

SUR LES PAS D'ALEXANDRE DUMAS

APPROCHES GÉOGRAPHIQUES DU « VOYAGE EN SUISSE »

*Walking by Alexandre Dumas' side:
a geographical approach of the book « Le voyage en Suisse »*

Xavier BERNIER¹

*Laboratoire EDYTEM (Environnements et
Dynamiques des Territoires de Montagne)
Université de Savoie*

Résumé : En juillet 1832, Alexandre Dumas entame un voyage qui va le conduire de Paris aux bords du lac Majeur. Ce périple lui fournira la matière à un ouvrage méconnu, le *Voyage en Suisse*, appelé à devenir une référence pour toute une série d'autres *Impressions de voyage*. Alors que se perpétue en Europe la tradition du *Grand Tour*, ce travail cherche à montrer toute la modernité de la démarche de Dumas dans l'histoire culturelle du voyage et dans sa restitution littéraire. Ni tout à fait récit, ni tout à fait guide, le livre de Dumas se caractérise par un empilement de genres et de modèles reconstitutifs entre lesquels l'auteur propose d'incessants allers et retours. Le *Voyage en Suisse* sert de matériau principal à cette communication de géographie historique. L'itinéraire d'Alexandre Dumas est ici reconstitué et restitué à travers la production de cartes et de graphes. C'est également tout le protocole narratif que l'on cherche à décrypter pour mieux envisager sa place dans une pratique de l'espace alpin.

Mots-clés : Alexandre Dumas, géographie historique, mobilités, voyage, guide, tourisme, Suisse

Abstract: In July 1832, Alexandre Dumas starts a travel that takes him from Paris to the Lake Maggiore. It was a special experience of travelling. This trip inspired him an unrecognized book, 'Le Voyage en Suisse'. It was the first one of a series of publications called 'Impressions de Voyage'. While at that time, the "Grand tour" becomes a tradition in Europe, this work aims to show the modernity of Dumas's approach in the cultural history of travel and its literary restitution. Nor exactly a narration or a guide, Dumas's book is characterized by a compilation of genres and restitution models. 'Le Voyage en Suisse' is the main material for this paper of historical geography. Alexandre Dumas's itinerary is reconstructed here through the production of maps and graphs. The narrative protocol is also deciphered to better understand its place in a practice of the alpine space.

Keywords: Alexandre Dumas, historic geography, mobility, travelling, 'Grand Tour', tourist guide, tourism, Switzerland

¹ Courriel : xavier.bernier@univ-savoie.fr

INTRODUCTION : DE L'EXPLORATEUR AU TOURISTE, LE VOYAGE EN SUISSE AU SERVICE D'UN LABORATOIRE GÉOGRAPHIQUE

C'est un lieu commun d'envisager la Suisse comme une terre de passages, où, quelle que soit l'échelle envisagée, les mobilités traversières ont largement contribué à l'édification des paysages et de la nation (Walter, 2004 ; Pigeon, 2004 ; Bernier, 2009). Dans leur anthologie des voyageurs français et européens, Reichler et Ruffieux (1998) insistent aussi sur la place de choix de la Suisse dans cette pratique de l'espace européen depuis au moins la Renaissance. Le voyage dans les Alpes est ainsi indissociable de la construction des savoirs à l'époque moderne (Bourdon, 2011). Et la production bibliographique s'est d'abord inscrite dans le registre des tableaux scientifiques dont Buffon (1749) et De Saussure (1779) sont les deux principales figures. Une production plus clairement littéraire a néanmoins trouvé sa place au début du XVIII^e siècle. *Les délices de la Suisse* d'Abraham Ruchat ont par exemple maintes fois été réédités à partir de 1714. En raison de sa puissance évocatrice et surtout de la personnalité de son auteur, le savant bernois Albrecht von Haller, surnommé le « Christophe Collomb des Alpes », le fameux poème *Die Alpen* (« *Les Alpes* », 1729, 1732) a aussi durablement marqué la littérature proto-touristique. Devanthery (2008) se plaît malgré tout à rappeler que pendant toute l'époque classique et des Lumières, la Suisse n'était pas vraiment un but de voyage, mais plutôt un simple lieu de passage, en particulier vers l'Italie. À la fin du XVIII^e siècle, la Suisse devient pourtant un espace à visiter. La parution et la diffusion de l'ouvrage du révérend Coxe (1779, 1782) est un déclencheur en même temps que le signe d'un changement d'époque. Traduit et enrichi de nombreux apports par Ramond de Carbonnières (1782), il devient « *un manifeste de la littérature alpestre, un livre-phare pour les lecteurs et les voyageurs romantiques* » (Reichler et Ruffieux, *op. cit.*). En ce sens, il se place déjà sur un plan différent des témoignages romantiques et contemplatifs d'un Rousseau dont paraît la même année « *Les rêveries du promeneur solitaire* » (Dumas a bien sûr aussi pu lire « *La Nouvelle Héloïse* », paru en 1761). Il annonce toute une série de guides bientôt consacrés à la Suisse, parmi lesquels ceux de Heidegger (1787), de Martyn (1788), de Reichard (1793) ou de Ebel (1795). Ce dernier est d'ailleurs à l'origine d'une production pléthorique d'« *Instructions* » et de « *Manuels* » qui a beaucoup participé aux fondements des guides touristiques alpins.

Quand Alexandre Dumas quitte Paris pour les Alpes le 21 juillet 1832, la Suisse n'est donc plus une terre à défricher pour les voyageurs. À 30 ans, il a alors surtout publié des vaudevilles et des drames historiques. Après Goethe (1775, 1779 et 1797 (Chiado-Rana, 2005)) et avant Hugo (1839) dont les carnets de voyage seront édités à titre posthume (1890 ; rééd. 2005), il participe alors à ce que l'on a déjà coutume d'appeler *le Grand Tour* (Boutier, 2004 ; Guyot, 2007). Et les Alpes, en particulier suisses, occupent

souvent une place de choix dans cet exercice. Schopp (préface Dumas, 2005) souligne combien il l'appréhende de façon élitiste et comment il se gausse volontiers des hordes, majoritairement britanniques, qui s'extasiaient devant les paysages sublimes dont les guides commandent l'admiration. Entre Paris et Arona, sur les rives du lac Majeur, Dumas effectue un périple de deux mois environ et en ramène les *Impressions de voyage en Suisse* (les éditions originales datent de 1834, 1835 et 1837) dont nous faisons le matériau principal de ce travail (sur la base de l'édition de 2005). Cet ouvrage méconnu est pourtant remarquable à plusieurs égards. Par son titre, appelé à devenir générique pour l'auteur, qui livrera des *Impressions de voyage* en Russie, dans le Midi de la France, en Sicile, à Naples, de Paris à Cadix,..., il marque le début d'une collection. Mais il se distingue surtout par un empilement de récits et un mélange des genres à travers une succession de lieux. Dans ses Mémoires, Dumas donne sa définition du voyage dans ces termes : « C'est vivre dans toute la plénitude du mot ; c'est oublier le passé et l'avenir pour le présent ; c'est respirer à pleine poitrine, jouir de tout, s'emparer de la création comme d'une chose qui est sienne, c'est chercher dans la terre des mines d'or que nul n'a fouillées, dans l'air des merveilles que personne n'a vues ; c'est passer après la foule et ramasser sous l'herbe les perles et les diamants qu'elle a pris, ignorante et insoucieuse qu'elle est, pour des flocons de neige et des gouttes de rosée ». Schopp (*op. cit.*) rappelle d'ailleurs volontiers sa tendance à s'appuyer sur les verbes exprimant la prise de possession (*s'emparer, chercher, fouiller, ramasser*) par l'entremise du regard. Écrivain, historien, conteur, touriste, journaliste, géographe, l'auteur est assurément tout cela à la fois. Au-delà d'une traversée de la Suisse, c'est aussi une traversée de l'espace européen dont rend compte *Le voyage en Suisse*. La place des montagnes et le regard porté par les sociétés sur les mondes d'en-haut se renouvelle et s'enrichit. Si Dumas se tourne vers la Suisse, c'est aussi parce que, victime d'une attaque de choléra au printemps précédent, il suit les conseils de son médecin qui lui a décrit une terre de prédilection pour qui recherche les vertus du « bon air des montagnes » (Reichler, 2005 ; *L'Alpe*, 2005). Mais le départ vers les Alpes est aussi un exil politique volontaire pour ce Républicain impliqué dans les Trois Glorieuses de juillet 1830.

L'ensemble fourni est foisonnant et constitue un véritable laboratoire géographique pour l'histoire des transports et des mobilités autant que pour une réflexion épistémologique sur le voyage. Stendhal ne disait-il pas déjà que la littérature est « un miroir que l'on tend le long d'un chemin » (*Le Rouge et le Noir*, 1830) ?

Sur la base de ce *Voyage en Suisse*, il s'agit d'abord de reconstituer le parcours d'Alexandre Dumas pour le cartographier et l'exprimer sous forme de graphe interprétatif. La diversité des moyens de transports utilisés, le choix de l'itinéraire, des étapes, des lieux visités... interrogent sur la

construction d'un itinéraire touristique autant que sur le sens à donner à cet agencement topologique. Par sa praxis de voyageur, les descriptions et les témoignages livrés dans ses *Impressions*, il propose une traversée moderne de l'espace suisse.

