

Entretien avec Daniel Roche

« La frontière impose la prestation de serment à une autorité »

Daniel Roche est professeur d'université honoraire et titulaire de la Chaire d'histoire de la France des Lumières au Collège de France depuis 1998. Ses travaux portent essentiellement sur l'histoire culturelle et sociale de la France d'Ancien Régime.

Entretien réalisé par Régis Guyon en octobre 2016.

Régis GUYON. La notion de mobilité est assez complexe. Elle a été étudiée par l'ensemble des sciences humaines, y compris par les historiens, dans la mesure où elle recoupe des notions diverses comme la circulation et le transport des choses et des hommes, les voyages et les échanges, qui ne se recouvrent pas nécessairement. Comment cette notion de mobilité s'est-elle imposée à vous, dans vos travaux ?

Daniel ROCHE. Cette notion s'est imposée à nous – nous étions plusieurs – au tournant des années 1990, dans le double cadre de mes cours à l'université de Paris 1 d'une part, et de la recherche à l'IHMC (Institut d'histoire moderne et contemporaine), de l'autre. En 2003, deux livres liés par leurs interrogations sont parus exactement en même temps – il se trouve qu'ils avaient été pensés, organisés simultanément : *Humeurs vagabondes* et *La Ville promise*¹. Le premier, personnel celui-là, s'adressait aux étudiants ; le

second, dont je dirigeais la publication, était le résultat d'un travail d'enquêtes très précises sur une certaine catégorie de population de la capitale, appréhendée sous un angle qui n'avait jusque-là jamais été abordé : les « nouveaux Parisiens ». Ce travail était donc le résultat d'une recherche collective, à laquelle ont collaboré d'autres historiens comme Vincent Denis ou Vincent Milliot, et qui interrogeait la capacité de la mobilité : mobilité de déplacement, mobilité des échanges, de la circulation des choses et des personnes en général. La question posée était : les sociétés traditionnelles d'avant la révolution industrielle étaient-elles « plus immobiles » que les sociétés contemporaines ? La notion de mobilité était à cette époque moins utilisée que celles de migration, de mouvement ou de circulation. Mais, pour moi, ce concept était plus malléable et plus riche. Il pouvait s'adapter à toute une série de réalités que l'on réduisait alors, très schématiquement, au sommet, par le voyage, et à la base, par la migration forcée. Il me semblait qu'il existait dans les sociétés anciennes des hiérarchies de mobilités – selon la distance, selon les conditions sociales, selon les contraintes économiques – qui permettaient de comprendre comment on pouvait passer d'un type à l'autre, et comment ces mobilités pouvaient elles-mêmes se transformer.

R. G. La mobilité a ainsi différentes dimensions : sociale, culturelle et politique...

¹ *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard, 2003 ; *La Ville promise. Mobilité et accueil à Paris (fin XVII^e-début XIX^e siècle)*, Paris, Fayard, 2000.

D. R. Tout à fait. Et immédiatement après, on peut se demander à quoi servent ces différentes mobilités. Entre autres, ces hiérarchies de mobilités permettent de retrouver dans les sociétés anciennes l'importance de tous les échanges et les niveaux multiples des communications. Il y a eu de vraies querelles sur ce sujet : l'américain James B. Collins a par exemple travaillé sur le ^{xvi}^e et le ^{xviii}^e siècles à partir des documentations démographiques (registres paroissiaux, délibérations des assemblées communales et, plus particulièrement, l'état civil pour les mariages)², et il a montré comment la mobilité locale était un facteur essentiel pour les communautés rurales. Sans ces divers mouvements, elles n'auraient pas pu se reproduire, et donc se survivre. Le partage de ces mouvements, qui répondaient par ailleurs à quantité de nécessités, était plus ou moins différencié selon la qualité sociale et selon les moyens. L'étude de la mobilité, pour moi, ne se réduit donc pas à la seule perception ou représentation du voyage.

R. G. La mobilité a également à voir avec la capacité de se projeter dans l'espace proche ou lointain ; il y a sans doute un tournant, à l'époque moderne, là où le potentiel de projection s'élargit un peu...

