marseille ou à Toulon). Ensuite, il traverse la mer. Enfin, il fait des déplacements sur le continent africain. Souvent déjà la première étape remplit une place importante dans le récit de voyage. Le paysage le plus souvent décrit est celui de la ligne Paris-Lyon-Avignon-Marseille.

Le fait que cet itinéraire est le plus souvent utilisé et que de plus en plus de personnes voyagent au Maghreb est prouvé par le nombre accru des voyages organisés par des agences de voyages. Il ne s'agit pas des voyages touristiques comme aujourd'hui : les agences de voyages s'occupent seulement du trajet, en proposant des billets de Paris à Alger. Cela épargne au voyageur la corvée de trouver des correspondances et de chercher des chambres d'hôtel pour passer les nuits entre l'arrivée du train et le départ du bateau. Au lieu de tout cela, les agences de voyages se chargent, pour un certain prix évidemment, d'organiser toutes les nuances du voyage aller-retour. Pourtant, elles ne s'occupent pas de la réservation en Afrique. L'apparition des agences de voyages est aussi une des nouveautés qui va avec le développement des moyens de transport et qui modifie radicalement le caractère des voyages. Ces faits contribuent ensemble à la naissance du tourisme.

⁸ Nous devons noter ici que même si l'avion raccourcit radicalement la durée du trajet, le ferry a besoin de 20-29 heures pour traverser la Méditerranée. Voir : Site officiel d'aferry. [En ligne] <https://www.aferry.fr>.

Non seulement les agences de voyages influencent le déroulement du voyage, mais aussi des guides touristiques qui, comme nous l'avons déjà dit, apparaissent en grand nombre après les premiers voyages-découvertes effectués dans les pays du Maghreb.

Au sujet du contenu des guides touristiques⁹, nous pouvons constater que la plupart s'organisent selon le même schéma. Ainsi, la première partie contient des renseignements généraux parmi lesquels on trouve en général des voies possibles et recommandées entre la France et l'Afrique du Nord, quelques conseils pour la préparation du voyage et des informations sur les conditions d'hygiène. Ensuite, les livres énumèrent des informations sur l'histoire et la géographie du pays (flore et faune, régions, désert, montagne), des projets de séjour possibles et détaillés, et, enfin, des itinéraires à l'intérieur du pays de destination. Cependant, au niveau de leur contenu et de leur construction, ils se diffèrent considérablement des guides touristiques de nos jours. Cela a deux explications : l'une réside dans les différences entre tourisme du XIX^e siècle et tourisme contemporain, l'autre dans la relation spéciale et privilégiée entre la France et le Maghreb.

D'après le contenu des guides sur l'Algérie et la Tunisie, les voyages touristiques signifiaient un séjour actif sur le terrain, qui comprenait aussi un tour dans une partie du pays, choisie à l'avance. Cela veut dire qu'ils servaient moins le divertissement que la quête de l'inconnu. La relation coloniale a donné une couleur particulière aux voyages que l'on pourrait caractériser par des notions contradictoires. D'une part, les colonies sont des *pays bien connus* car on entend en parler partout, mais pour ceux qui n'y travaillent pas, elles restent des *pays inconnus* qu'on doit découvrir pour comprendre en réalité le contenu des nouvelles diffusées par les organes de presse. Dans la conception des Français, l'Algérie est la *continuation d'outre-mer de la France*¹⁰, alors que du point de vue de la géographie et de l'histoire, elle est un *pays à part*. Dans la conception française se mélangent ainsi une sorte de fusion¹¹ et de l'écart. Il faut aussi tenir compte du fait que, pour beaucoup de personnes désireuses de recommencer leur vie, le voyage vers les colonies est souvent un voyage « aller simple ». Les guides de voyage sont aussi rédigés à leur intention.

Les guides donnent des conseils, aujourd'hui assez surprenants, aux voyageurs. Cependant, ils représentent parfaitement les habitudes et les préoccupations de l'homme de l'époque. Par conséquent, ils peuvent être jugés comme un certain miroir de l'époque. Comme les guides recueillent toutes les informations dont le voyageur aurait pu avoir besoin, ils sont très détaillés. De ce fait, ils sont des sources d'information importantes sur l'évolution des habitudes de voyager, sur le développement des moyens de transport et l'organisation du transport en commun et, d'une certaine façon, sur les préconceptions de l'homme de l'époque.