DE MONTEREAU (FRANCE) AU LAC MAJEUR (ITALIE), LE VOYAGE EN SUISSE D'ALEXANDRE DUMAS (1832) : UN AGENCEMENT TOPOLOGIQUE ET DES ITINÉRAIRES TOURISTIQUES

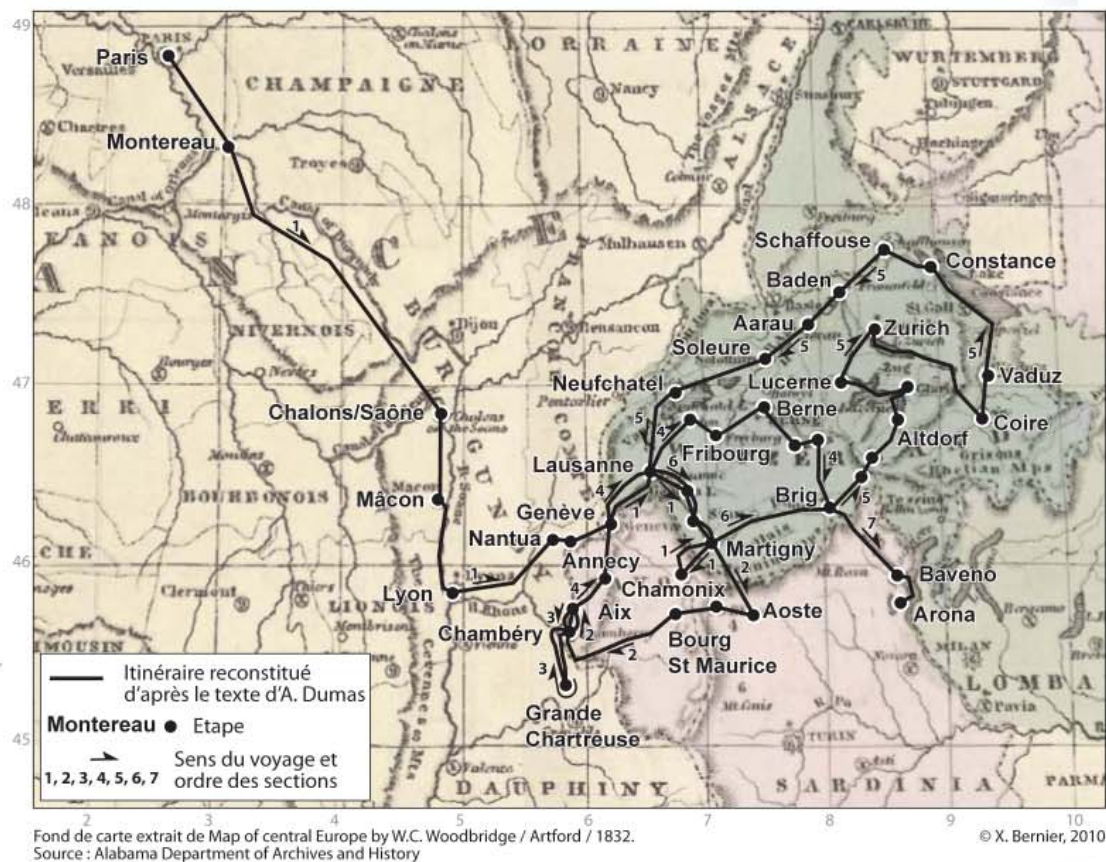


Figure 1 – De Paris à Arona, l'itinéraire d'A. Dumas dans son *Voyage en Suisse*

S'il évoque son départ en voiture de Paris, le voyage en Suisse d'Alexandre Dumas débute à proprement parler à Montereau, dont le port et au-delà la place dans la géographie des transports de l'époque, seront aussi largement évoqués par Gustave Flaubert dans *L'Éducation sentimentale* (1869). C'est le point de départ d'un périple (voir figure 1) qui va le conduire jusqu'à Lyon (section 1 de la figure), puis, après une première boucle en territoire suisse, dans les Alpes de Savoie : depuis Aoste à travers la Tarentaise avant de rejoindre Aix-les-Bains d'où il réalisera une boucle pour visiter la Grande Chartreuse (sections 2 et 3). Revenu en Suisse par Annecy et Genève, il effectuera à partir de Lausanne sa principale boucle en Suisse (sections 4

et 5), débordant au Liechtenstein (Vaduz) et dans la Confédération germanique (Constance). Enfin, à partir de Brigue, il passera le col du Simplon pour terminer son voyage à Arona dans le Royaume de Piémont-Sardaigne, sur les bords du Lac Majeur (sections 6 et 7). On a donc bel et bien affaire à un voyage international et Dumas ne manque pas de faire des comparaisons et des parallèles entre les pays, leurs habitants et leur présumées qualités et tares... Mais cette dimension internationale est surtout une plus-value à ses yeux : » J'étais parti le matin d'une principauté libre, j'avais longé une république, écorné un empire, déjeuné dans un royaume, et enfin j'étais venu me coucher dans un grand-duché, tout cela en dix-huit heures. Le lendemain, j'arrivai à Constance » (Dumas, 2005, p. 465).

Exprimé sous forme de graphe à travers la figure 2, son voyage fait apparaître une véritable proto-intermodalité dont Lausanne apparaît clairement comme le point nodal (Bernier, 2005). L'auteur ne passera pas moins de trois fois dans la ville... Brigue et Martigny seront visitées deux fois, tandis que Martigny toujours (point de départ d'un circuit autour du Mont Blanc par le col de Balme, Chamonix puis le col des Montets et Trient), mais aussi Aix-les-Bains et Interlaken (voir détails sur figure 3) serviront de base à des boucles secondaires ou à ce que l'auteur se plaît à désigner sous le terme de « courses ». Au final, le triangle Lausanne – Martigny – Brigue constitue bien l'ossature principale du parcours, révélatrice du poids de ces axes commandés par quelques-uns des principaux cols alpins : Grand-Saint Bernard et Petit-Saint Bernard, Furka, Saint Gothard, Simplon... Et l'auteur du *Voyage en Suisse* de décrire ici la qualité et la praticabilité des « routes » comme celle du Montenvers (Chamonix), « une des plus exécrables que j'aie faites ; vers la fin de l'année surtout, lorsque les gens de pied et de mulets l'ont dégradée, les parties étroites du chemin s'éboulent et alors la surface plane disparaît et fait place à un plan incliné. Or, c'est comme si l'on marchait à une hauteur de deux mille pieds sur un toit d'ardoises » (*ibid. cit.*, p. 101). Ou cette « route tremblante et suspendue » dans la région de Coire avec ce « dangereux chemin sous cette gorge infernale » (*ibid. cit.*, p. 451). Et d'insister sur le caractère plus ou moins adapté du réseau routier, quand il raconte l'histoire de « l'Anglais qui avait pris un mot pour un autre » (*vogel* pour *wagen* : oiseau au lieu de voiture) et qui, du coup, alors qu'en sortant de Gstaad, « la route cesse d'être carrossable et ne le redevient qu'à Winkel », avait renversé une calèche dans un sentier à mulets (*ibid. cit.*, p. 386)... Il démontre ailleurs une conscience très vive de la saisonnalité et de ses éventuelles conséquences : « Comme nous avançons dans la saison, de jour en jour, le Simplon pouvait devenir impraticable » (*ibid. cit.*, p. 528). La qualité des routes est clairement appréciée à l'aune de leur « carrossabilité » et de leur « praticabilité ».