D. R. C'est sans doute l'une des limites des travaux évoqués, celle d'être resté désespérément européen et de n'avoir pas pu prendre en compte une historiographie, qui était en train de se construire, sur la conquête des espaces coloniaux, à partir de la fin du ^{xv}^e siècle jusqu'aux grandes colonisations du ^{xix}^e siècle. À l'époque sur laquelle nous avons travaillé, l'édition des récits de voyage concernait principalement l'Europe et leur lecture est restée toujours

“

à quoi servent ces voyages ?

”

bibliothèques publiques ou privées permettaient l'accès aux récits de voyage, aux textes publiés par les missionnaires et les explorateurs. Pour rendre compte de cette diffusion, j'ai utilisé *la Bibliographie universelle des voyages* de Gilles Boucher de la Richarderie qui a recensé, du ^{xvi}^e siècle à la fin du ^{xviii}^e siècle, toutes les éditions accessibles, des incunables aux productions post-révolutionnaires. C'est un document essentiel pour comprendre et analyser les comportements et les représentations du monde. Il est également essentiel pour comprendre la situation et le point de vue propres du biographe, à savoir la confrontation avec l'extraordinaire multiplication des récits de voyage – qui comprennent les voyages dans son propre pays, à l'échelle locale, régionale et nationale –, qui passent de quelques centaines à plusieurs milliers à la fin du ^{xviii}^e siècle.

R. G. Les récits de voyage à l'intérieur même d'un pays montrent aussi l'intérêt que porte le lecteur à ce qui lui est proche...

D. R. Effectivement. On peut prendre l'exemple des voyageurs anglais – modèle européen s'il en est. Je me souviens avoir trouvé dans une bibliographie, un gigantesque dictionnaire des voyageurs anglais en Italie : un érudit anglais avait fait le relevé, auprès d'une multitude de sources, de tous les récits de voyage des Anglais en Italie – ils étaient extrêmement nombreux à visiter ce pays avant le ^{xviii}^e siècle. À l'époque des Lumières, le récit de voyage du tour classique en Italie est concurrencé par les relations locales des voyages consacrés à la région des lacs, à l'Écosse et à ses bordures, en bref, à la redécouverte de l'Angleterre. On trouve le même phénomène dans les récits français, où la description régionale se multiplie au fur et à mesure que les mobilités se développent. Cela correspond également au goût nouveau pour l'histoire, et pour la compréhension

² James B. Collins, *The State in Early Modern France* (1995), Cambridge, Cambridge University Press, 2009 (5^e éd.).

d'une histoire qui change, comme le montrent les récits de Jean-Jacques Rousseau.

R. G. Je rebondis sur Jean-Jacques Rousseau pour vous demander d'aborder une autre dimension du voyage, qui est celle de l'apprentissage ?

D. R. Jean-Jacques Rousseau, en particulier à travers *L'Émile*, inscrit le voyage dans la formation du jeune homme, entendu le jeune homme de la très bonne société. Il reprend des pratiques réservées à une élite pour en tirer des principes généraux pour la formation de la jeunesse. Il faut rappeler ici que le voyage de formation est extrêmement ancien chez les élites intellectuelles et sociales de l'Europe ancienne. La seule expression politique et sociale locale ne suffit pas quand on est membre de l'élite dirigeante. Très tôt, l'intégration de la noblesse dans le système des États, des royaumes, a été l'occasion de mobilités pour les jeunes : il fallait qu'ils se forment auprès des meilleures institutions et, pour cela, ils devaient bien souvent s'exiler. La rupture avec cette tradition ancienne, comme les énormes travaux de Dominique Julia³ l'ont mis en lumière, a eu lieu avec l'apparition des collèges dans les villes européennes. Et le fait que les collèges et les différentes congrégations collégiales proposent dans toute l'Europe un même modèle de fabrication des élites, en attirant à eux leurs différentes composantes sociales, d'abord politiques et seigneuriales, mais aussi les nouvelles élites urbaines, selon une hiérarchie dans l'espace. J'ai appelé cela « le modèle Marmontel », selon le parcours du jeune Jean-François Marmontel : il commence sa formation à la toute petite école de village, à Bort-les-

Orgues, au creux du Massif central ; de là, il fait quinze kilomètres pour aller à la petite institution collégiale. Il franchit ensuite toutes les étapes pour arriver à la faculté des lettres de Toulouse, puis à Paris, où il va mener la carrière que tout le monde connaît. Ce modèle a été élaboré, perfectionné, multiplié et complexifié.