Le premier guide que nous avons trouvé date de 1836. C'est une apparition relativement précoce, si l'on considère que la traversée pour les non-officiers était

⁹ La liste des guides de voyages utilisés se trouve dans la bibliographie.

¹⁰ Nous devons noter ici que, en vertu des contrats de protection avec les deux autres pays, la Tunisie et le Maroc s'attachent moins étroitement à la France que l'Algérie. Ainsi, dans la tête des Français, ils restent des pays plus autonomes que l'Algérie. En conséquence, leurs frontières sont plus mises en évidence.

¹¹ Cf. la « second France » chez Jean Barbier (Barbier 1855).

seulement permise à partir de 1833. Cela veut dire que déjà trois ans après le commencement des voyages touristiques, l'intérêt envers l'Algérie était tel qu'il était rentable de rédiger et d'imprimer un guide touristique d'à peu près deux cent cinquante pages (Pignel 1836). L'an 1848 change les relations entre la France et l'Algérie car la relation coloniale figure désormais dans la Constitution. Cela apparaît dans un nouveau guide publié en 1848 par E. Quetin, qui écrit que :

Ce pays et ces hommes ne sont pas sans intérêt pour nous, et chaque pas que nous ferons dans cette belle colonie nous rappellera avec orgueil que ce sont les nobles enfants de la France qui chaque jour font pénétrer partout les arts et les sciences des sociétés européennes, ayant pour cortège les progrès de l'agriculture, du commerce, et le bien-être général des hommes (Quetin 1848 : 1).

En 1862, Louis Piesse publie un guide de voyage (Piesse 1862) qui fait aussi partie de la collection « Guide-Joanne ». Il s'agit d'un guide rédigé soigneusement car son auteur a utilisé non seulement ses propres expériences faites sur le terrain mais, pour créer un livre détaillé et utile, des ouvrages vulgarisateurs, indiqués dans une vaste bibliographie. Le fruit de son travail minutieux est un guide de plus de cinq cents pages qui vit plusieurs réimpressions avec un contenu modifié ou complété. Cette série de rééditions permet d'ailleurs de suivre l'expansion coloniale (Marlier 2011).

Dans l'introduction, le guide de 1836 énumère plusieurs arguments pour visiter l'Algérie : la facilité de traverser la Méditerranée (en raison de l'utilisation du bateau à vapeur et de la diminution des actes de piraterie), la beauté du climat de la régence d'Alger, la richesse du sol et les usages des indigènes. Puis, on apprend qu'Alger est une ville francisée, une possession de la France. Ainsi, un voyage effectué sur le terrain, n'est plus « qu'un voyage d'agrément » (Pignel 1836 : 2). Pour aller de Paris à Alger, dix jours suffisent. Chaque voyageur devait disposer d'un passeport, délivré en général à la préfecture et, dans certains cas, d'une autorisation d'embarquement émise par le ministère de la guerre ou du commerce.

Plusieurs guides conseillent de ne pas choisir un navire de commerce. Comme explication, le guide de 1836 ajoute le suivant :

Toutefois il est bon de remarquer qu'il en est des navires du commerce comme des voitures publiques : les uns sont gros, les autres sont petits ; ceux-ci sont dégoûtants de malpropreté, ceux-là n'ont pas même une cabine où l'on puisse se mettre à l'abri de la lame (Pignel 1836 : 79).

Cependant, le voyage n'était pas confortable au bord des autres navires non plus. Le guide de Pignel énumère plusieurs sortes de bâtiments qui étaient à la disposition des voyageurs. Il mentionne par exemple des « bâtiments de guerre » qui « n'ont pas toujours des couchettes pour les passagers ordinaires [...] et les femmes surtout n'y sont pas commodément logées » (Pignel 1836 : 80). Pour s'offrir un certain confort, le voyageur peut acheter des petits matelas sur les quais des ports (Pignel 1836 : 81). Et « quand on voyage avec des dames, il est prudent de se munir en plus de couvertures de laine » (Pignel 1836 : 81). Concernant les repas, il est déconseillé de ne pas le prendre à la cantine du bateau, car « les capitaines des bâtiments voient cela d'un mauvais œil, parce que le prix de la nourriture est pour eux presque tout bénéfice

lorsque les passagers sont atteints du mal de mer, ce qui arrive à 90 personnes sur 100 » (Pignel 1836 : 82-83).