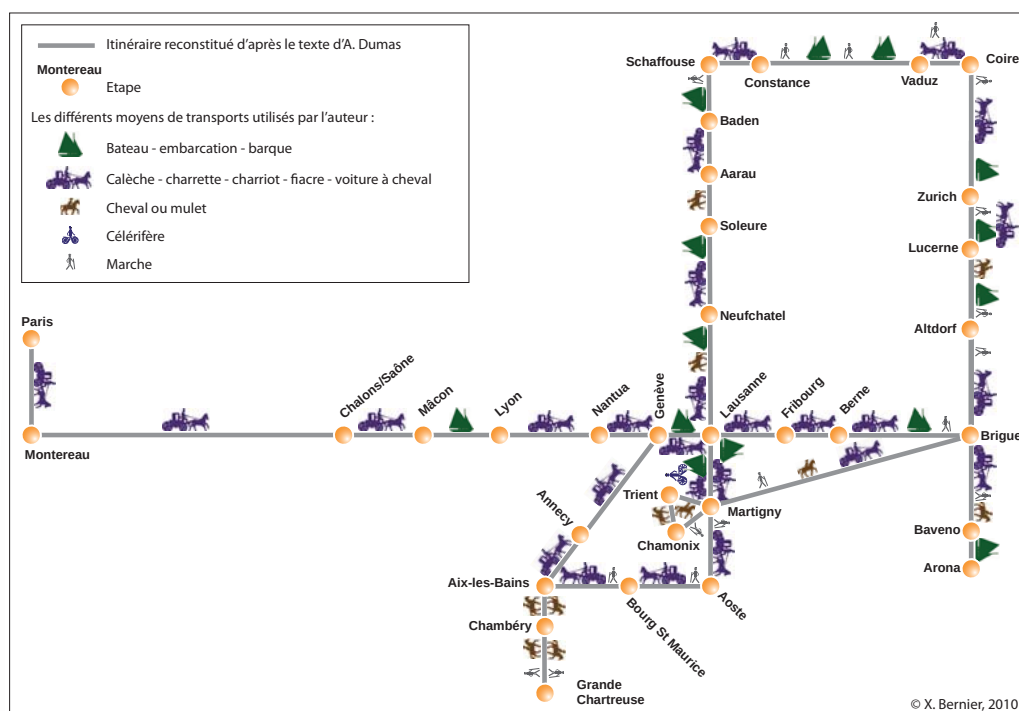


Figure 2 – Les différents moyens de transports utilisés par Alexandre Dumas dans son *Voyage en Suisse* et les principaux nœuds de son itinéraire exprimés sous forme de graphe

Mais Dumas tendrait plutôt à se féliciter de l'état du réseau routier suisse, comme par exemple quand il évoque la route de Berne jusqu'à Thoune, « une des moins monstueuses et des plus faciles de toute la Suisse. En général, les chemins des cantons de Vaud, de Fribourg et de Berne sont admirablement tenus [...], non seulement pour les gens de voiture, mais aussi pour les piétons » (*ibid. cit.*, p. 205). Ces détails apportés aux itinéraires proposent en fait aux lecteurs un exercice du voyage reproductible. L'ouvrage de Dumas retrouve donc ici les ambitions d'un guide de voyage, tel que celui-ci apparaît depuis l'Ebel et participe ainsi à la « transformation du voyage aristocratique en voyage bourgeois, du Grand Tour au tourisme » (Devanthery-Jemelin, 2007). Parce qu'il ne s'agit pas d'une restitution « mécanique et impersonnelle », le *Voyage en Suisse* préfigure déjà « les premiers Murray (français), Baedeker (allemand) et Joanne (français) » [...] qui « combine[nt] un rôle d'informateur à celui d'éducateur (voire de créateur du tourisme moderne » (*op. cit.*). Dumas cherche par exemple à faire comprendre les enjeux socio-économiques et politiques de ces routes de montagne, en particulier quand il décrit cette « route nouvelle du Saint-Gothard à Altdorf [...], profitable surtout au canton d'Uri et qui a été exécutée par lui avec l'aide de ses frères les plus riches : les cantons de Berne, de Zurich, de Lucerne, de Bâle [qui] lui

ouvrirent généreusement leur bourse à son premier appel et lui prêtèrent entre eux, et sans intérêt, huit millions qu'il acquitte religieusement en leur rendant une somme annuelle de cinq cent mille francs » (Dumas, 2005, p. 269). Comment ne pas renvoyer ici aux travaux de Pigeon (2004) ou de Walter (2004, 2009, 2011) pour comprendre, dans la profondeur historique et à travers une analyse multiscalaire, le rôle de la route du Gothard dans la construction de la Suisse moderne... ? Plus qu'un simple usager, Dumas livre pour l'époque une analyse géographique très sûre de ce qu'on pourrait appeler la géopolitique circulatoire. Par ses témoignages, il atteste aussi du caractère tangible des enjeux liés aux aménagements sur le terrain.

Les artefacts développés le long des routes autant que les repères matérialisant des passages et des limites attirent ainsi tout particulièrement son attention. Non pas tant pour eux-mêmes comme pourrait le suggérer la précision des descriptions, mais pour les spatialités et les enjeux révélés (Si l'on suit Lussault (2009, p. 20), l'espace constitue « *l'ensemble des phénomènes exprimant la régulation sociale des relations de distance entre des réalités distinctes* » et la spatialité « *l'ensemble des usages de l'espace par les opérateurs sociaux* ».). Alors que sont aménagés les premiers tunnels alpins (Gauchon, 2002), et bien que les premières occurrences dans l'utilisation de ce terme d'origine anglaise soient contemporaines de son voyage en Suisse, Dumas les décrit dans un vocabulaire plus flou, mais avec beaucoup d'admiration. Trois aménagements sont ainsi clairement décrits dans son récit. Il s'agit d'abord du tunnel des Échelles : « À trois lieues de Chambéry [La réalité euclidienne dépasse le double ; cette sous-évaluation montre combien il s'agit d'une distance vécue], nous passâmes sous une voûte qui traverse une montagne ; elle peut avoir cent cinquante pas de longueur. Ce chemin, commencé par Napoléon, a été achevé par le gouvernement actuel de la Savoie. Ce passage franchi, on rencontre bientôt le village des Échelles » (Dumas, 2005, p. 149). Sur la « route nouvelle » déjà évoquée du Saint-Gothard à Altdorf, le deuxième tunnel est traversé un peu avant d'arriver à Andermatt. « La route, arrivée à cet endroit, s'est donc heurtée contre la base granitique du Crisalp et il a fallu creuser le roc pour qu'elle pût passer d'une vallée à l'autre. Cette galerie souterraine, longue de cent quatre-vingts pieds et éclairée par des ouvertures qui donnent sur la Reuss, est vulgairement appelée le trou d'Uri » (*ibid. cit.*, p. 269). Un troisième aménagement est évoqué en fin de voyage avec deux structures distinctes après le village du Simplon. « On rencontre [d'abord] la galerie d'Algaby, la plus longue et la plus belle, qui traverse deux cent quinze pieds de granit pour s'ouvrir sur la vallée de Gondo ». Plus loin, il traverse « la galerie de Gondo, longue de sept cents pas, éclairée par deux ouvertures » (*ibid. cit.*, p. 533) où il remarque la date de 1805 gravée dans le granit. Les ponts donnent également lieu à quelques remarquables développements, même s'il ne s'attarde pas sur les détails quand, par exemple, il traverse

facilement le Rhône après Loèche-le-bourg (*ibid. cit.*, p. 257). Dans la vallée de la Reuss, il ne manque pas aussi d'évoquer le fameux *Pont du diable*, et, une lieue après celui-ci, « un second pont jeté sur cette rivière et à l'aide duquel on passe d'une rive à l'autre ; il a été bâti à l'endroit même appelé le saut du Moine (*ibid. cit.*, p. 274). En redescendant vers Altdorf, il se fait plus technique quand il décrit le pont couvert qui traverse la Schachen (*ibid. cit.*, p. 314). Tout au long de son parcours, de nombreuses allusions sont aussi faites aux marqueurs supposés matérialiser l'entrée des villes (« La porte par laquelle on entre dans Fribourg en arrivant de Morat est une des constructions les plus hardies que l'on puisse voir. Suspendue comme elle l'est au-dessus d'un précipice de deux cents pieds de profondeur, on aurait qu'à la détruire pour rendre la ville imprenable de ce côté ». (*ibid. cit.*, p. 183) ; « Nous entrâmes dans Neuchâtel par une porte de barricades ; elle datait de la révolution de 1831 » (*ibid. cit.*, p. 509) ou les passages importants (« Le fort de l'Écluse est la porte de la France [...]. Du côté de Genève, nos passeports nous furent demandés avec tout la politesse qui distingue la troupe de ligne de la gendarmerie et, comme chacun de nous était en règle, on ne fit aucune difficulté de rouvrir la porte » (*ibid. cit.*, p. 42)). Au final, ce sont bien les usages et les marqueurs d'un espace investi par ses différents opérateurs sociaux qu'il envisage à travers ces différents artefacts. Ce sont des repères pour le voyageur ; ils disent les sociétés traversées et leurs histoires.

La question de l'appréhension des distances, et pas seulement euclidiennes (Lévy, 2009), est aussi une donnée récurrente dans le récit de son voyage (ce qui est un thème alors très fréquent, qui montre comment ces gens de la plaine sont déroutés, comment ils doivent prendre d'autres repères). Il s'intéresse d'abord aux problèmes liés à leur perception, comme ici dans le massif du Mont-Blanc : « J'ai déjà parlé de la difficulté de calculer les distances dans les montagnes et des illusions d'optique qui résultent de la proportion exagérée des objets que l'on a sous les yeux. De la Croix de Flegère nous apercevions, comme si une heure seulement de chemin nous en séparait, la petite maison blanche au toit rouge qui s'élève dans l'échancrure du col de Balme et qui, cependant est éloignée de quatre lieues à peu près, distance à laquelle il serait impossible de la distinguer dans nos plaines » (*ibid. cit.*, p. 85). Mesurer les distances, en pas, en pieds, est aussi une préoccupation constante chez Dumas. Il s'agit éventuellement de les convertir en fonction du pays traversé, de l'identité de son interlocuteur ou encore du guide qui l'accompagne : « Il était cinq heures du matin lorsque je sortis de [Brigue], et j'avais douze lieues de pays à faire, ce qui en représente à peu près dix-huit de France. Ajoute à cela que le sentier va toujours en montant » (*ibid. cit.*, p. 258) ; « En arrivant à Obergestelen, je dis à Francesco que j'étais parti de Brigue le matin. Il me répondit que j'avais fait dix-sept lieues d'Italie ». (*ibid. cit.*, p. 262). Ailleurs encore, après avoir

secouru l'Anglais accidenté (*cf supra*) et en arrivant à Winckel, il fait ce constat : « J'avais fait à peu près sept ou huit lieues de France » (*ibid. cit.*, p. 390). Distance banale, distance réseau, distance-coût ou distance-temps sont tour à tour mobilisées pour restituer les distances, preuve de l'étendue du spectre appréhendé et du niveau de modernité revendiqué. S'il se fait fort d'utiliser toutes sortes de moyens de transport (voir figure 2), c'est autant pour tester ce qu'on pourrait appeler une proto-intermodalité que pour inscrire là aussi sa pratique du voyage dans un espace alpin moderne.