L'élite des États de son côté, comme l'élite sociale en général, a recours au modèle de la pérégrination académique, qui s'articule par ailleurs sur ce que l'on appelle « le grand tour », c'est-à-dire ce modèle anglais qui fait que les plus riches, issus de l'aristocratie anglaise, quittent l'Angleterre pendant

“

**l'élite des États
a recours aux
voyages de forma-
tion en Europe**

”

des mois, voire même des années, pour aller jusqu'au cœur de l'Italie découvrir la civilisation classique – qui contient parfois de grandes déceptions. Il n'en reste pas moins que ce modèle a longtemps été proposé aux élites européennes. Pour les jeunes gens qui le suivent, que ce soit les fils de Colbert ou les enfants des grands aristocrates, l'enseignement repose à la fois sur les institutions universitaires, la formation du cavalier, avec l'enseignement de l'équitation à la française qui est devenu le grand modèle européen après le XVII^e siècle et jusqu'au XIX^e siècle, et la sociabilité. Il ne faut pas oublier en effet que l'un des buts pour ces grandes familles est évidemment de nouer par ce biais des relations, en particulier politiques. Ces gens font corps. Alors ces voyages de formation s'intègrent parfaitement dans la formation des classes dirigeantes.

Ces pratiques sociales de la formation des élites distinguent cette catégorie de voyages particulière d'autres formes de voyages de formation – tels les tours de France des Compagnons – qui existent également et qui sont autant de vecteurs et de moyens de transformation des hommes. Simplement, il n'y a pas perméabilité entre tous ces modèles. Évidemment, on va pouvoir rechercher des voyages de formation quasi professionnels, les formations

3 Ouvrage pionnier : Roger Chartier, Marie-Madeleine Compère, Dominique Julia, *L'Éducation en France du XVI^e siècle au XVIII^e siècle*, Paris, Sedes, 1976.

du clergé par exemple, qui ne peuvent reposer que sur la mobilité car elles tirent une partie des enfants du peuple, et aussi une partie des enfants des élites. Les séminaires qui rassemblent tous ces enfants ne se trouvent pas au creux des campagnes, ils sont dans les grandes villes, sous contrôle des grandes administrations cléricales. Et si l'on veut faire carrière à cette époque, on se déplace. Quand les gens vont à Rome, c'est pour se constituer un capital de relations qui jouera un jour en leur faveur une fois en service, au retour à Paris ou dans une métropole quelconque.

R. G. La question de la mobilité s'articule également avec celle du contrôle. Au cours des siècles de construction des États-nations, on a installé des bornes, des frontières, des contrôles, des régulations. Les États déterminent qui peut circuler, voyager, et à quelles conditions. Peut-on dire que toute cette organisation a été définie et mise en œuvre au cours de l'époque moderne ?

D. R. Cette organisation s'est faite très progressivement, car chaque type de mobilité pose des problèmes particuliers, du point de vue de la surveillance politique. Par exemple, toute une partie des réfugiés anglais qui soutiennent les Stuart et qui se sont réfugiés à Paris fait l'objet d'une surveillance de la part de la police royale. Il s'agit alors de préserver les relations diplomatiques avec le nouveau régime qui est en cours d'installation outre-Manche. Cette surveillance des déplacements se manifeste également au niveau local : si vous voulez partir en pèlerinage, vous devez demander l'autorisation à votre curé afin de vous assurer un minimum de protection et pour échapper à l'étiquette du vagabondage ; pèlerin actif, vous ne partez généralement pas seul, et vous possédez des billets que les autorités locales peuvent viser. Il ne s'agit pas d'un vrai passeport mais d'une

sorte de papier d'identification, de laissez-passer, d'autorisation à circuler, et qui peut quelquefois manquer. L'État se méfie du nomade, qui est d'abord vu comme un étranger, et il va alors intervenir avec une brutalité nouvelle, comme l'ont montré les travaux de Daniel Nordman⁴ ou ceux du chercheur américain Peter Sahlins sur la frontière pyrénéenne⁵. Ce dernier a notamment étudié, dans le temps long, les relations entre la France et les différents territoires espagnols. Il montre bien qu'à cet endroit particulier, il n'existe aucun problème vis-à-vis de