Autant de guides, autant de conseils contre les « effets de la mer » (Pignel 1836 : 86). Pignel considère que le mal de mer a plusieurs étapes. Tout d'abord le voyageur devient victime des pensées négatives : les souvenirs de la famille, des amis, de la vie paisible. Ensuite viennent les symptômes physiques : tête lourde, poitrine oppressée, cœur embarrassé, affaiblissement. Enfin, « [o]n devient indifférent à tout ce qui se passe autour de soi, les plus tendres affections sont oubliées pour faire place au plus profond égoïsme » (Pignel 1836 : 86). Pour se protéger contre le mal de mer, Pignel recommande de manger suffisamment (malgré le mal de mer) pour avoir de l'énergie pour « supporter l'indisposition » (Pignel 1836 : 87) tout au long du voyage. Le meilleur est de manger de l'orange car « ce fruit, mangé en petite quantité, rafraîchit et dissipe les maux de cœur » (Pignel 1836 : 87). Si ce régime n'a aucun résultat, il faut « se coucher dès que l'on se sent indisposé » (Pignel 1836 : 87). Pour calmer le futur voyageur, il ajoute que le mal de mer n'est pas dangereux et ne dure pas longtemps : « Il se dissipe au bout de quatre ou cinq jours ; du reste il n'est pas effrayant puisqu'on n'en meurt pas et que le mot magique de *terre* prononcé par le matelot en vigie, suffit pour guérir immédiatement. » (Pignel 1836 : 87) Le guide de 1848 reconnaît que contre le mal de mer il existe « mille et un moyens [...] tous plus inefficaces les uns que les autres » (Quetin 1848 : 2). Pour échapper au malaise, il conseille de « se serrer fortement le ventre au moyen d'une large ceinture à boucles, et à manger peu. Cette partie du corps ainsi maintenue, les effets du roulis, seule cause du mal de mer, sont presque insensibles. » (Quetin 1848 : 2) En 1855, Jean Barbier reprend la même idée de « mille et un moyens » mais comme solution, il propose « de prendre de l'air le plus souvent possible et de ne pas rester sans manger » (Barbier 1855 : XII). Achille Fillias consacre un long passage à la traversée. D'après lui, « la traversée sera plus ou moins agréable, plus ou moins longue, suivant l'état de la mer et le tempérament du passager » (Fillias 1865 : 116). Selon lui, le mal de mer est presque inévitable et il « plonge ceux qu'il atteint dans une prostration complète » (Fillias 1865 : 116). Il avoue que malgré les nombreux remèdes proposés « bien peu de personnes échappent à ce malaise étrange » (Fillias 1865 : 116). D'après Fillias, les marins conseillent des boissons fortes et le mouvement ; au contraire les « voyageurs expérimentés » recommandent de rester couché et manger légère. Fillias suggère comme remède de boire quelques gouttes d'eau de mélisse puis rester couché et manger « des aliments d'une digestion facile » (Fillias 1865 : 116). Enfin, pour rassurer ses lecteurs, il ajoute qu'une fois arrivé, tout mal disparaît. Malgré les effets désagréables de la mer, il dessine une image favorable des activités que l'on peut faire pendant les jours du voyage : bibliothèque, piano, partitions de musique, jeux de dames, jeux d'échecs, jeux des cartes, observation du travail des matelots. Les nuits étoilées passées avec les autres voyageurs sont aussi agréables. Grâce à ces activités, le temps du voyage s'envole rapidement (Fillias 1865 : 116). Pourtant, si les conditions météorologiques ne sont pas idéales, l'atmosphère change :

La mer grossit, puis moutonne, puis bat, furieuse, les flancs du navire ; la lame inonde le pont ; les cordages fouettent la mâture, le vent hurle et le vaisseau gémit sous l'étreinte des vagues. – À cette heure solennelle, l'équipage est sublime : officiers,

matelots et mousses, chaque homme est à son poste, affrontent la mort sous l'œil de Dieu. Quant aux passagers, l'imminence du péril paralyse leur courage : les femmes pleurent, les enfants crient, et les hommes, même les plus énergétiques, sondent d'un œil anxieux les profondeurs de l'abîme (Fillias 1865 : 116-117).

Selon les conseils vestimentaires, le voyageur « doit se munir d'une ou de plusieurs ceintures de flanelles, pour se préserver de l'humidité ou de la grande fraîcheur des nuits, et aussi d'un court manteau à capuchon, qui doit le garantir du froid dans les hautes régions » (Quetin 1848 : 2).