Au départ, l'auteur se fait fort, avec son bâton ferré à la main et ses souliers, de parcourir le maximum de terrain à pied, en particulier en territoire de montagne. Il négocie d'ailleurs souvent la possibilité de marcher à côté des montures ou des calèches fournies par ses guides. C'est par exemple le cas à partir de Laax (voir détails sur la figure 3) quand il cherche à rallier la source du Rhône. Mais, au fur et à mesure de la progression du voyage, il cherche au contraire à éviter les parcours à pied. « Nous devions partir à cinq heures du matin d'Interlaken, dans une petite calèche qui devait nous conduire jusqu'à Kandersteg, lieu auquel la route cesse d'être praticable. C'était toujours la moitié du chemin épargnée à nos jambes » (Dumas, 2005, p. 242). Ou encore comme ici près de Aarau : « Pour arriver à la cime la plus élevée, on n'a qu'à se mettre dans une bonne calèche et à dire : « Marchez ! » Cela vous coûte vingt francs, c'est-à-dire un peu moins cher que si vous faisiez la route à pied et en prenant un guide. Ce mode de locomotion m'allait d'autant mieux que je commençais à être à bout de mes forces » (*ibid. cit.*, p. 504). Il évoque aussi les différents types de montures utilisées (ânes, mulets ou chevaux) et leur coût, jugé souvent bas eu égard aux services rendus. Cet âne qui vaut vingt ou trente écus ? « Relativement aux services que ça rend, ce n'est pas cher » (*ibid. cit.*, p. 322). Calèche, charrette, charriot, fiacre, voiture, cabriolet... quantité de termes sont par ailleurs mobilisés quand il faut désigner les différents types de véhicules utilisés (Benedetti, 2007). C'est aussi l'occasion, à Bellegarde, de rendre compte des grands opérateurs de l'époque comme les fameuses *Messageries Laffitte et Caillard* fondées une dizaine d'années plus tôt. Souvent, notre voyageur feint de se plaindre du manque de confort des voitures. Sur la route du Grand Saint Bernard, il dresse le tableau suivant : « À sept heures, nous étions emballés à quatre dans un de ces charriots étroits sur lesquels on pose deux planches en travers et qui, dès lors, prennent le titre pompeux de char à bancs ; et à deux dans une de ces petites voitures suisses qui vont de côté comme les crabes » (*ibid. cit.*, p. 118) ... ce qui ne l'empêchera pas, faute de place pour dormir, de louer l'intérieur d'une voiture pour y passer la nuit à Flüelen ! Ailleurs, et n'écoutant que son esprit d'aventure, Dumas n'hésitera pas à utiliser « un célérifère qui attend les passagers du bateau à vapeur, les conduit le soir même à Bex » (*ibid. cit.*, p. 56). Le célérifère étant ce véhicule à deux roues reliées par une pièce de bois et considéré comme

l'ancêtre de la bicyclette. Encore une preuve de modernité dans les choix de Dumas voyageur...

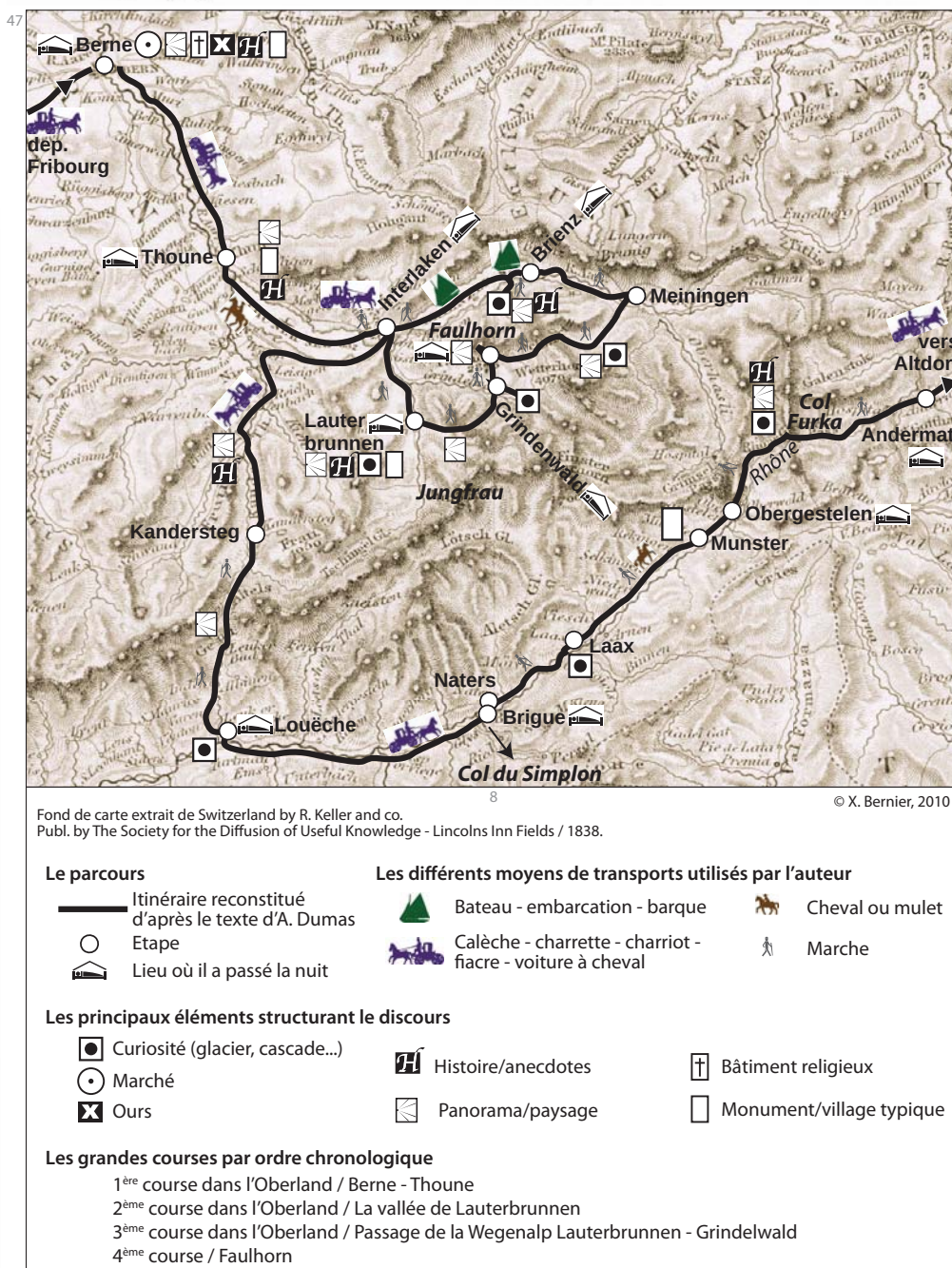


Figure 3 – Entre Bern et Andermatt, détails de la traversée et des « courses »

Mais c'est surtout pour décrire les moyens de navigation qu'il se révèle le plus disert. Dès le début du voyage d'abord, il doit renoncer à ce moyen de transport. Depuis Châlons, « nous comptons gagner Lyon par eau. Nous nous trompons : la Saône était si basse que, le jour même, les bateaux à vapeur n'avaient pu revenir. Nous les aperçûmes piteusement traînés à la remorque par quarante chevaux qui les forçaient d'avantage sur un lit de sable, dont leur quille labourait le fond. Il ne fallait pas songer à partir le lendemain par cette voie » (*ibid. cit.*, p. 32). Bateaux à voile, à vapeur, bateaux de poste, barques... seront pour lui des outils de prédilection compte tenu du grand nombre de lacs sur son trajet. Il dit d'ailleurs souvent son admiration pour les bateliers, surtout quand il doit faire face à une vraie tempête sur le lac de Thoun qui le contraint à accoster avant d'être arrivé à destination. En bon opportuniste, il en profitera pour faire le pèlerinage à la grotte de Saint-Beaten. Et bien sûr, c'est encore sur l'eau (Iles Borromées – lac Majeur) que se termine son périple de navigateur...