“

l'État se méfie du nomade

l'étranger : on naît de part et d'autre d'une frontière qui n'a jamais été très précisément tracée et l'on a quantifié de relations de part et d'autre aussi – travail, commerce, échanges entre les grandes familles. Cet espace commun se fissure avec

”

le tracé des frontières qu'impose la nécessité de se référer, pour les circonstances de la vie quotidienne (la justice, le fisc, etc.), à des autorités précises ; d'une certaine façon, la frontière impose la prestation de serment à une autorité. On crée alors des vérifications aux frontières. De son côté, Daniel Nordman montre que, dans la France du Nord-Est, ces prestations de serment et la reconnaissance de la frontière par les habitants, au lieu de faciliter les échanges, créent un obstacle à la mobilité. Personnellement, je serais pour que les frontières existent non pour freiner ou empêcher les échanges mais, au contraire, les faciliter. On a bien plus tendance aujourd'hui, pour des raisons économiques en particulier, de bloquer les mobilités, d'empêcher la main-d'œuvre de bouger pour des raisons politiques et économiques, de contrôler les lieux, les espaces et les gens... D'où la création du passeport, la constitution des fichiers de police et l'invention de la gestion de ces mobilités, tous outils et dispositifs sur lesquels la France a été un État particulièrement précurseur.

4 Nordman D., *Frontières de France. De l'espace au territoire (xvi^e-xix^e siècle)*, Gallimard, Paris, 1998.

5 Sahlins P., *Frontières et identités nationales. La France et l'Espagne dans les Pyrénées depuis le xvii^e siècle* (trad. de l'américain par Geoffroy de Laforcade), Belin, Paris, 1996 (dern. éd. 2012).

L'exemple du colportage est à ce titre exemplaire. En France, et notamment dans la France ancienne, l'étranger est parfaitement invisible. Dans les mouvements d'échanges frontaliers, les gens passent d'un pays à un autre, s'installent pour travailler, admis par des relations qui existent depuis longtemps, et trouvent un accueil corporatif partiel ou total. Tout cela existe et ne pose pas de problème majeur. On commence à voir poindre les problèmes à partir du moment où les personnes, s'inscrivant dans la société d'accueil, vont demander à être naturalisées sans avoir les moyens d'acheter auprès du pouvoir leur lettre de naturalité. Comme l'a montré à plusieurs reprises Jean-François Dubost⁶, c'est toujours lorsque l'étranger veut prendre une place à l'intérieur du système que la concurrence s'exaspère. C'est le problème de Jules Mazarin : s'il était resté un prélat, certes italien, mais tranquille, dans un diocèse de province comme certains de ses collègues, cela n'aurait pas posé de pro-

blème. C'est à partir du moment où il devient Premier Ministre et mari de la reine que sa situation interroge et change complètement la donne. Ainsi, à partir du moment où l'État moderne crée la nécessité à la référence et au contrôle, il transforme la mobilité. D'une certaine manière, l'étranger a été longtemps insaisissable. Au xviii^e siècle, le cosmopolitisme par l'échange, la mobilité et l'éloge de la richesse de l'altérité et de l'étrangeté sont intégrés dans l'habitus des Lumières. Mais le siècle s'achève sur la tension renforcée entre les choix à faire entre le nationalisme et un universalisme que certains critiquent. La figure de l'étranger porteur de changement alimente le rapport entre engagement patriotique et politique et esprit universel et fraternel. Aujourd'hui encore, le débat sur les frontières alimente nos interrogations. Régis Debray s'en ai fait l'écho, face à la mondialisation considérée comme masque de l'économie libérale sans frontière du technicisme sans borne, d'un impérialisme sans limitation des valeurs. À ses yeux, il est temps que les bornes parviennent à faire les bons voisins et autorisent la reconnaissance, à condition qu'elles retrouvent l'éthique hospitalière des temps de « l'étranger insaisissable »⁷.

6 Jean-François Dubost, Peter Sahlins, *Et si on faisait payer les étrangers? Louis XIV, les immigrés et quelques autres*, Paris, Flammarion, 1999.

7 Régis Debray, *Éloge des frontières*, Paris, Gallimard, 2010 (éd. Folio 2013) ; Daniel Roche, « L'étranger insaisissable (xvii^e-xviii^e siècle) », in *Mélanges de l'École française de Rome. Italie et Méditerranée*, Rome, École française de Rome, 1989, p. 837-874.