Concernant le moyen de transport, dans le premier guide de Louis Piesse (1862), nous retrouvons des informations comme projetant l'avenir :

Il sera créé en Algérie un réseau de chemins de fer embrassant les trois provinces. Ce réseau se composera : D'une ligne parallèle à la mer [...]. De lignes partant des principaux ports et aboutissant à la ligne parallèle à la mer [...]. On fait espérer le prompt achèvement de la ligne d'Alger à Blinda, commencée il y a trois ans (Piesse 1862 : XIX).

L'hygiène et le climat sont aussi des sujets qui apparaissent souvent dans les guides de voyage, souvent ensemble. Fillias dit que, contrairement aux premières idées sur le climat algérien, celui-ci n'est pas dangereux ; de plus, il est semblable à celui du midi de la France. Cependant, la température baisse sensiblement dans l'après-midi. Selon lui, le climat fait augmenter l'appétit. Pour cette raison, il conseille aux voyageurs de manger avec modération, pour ne pas troubler la digestion (Fillias 1865 : 118). D'ailleurs, le climat exerce un effet sur les règles des femmes et la grossesse que l'auteur explique en détail (Fillias 1865 : 118-119). Selon Fillias, la maladie la plus fréquente est la diarrhée. Il propose aussi un traitement :

En cas d'accident, mettez sur le ventre une ceinture de flanelle : abstenez-vous de fruits, manger un peu moins à chaque repas et buvez dans la journée de l'eau de riz ou mieux de l'eau albumineuse que l'on prépare en délayant dans un kilogramme d'eau froide quatre ou cinq blancs d'œuf. Si la diarrhée n'a pas cédé en deux ou trois jours, et surtout si elle s'accompagne d'un peu de sang, il faut consulter un médecin (Fillias 1865 : 119).

Au sujet de l'hygiène, Jean Barbier évoque les conseils des médecins. Selon ses conseils, il est important de porter des vêtements chauds pour éviter l'inflammation respiratoire (Barbier 1855 : XII).

D'ailleurs, le travail intellectuel et physique est difficile à cause des conditions climatiques. Pour survivre, il est conseillé de « ne pas aller aux champs avant le lever du soleil » et de ne pas sortir à l'estomac vide (Fillias 1865 : 120). Dans les journées épuisantes, il est recommandé de prendre une sieste, mais jamais en plein air. Contre la fatigue et les maladies, Fillias explique que « la pratique en est des plus simples : elle consiste à se faire arroser à nu d'un seau d'eau froide, et à s'essuyer immédiatement » (Fillias 1865 : 120).

En Algérie, il faut faire attention à la quantité de la boisson, car boire trop est dangereux sous son climat. Selon Barbier : « Avant de boire, il est prudent de se rincer la bouche, de s'humecter les mains, et, s'il se peut, de les tremper dans l'eau ; on doit aussi faire un usage fréquent des acides. » (Barbier 1855 : XII) Comme acides, il mentionne le citron et le vinaigre, mais aussi le vin, l'eau-de-vie, et la liqueur de café.

Contre les effets nuisibles de l'eau, il conseille de se laver fréquemment les pieds, les mains et le visage. Il ajoute que les bains sont les meilleurs moyens d'échapper à des maladies inflammatoires. Cependant, toutes exagérations sont dangereuses aussi qu'un bain pris « au moment de la fatigue ou de la chaleur » et pendant la digestion (Barbier 1855 : XIII). Il est aussi important que l'eau, dans laquelle on se baigne soit coulante, car l'eau stagnante est souvent contagieuse. Pour revenir au sujet des boissons, Fillias dit que :

Pendant les repas, comme dans l'intervalle, le vin coupé d'eau ou le café noir étendu sont beaucoup préférables. Mais la bière est une boisson détestable pour l'Algérie : elle rafraîchit, c'est possible, mais elle coupe l'appétit, rend le tube digestif paresseux et donne bien vite pituite (Fillias 1865 : 121).

Le café est d'ailleurs protégé par Barbier aussi.

Au sujet des repas, d'après Barbier, il faut favoriser les végétaux sinon un repas trop lourd cause l'exubérance des humeurs et augmente l'excitabilité.

Ces renseignements, parfois contradictoires, montrent des hésitations et des incertitudes concernant les voyages d'outre-mer. Il se dessine clairement que le développement technique modifie radicalement les habitudes de voyager et que les différences géographiques et culturelles des colonies emmènent la nécessité de préparer le voyageur au défi qui l'attend. Les départs en masse vers l'Afrique du Nord et la naissance du tourisme font apparaître des guides de voyages qui deviennent les premiers fournisseurs d'informations, non seulement sur les habitudes mais aussi sur les croyances et la perception de l'inconnu.