Rassemblés au fil de son périple à travers la Suisse, ces expériences de la mobilité inscrivent Dumas de plain-pied dans une pratique du voyage où l'empilement des événements (Lussault, 2004) constitue au final un matériau géographique très riche.

ALEXANDRE DUMAS EN SUISSE, ÉCRIVAIN, TOURISTE ET GÉOGRAPHE

Si le Grand Tour est au XVIII^e et au XIX^e siècles souvent l'apanage des amateurs d'art et des collectionneurs, il reste à la fin de la décennie 1830 un exercice de prédilection pour les écrivains comme Alexandre Dumas ou comme Victor Hugo (Reichler et Ruffieux, 1998). Mais là où le second, auteur du *Voyage dans les Alpes et les Pyrénées*, se livrait à un exercice très littéraire aux fondements parfois éminemment poétiques, le premier invente un nouveau genre qui lui servira de modèle pour tous ces autres récits de voyage. Dumas déclinera ainsi l'exercice de ses *Impressions de voyage* en France, en Italie, en Sicile, en Belgique et sur les bords du Rhin, en Espagne, en Afrique du Nord, en Russie et dans le Caucase... S'il faut chercher une parenté, c'est sans doute chez Goethe, et à tout le moins dans son troisième *Voyage en Suisse et dans les Alpes* (1797). D'indéniables résonances de celui-ci peuvent être retrouvées dans l'ouvrage de Dumas, avec des références mythologiques, comme celles faites au personnage de Guillaume Tell qui passionne les deux auteurs. Mais la production dumasienne se révèle un mélange inédit qui fait aussi la part belle à de véritables chroniques historiques (Arrous, 2003). Le lecteur peut ainsi être renvoyé aux chapitres suivants : « Le Pont de Montereau », « Jean sans peur », « Charles le Téméraire », « Werner Stauffacher », « Conrad de Baumgarten », « Guillaume Tell », « Gessler », « L'Empereur Albert », « Un renard et un

lion », « *Prise du Château de Grandson* », « *La bataille* ». Avec, ça et là, de nombreuses références au Duc de Bourgogne... Les traditions, les contes et les légendes émaillent également le récit, tandis que l'auteur n'hésite pas non plus à s'appuyer sur quantité d'anecdotes.

Le registre est aussi parfois plus clairement d'inspiration géographique quand Dumas traverse les paysages et s'efforce d'abord de restituer de la façon la plus précise possible les panoramas et les lieux visités (Reichler, 2002). Souvent développées à l'occasion de ses ascensions, au col ou au sommet, ces tableaux mettent aux prises les ambitions du scientifique amateur et la modestie affichée de l'écrivain. Dumas convoque par exemple volontiers les travaux des géologues J. Hutton et de A. G. Werner pour détailler les « deux théories qui se disputent la formation de la Terre : la théorie neptunienne et la théorie volcanique » (Dumas, 2005, p. 85). Broc (1969, 1991) nous aide à comprendre combien ces références sont enracinées dans le XVIII^e siècle et combien elles apparaissent datées dans les années 1830. Faut-il pour autant souligner cet aspect parmi d'autres et décrire Dumas comme à la traîne par rapport à des écrits contemporains comme ceux de Volney (1803) ou de Ramon de Carbonnières (1782) qui, dans leurs analyses croisées des sociétés nord-américaines pour le premier, alpines et pyrénéennes pour le second, s'élevaient contre une certaine conception du déterminisme climatique « à la Montesquieu » ? Nous croyons au contraire pouvoir défendre l'hypothèse selon laquelle cette alternance des discours entre la description d'une pseudo typicité des espaces alpins assise sur des connaissances scientifiques pas toujours bien maîtrisées d'une part et sur l'évocation souvent déterministe des territoires traversés d'autre part annonce paradoxalement des caractéristiques des guides de voyage modernes (Chabaud, 2000). Le savoir géographique est sans doute intégré ici de façon plus superficielle qu'il ne le sera dans les guides Joanne (1841) ou Baedeker (1852). Mais il y a en fait dans *Le Voyage en Suisse* une démarche d'observation centrée sur le voyageur lui-même et restituée de façon progressive. Elle pourrait être analysée au prisme du modèle des « coquilles de l'espace » et d'une psycho-géographie (Moles et Rohmer, 1972, Bailly, 1992 et Di Meo, 1991 et 1998). Si par exemple Dumas évoque les géographes de son temps (*ibid. cit.*, p. 220) quand il s'agit de nommer les lieux ou d'utiliser un vocabulaire précis, par exemple « les pointes » (*ibid. cit.*, p. 220), c'est bien le chemin vers « la reine des montagnes » qu'il nous invite à retrouver. Le protocole du *Voyage en Suisse* peut ainsi être identifié autant au travers de ses descriptions paysagères que de ses tableaux des sociétés locales. Sa démarche d'« intégration paysagère » mérite par exemple d'être étudiée. Depuis le lac de Thoune par exemple : « Le jour s'était obscurci, les nuages s'abaissaient graduellement et nous dérobaient les cimes blanches de la Blümlisalp et de la Jungfrau ; ils s'étendaient ensuite sur la chaîne de montagnes moins élevée qui formait le second plan

du tableau, tronquant leurs formes pour leur donner les aspects les plus bizarres et les plus inconnus. Le Niesen surtout, magnifique pyramide qui s'élève dans des proportions parfaites à la hauteur de cinq mille pieds. [Ses efforts de précision altitudinale, permanents dans tout l'ouvrage, doivent ici être soulignés]. Ce fut d'abord une nuée qui, arrêtée par son sommet aigu, s'y fixa et, s'étendant sur ses larges épaules, prit la forme onduleuse d'une perruque à la Louis XIV ; puis, s'élargissant en cercle à son extrémité inférieure, vint se rejoindre sur sa poitrine et s'y nouer comme une cravate. Enfin, cette masse transparente, s'épaississant et s'abaissant peu à peu, trancha complètement la tête du géant et fit de sa base puissante une table sur laquelle la nappe paraissait mise pour un dîner auquel Micromégas aurait invité Gargantua » (*ibid. cit.*, p. 208). Ou encore ici, parvenu au sommet du Mont Righi après un départ de Weggis au bord du lac de Lucerne, il décrit le panorama considéré comme le plus renommé de la Suisse « Le soleil se leva derrière le glacier du Glarner, assez pâle d'abord pour qu'on pût fixer les yeux sur lui. [...] Il y a des descriptions que la plume ne peut pas transmettre, il y a des tableaux que le pinceau ne peut pas rendre, il faut en appeler à ceux qui les ont vus et se contenter de dire qu'il n'y a pas au monde de spectacle plus magnifique que le lever du soleil sur ce panorama dont on est le centre, et du milieu duquel, en tournant sur son talon, on embrasse d'un seul coup d'œil trois chaînes de montagnes, quatorze lacs, dix-sept villes, quarante villages et soixante-dix glaciers, parsemés sur cent lieues de circonférence » (*ibid. cit.*, p. 364). *Le Voyage* fait ici œuvre de guide en tant qu'il cherche à « faire connaître et rendre accessible des endroits que l'on pourrait négliger faute d'en avoir entendu parler : « L'ignorance des beautés introuvables ailleurs, fait, que tel qui y iroit, n'y va pas » (Reichard, 1793, p. 541) » (Devanthéry, 2008). Son approche des sociétés est également une méthode et une invite au voyageur pour appréhender l'altérité. Contrairement à d'autres guides de l'époque comme le Baedeker (1844, 1852), il ne cherche pas à éviter tout rapport avec les habitants des lieux visités, bien au contraire. Tout est mis en œuvre pour ancrer son témoignage dans le réel quand il s'intéresse aux différents corps de métiers et en particulier aux guides, aux muletiers et aux bateliers ou quand il décrit coutumes et traditions. Pour montrer ses prises dans l'espace des sociétés, il n'hésite pas à s'intéresser aux accents (« Ah ! foui, fou avre faim, ché comprends » (Dumas, 2005, p. 190) ou à évoquer le crétin des Alpes : « Alors accourut à nous une espèce de nain de montagne, double crétin portant dans ses bras un petit canon » (*op. cit.*, p. 221) (voir aussi les travaux de Debarbieux sur l'invention du montagnard dans les imaginaires de la territorialité, 2008). Dumas raconte ici ses mésaventures avec les militaires dans le chapitre intitulé « *Histoire de l'homme* ». Là, il détaille encore ses rencontres avec des hommes illustres comme Jacques Balmat, dit Mont-Blanc, à Chamonix ou Chateaubriand à Lucerne. Bref, il injecte du territoire et de l'espace vécu dans son carnet de

voyage. Mais pour reprendre la grille d'analyse de Devanthéry (2007, 2008), nous avons moins affaire à un récit de voyage qu'à un guide social sensible.

C'est toujours ainsi qu'il faut sans doute envisager ses analyses multiscalaires ou comparatives. Au bord du lac situé à côté de l'hospice du Grand Saint-Bernard, il évoque « en petit une image de la Mer Morte, couchée au pied de Jérusalem détruite » (*ibid. cit.*, p. 126), avec une belle approximation géographique puisqu'une trentaine de kilomètres séparent les deux sites de Terre Sainte ! Sites et situations n'en retiennent pas moins son attention quand il s'agit d'aborder les enjeux qui leur sont liés, réinterprétés avec des références aux grandes batailles ou à César. Il décrit ainsi par le menu « Genève [qui] est, après Naples, une des villes les plus heureusement situées du monde » (*ibid. cit.*, p. 43), Saint-Maurice comme la vraie porte du Valais, Martigny au centre de quatre chemins stratégiques, Brigue à l'embranchement des routes du Simplon et de la vallée du Rhône, Interlaken, par sa position comme le point de rencontre des voyageurs qui arrivent pour voir et qui reviennent après avoir vu... Autant de paléo-nœuds (Bernier, 2005 et Auphan, 1976) propres à structurer le réseau de transport suisse.

À l'échelle des massifs, le Dumas apparaît encore sous une autre forme de guide de voyage, qui reprend pour le coup le langage et la construction de nombreux guides de son époque, anglais (Murray, 1838), allemand (Baedeker, 1844, 1852) ou français (Joanne, 1841). « Proches les uns des autres, ils ne comportent plus qu'un fort volume et présenteront dorénavant leur matière sous forme d'itinéraires. Le but et le sens du guide s'affirment peu à peu, permettant au voyageur de gérer au mieux son temps et son argent tout en apaisant ses angoisses de l'inconnu » (Devanthéry, 2007, p. 38). Repris dans la figure 3, le détail du parcours d'Alexandre Dumas entre Berne et Andermatt doit être compris et interprété selon cette filiation. À l'occasion de ce qu'il nomme (en les numérotant selon un ordre croissant : « de Berne à Thoune » ; « la vallée de Lauterbrunnen » ; « le passage de la Wegenalp », « de Lauterbrunnen à Grindelwald » ; « le Faulhorn ») des « courses » dans l'Oberland, on le voit plus que jamais homme de terrain. Les petits idéogrammes utilisés pour la figure 3 rendent compte de ses renseignements et de ses conseils sur les hébergements, les possibilités de restauration. Ils permettent aussi de retrouver les principaux éléments structurant son discours au fur et à mesure des lieux traversés.

Première ville ici concernée, Berne est l'objet de ce qu'on pourrait appeler, si l'on ne craignait pas l'anachronisme, un véritable tourisme urbain. Le marché qui se tient devant son hôtel attire d'abord toute l'attention de l'auteur et lui fournit l'occasion d'une belle galerie de portraits. Il ne manque pas une occasion grâce à ces personnages de faire se côtoyer dans son récit la grande Histoire et les petites anecdotes. De passages en dédales, de terrasses en points de vue, il admire la cathédrale autant que le château de

Reichenbach, mais aussi les collines alentour avant de se rendre à un spectacle d'ours, animaux symboles de la ville. Publié dans *La Revue des deux mondes*, le récit de cet épisode appellera même de sa part une note valant « certificat de véracité ». Son passage sur le lac de Thoune et la tempête qu'il subit lui permettent ensuite de mettre en avant son adaptabilité aux aléas du voyage. Dans la vallée de Lauterbrunnen, le voilà qui décrit ensuite autant les habitants des montagnes que les paysages : une nouvelle reprise des codes décryptés plus haut. Mais c'est surtout dans le passage de la Wegenalp, en particulier au pied de la Jungfrau, et avec l'ascension du Faulhorn, qu'il se fait géographe et offre parmi ses plus riches pages sur les montagnes. Un quart de siècle après le *Précis de géographie universelle* (ou *Description de toutes les parties du monde*) de Conrad Malte-Brun (à partir de 1810), qui sera aussi le fondateur des *Annales des voyages* (1807) et le premier secrétaire général de la Société de Géographie (fondée en 1821), Dumas s'inscrit ici dans une pratique en plein développement. Avec un vocabulaire et des concepts ni plus ni moins précis que chez un autre, il restitue au mieux les espaces parcourus et montre pour l'époque un réel bagage scientifique. La géologie, les avalanches, les glaciers (notamment celui de Rosenlauri, présenté comme le plus beau de l'Oberland), les torrents et les cascades alimentent son discours autant que la description des chalets et de l'hospitalité des habitants, n'hésitant pas à chanter des airs suisses et deux ou trois tyroliennes... Le passage par la Gemmi pour rejoindre la vallée du Rhône, est l'occasion pour lui de décrire sa course topographique et de livrer une coupe de sa traversée. À partir de Loèche, il rend compte des bains, des curiosités, avec comme point d'orgue le glacier et la source du Rhône ou encore *Le pont du Diable*. Au fil de ses rencontres, il revisite aussi la littérature française et finit par se plaindre quand les nouvelles de la France lui reviennent à la lecture du journal *Le Nouvelliste vaudois* : « Je n'étais plus à Laax, je n'étais plus dans le Valais, j'étais à Paris » (*ibid. cit.*, p. 260). Il faut voir dans ces remarques un manifeste pour une pratique du voyage « coupée » de l'espace de départ. Ce qui n'exclut pas de laisser trace de son passage, et pas seulement pour l'attester. Le voyageur-touriste s'applique ainsi à signer les registres. « On me présenta un livre sur lequel chaque voyageur qui passe inscrit son nom et sa pensée. Il faut voir beaucoup de noms et de pensées réunis dans de pareils livres pour bien se convaincre combien l'un et l'autre sont choses rares » (*ibid. cit.*, p. 313). Il n'hésite pas non plus à noter la qualité des lieux d'hébergement qu'il fréquente, comme ici à Martigny, où il pose les bases d'un guide du voyageur : « Le numéro 3. C'était la chambre où avait couché Marie-Louise [d'Autriche] lorsqu'elle passa à Martigny en 1829. Ainsi, mon pédantisme avait porté les fruits que j'en espérais. Il m'avait valu le meilleur lit de l'auberge et, depuis que j'avais quitté Genève, les lits faisaient ma désolation. C'est qu'il faut vous dire que les lits suisses sont composés purement et simplement d'une paille et d'un sommier sur lequel on étend,

en le décorant du titre de drap, une espèce de nappe si courte qu'elle ne peut ni se replier à l'extrémité inférieure, sous le matelas, ni se rouler à l'extrémité supérieure, autour du traversin, de sorte que les pieds et la tête en peuvent jouir alternativement, il est vrai, mais jamais les deux à la fois » (*ibid. cit.*, p. 71). Dans ces conseils aux voyageurs, Dumas fait du Ebel en quelque sorte. Son *Voyage en Suisse* redevient guide touristique.

Mais le romancier et le conteur reprennent régulièrement le dessus. L'épisode du bifteck d'ours à l'auberge de Martigny est un des plus révélateurs ! Schopp (2002) revient avec tendresse sur ce qu'il présente comme une fable, présentée d'abord avec force preuves par l'auteur, puis finalement avouée par celui-ci à Adolphe D'Ennery (romancier français) en 1842 : qu'y avait-il de vrai dans cette histoire d'ours ? Presque rien : à Chalais, un paysan avait tué un ours à l'affût... La vérité du romancier est ici volontiers opposée à la force du poète ou à la supposée rigueur du naturaliste. Or Dumas ne se prête pas à une lecture kantienne du paysage telle que la rappelle Dagonet (1982, p. 167). « Pour Kant, la polygraphie nécessaire du beau a son site privilégié dans la géographie physique. En lui, le professeur d'esthétique fait plus que voisiner avec le professeur de géographie pour qui le géographe physique est un "voyageur" curieux "qui recherche partout ce qui est merveilleux, étrange et beau" (Kants Werke, *Akademie Textausgabe*, II, p. 3). [...] C'est bien en tout cas, pour Kant, la contemplation de la géographie perçue, du paysage le plus naturel, qui nourrit au mieux l'intérêt pratique de la rencontre du beau ». Son ambition et sa modernité consistent bien au contraire à décrire des paysages en mouvement (Desportes, 2005). Sa légitimité ne doit donc pas être recherchée dans le domaine de l'alpinisme où il n'a pas (mais la cherchait-il vraiment ?) la reconnaissance et la force de conviction d'un De Saussure. Et pourtant, *de facto*, les principaux morceaux de bravoure mis en avant dans le récit dumasien ont pour théâtre la montagne, voire la haute montagne. Ce qu'il présente comme des « courses » dans l'Oberland bernois, et déjà détaillé plus haut (figure 3) n'est-il pas un reflet de ses ambitions alpinistiques ! ? Comment donc ne pas s'étonner qu'il donne lui-même dans son récit les instruments pour remettre en question ses compétences dans ce domaine, faisant état par exemple d'une propension au vertige. N'évoque-t-il pas (*ibid. cit.*, 2005, p103) son « *mal de mer* » sur la mer de Glace ?