UNIVERSITÉ DE SZEGED
doctorante
mihalyidori@gmail.com

BIBLIOGRAPHIE

BARBIER, Jean (1855). *Itinéraire historique et descriptif de l'Algérie avec un vocabulaire français-arabe [etc.]*. Paris : Hachette.

BLOND, Stéphan (2010). « Noubliez pas le guide ! *L'itinéraire d'une partie de l'Europe* de Louis Dutens », Pierre-Yves Beaurepaire et Pierrick Pourchasse (dir.), *Les circulations internationales en Europe*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, 259-278.

BRETAGNOLLE Anne, Nicolas VERDIER (2014). *Les routes de la poste à cheval de 1632 à 1830. Atlas archéologique de Touraine*. [En ligne] URL : https://www.academia.edu/13462615/Les_routes_de_la_poste_%C3%A0_cheval_de_1632_%C3%A0_1833_en_Touraine_par_Anne_Bretagnolle_et_Nicolas_Verdier. Page consultée le 20 mars 2019.

CZÉRE, Béla (1989). *A vasút története*. Budapest : Corvina.

DORMOY, Roger (2003). *Les transports maritimes à Alger, en Algérie. Premières liaisons maritimes avec l'Algérie*. [En ligne] URL : http://alger-roi.fr/Alger/transports/maritime/textes/premieres_liaisons_gamt76.htm. Page consultée le 19 mars 2019.

DUPUY, Georges (2001). *Il était une fois le PLM*. [En ligne] URL : https://www.lexpress.fr/informations/il-etait-une-fois-le-plm_642601.html. Page consultée le 28 février 2019.

FILLIAS, Achille (1865). *Nouveau guide général du voyageur en Algérie*. Paris : Garnier Frères, Libraires-Éditeurs.

GANNIER, Odile (2001). *La littérature de voyage*. Paris : Ellipses.

GYÖMREI, Sándor (1934). *Az utazási kedv története*. Budapest : Pesti Lloyd Társulat Nyomdája.

J. NAGY, László (2014). *A Magreb-országok története a 20. században*. Szeged : JATE Press.

MARCHAND, Patrick (2006). *Le Maître de poste et le messenger, les transports publics en France au temps des chevaux*. Paris : Belin.

MARJAI, Imre (1981). *Nagy hajóskönyv*. Budapest : Móra Kiadó.

MARLIER, Hélène (2011). *Les Guides Joanne : invention d'une collection*. [En ligne] URL : <https://journals.openedition.org/insitu/524>. Page consultée le 19 mars 2019.

MITTL Katja (2007). *Baedekers Reisehandbücher Funktionen und Bewertungen eines Reisebegleiters des 19. Jahrhunderts*. [En ligne] URL : <http://www.alles-buch.uni-erlangen.de/Mittl.pdf>. Page consultée le 19 mars 2019.

ONFRAY, Michel (2016). *Az utazás elmélete. A földrajz poétikája*. Budapest : Orpheusz Kiadó.

PIESSE, Louis (1862). *Itinéraire historique de l'Algérie comprenant le Tell et le Sahara*. Paris : Hachette.

PIGNEL, Armand (1836). *Conducteur ou guide du voyageur et du colon de Paris à Alger et dans l'Algérie*. Paris : Debécourt.

QUETIN, E. (1848) *Guide du voyageur en Algérie : itinéraire du savant, de l'artiste, de l'homme du monde et du colon*. Paris : L.Maison.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang (2008). *A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században*. Budapest : Napvilág Kiadó.

Site officiel d'aferry : [En ligne] <https://www.aferry.fr>. Page consultée le 27 février 2019.

Site officiel du musée numérique de la Hongrie : [En ligne] URL : <https://hu.museum-digital.org/portal/singleimage.php?imagenr=384409>. Page consultée le 21 mars 2019.

Site officiel de la SNCF : [En ligne] URL : <https://www.sncf.com/fr>. Page consultée le 27 février 2019.

SZÁSZ, Géza (2018). « Instrument du voyage ou source ? La contribution des guides de voyage à la connaissance de la Hongrie au tournant des XVIIIe et XIXe siècles. », Krisztián Bene et Ferenc Dávid (dir.), *Au tournant de l'histoire. Ruptures et reconfigurations des relations entre la France et l'Europe médiane à l'époque contemporaine*. Talmont St. Hilaire : Université de Pécs, Éditions Codex, 25-43.