Et que dire de son esprit critique qui s'exprime dans les espaces traversés ? Arrivé aux cascades de Giessbach en face de Brienz (figure 3), devant un lieu bien identifié et reconnu dans les circuits touristiques de l'époque, il se laisse aller à exprimer sa lassitude. « Nous nous dirigeâmes vers le Giessbach, qui a le privilège de partager avec le Reichenbach la royauté des cascades de l'Oberland. Quant à moi, je n'émettrai pas d'opinion sur cette importante question : on se lasse de tout, même des cascades, et depuis cinq ou six jours, j'en avais tant vu que je commençais à prendre en grippe tous

les noms qui finissaient en *bach*. Cependant, comme on aurait évidemment crié à l'hérésie si j'étais passé devant le Giessbach sans m'y arrêter, je mis bravement pied à terre et je commençai à gravir la montagne du haut de laquelle il se précipite par les onze chutes successives dont nous entendions le bruissement depuis Brienz, c'est-à-dire à la distance d'une lieue » (*ibid. cit.*, p. 239-240). Ou encore à Bade (où il est paradoxalement cité dans la littérature promotionnelle d'aujourd'hui) : « Commè rien de bien curieux ne me retenait à Bade, que j'avais fait un assez long séjour à Aix pour avoir épuisé la curiosité que pouvait m'inspirer le mystère des eaux thermales » (*ibid. cit.*, p. 500). Et encore ce passage, extrait d'une de ses excursions dans la région de Soleure, où beaucoup ont été tentés de voir les traces d'une arrogance française, souvent dénoncée, hier comme aujourd'hui ? « Ce qui m'avait déterminé à cette excursion, c'est qu'au contraire des montagnes des Alpes, le Weissenstein, qui appartient au Jura, est arrivé à un degré de civilisation qu'il doit sans doute à son voisinage de la France » (!) (*ibid. cit.*, p. 504). Si l'on veut bien faire fi du caractère provocateur du propos, il y a pourtant là une des clés de compréhension de Dumas, pratiquant et défenseur d'une géographie vécue, ressentie. Plus moderne que jamais, il offre bien aux lecteurs ses *Impressions de voyage*.

CONCLUSION – COMPRENDRE LES « ESPACES FEUILLETÉS » DU VOYAGE EN SUISSE D'ALEXANDRE DUMAS ET RÉHABILITER LA MODERNITÉ DE SA DÉMARCHE

Les dernières années ont coïncidé en France avec une série d'anniversaires et de manifestations qui ont participé à une redécouverte de Dumas (le bicentenaire de sa naissance a été célébré en 2002 et a été l'occasion de son entrée au Panthéon). Mais en dehors des cercles de spécialistes, en particulier littéraires, et de quelques références anecdotiques, les traces sur le terrain de son passage en Suisse restent étonnamment très pauvres et limitées. Comme cette salle de conférence baptisée « Alexandre Dumas » sur le site des mines de sel de Bex (région du Léman), mines visitées par lui en 1832. Les structures de promotion touristique qui le citent sont paradoxalement celles des villes où il a passé le moins de temps comme à Kandersteg, Loèche-les-Bains (avec par exemple des références à caractère historique dans la documentation de l'hôtel *Relais et Châteaux* « *Les sources des Alpes* ») ou Baden. La plupart des guides touristiques ignorent superbement le parcours de notre homme, qui, il est vrai, n'est pas balisé sur place. Tout au plus trouve-t-on des allusions dans des guides ou des magazines de randonnée comme *Trek Magazine* (n° 46, août-septembre 2003) pour un dossier *Spécial Alpes*. Mis en parallèle avec les passages de Goethe et de Hugo, celui de Dumas semble presque passé inaperçu. Sans doute est-ce lié en partie à des malentendus persistants autour de son œuvre, souvent regardée avec la distance que l'on tient avec les conteurs. Et ce

travail a montré combien il est aisé de trouver dans le récit des traces de vérité romancée diront les uns, voire d'affabulations, critiqueront les autres. Mais ne fait-on pas finalement à Alexandre Dumas les mêmes reproches que lui fit à l'époque son ami de Gérard de Nerval, c'est-à-dire celui de mélanger les genres ? Et n'est-ce pas là pourtant, au bout du compte, l'identité même et la singularité du *Voyage en Suisse* ? Peu importe qu'il ait effectué ou non tous les exploits décrits et vécu toutes les aventures rapportées. C'est une prose géographique vivante qu'il nous propose. C'est à travers ce prisme qu'il faut interpréter ce texte, dans lequel il nous explique par exemple qu'« il y a entre le marin et le montagnard une grande ressemblance, c'est qu'ils sont religieux l'un et l'autre. Cela tient à la puissance du spectacle qu'ils ont incessamment sous les yeux, aux dangers éternels qui les entourent et à ces grands cris de la nature qui se font entendre sur mer et dans la montagne. À nous autres, habitants des villes, rien n'arrive de grand ; la voix du monde couvre celle de Dieu. [...] Alors, on comprend parfaitement la résignation du montagnard et du matelot, tant qu'il erre dans ses glaciers et tant qu'il vogue sur l'océan » (Dumas, 2005, p. 331).

Au final, la modernité du *Voyage en Suisse* tient bien dans ce mélange des genres, dans cet empilement de spatialités qui construit un « espace feuilleté », et au-delà une véritable somme de traversées. L'auteur propose des allers et retours entre les différents plans, les différents genres et styles... En ce sens, cette œuvre place le voyageur au centre d'une pratique totale de l'espace. Il est un des opérateurs sociaux de cette expérience de l'espace alpin, le touriste, dont la place et le rôle seront grandissants aux XIX^e et au XX^e siècles (Knafo, 2005, 2008). Le voyage est envisagé comme un traitement social des réalités rencontrées (Lussault, 2004, 2009). En ce sens, *Le Voyage en Suisse* participe pleinement à la construction d'une « histoire culturelle du voyage » (Venayre, 2008). Comment douter qu'on ne puisse trouver aujourd'hui dans ce matériau foisonnant les éléments nécessaires à la structuration d'une route touristique suisse propre à porter le nom d'Alexandre Dumas ?

BIBLIOGRAPHIE

Alpe (L') revue, 2005, « Au bon air des montagnes », n° 27, Glénat, 96 p.

Alpe (L') revue, 2007, « Voyages et voyageurs », n° 36, Glénat, 95 p.

ARROUS M., 2003, *Dumas, une lecture de l'histoire*, Maisonneuve et Larose, 345 p.

AUPHAN E., 1976, « Les nœuds ferroviaires, phénomènes résiduels ou points forts de l'espace régional ? », *L'Espace géographique*, n° 2, p. 127-140.

BAEDECKER C., 1852 [1844], *La Suisse. Manuel du voyageur élaboré sur les lieux mêmes et d'après les meilleures sources*, Koblenz, C. Baedeker éditeur, 1^{ère} édition en français, 374 p.

BAILLY A., FERRAS R. et PUMAIN D. (dir.), 1992, *Encyclopédie de géographie*, Economica, 1132 p.

BAVOUX J.-J., 1992, « Du Fréjus au Brenner : les transits et leurs enjeux au cœur de l'Europe », *Revue de Géographie de l'Est*, n° 4, Presses universitaires de Nancy, p. 291-303.

BENEDETTI S., 2007, « Infrastructures touristiques au XIX^e siècle – La liaison Chamonix-Martigny au temps des diligences », *Les chemins et l'histoire – Viastoria*, p. 28-33.

BERNIER X., 2004, Les cols routiers dans la traversée des montagnes françaises : contribution à une définition plurivalente et dynamique, in « Traverser les montagnes », coll. EDYTEM, Cahiers de Géographie, n° 2, p. 91-102.

BERNIER X., 2005, « Transports et montagne : quelle spécificité pour les systèmes nodaux ? Proposition d'un modèle synthétique illustré à travers l'itinéraire transalpin Grenoble-Bourg d'Oisans-Briançon-Suse », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 48, p. 81-97.

BERNIER X., 2007, « Les dynamiques réticulo-territoriales et la frontière en zone de montagne : approche typologique », *Revue Flux*, n° 70, juil.-sept. 2007, p. 8-19.

BERNIER X., 2009, « La patrimonialisation des routes : le cas de la Suisse – Essai de modélisation des trajectoires patrimoniales des routes de montagne appliqué aux réseaux de transports suisses », in, G. Fumey et al. (dir.), *Mobilités contemporaines – Approches géoculturelles des transports*, Ellipses, p. 205-216.

BOURDON E., 2011, *Le voyage et la découverte des Alpes. Histoire de la construction d'un savoir (1492-1713)*, Presses Universitaires de Paris Sorbonne (PUPS), 639 p.

BOUTIER J., 2004, « Le Grand Tour : une pratique des noblesses européennes (XVI^e s.-XVIII^e s.) », in Bely L., *Le voyage à l'époque moderne*, PUPS, 83 p.

BOYER M., 1996, *L'invention du tourisme*, Gallimard, 160 p.

BROC N., (1969, 1991), *Les montagnes au siècle des Lumières*, Ed. du Comité des Travaux historiques et scientifiques, 300 p.

BUFFON G.L.L., 1749, *De la manière d'étudier l'histoire naturelle*, suivi de *La théorie de la Terre*.

- CHABAUD G. et al., 2000, *Les guides imprimés du XVI^e au XX^e siècle. Villes, paysages, voyages*, Belin, 704 p.
- CHIADO RANA C., 2003, *Goethe en Suisse et dans les Alpes, Voyages de 1775, 1779 et 1797*, Georg., 263 p.
- COXE W., 1782 (1^{ère} éd. angl. 1779), *Lettres de M. William Coxe à M. W. Melmoth sur l'état politique, civil et naturel de la Suisse*, tome 1, 238 p. et tome 2, 347 p.
- DAGOGNET F., 1982, *Mort du paysage ? Philosophie et esthétique du paysage*, Champ Vallon, coll. Milieux, 240 p.
- DEBARBIEUX B., 2001, « La montagne, un objet de recherche ? », *Revue de Géographie Alpine*, n° 89-2, 131 p.
- DEBARBIEUX B., 2008, « Le montagnard : imaginaires de la territorialité et invention d'un type humain », *Annales de Géographie*, n° 660, p. 90-115.
- DESPORTES M., 2005, *Paysages en mouvement*, Gallimard, 413 p.
- DEVANTHERY A., 2008, « À la défense de mal-aimés souvent bien utiles : les guides de voyage. Propositions de lecture basées sur des guides de la Suisse de la fin du XVIII^e siècle et du XIX^e siècle », *Articulo, Journal of Urban Research*, n° 4-2008, p. 1-9.
- DEVANTHERY-JEMELIN A., 2007, « Carnets de route », *Alpe (L') revue*, 2007, *Voyages et voyageurs*, n° 36, Glénat, p. 36-41.
- DI MEO G., 1991, *L'homme, la société, l'espace*, Anthropos, 319 p.
- DI MEO G., 1998, *Géographie sociale et territoire*, Nathan, 320 p.
- DUMAS A., 1834, *Impressions de voyage*, Au bureau de la Revue des deux Mondes, A. Guyot, Paris, Paris vol. 1, 1835, *Impressions de voyage*, Charpentier, Paris, vol. I et II, 1837, *Impressions de voyage*, Dumont, Paris, vol. III, IV, V. Éditions originales.
- DUMAS A., 2005, *Impressions de voyage – Voyage en Suisse*, Hermann/Ed. des Sciences et des Arts, 578 p.
- EBEL J. G., 1795, *Instructions pour un voyageur qui se propose de parcourir la Suisse de la manière la plus utile et la plus propre à lui procurer toutes les jouissances dont cette contrée abonde*, Bâle, J. J. Tourneisen, 2 vol. , 1^{ère} édition en français, 294 p. et 370 p.
- EBEL J. G., 1805, *Manuel du Voyageur en Suisse. Ouvrage où l'on trouve les directions nécessaires pour recueillir tout le fruit et toutes les jouissances que peut se promettre un étranger qui parcourt ce pays-là*, Zurich, Orell-Fussli et Cie, 3 vol. , 2^e éd. en français, 346 p., 403 p. et 420 p.

GAUCHON C., 2002, « Des réalisations méconnues : les plus anciens tunnels des Alpes », *Frontières* (dir. C. Desplat), Actes du 125^e Congrès National des Sociétés Historiques et Scientifiques, Lille, 2000, éd. C.T.H.S., p. 267-282.

GOETHE J.W., 2004, *Goethe en Suisse et dans les Alpes*, éd. par C. Chiado-Rana, Georg, 261 p.

GUYOT A., 2007, « Le Grand Tour », *Alpe (L') revue*, n° 36 Voyages et voyageurs, Glénat, p. 29-33.

HALLER (von) A., 1729, "Die Alpen", in *Versuch Schweizerischer Gedichten*, Bern, 1732.

HEIDEGGER H., 1787, *Manuel pour les voyages par la Suisse*, Zurich, Orell, Gessner, Fuesli et compagnie, 1^{ère} édition en français.

HUGO V., 2005, *En voyage dans les Alpes et les Pyrénées*, Pyrémonte/Princi Négue, Coll. Pléiade Alpes Pyrénées, 206 p.

JOANNE Adolphe, 1841, *Itinéraire descriptif et historique de la Suisse, du Jura français, de Baden-Baden et de la Forêt Noire, de la Chartreuse de Grenoble et des eaux d'Aix, du Mont-Blanc, de la vallée de Chamouni, du Grand-St-Bernard et du Mont-Rose*, Paris, Paulin, 1^{ère} édition, 635 p.

KNAFOU R. (dir.), 2008, *Tourismes 1 – Lieux communs*, Belin, 320 p. et 2005, *Tourismes 2 – Moments de lieu*, Belin, 352 p.

LEVY J., 2009, « Entre contact et écart. La distance au cœur de la réflexion », *Atala*, n° 12 La distance, objet géographique, Rennes, CRU, p. 175-185.

LEVY B. (dir), 2001, *Le voyage à Genève. Une géographie littéraire. Stendhal, Chateaubriand, Dumas, Flaubert, Nerval, Gautier, Cochet, Bauër, Gascar, Bouvier*, Ed. Metropolis, 270 p.

LUSSAULT M., 2004, « La mobilité comme événement », in S. Allemand, F. Ascher et J. Levy, *Les sens du mouvement*, Belin, p. 109-116.

LUSSAULT M., 2009, *De la lutte des classes à la lutte des places*, Grasset, 222 p.

MALTE-BRUN C., à partir de 1810, *Précis de géographie universelle ou Description de toutes les parties du monde*.

MARTYN T., 1788, *Guide du voyageur en Suisse*, Lausanne/Paris, Jean Mourer/Guillaume Debure l'aîné, 1^{ère} édition en français, 208 p.

MOLES A. et. ROHMER E., 1972, *Psychologie de l'espace*, Casterman, coll. Mutations-Orientations, 162 p.

MURRAY J., 1970 (1838), *Murray's handbook for travellers in Switzerland* 1838, New-York/ Leicester, Humanities Press/Leicester University Press, 1^{ère} édition en anglais, 367 p.

PIGEON P., 2004, « Gestion des risques et peuplements helvétiques – L'exemple du Gothard », *Traverser les montagnes*, coll. Edytem, n° 2, p. 91-102.

RAMOND de CARBONNIERES L.F.E., 1782, *Lettres de M. William Coxe à M. W. Melmoth sur l'état politique, civil et naturel de la Suisse*, (trad. de W. Coxe), Belin, 2 vol. , 328 p. et 347 p.

REICHARD H. A. O., 1793, *Guide des voyageurs en Europe*, Weimar, Bureau de l'Industrie, 2 vol., 1^{ère} édition en français, 556 p.

REICHLER C. et RUFFIEUX R., 1998, *Le voyage en Suisse – Anthologie des voyageurs français et européens de la Renaissance au XX^e siècle*, Bouquins, 1745 p.

REICHLER C., 2002, *La découverte des Alpes et la question du paysage*, Georg, 256 p.

REICHLER C. (coord.), 2005, « Le bon air des Alpes », *Revue de Géographie Alpine*, t. 93, n° 1, 122 p.

REICHLER C. et RUFFIEUX R., 1998, *Le voyage en Suisse. Anthologie des voyageurs français et européens de la Renaissance au XX^e siècle*, Laffont/Bouquins, 1745 p.

RUCHAT A., 1714, *Les délices de la Suisse*, Leyde, Peter van der Aa, 4 vol., 1072 p.

SAUSSURE (de) H.B., 1779, *Voyages dans les Alpes*, précédés d'un *essai sur l'histoire naturelle des environs de Genève* t. 1 et 2, 1779, Neuchâtel, t. 3 et 4, 1796, Genève, 2 300 p.

SCHOPP C., 2002, « Une fable d'Alexandre Dumas », *Alpe (L') revue*, n° 15 À table !, Glénat, p. 30-37.

TOEPFFER R., 1874, *Voyage à Venise (1842). Premiers voyages en zigzag ou excursions d'un pensionnat en vacances dans les cantons suisses et sur le revers italien des Alpes*, Garnier, p. 334-335.

VENAYRE S. et MOUSSA S., 2011, *Le voyage et la mémoire au XIX^e s.*, Créaphis, 481 p.

WALTER F., 2004, *Les figures paysagères de la nation. Territoire et paysage en Europe (XVI^e-XX^e siècle)*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences sociales, 521 p.

WALTER F., 2009, *Histoire de la Suisse. I. L'invention d'une Confédération (XV^e-XVI^e siècles)*, Neuchâtel, Éditions Alphil, Presses universitaires suisses, 135 p.

WALTER F., 2009, *Histoire de la Suisse. 2. L'âge classique (1600-1750)*, Neuchâtel, Éditions Alphil, Presses universitaires suisses, 131 p.

WALTER F., 2010, *Histoire de la Suisse. 3. Le temps des révolutions (1750-1830)*, Neuchâtel, Éditions Alphil, Presses universitaires suisses, 153 p.

WALTER F., 2011, *La Suisse : au-delà du paysage*, Gallimard, coll. Découvertes Gallimard Histoire, n° 573, 127 p.